$ 100 $1

Nº 241

TC

Del 1º al 7 de diciembre de 1970

CO VALVO:
EL PRIMER CAMPEON DE TC

CUANTO CUESTA SU FALCON POR KM.

SP: FIN DE CAMPEONATO

26

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 confección de prendas.

Arrow de pergamino
La máxima experiencia y prestigio en confecciones.

grafa
La más alta calidad en la fabricación de telas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 241. Del 1º al 7 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.

DESPUES DEL CAMPEONATO



Y como a todo chancho le llega su San Martín, al campeonato de Sport Prototipo 1970 le llegó su "The End" con la correspondiente caída de telón, el que no se volverá a levantar sobre la escena hasta marzo del año entrante.

El discurso de despedida estuvo a cargo de Pairetti, quien con una elocuencia muy significativa se llevó los laureles y los pesotes en Rafaela, concretando, de paso cañaso, la primera (¡albricias y aleluyas!) victoria de Ford en la temporada.

Este campeonato tuvo un desarrollo bastante regular, con un cumplimiento de fechas enternecedor, si lo comparamos a otras categorías a lo largo del presente año. El triunfo fue para Chevrolet (vía Comisión de Concesionarios) que se hizo acreedor al título, simple y lisamente porque trabajó *comme il faut,* es decir funcionó como equipo organizado que sabía adónde quería llegar, qué podía hacer y cómo lo debía llevar a cabo. Fue el único team que trabajó bien, por contraposición a sus ocasionales adversarios, exceptuando al equipo particular de Cupeiro que escapó a estas generales de la ley del despiporre.

Los esquemas organizativos y de acción de las fábricas o comisiones en pugna fallaron —como decíamos— con las excepciones acotadas, sin atenuantes.

Por ejemplo, los colores de IKA Renault se las tuvieron que aguantar sin autos prácticamente toda la temporada pese a que existía un contrato con Berta que aseguraba la provisión de tres spiders. Sólo Di Palma con un Berta Spider pudo correr varias carreras (una de las cuales ganó). Copello tuvo el suyo, con el que se presentó en Las Flores, pero estuvo totalmente falto de apoyo logístico. El tercer "contractual" en discordia era Gastón Perkins, quien no pudo contar con el aparato en toda la temporada.

Ford falló de cabo a rabo. Dividió sus frentes de batalla en dos equipos que se opusieron sin complementarse para bien de la marca y, desde mediados del campeonato, diversificó las preparaciones para ver si la pegaban. En fin...

Chrysler (Dodge) no se preocupó mucho que digamos en la categoría. Lo único realmente aceptable que hizo fue enchufarle un Slant Six by Bellevigna a un Trueno Sprint, hecho que se insinuó —aunque tardíamente— como buen injerto.

Pero no todo fue regular o de medias tintas. A mediados de año la creación de la Asociación Argentina de Sport Prototipo fue una concreción positiva para la categoría. Por su intermedio, y previo un meduloso estudio de la situación y de la proyección futura de la cosa, se presentó un anteproyecto de reglamento para el '71, que fue el que a la postre se oficializó.

El año que viene tendremos nueva fórmula SP. Una nueva fórmula que ya se acerca a la identidad con su gemela internacional. Habrá sin duda buenos autos originados por reglamentos más racionales, los que paralelamente ofrecerán la oportunidad de la esperada lucha de hombres y de marcas. A esperar, pues, 1971 y el resurgimiento de la nueva vida del automovilismo deportivo argentino.

G. M.

PAIRETTI, FINAL

SP y F-1 EN RAFAELA

por JORGE AUGE BACQUE y JULIO PEREZ BALBI. Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡AMENTE FORD!



En la última carrera del año Carlos Pairetti y Ford se reencontraron con un triunfo largo tiempo esperado. El Fordmisano demostró su poderío el sábado en la clasificación y dominó netamente en carrera. Segundo fue Mauricio García y tercero, Monguzzi. En F-1 ganó Cuvertino en carrera bastante deslucida

→

SP y F-1 EN RAFAELA

Terminó la Temporada de SP. Rafaela fue la responsable de bajar la cortina por cuatro meses con una competencia muy significativa sobre lo mucho de bueno que se le podrá pedir al SP en 1971. Una cantidad considerable de autos que corrieron mucho y, en general, se rompieron poco; ganó Ford por escándalo gracias a Carlitos Pairetti, lo que indica que si se sigue con la actual política dentro de Ford Motor Argentina, 1970 será, para la gente del óvalo, un año de vacas flacas que pasará al recuerdo como algo desagradable pero del pasado.

Y sin lugar a dudas se demostró que los SP de motor delantero serán autos de punta durante por lo menos la primera mitad del año. Todas las unidades que actualmente están en el ruido lo seguirán estando en 1971, más las vedettes que, sin vuelta de hoja, serán los autos de motor en popa. Por lo tanto habrá más autos que este año.

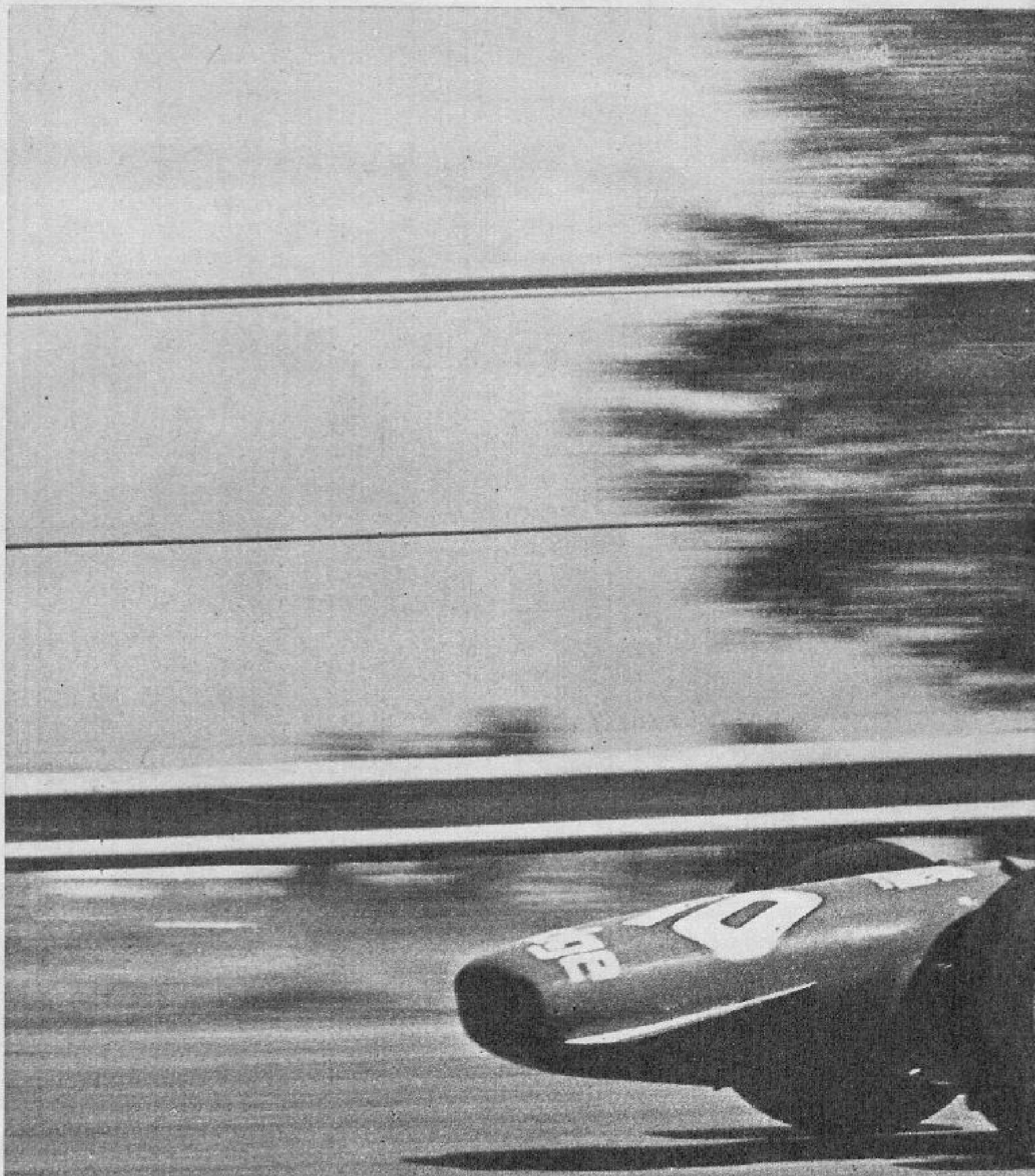
Rafaela recordó la temporada con una linda carrera. En la primera serie hubo algunos abandonos importantes (Cupeiro, Di Palma, Gradassi), pero no alcanzaron a distraer la atención de lo que sucedía en la pista. Pairetti se escapaba de García Veiga y se escapaba y se escapaba... Marito García en la tercera posición miraba más por el retrovisor que por el parabrisas, Monguzzi no quería perder la chupada con que lo azuzó a García durante muchas vueltas en las dos rectas; en fin, detalles que daban espectáculo y levantaban la carrera. Sin duda Pairetti en punta muy cómodo (como corrió en ambas series) fue lo que entusiasmó a la hinchada fordista que en Santa Fe, provincia eminentemente chevroletista, no era muy numerosa. Nada de mitad más uno como suele suceder en otras partes del país. El trinomio Ford, Pairetti, Formisano era candidato ya desde el sábado. El motor de Pacheco, porque lo favorecen los circuitos de rectas largas como el de Rafaela, donde los ocho en V tienen tiempo de levantar las muchas rpm que los hacen huesos duros de roer y si lo que dijo Zampini ("con algunos toques mágicos se puede lograr que el F-100 también tire abajo") se concreta, el V-8 de Ford puede tener posibilidades de lograr el Campeonato en 1971. Pairetti, porque —como su motor— en Rafaela está en su tinta; para él, el óvalo de Santa Fe es uno de esos circuitos en los que anda muy fuerte. Sabido es que cada piloto se encuentra más a gusto en algunos escenarios que en otros y en el caso de Pairetti, Rafaela es su predilecto. Lo demostró en las 500 Millas en varias ocasiones. En SP lo ratificó por segunda vez en este año. El auto nuevo construido por Formisano doblaba mucho más fuerte que el anterior. En ningún momento García Veiga demostró poderle ganar a Pairetti. En ambas series Il Matto tomó la punta de entrada y a pesar de los esfuerzos del Nene paisano, el Chelco no pudo acortar los metros que lo separaban de la cola del auto de Formisano.

Al contrario, Pairetti, en cada vuelta estiraba la diferencia hasta que decidió —a mitad de ambas series— levantar el piecito derecho porque ya no tenía sentido aumentar las diferencias existentes. Establecido quedó también, en-

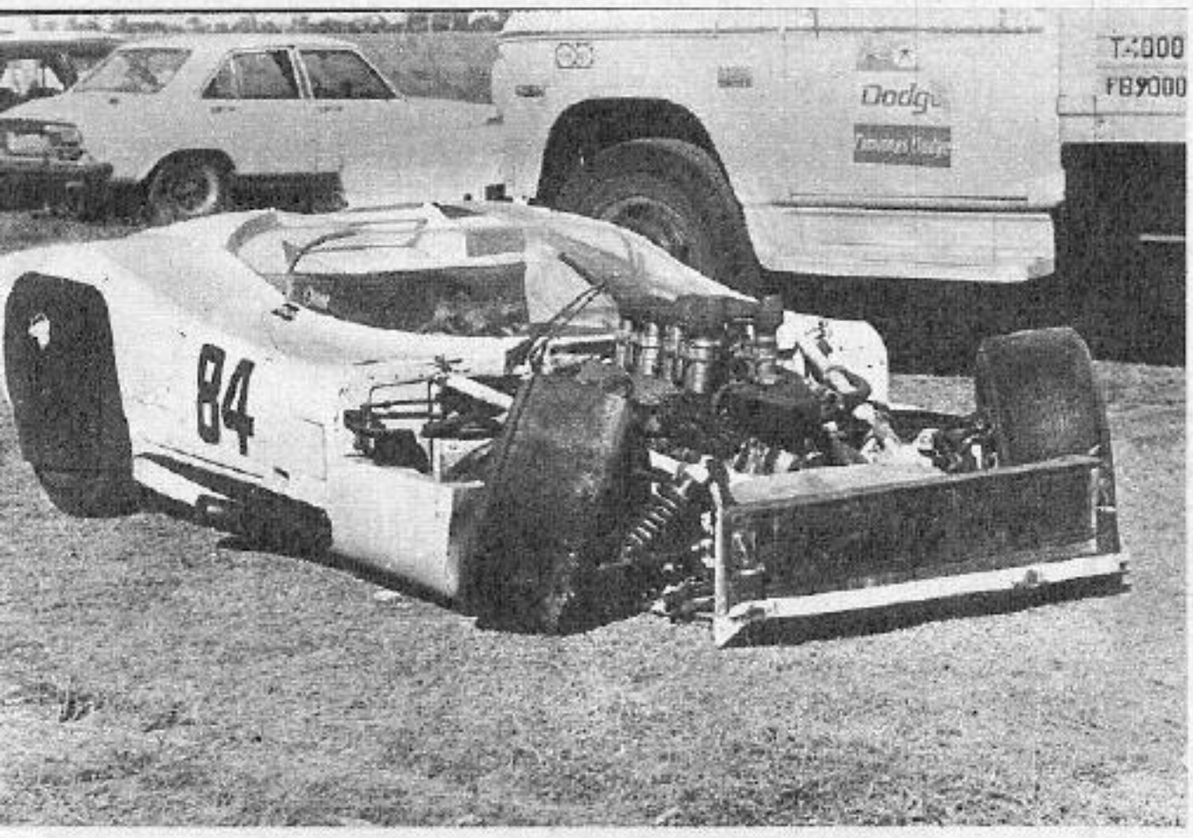


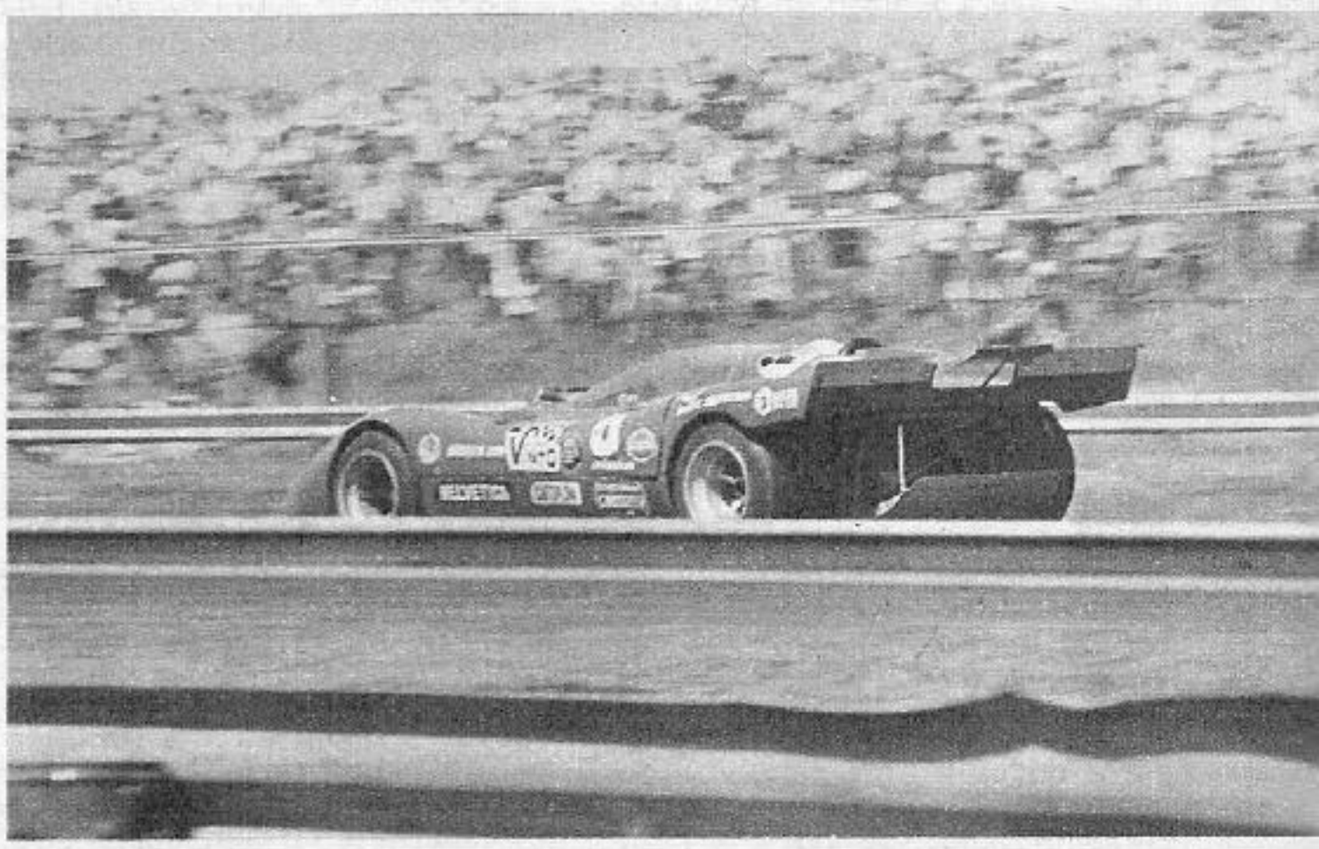
Mauricio García concretó una buena carrera. A Pairetti no se le podía ganar en Rafaela.

Cuvertino, ganador en F.1 con el viejo Albizu Dodge.



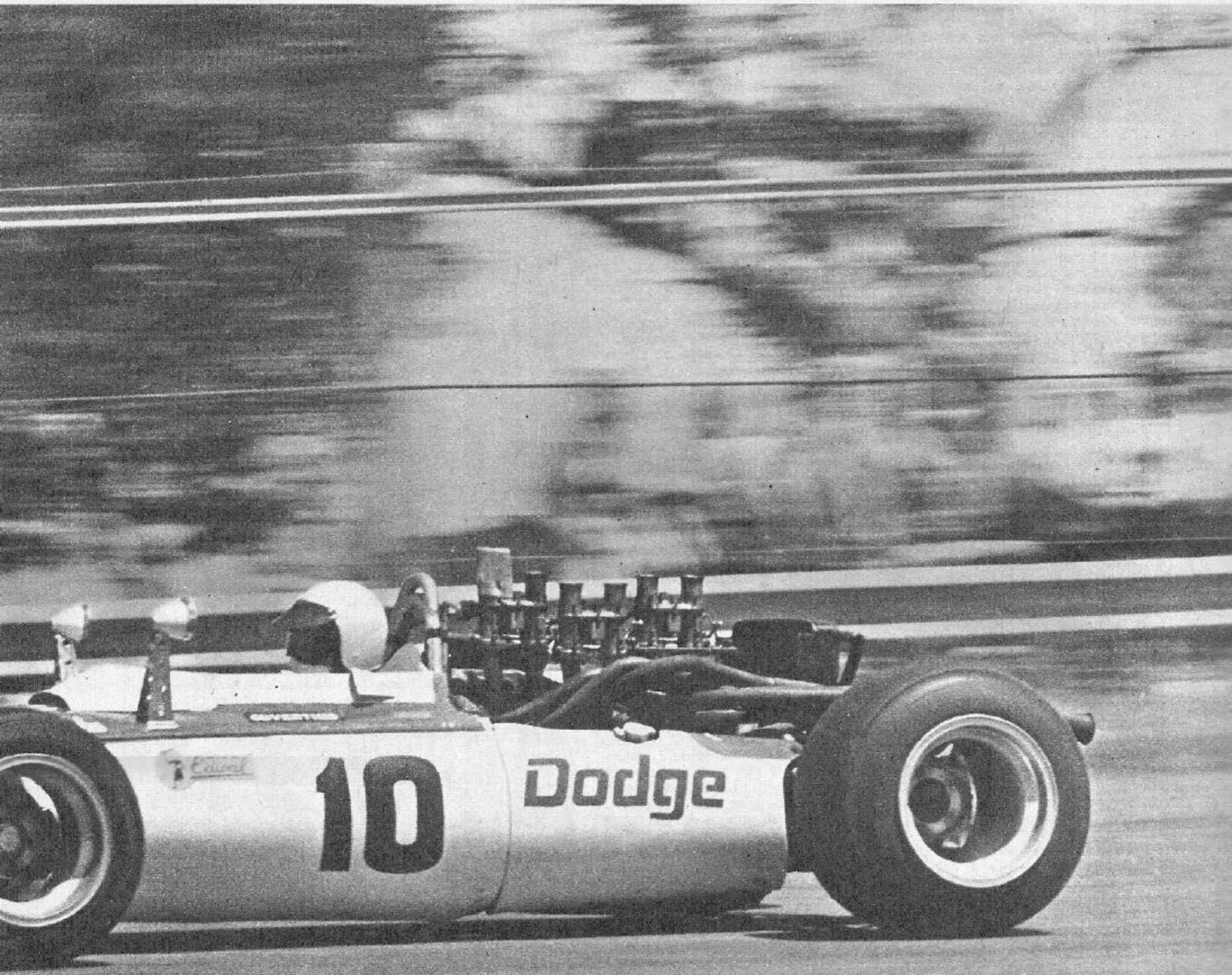
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





El sábado Cocho López tuvo un altercado con el guard-rail. El pobre Huayra —acostumbrado a los golpes de la vida— sufrió en la suspensión.

Di Palma no pudo hacer nada. Se rompió una manguera. ¿Cuántas veces le pasó lo mismo en el año?



SP y F-1 EN RAFAELA

tonces, que a Pairetti en esta ocasión no había con qué darle.

La carrera de Fórmula Uno fue muy pobre. Con pocos autos, los espectáculos ofrecidos son malos y por ende esta categoría morirá irremediablemente si la CADAD no la opera de urgencia. A lo mejor con una simple intervención se acaban los males pero eso sí, hay que hacer algo urgente para esquivar el "no va más". Ganó Cuvertino ocn un auto que tiene una pila así de años, lo que demuestra que no hay un progreso considerable desde hace otra pila así de años; salvo los dos Truenos que construyó Steven, F-1 no aportó otros autos eficaces a su parque en mucho tiempo. O sea que Rafaela dejó una puerta abierta a las esperanzas cifradas en los SP para el año que viene. Sin lugar a dudas seguirá siendo la categoría en la que militarán las figuras máximas de nuestro automovilismo, todo estará regido por la técnica más pura dentro de las divisiones de categorías de competición de nuestro país. Seguramente será la más espectacular por la velocidad de sus autos. Con Mecánica Argentina F-1 la cosa pinta muy mal. Rafaela fue el reflejo del año, hay autos pero no se presentan en las pistas y se comenta que para calendario del año que viene hay pedidas solamente dos fechas para la categoría. Sencillamente peligroso.

PRIMERA SERIE

El viento y diecisiete coches estaban presentes cuando se ordenó la partida de la primera de las dos series. Momentos antes los coches de Di Palma y Monguzzi debieron ser atendidos pues en las vueltas de calentamiento sufrieron sendas pinchaduras de neumáticos.

Ya largada la serie, Carlos Pairetti tomó la punta y al pasar por primera vez por los boxes lo seguían los dos Chelco (el del Nene adelante) y luego Di Palma, Monguzzi, Estéfano, Cupeiro, Ruesch y Fernandino. Pero ya en la segunda vuelta Monguzzi, en gran accionar, logra superar a Di Palma y a Marito García y se coloca tercero, mientras Cupeiro y Ruesch luchaban rueda a rueda peleando el puesto.

Siempre con Pairetti mostrando el cambio, entre la sexta y la séptima vuelta se produce una ringlera de detenciones: Di Palma, Copello, Pauloni y Gradassi entran a boxes por diferentes causas que damos en cuadro aparte. Pese al viento, la temperatura elevada era la causante de la mayoría de los problemas en los motores. Almeida y García Veiga también sufrieron detenciones por lo que al promediar la manga —estipulada a veinticinco vueltas— las posiciones eran las que siguen: Pairetti, Mauricio García, Monguzzi, García Veiga, Estéfano, Ruesch, Cupeiro, Pascualini, Plano y Fernandino.

Pairetti mientras tanto venía descontándole una vuelta a casi todos y sin falencias andaba en una marcha sumamente regular, estabilizada en el orden de 1m 17s por vuelta al óvalo. El único que estaba en las vueltas del puntero, pero a casi medio circuito, era a esta altura Marito quien comandaba el Chelco que habitualmente condujo durante todo el año (el II) y no el de García Veiga como se esperaba.

Así llegó el momento del banderazo y con él el triunfo tan esperado de un coche propulsado por Ford. Quedaba la incógnita de saber qué pasaría en la segunda. Todo estaba a favor de Pairetti con su coche sano y fresco.

SEGUNDA SERIE

Fernandino embrague, Ruesch parabrisas fueron los primeros en parar en boxes (Segunda vuelta). Mientras en la punta Pairetti repetía pero más ligero la primera serie, Pascualini con el Huayra paró en la tercera vuelta inaugurando una serie interminable de detenciones en el box de Pronello. García Veiga que seguía con problemas giraba sin pretensiones como para cumplir no más. El Chango Fernandino se retrasaba por el embrague que no quería más. Inmediatamente de cumplida la quinta vuelta pasaba al segundo lugar el Chelco de Mauricio García. En la sexta se detuvo Pauloni y en la siguiente el Negro Monguzzi desempeñándose magníficamente con el motor Dodge del Trueno se acomoda en el tercer lugar. Así en la décima vuelta las posiciones eran: Pairetti, Mauricio García, Monguzzi, García Veiga y Plano en los cinco primeros puestos.

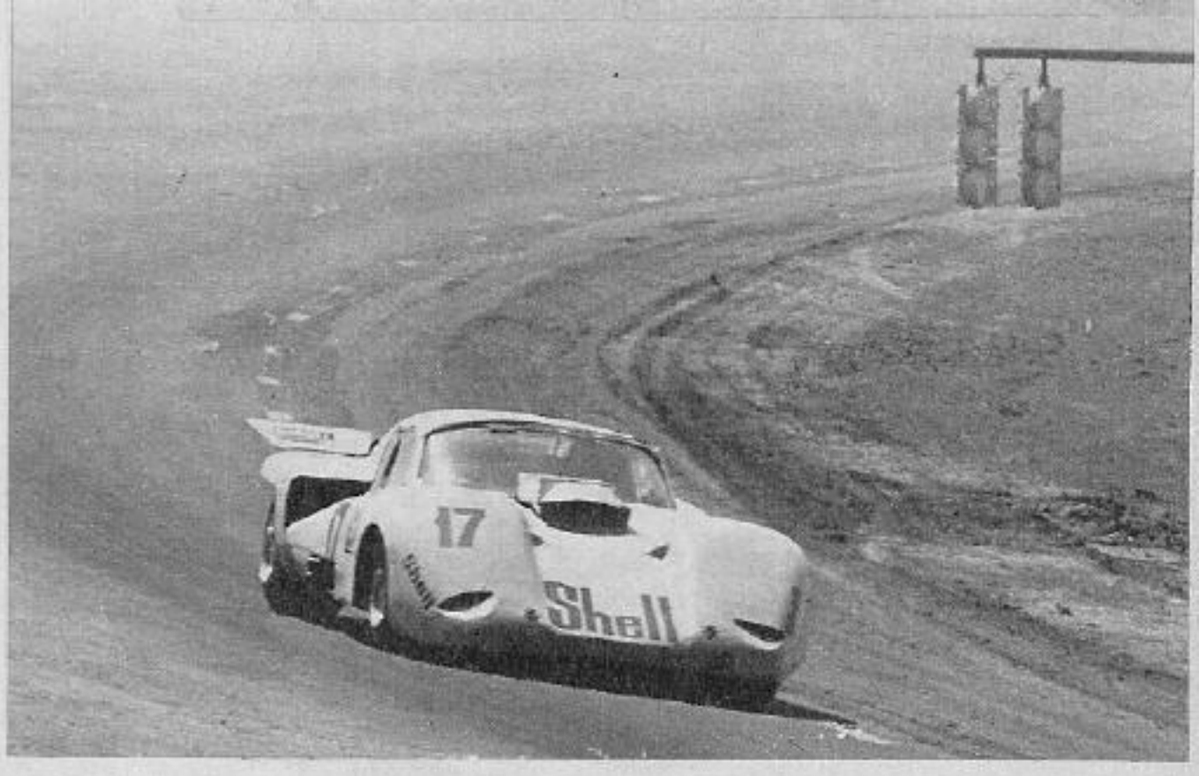
Solamente tres de ellos (los punteros) lograron cumplir los 25 giros de la última serie. Pairetti sin haber sufrido ni un momento por su posición. Marito García que volvió a repetir el segundo puesto de la serie anterior y el Negro Monguzzi quien reflejó en esta última reunión la misma capacidad con que se desempeñó durante el año.

FORMULA 1: CUVERTINO

Un poco como acompañamiento al plato fuerte, S. P., se disputó una carrera de la bastante olvidada Fórmula 1 Mecánica Nacional. Fue una única serie a 30 vueltas, en la cual no podemos decir haber visto una brillante carrera ni nada que se le parezca, ya que esta categoría ha entrado en una agonía difícil de solucionar. No obstante eso, hubo algunos momentos que dieron un poco de emoción como para justificar su inclusión.

A poco de largar, tomó la punta Víctor Hugo Plá, con el auto que evidentemente andaba más fuerte. Plá había ganado las pruebas de clasificación y todo lo indicaba a él como el ganador de esta competencia. Su auto estaba equipado con un rendidor motor de Froilán González. La punta estuvo en su poder hasta la mitad de la carrera, cuando se vino abajo la presión de aceite y debió abandonar. Esta es ya la cuarta vez que Plá debe abandonar en Rafaela, estando primero y con posibilidades de ganar. Cuando esto sucedió venía detrás de él Juan Carlos Salatino quien tomó el mando de los pocos autos que estaban en carrera. Su supremacía no duró mucho ya que los carburadores se quedaron sin nafta y debió parar en boxes, situación que aprovechó Omar Mura Cuvertino para colocar el Albizu-Dodge en la primera posición hasta el final de la carrera. Cuvertino corrió con el viejo auto del ingeniero "Pichi" Albizu, ya que el Avante está en reparaciones. Si bien este auto anda muy bien en Rafaela, es ya un coche viejo y pesado, que sólo puede ganar en

→



Nasif Estéfano, eficaz en el momento de las clasificaciones. A través del año una performance regular y valiosa.

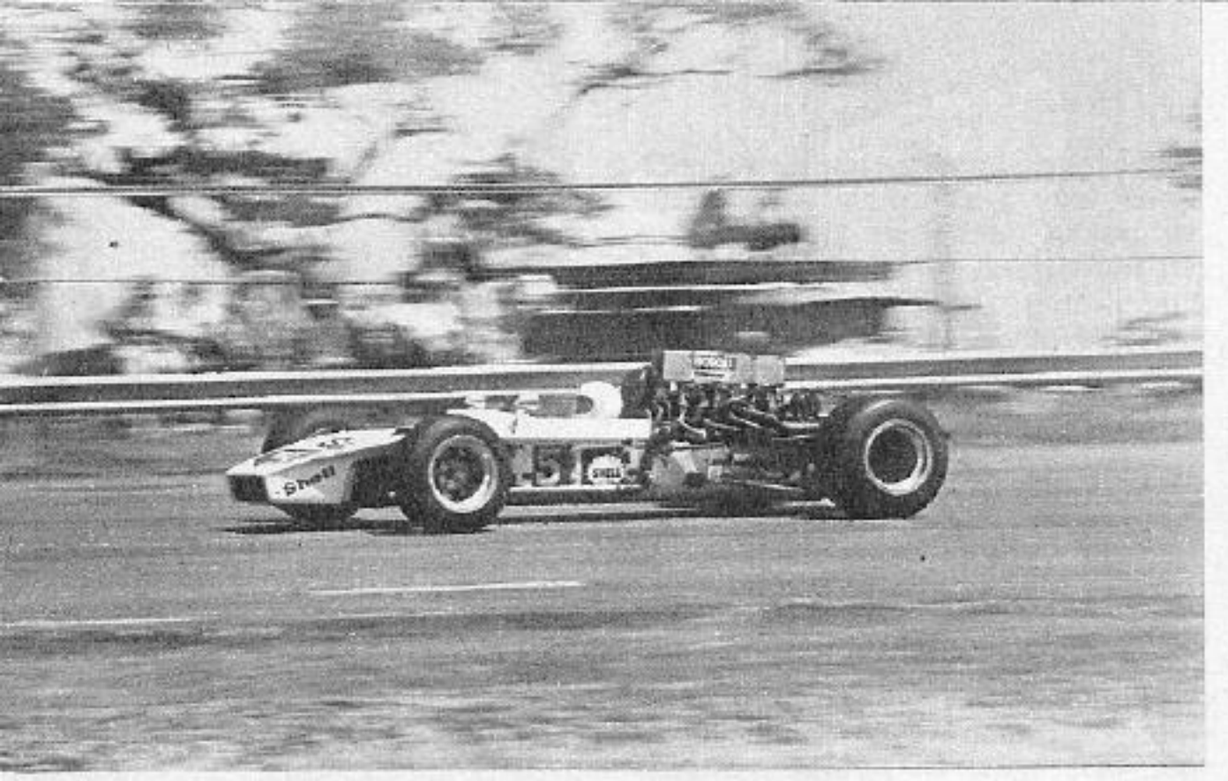


Euforia y micrófonos para Pairetti al final de la carrera. Hacía mucho que no se daba.

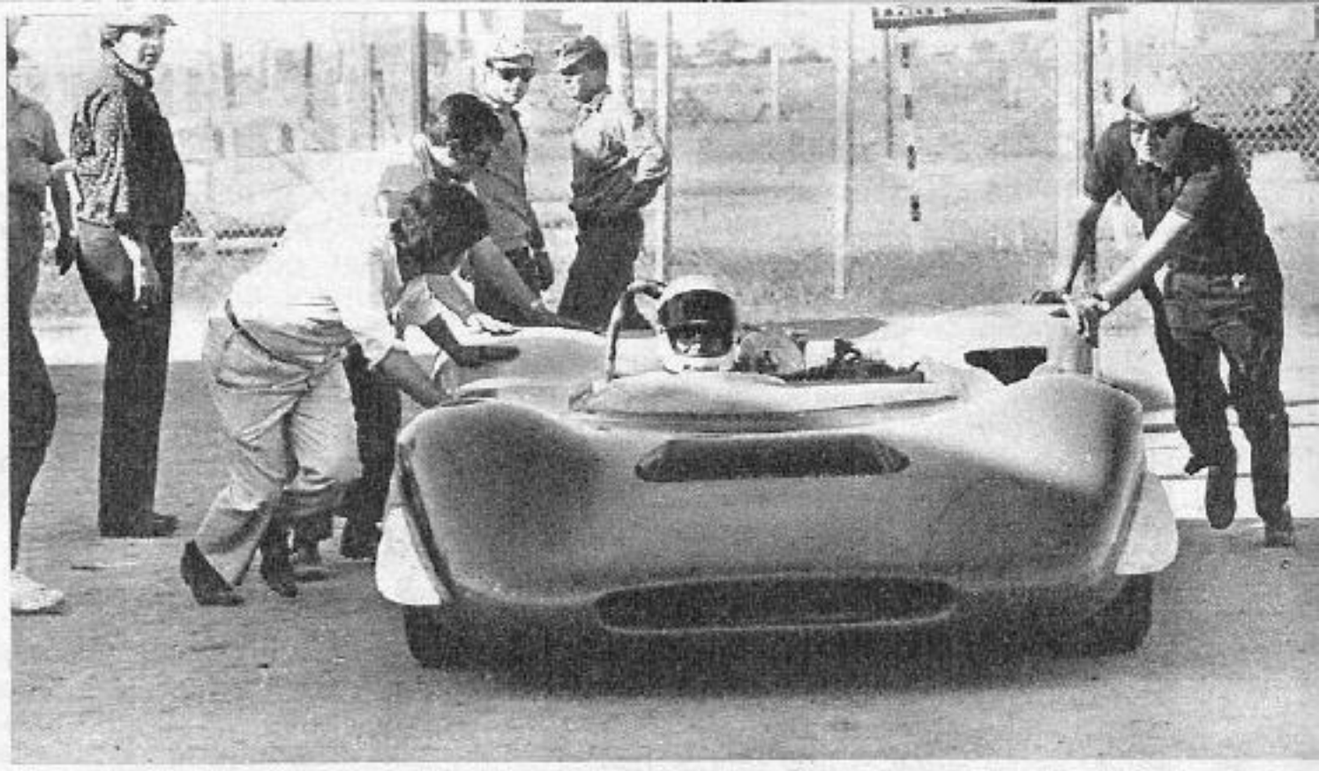
Se detiene Ruesch en boxes: parabrisas roto, actividad febril.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Salatino fue segundo en F.1 con el Trueno Sprint. Pudo ganar sin problemas.

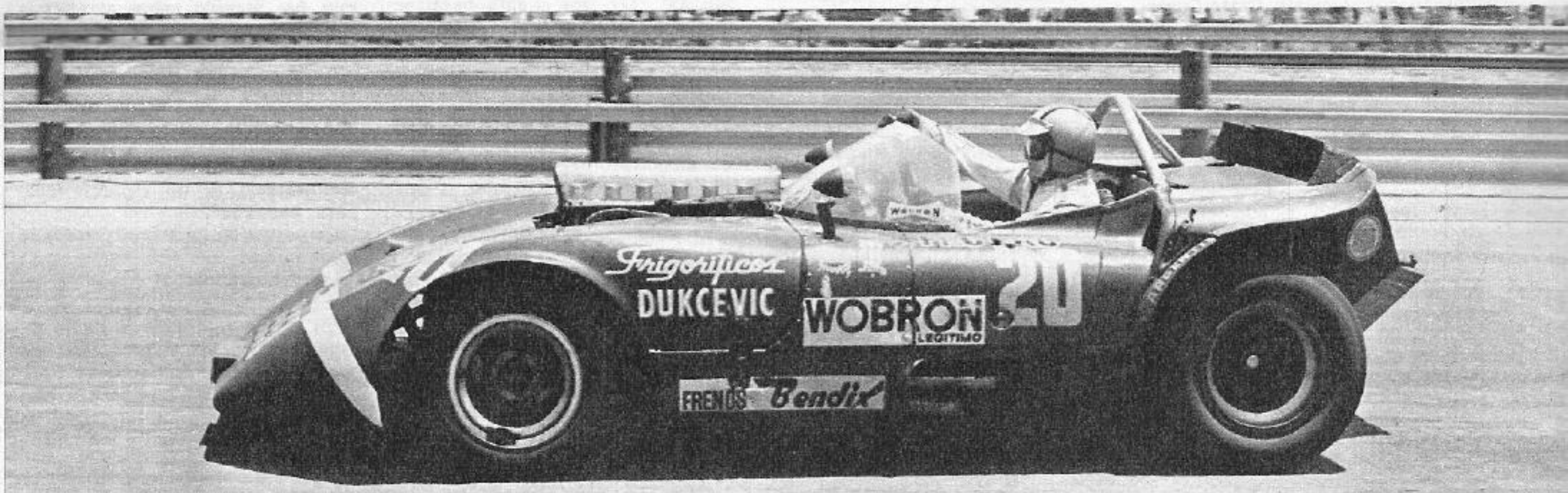


El sábado se vio una novedad en boxes. El Berta Spider con el motor Tornado ubicado atrás. Lo conduce Marincovich, sería para Perkins.



Ruesch, Cupeiro, Plano: diversas fallas a través de las dos series.

Norberto Pauloni: fin de un buen año para el hombre de Quilmes.



una categoría que está en las condiciones de nuestra alicaída mecánica argentina F.1.

Al triunfar en esta competencia, Cuvertino queda confirmado como subcampeón de la categoría detrás de Emilio Bertolini. Fórmula 1 fue la mejor actuación de Chrysler en 1970. Tercero fue Andrea Alonso con el auto que era de Nasif Estéfano y que adquirió una peña de Tucumán. Juan Carlos Salatino, pese a los inconvenientes no perdió en ningún momento su entusiasmo. Luego de su detención en los boxes, reingresó a la pista, obteniendo el segundo lugar en la clasificación final. Cuarto el uruguayo Jorge Bianchi con el Crespi-Falcon, esta vez con un cuatro litros que no caminaba como su antiguo tres litros con el que corriera las 500 de Rafaela este año. Síntesis: una carrera sin pena ni gloria.

MATECITOS DEL ESTRIBO

Andrea Alonso o Baby Alonso como se lo quiera llamar, corre en Fórmula Uno y quiere aprender. Sin embargo ha demostrado que puede llegar a ganarle a muchos de los que corren "no para aprender". En Paraná ganó una serie y obtuvo una clasificación brillante y ahora en Rafaela consiguió un buen tercer puesto luego de luchar a través de toda la carrera con Sotro. El próximo paso del tucumano sería comprar un Bravi de Fórmula Uno para ponerle el actual Tornado que le prepara Matarese. Más adelante se piensa en ponerle un Dodge si las negociaciones con Chrysler fructifican. Mientras tanto seguirá corriendo con el Crespi ex-Estéfano que "para correr y entrenarse alcanza y sobra". Pese a todo insiste en que se divierte mucho más corriendo con Citroen que con los F-1 "porque hay más autos y si te pegás no pasa nada...".

Yankees en Rafaela: Vinieron a cerrar trato con el Atlético, ver las reformas introducidas a la pista y concretar algunos detallecitos finales. Entre lo que se pidió figura una grúa especial para levantar los autos accidentados y sacarlos de la pista. Por otra parte se conoció la primer nómina extraoficial a reconsiderar de los pilotos criollos que intervendrán en Rafaela con fierros Indy. El cuarteto que representaría al Atlético estaría formado por Cocho López, Víctor Hugo Plá, Jorge Cupeiro, Emilio Bertolini y/o posiblemente Omar Cuvertino. Carlos Pairetti también correrá pero con un auto de un equipo particular y por su cuenta y riesgo. ¡A ponerse en onda muchachi que los yoni vienen marchando...!

Un memorioso estadístico del ambiente se tomó el trabajo de promediar las edades de los que corrieron en SP y F-1 este domingo en Rafaela. He aquí los resultados promedio: en **SP, 31 años.** En F-1, 30 años. También se dedicó a encuestar el estado civil de los pilotos. Y se consiguió el siguiente porcentaje: en SP el 71,2 % son casados. En F-1 el 59,8 % son solteros.

El ingeniero Albizu se va a dedicar con tutti al TC-F A. (Parece que el nombrado Tutti va a correr el coche del popular ingeniero). Con el Polara y Cuvertino al volante se presentarán en cuanta carrera se les ponga por delante en 1971. A partir de marzo se dedicarán a poner en la pista extrañas lucubraciones de SP, que bien podría ser algún fierrito con motor atrás. Lógicamente Dodge.

Otro que posiblemente cambie de marca podría ser el ex-piloto y constructor Alfredo Pian (prócer de Las Rosas) que cambiaría el Ford actual aún no debutado por un Dodge en su Fórmula Uno. Contaría con apoyo oficial. En cuanto a los pilotos podrían ser López, Iglesias o Pablo Brea.

Joseph. Según se informó, Ford Motor Argentina está muy interesada en contratar a Joseph y su equipo para la atención de los Ford SP en las competencias del año que viene. Héctor Zampini sería el responsable del desarrollo de los motores de esa marca con destino a los particulares. "...y crear pica entre ellos mismos..." como aseguró un allegado a la marca de Pacheco. Sin embargo por otro lado se sabe que Zampini ya estaría contratado por SAFRAR (Peugeot) para regentear un equipo de la marca en 1971. Entre los planes de Peugeot figura competir en el Rally Londres-Hamburgo y en el próximo Londres–Sidney. En cuanto a Joseph presentó una moción para que GM saque a luz una nueva tapa de cilindros. ¿Cuál de estos rumores se cumplirá?

Un nuevo Berta-LR con motor trasero —Tornado por supuesto— que trabaja como estructura apareció el sábado en el circuito. Pero no largó. Dio algunas vueltas manejado por Marincovich y los responsables quedaron muy contentos con el aparato.

De CORSA a Carlitos Giay: "...Yvy Carlitos ¿Qué te pasó?".

De Carlitos Giay a CORSA: "Ahí ando... a los tirones como perro con vaca muerta...".

Angel Monguzzi corrió nuevamente con el Trueno Dodge y estuvo entre los primeros mientras el motor empujaba (con viento a favor o en contra). Tenía instrucciones de cambiar posiciones con su coequiper Ruesch si esto fuera necesario a favor de Cacho, por supuesto. Cosas del Campeonato...

El uruguayo Jorge Bianchi que compite asiduamente en nuestra F-1 correrá el año que viene en F-3 en Europa. Fue invitado a formar equipo con los brasileños Pace y Wilsinho Fittipaldi. Los fierros serían Lotus.

"Tuve que andar todo el tiempo al mango", manifestó Nasif Estéfano luego de la primera serie de SP en la que se clasificara tercero. **"Como mi auto no es muy veloz tengo que ganar segundos en cualquier lado y el único lugar donde se puede ganar con mi coche es en los virajes, o sea que me tengo que tirar en las curvas a la manija".** Mientras Nasif lucha en SP con un fierro obsoleto y poco apto, el puntaje acumulado durante esta temporada demuestra que su política de regularidad da los frutos esperados. Ahora espera el 908 para la Temporada Internacional.

Atrasos y abandonos: (En la 1ª serie) Gradassi, temperatura. García Veiga, bomba de nafta. Almeida, embrague. Di Palma, manguera de agua. Copello, pistones. Nasif, carburación. Cupeiro, reventó todo. Monguzzi, neumático trasero derecho. Fernandino, cable de bujía.

(En la 2ª serie). Fernandino, balancín y embrague. Ruesch, parabrisas roto. García Veiga, otra vez bomba de nafta. Pauloni, temperatura. **Fórmula Uno:** Salatino, falta de nafta. Sotro, biela. Márquez Orabona, caja. Bianchi, problema de abecedario (faltaban r.p.m. y H.P.). Plá, fundió motor. Prono, manguera de agua.

EL BOX DEL GANADOR

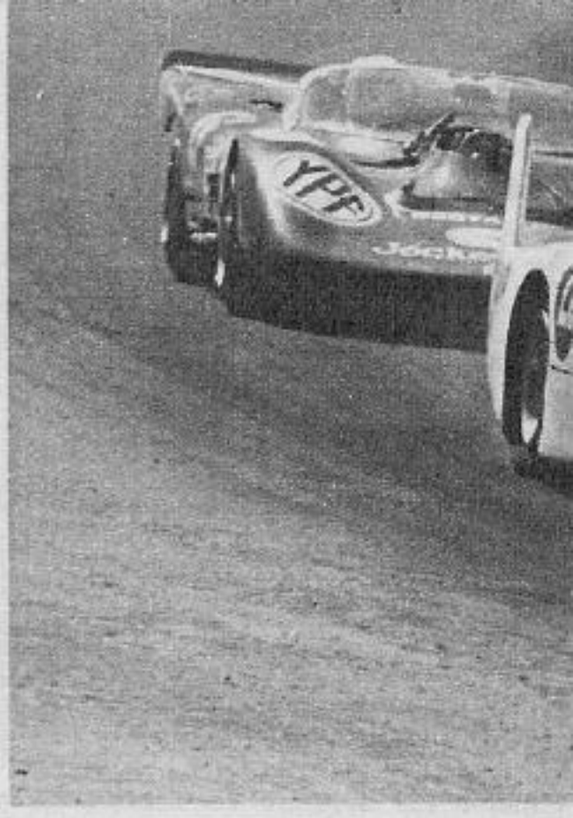
El sábado el Fordmisano número 9 llegó al circuito alentando luengas esperanzas. Sin embargo, su piloto no quería aventurar pronósticos. Estaba probado que en Rafaela el v-8 F-100 puede desempeñarse como cualquiera de los otros motores de SP. El Fordmisano salió a girar el sábado con mesura pues Pairetti quería hacer las cosas bien. Quería ganar. Los tiempos fueron saliendo paulatinamente hasta que por los altavoces se anunció que el mejor tiempo correspondía al coche de Formisano aún por sobre los Chelco de la CCGM. Entonces comenzó un duelo singular. Los coches de punta giraban, establecían su tiempo, paraban en boxes y ante el mejoramiento de éstos por parte de los rivales volvían a la arena a recoger el guante... Cuando faltaban sólo diez minutos para la finalización de la clasífica y el Ford número 9 tenía el mejor tiempo, salió el Chelco de García Veiga y mejoró el tiempo asegurándose el puesto de privilegio para el día siguiente.

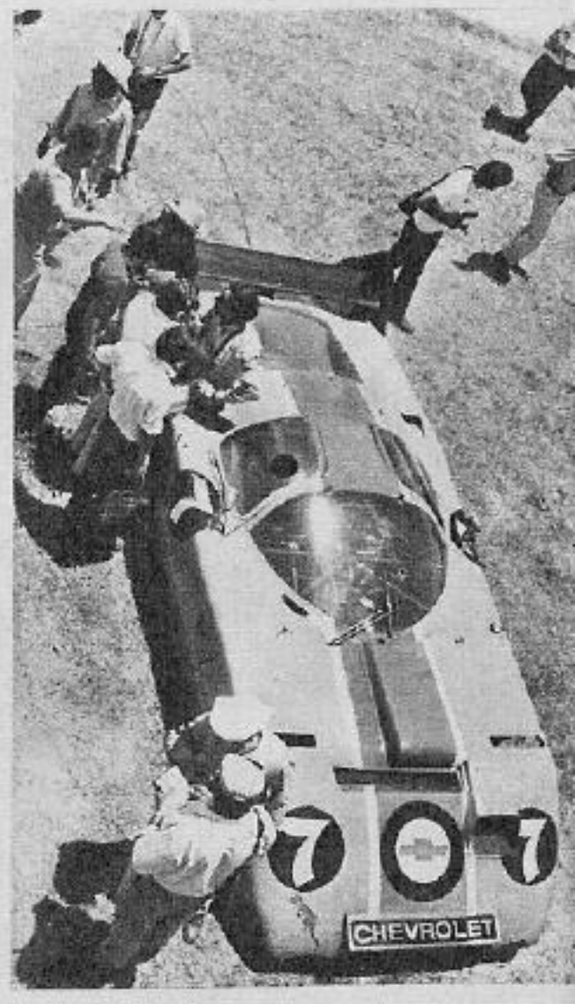
Sin embargo en el box de Frankestein Formisano la alegría continuaba **"¡Te das cuenta hermano lo que significa esto!!'**, nos comentaba uno de los mecánicos **"¡Tenemos el segundo tiempo de la clasificación y estamos en condiciones de seguir discutiendo mañana con el Chelco!"** También Fernandino trasuntaba euforia con su séptimo puesto conseguido a pulmón.

El domingo cayeron muy temprano las huestes de Formisano al autódromo. Vientos optimistas soplaban en el equipo defensor del Ford. El auto no había sido tocado y por las dudas ni lo miraron. La pegaron, pues desde el vamos Pairetti tomó la punta y comenzó a girar apurado como queriendo despegarse cuanto antes del resto. El lote que lo perseguía intentaba desatar la guerra a este **"sapo de otro pozo".** Pero sin embargo Pairetti fue regulando su tren de marcha de acuerdo a las pizarras que le mostraban desde su box. Cuando andaba sólo en la punta tardaba para la vuelta 1m 17s. El Fordmisano tenía un resuello de por lo menos tres segundos por vuelta y ninguno de los perseguidores lo podía alcanzar. Héctor Zampini, responsable de los motores V-8 de Formisano, realizó un rápido chequeo al bólido entre ambas series y comentó: **"El motor éste es una maravilla".** Y agregó: **"Lo recibimos así de Ford y lo único que hicimos fue ponerlo sobre el chassis y hacerle una puesta a punto".** Para concluir **'Le falta potencia —tiene sólo 320 HP— pero cuantas** crearon expectativa pero el pulgar siempre levantado de Pairetti terminó por devolverles las **do levanta vueltas no lo para nadie. Rafaela es un circuito ideal para nosotros".**

Con este auto Pairetti entraba a las curvas con 400 vueltas más de motor que con el chassis anterior.

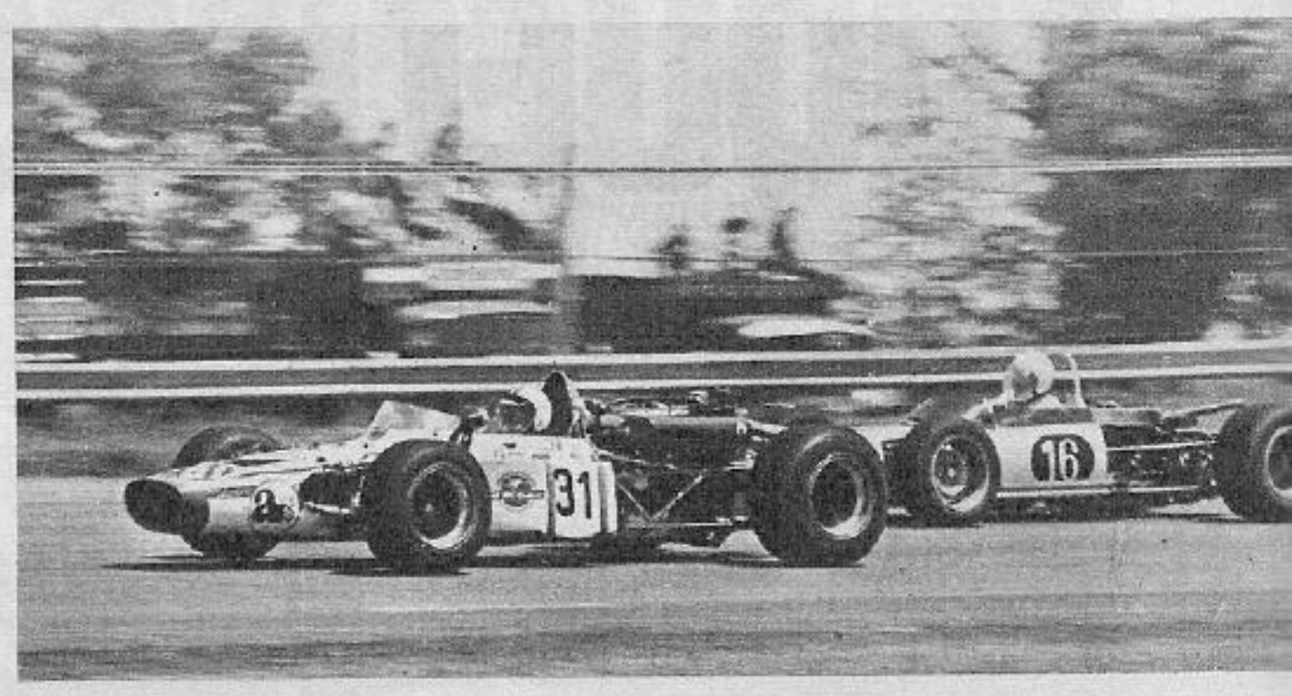
En la segunda serie Il Matto giraba en 1m13s y así consolidó su tarea inicial. Las últimas vuelesperanzas tan postergadas y casi muertas de la gran hinchada de Ford. Fue justo.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Arriba, derecha: "Andrea" fue tercero en F.1 y Orlando Sotro quinto. Siempre ahí.

Monguzzi anduvo muy bien como en las últimas carreras. Sobre el Tueno, el Dodge rinde.

Abajo, izquierda: El campeón García Veiga no pudo cerrar la campaña con un triunfo. En la última carrera el Ford de Pairetti se puso firme.

AUTODROMO DE RAFAELA - 4.624,46 metros
Club Atlético de Rafaela

CLASIFICACIONES

SP - Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Carlos A Pairetti	Fordmisano-Ford	31m37s4	25
2º	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	32m 4s5	25
3º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	—	24
4º	22	Angel Monguzzi	Trueno-Dodge	—	24
5º	7	Néstor García Veiga	Chelco-Chevrolet	—	24
6º	39	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	—	24
7º	3	Jorge Cupeiro	Baufer-Chevrolet	—	24
8º	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet	—	24
9º	30	Esteban Fernandino	Fordmisano-Ford	—	24
10º	8	Carlos Pascualini	Huayra-Ford	—	24
11º	37	Carlos Giay	Benavídez-Chevrolet	—	22
12º	25	Jorge Ternengo	Numa-Tornado	—	22

Promedio del ganador: 219,353 Km/hora.

Record de vuelta: Pairetti en la 18ª en 1m13s a un promedio de 225,278 Km/hora.

SP Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Carlos Pairetti	Fordmisano Ford	31m26s6	25
2º	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	32m10s8	25
3º	22	Angel Monguzzi	Trueno-Dodge	32m41s	25
4º	7	Néstor García Veiga	Chelco-Chevrolet	—	24
5º	39	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	—	24
6º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	—	23
7º	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet	—	22
8º	37	Carlos Giay	Benavídez-Chevrolet	—	19

Promedio del ganador: 220,609 Km/hora.

Record de vuelta: Pairetti en la 3ª vuelta en un tiempo de 1m13s4 a un promedio de 226,802 Km/hora.

SP - SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Carlos Pairetti	Fordmisano-Ford	1h3m 4s	50
2º	26	Mauricio García	Chelco-Chevrolet	1h4m15s3	50
3º	22	Angel Monguzzi	Trueno-Dodge	—	49
4º	7	Néstor García Veiga	Chelco-Chevrolet	—	48
5º	39	Héctor Plano	Gentile-Chevrolet	—	48
6º	17	Nasif Estéfano	Romero-Ford	—	47
7º	4	Carlos Ruesch	Trueno-Chevrolet	—	46
8º	37	Carlos Giay	Benavídez-Chevrolet	—	41

Promedio del ganador: 219,970 Km/hora.

FORMULA 1

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	10	Omar Cuvertino	Albizu-Dodge	40m 3s1	30
2º	5	Juan Carlos Salatino	Trueno-Chevrolet	40m39s6	30
3º	31	"Andrea"	Crespi-Tornado	—	28
4º	33	Jorge Bianchi	Crespi-Ford	—	27
5º	16	Orlando Sotro	Sotro-Ford	—	26
6º	59	D. Márquez Orabona	Crespi-Ford	—	25

Promedio del ganador: 207,790 Km/hora.

Record de vuelta: Salatino en la segunda vuelta: 1m16s5, a un promedio de 217,621 Km/hora.

CAMPEONATOS ARGENTINOS DE SP y F 1 MA
Posiciones Finales

SPORT PROTOTIPOS

1º	**Néstor J. García Veiga**	**43,50**
2º	Jorge Cupeiro	15,50
	Carlos Ruesch	15,50
4º	Héctor Gradassi	13
5º	Luis R. Di Palma	11
6º	Mauricio García	9
7º	Eduardo Copello	8,50
8º	Nasif Estéfano	7
9º	Andrea Vianini	4
10º	Carlos Pairetti	3
11º	Angel R. Monguzzi	1,50
12º	Carlos Marincovich	1
	Federico Urruti	1
	Luis A. Barragán	1
15º	Evaristo Aranzana	0,50
	Norberto Pauloni	0,50

FORMULA 1 DE MA

1º	Emilio Bertolini	70
2º	Omar Mura Cuvertino	37
3º	Victor Hugo Plá	27
4º	Jorge Cupeiro	25
5º	Orlando Sotro	17
6º	Jorge Ternengo	16
7º	Héctor Prono	13
	Daniel Favre	13
	Angel Monguzzi	13
10º	Juan M. Bordeu	12
	"Andrea"	12
12º	Eduardo Pino	10
13º	Carlos A. Pairetti	9
14º	Raúl Kissling	8
	Juan Carlos Salatino	8
16º	Ramón Requejo	7
17º	Jorge Bianchi	6
18º	Fernando Favergiotti	3
	Omar Almeida	3
	Bonifacio Blasco	3
21º	Juan J. Pomodoro	2
	Domingo Montore	2
	Roberto Sáenz	2
24º	A. Alvarez	1
	Donato Márquez Orabona ..	1

En el autódromo de Concordia, en la provincia de Entre Ríos, se disputó una carrera de Turismo Grupo 2 por el Campeonato Zonal Entrerriano. La clasificación final fue la siguiente:

CONCORDIA: TURISMO G.2
"PREMIO CORONACION"

1º	V. "Chiquito" Edreira	Torino	28m17s	20 vtas
2º	Julio Gotte	Torino	29m13s	20 vtas
3º	Vicente Linares	Fiat 1500 ..	29m14s	20 vtas
4º	Jorge G. Montbrun	Peugeot 504	28m26s 8/10	19 vtas
5º	Fernando Boleas	Torino	28m27s	19 vtas

TOQUECITOS DE BOCINA

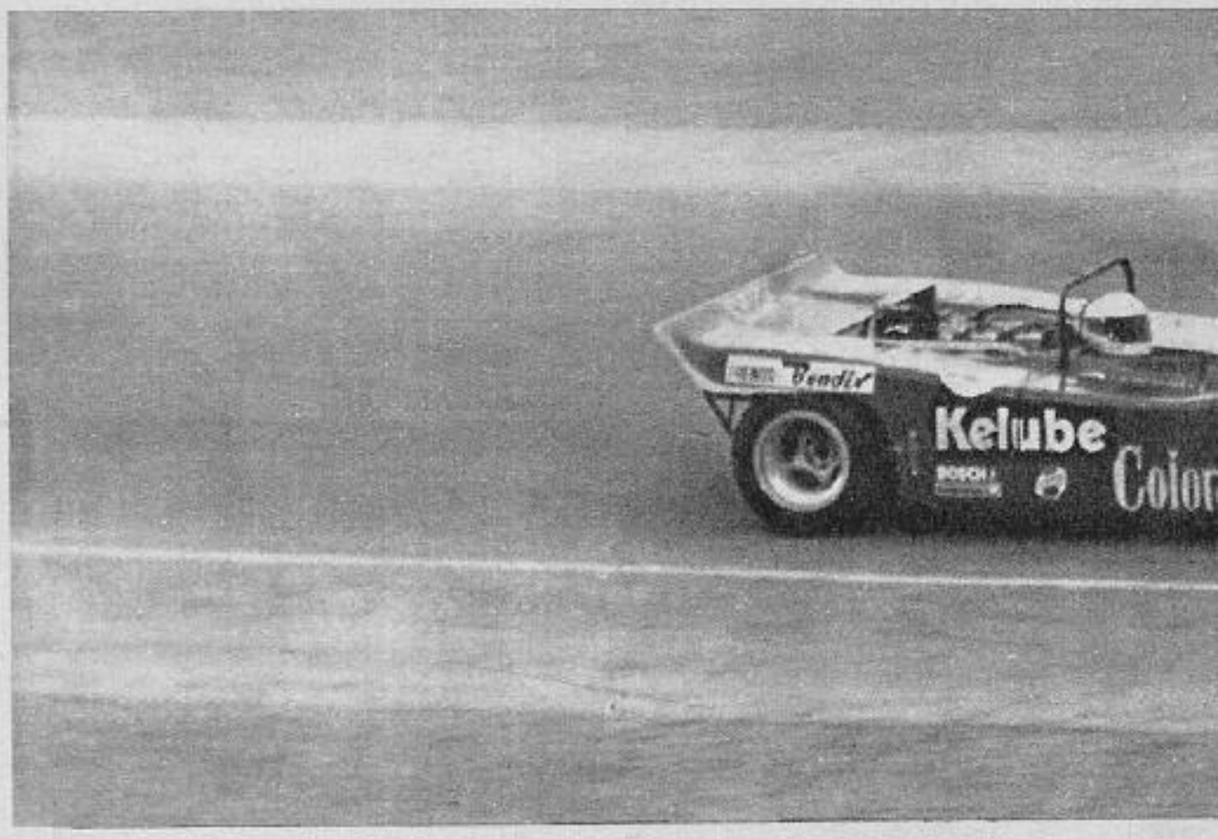


Pairetti, a la pesca de una butaca para la Temporada Internacional.

En la lista de pilotos que buscan puestos en máquinas extranjeras para participar en la Temporada Internacional figura Carlos Pairetti. Hasta el momento no con mucha suerte en sus gestiones. A fines de la semana pasada se le desvaneció su mayor esperanza: Juncadella y su Ferrari 512. Al parecer estaba todo ya conversado pero surgió lo imprevisto cuando de Maranello le impusieron al piloto español compartir la máquina con Arturo Merzario.

La mira de Pairetti cambiará de objetivo; en el curso de esta semana tratará de establecer contactos con algún otro piloto que pueda ofrecer alguna posibilidad. De no poder concretar nada en forma particular le quedaría todavía la posibilidad de ser elegido en la votación de periodistas que organizará el club YPF para cubrir las vacantes ya contratadas.

Esta semana parten para Brasil, Garibotti, Jorge Omar del Río y el Nene Ternengo. Los dos pilotos participarán al comando del



Avante, pasaporte para Brasil.

Avante propiedad de Garibotti en una serie de cuatro competencias en el circuito de Interlagos.

El spider albergará en su parte trasera un Tornado de cuatro litros que lo pondrá a tiro para competir con los aparatos que corren por esos lares.

Dos de las pruebas serán sobre el circuito perimetral, invirtiendo el sentido de giro en cada uno de los casos. Las dos restantes se correrán en un trazado que incluye gran cantidad de mixtos.

La primera de las competencias tendrá lugar el domingo próximo.

Hemos podido comprobar que algunos de los Peugeot 504 que entregan las concesionarias vienen equipados ya con la nueva caja de diagrama convencional. También es probable que a corto plazo salgan de fábrica con los faros trapezoidales.

Ford Motor Argentina se halla abocada desde algún tiempo atrás al estudio de un modelo que compita con los medianos que hay en el mercado. Se sabe que existe el prototipo de un motor que sería el Falcon cortado a cuatro cilindros.

La idea acerca de la carrocería no está aún bien definida pero se trataría de un diseño argentino con similitudes al Ford Escort y al Taunus alemán. De cualquier forma que sea lo menos que habrá que esperar para verlo serán tres años ya que la idea es producirlo recién en 1973.

La gente de APRA se halla abocada a la preparación de un gran festival automovilístico que tendrá lugar en el Autódromo Municipal el próximo 3 de enero.

El mismo incluirá una carrera para periodistas munidos de sendos Citroën. Además, como atracción central, se correrá una carrera de postas en la cual intervendrán los pilotos argentinos más destacados. La misma se disputará con autos nacionales absolutamente standard en el circuito 6 del Autódromo Municipal (el más trabado de todos).

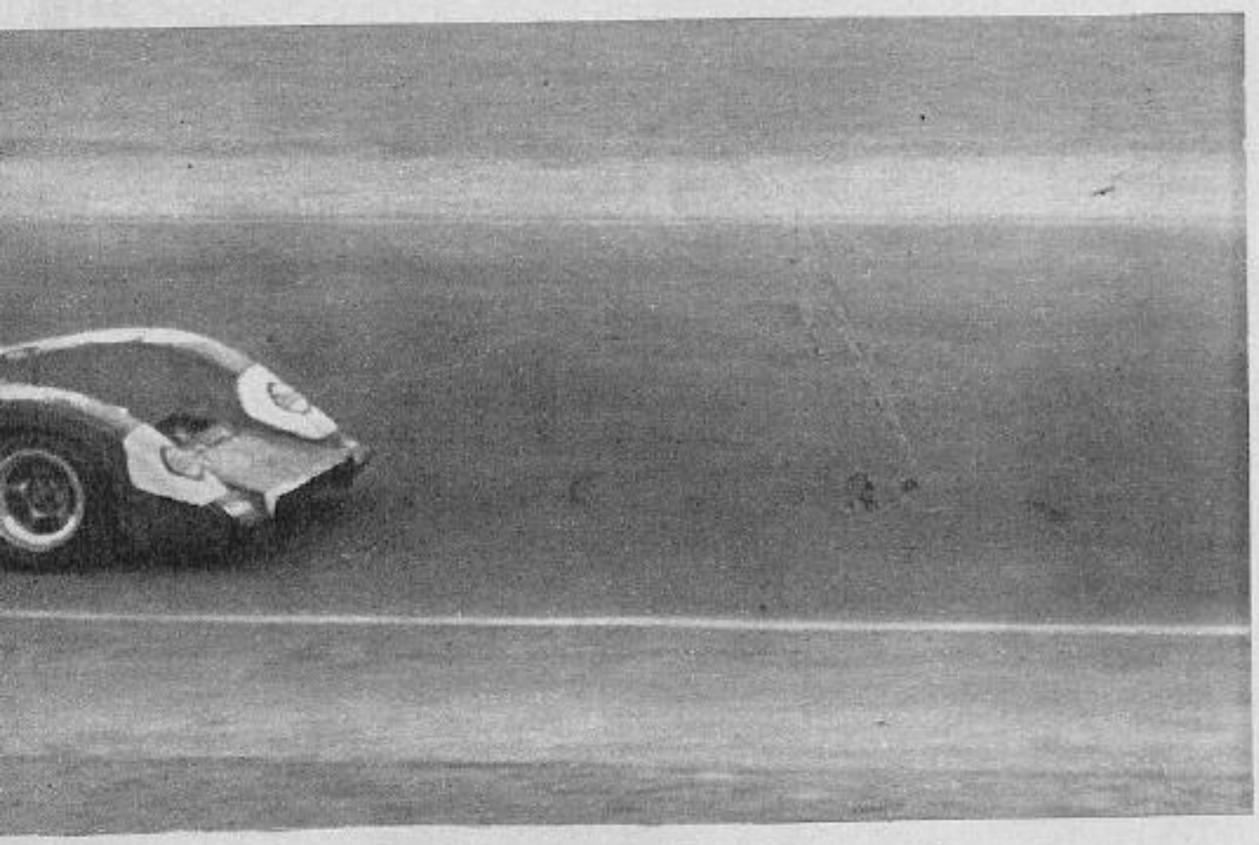
Gastón Perkins continúa a pie en la categoría Sport Prototipo; se pasó toda la temporada esperando que en Alta Gracia le terminaran su Berta Spider. El que estaba previsto para él apareció este fin de semana en Rafaela, ya directamente equipado con motor atrás. Como era lógico, Gastón pensaba poder correrlo pero hete aquí que ya estaba previsto que lo corriera Marincovich.

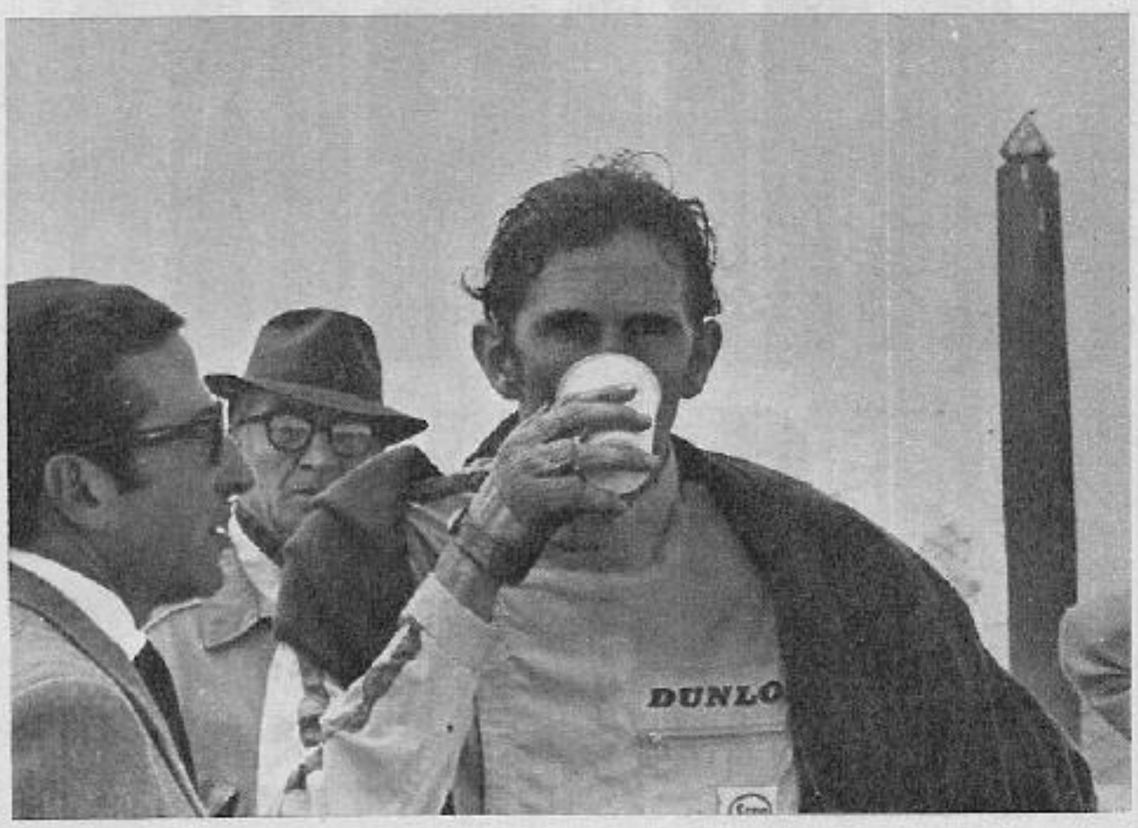
Es evidente que en la relación Berta-Perkins-IKA Renault existen algunas diferencias. Perkins tiene pensado en los próximos días entrevistarse con el propio Ivon Lavaud a fin de aclarar algunas situaciones que lo colocaron en desventaja respecto de los demás pilotos de la marca.

El Automóvil Club de Mendoza anunció que a breve plazo construirá un nuevo autódromo. El gobierno de la provincia ha resuelto ceder un terreno ubicado en el camino a Papagallos por un plazo de cincuenta años. El trazado principal tendrá aproximadamente 5 kilómetros y las tribunas serán naturales ya que la topografía del terreno así lo permite.

Bonny Blasco, el tucumano que fuera descalificado en la ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Indignado Perkins: Momento de definiciones.



LO PERDIMOS A GRADASSI

Ha caído un invicto. Héctor Luis Gradassi ha resignado su empedernida soltería en manos de Ana María Socci, que el sábado último consiguió destruir el mito del celibato del cordobés piloto.

La catedral cordobesa se abarrotó de fieles para ver el último minuto de soltero de Gradassi. Adictos de otras marcas, solteros, viudos y divorciados, hicieron objeto de pullas al feliz volante que con una amplia sonrisa en sus labios paseó orondamente su figura por el rojo tapiz.

Luego, tras los saludos de práctica, Pirín montó en celeste Fairlane comandado por su habitual acompañante Coco Piazza y se dirigió hasta la casa de fotos del amigo Alfonzo, quien se cansó de sacarle fotitos en pose y sin casco.

Posteriormente, la flamante pareja de desposados recaló en el domicilio particular del contrayente donde se llevó a cabo una reunión social con motivo de tan grato acontecimiento.

Comidos, bailados y bebidos, tras el corte clásico de la torta, los acaramelados tórtolos emprendieron un raudo periplo con destino desconocido.

Según cuentan los libros de historia, fueron felices y comieron muchas lombrices. porque a las perdices se las comieron las víboras.

rrera de TC "A" de Salta y que, dicho sea de paso, anda bastante bien, formará junto a Nasif Estéfano un equipo para competir en la próxima temporada en Turismo de Carretera Fórmula "A." Los autos que conducirán los coterráneos serán sendos Falcon.

Muy posiblemente Raúl Cottet reaparecerá en Turismo de Carretera en el Gran Premio. Lo hará con un Falcon, por supuesto, al cual se le están dando los últimos toques en lo de Pocho Martins.

La política de Ford con respecto a las carreras sufrirá modificaciones de fondo en la próxima temporada. En principio sería intención de la empresa levantar todo apoyo a las mismas. La Comisión Deportiva de Automovilismo, por su parte, se limitaría a fijar una escala de premios para los mejores clasificados en las carreras como todo apoyo.

A falta de pan, buenas son tortas. Con la suspensión del G.P. de Turismo, varios "quedaron afeitados y sin visita" y como están los coches listos para largar, el Rally 1.000 Km de la AAR es buena ocasión para despuntar el vicio. Prometieron su participación Vicente "Chiquito" Edreira y Pepe Migliore que irán con Torino 380 W y Peugeot 504. También pueden estar presentes Norberto Castañón y Paco Mayorga, con quienes los organizadores establecen contactos. Sería un manijazo muy oportuno para el rally argentino la participación de figuras del Grupo 2. El planteo sencillo y veloz de los 1.000 Km favorece a los no iniciados en ese tipo de carreras.

GRAN PREMIO AL SUR

MURIO SIN NACER



El miércoles pasado quedó postergado hasta "nuevo aviso" el vapuleado Gran Premio al Sur, cuya realización era claramente improbable. Un paso negativo que se veía venir desde hace tiempo y que sin embargo el ACA no supo evitar

"De acuerdo con lo expresado por el Artículo 3º del Reglamento del Gran Premio, la Comisión Mixta Argentino-Chilena da por postergado el G. P. hásta la fecha que indique la Comisión en una próxima reunión." Enrique Rossi, jefe de prensa del Automóvil Club, parapetado tras el mostrador de la Comisión de Carreras del club, lanzó el resultado de las deliberaciones habidas el miércoles 26 en el 8º piso del edificio de la Avda. del Libertador al 1800.

Con la boca abierta, Paco Mayorga, Vicente Edreira, Horacio Lucchetti y otros pilotos y copilotos inscriptos en el Gran Premio asistieron atónitos a la decisión de la gente especializada del A. C. A.

(Artículo 3º del Reglamento particular del Gran Premio Internacional del Sur 1970 — "Postergación o suspensión: Las entidades organizadoras se reservan el derecho de postergar o suspender definitivamente el Gran Premio Internacional del Sur y/o suprimir cualquiera de las clases si el número de inscriptos no alcanzara a cuarenta (40) automóviles en cada una de ellas.")

Los pilotos, pocas horas antes de la decisión final, anunciaban grandes desembolsos en cubiertas, preparaciones especiales para el tipo de carrera que iban a iniciar, etcétera... Mayorga había comenzado la preparación total de un nuevo Peugeot 504 para el G. P. Idem José Migliore, que para la ocasión había comprado el auto que el matrimonio Terrizano había utilizado en el G. P. al Norte. Por su parte, Vicente "Chiquito" Edreira había preparado tres autos (Torino 380 W) especialmente para el G. P. (los pilotos: Edreira, Pagliere y Lee). Y así, la mayoría de los pocos argentinos inscriptos.

Decíamos en el Nº 239 de CORSA en su Editorial: "Tal como lo imaginábamos. Falta escasa semana y media para que se cierren las inscripciones del Gran Premio Internacional del Sur y nada más que dos corredores argentinos han manifestado sus intenciones de correrlo. La cosa estuvo mal desde un principio; en primer lugar porque nunca segundas partes fueron buenas. El Gran Premio debió ser siempre la única y exclusiva prueba magna del calendario del año, sin versiones Mark I o Mark II dentro del mismo lapso. El Gran Premio siempre debió ser uno solo porque con versiones complementarias, ya sea al Sur, al Este o al Oeste, lo único que se logra es hacer perder consistencia, expectativa popular y prestigio a la clásica carrera de fondo del almanaque nacional. En segundo término el itinerario elegido y las categorías admitidas hacen que la carrera sea prácticamente prohibitiva para la mayoría de los potenciales intervinientes. En una palabra, los que tienen en sus manos la posibilidad de hacer volver por sus fueros a nuestro automovilismo están en otra cosa..."

...y esa otra cosa es organizar Grandes Premios a lugares imposibles con largada desde lugares inadecuados. Habría que haber pensado, antes de tan siquiera hablar del G. P., de los "entes humanos" que podrían haberse inscripto. Porque a nadie le puede caber en la cabeza el hecho de que largar desde Santiago y llegar a Comodoro Rivadavia hubiera podido ser agradable para ningún corredor argentino (los pilotos de Buenos Aires —por ejemplo— para largar desde Santiago tendrían que hacer unos 1.400 km extra-carrera) y debemos tener en cuenta que en cualquier tipo de carrera (tipo G. P.) que se haga internacional, organizada por una entidad argentina, la proporción de pilotos argentinos es mayor que la de extranjeros (caso G. P. al Norte y caso G. P. al Sur: 11 equipos chilenos y 26 argentinos), sin excepciones. Debemos ser francos, porque si no lo somos corremos peligro de que nunca más nos hagan caso los extranjeros (léase tanto europeos como sudamericanos) y nuestros presuntos G. P. Internacionales se conviertan (o sigan siendo) G. P. Internacionales con 100 inscriptos, en el mejor de los casos, de los cuales 95 son argentinos y 5 extranjeros.

Recapacitar es la idea. No organizar carreras de largo aliento sin previa consulta con los interesados (pilotos, fábricas y equipos) y, por sobre todas las cosas, si se organiza en forma internacional, viajar a Europa, viajar por Sudamérica, interesar equipos, interesar pilotos y volver a la Argentina con por lo menos 20 autos extranjeros. ¿Una utopía? No. Una realidad concreta puesta de manifiesto a través de la actuación de otros clubes argentinos a nivel internacional.

El Gran Premio Internacional al Sur no existe más. Durante días hemos asistido a su velatorio y, finalmente, el miércoles 26, a las 21 horas, a su entierro definitivo, con posibilidad muy lejana de exhumación en el '71. Si se produce, habrá que poner más atención, no sea cosa que haya que enterrar dos veces un mismo muerto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Los últimos en inscribirse en el anémico y fallido Gran Premio: Vicente Edreira y Alberto Lee con sendos Torinos. No pudo ser.

LOS ARGENTINOS INSCRIPTOS

Clase C (más de 2.000 cm³)

Nasif Estéfano	Ford Fairlane V8	Argentina
Vicente Edreira	Torino 380 W	Argentina
Marcos Pagliere	Torino 380 W	Argentina
Antonio Lizeviche	Torino 380 W	Argentina
"Larry"	Torino 380 W	Argentina
C. Winograd	Torino 380 W	Argentina
Sobieslaw Zasada	B.M.W. 2800 CS	Polonia
Jorge Serafini	Torino 380 W	Argentina
Mario Simari	Torino 380 W	Argentina
Alberto Lee	Torino 380 W	Argentina

Clase B (de 1.150 cm³ hasta 2.000 cm³)

José Migliore	Peugeot 504	Argentina
Norberto Castañón	Peugeot 504	Argentina
Heriberto Messineo	Fiat 1500 Cupé	Argentina
Francisco Mayorga	Peugeot 504	Argentina
Horacio Lucchetti	B.M.W. 2002 TI	Argentina
Rubén Miotti	Peugeot 504	Argentina

Cuando piense en su fuera-borda, piense en El Rendidor

(Hasta 1 litro de aceite cada 50 de nafta.)



El nuevo aceite para su fuera-borda.
Mantiene más limpio el motor.
Reduce los riesgos del autoencendido.
Y rinde más del doble que los otros aceites.
Hasta un litro por cada 50 de nafta.
El próximo fin de semana, cuando piense en su lancha, piense en Shell Super Outboard Motor Oil.
Para usted, El Rendidor.

Shell Super Outboard Motor Oil.



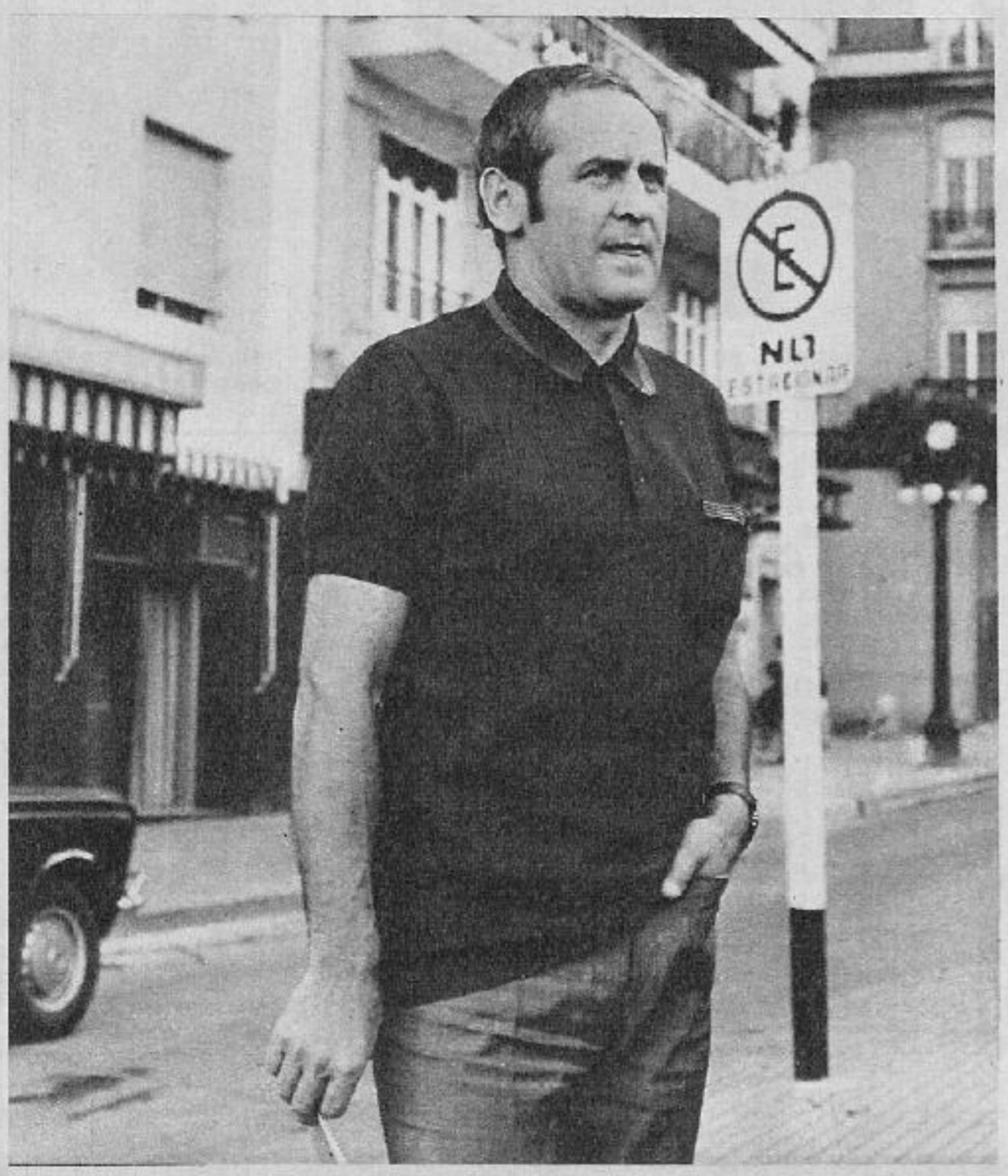
SHELL

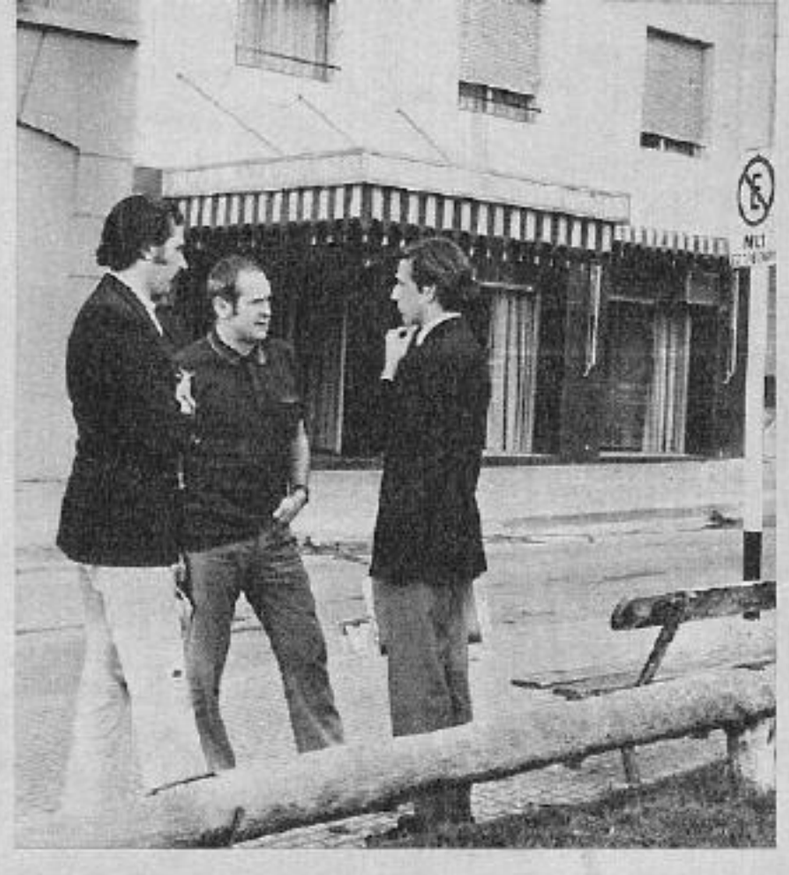
El Rendidor.

(*) Consulte el manual del fabricante del motor y siga sus instrucciones.
El Rendidor se presenta en envases plasticos de medio litro.

ZASADA

DE







Más perjudicado que nadie por la suspensión del Gran Premio al Sur, Sobieslaw Zasada interrumpió en Comodoro Rivadavia su recorrida de la ruta al enterarse -el jueves pasado- que la carrera no se hacía. De retorno a Buenos Aires y listo para partir hacia Europa dialogó un buen rato con CORSA

Sin darse cuenta, hablando con un estupor calmo propio de su naturaleza, Sobieslaw Zasada puntualizó con una claridad notable los errores que hacen fracasar periódicamente a nuestros Grandes Premios "internacionales" y que en el último de los casos significó directamente la suspensión del mismo. Zasada seguramente no sabe que sus reflexiones no hacen más que confirmar lo que siempre se ha dicho sobre la falta de previsión del ACA para organizar los GP internacionales de Turismo. El polaco —simplemente— se limitó a analizar la cuestión que a él le toca y que por cierto lo perjudicó, pero llegó al fondo de muchas cosas.

Llegó hace casi dos semanas desde Europa y de inmediato se fue a Santiago de Chile para empezar a recorrer la ruta. En Chile hizo el camino a bordo de un taxi porque no tuvo tiempo de agenciarse un auto y ya en Argentina tomó en préstamo un Fiat 1.600 para recorrer el tramo argentino del fallido Gran Premio. Había llegado a Comodoro Rivadavia cuando se enteró de la situación difícil del Gran Premio; llamó por teléfono a Buenos Aires y le confirmaron que no se hacía. Allí mismo se suspendió el periplo, el BMW 2800 CS sin bajar del barco tomó rumbo nuevamente hacia Europa y Sobieslaw Zasada llegó a Buenos Aires el viernes por la tarde para arreglar todas sus cosas y retornar a Polonia a mediados de esta semana.

Obviamente no está contento. Pero sabe cuidarse en las expresiones.

—¿Qué pensó cuando se enteró de la suspensión del Gran Premio?

—Es difícil opinar. Nunca me pasó algo similar. Yo creo que el Gran Premio —como los anteriores —está bien organizado desde todo punto de vista, pero falla la seriedad del organizador que lo suspende cuando ya está todo listo para correrse.

—¿Qué se decía en Chile sobre la probable suspensión que se veía venir?

—Ellos creían que se hacía de cualquier manera. Cuando les pregunté, me contestaron que al organizar el Gran Premio las autoridades del ACA le aseguraron a las del Automóvil Club Chileno que por cada participante de Chile tenía que haber cinco argentinos. Había más de veinte chilenos inscriptos, así que por lo menos se descontaban 100 pilotos para todo el Gran Premio. Nunca parecían pensar en una eventual suspensión. Yo también me quedé sorprendido por la medida y más porque pienso que un Gran Premio internacional en Argentina tendría que ser la mejor carrera rutera del mundo. En ningún lado hay caminos tan variables y completos como los que tienen aquí y además no hay tantos problemas para correr como en Europa, donde la concentración de gente es mucho mayor.

—Como caminos, ¿qué Gran Premio le parecía más interesante: el del Norte o el del Sur?

—Los dos. Son rutas diferentes pero en ambos casos los caminos contemplaban tramos rápidos, tramos montañosos y todas las variantes que hacen del Gran Premio una carrera de ruta excelente. Personalmente creo que habría que hacer un Gran Premio que pasara por el Sur y por el Norte, todo en una sola carrera. Y no menos de 6 ó 7.000 km de Gran Premio. Con otro agregado. Pienso que para tener efectiva repercusión popular es también muy importante no largar a más de 200 km de Buenos Aires. Hay que pensar siempre en la difusión de la carrera para que tenga éxito.

—Cuando corrió el Gran Premio anterior usted dijo que probablemente correría con Torino el Gran Premio al Sur, ¿por qué no se concretó la posibilidad?

—Como no se confirmaba si correría o no un equipo de fábrica en el Gran Premio, yo no podía esperar más y decidí correr otra vez con BMW, aunque esta vez con otro modelo, el 2.800 CS cupé, más veloz que el anterior.

—¿Por qué le gusta venir a correr a la Argentina? ¿Le conviene económicamente?

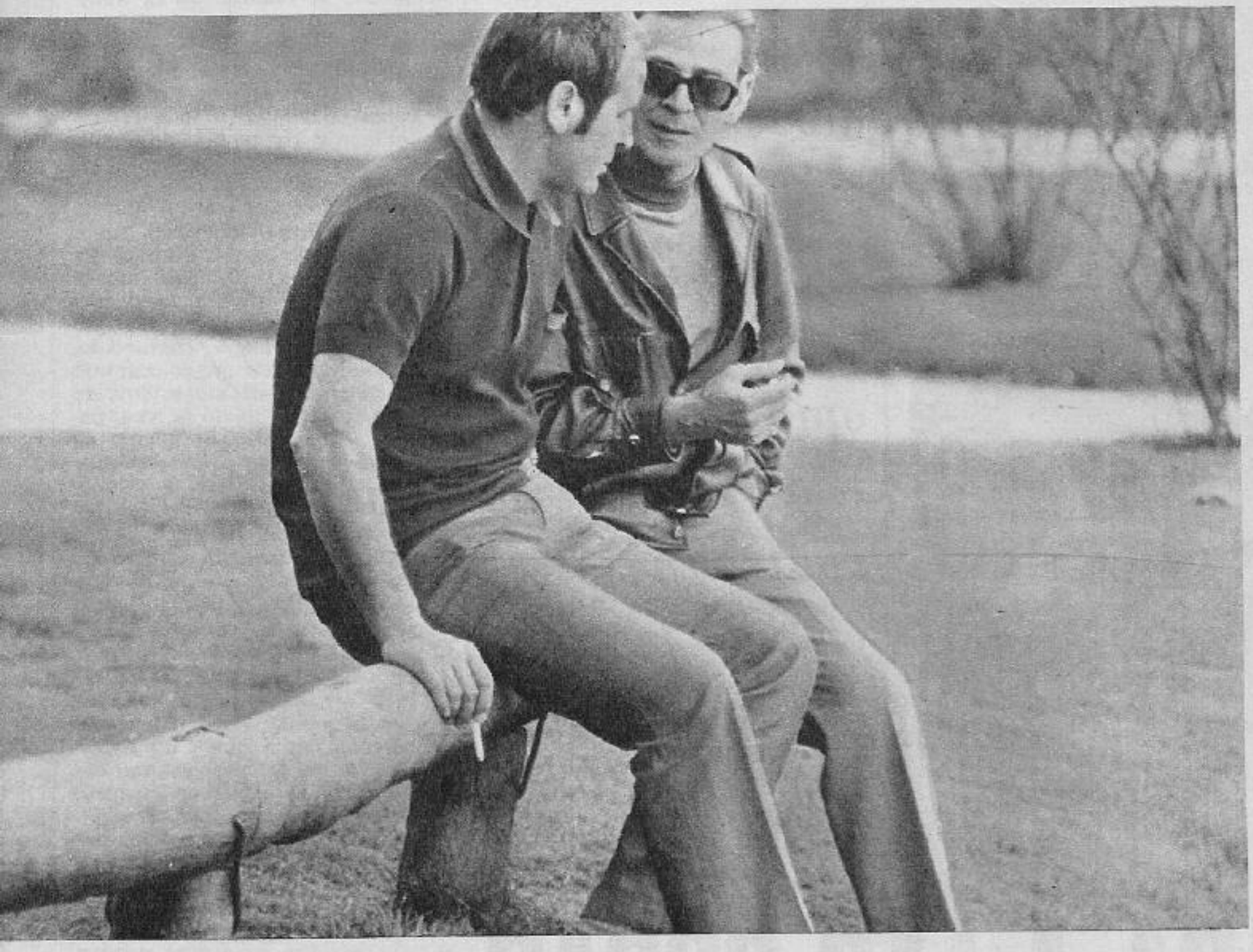
—Me gusta por el tipo de caminos. Insisto en que aquí se podría hacer el mejor Gran Premio del mundo porque se puede correr libremente en todo tipo de caminos. Económicamente no me conviene porque es muy lejos. En el Gran Premio al Norte mi participación estaba íntegramente patrocinada por BMW, pero ahora la fábrica pagaba el 70 por ciento y yo me hacía cargo del 30 por ciento restante. Lógicamente, al no correrse, me perjudico aún más. Pero vengo porque me gusta el tipo de carrera. También me gustaría correr el Gran Premio del Perú, más o menos parecido al argentino aunque los caminos no son tan buenos.

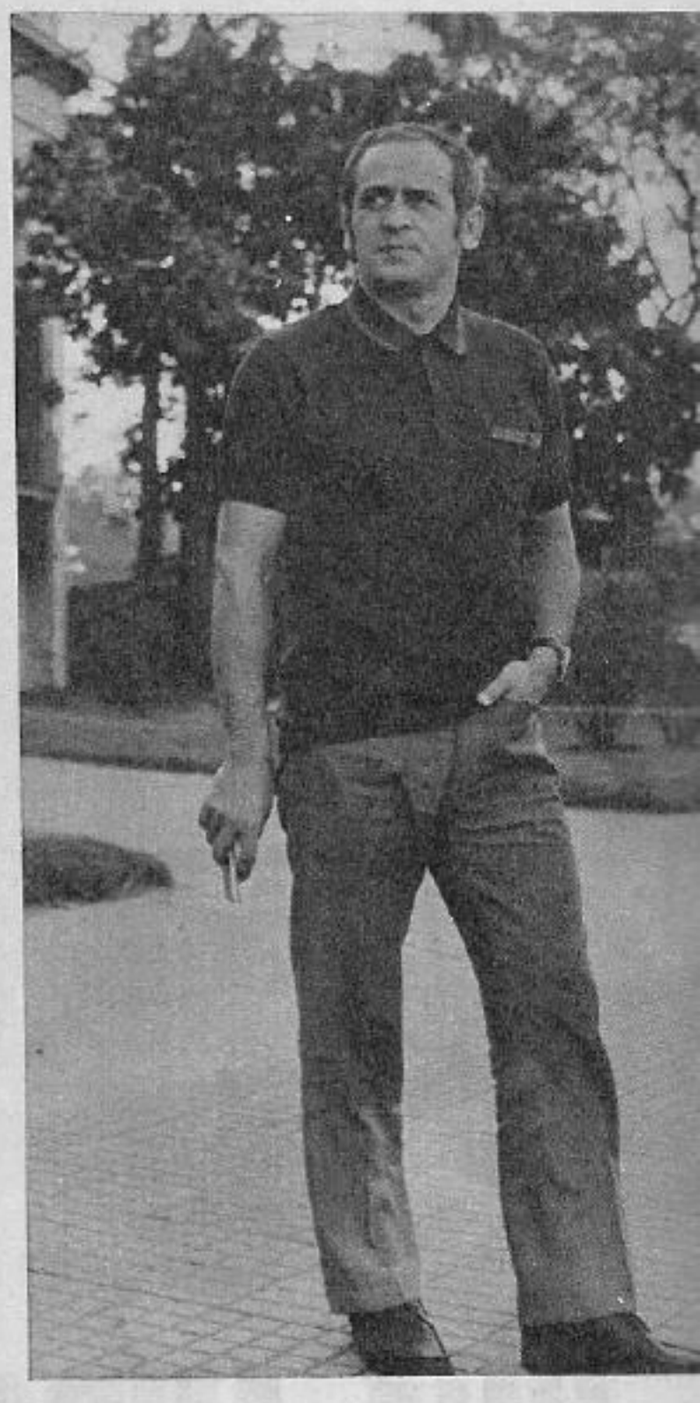
—¿Por qué no vienen más pilotos europeos como en su caso?

—Porque nadie se entera de la existencia de este Gran Premio. Pese a que yo ya había ve-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JO VERDADES





nido en 1967, este año recién supe que había dos Gran Premios internacionales cuando pasé por aquí corriendo la Londres-México. El Gran Premio no figura en el calendario internacional, nunca llega información a Europa, no se mandan invitaciones y así es imposible que nadie programe venir aquí. Parece que existiera una secreta política interesada en quitarle trascendencia al Gran Premio internacional. Nunca se sabe si se correrá por el mismo camino, si será internacional o nacional, en qué fechas definitivas se corre, no se sabe nunca nada. Si no, vendría mucha gente desde Europa porque no hay superposición de fechas y es una carrera que atraería a los principales equipos de fábrica. Yo sinceramente no entiendo por qué no hay interés en hacer un verdadero Gran Premio internacional.

—Nosotros tampoco, por supuesto. ¿Cómo cree usted que sería el Gran Premio ideal para que fuese efectivamente un acontecimiento internacional?

—Como ya decía, no menos de 6 ó 7.000 km, divididos en 8 etapas. Pero no haría un día de descanso entre etapa y etapa, sino simplemente un día de descanso en el medio del Gran Premio o sea entre la tercera y cuarta etapa por ejemplo y nada más. Todas las etapas seguidas, como en Europa. Pienso que con tres auxilios se puede correr perfectamente ese Gran Premio. En el del Norte de este año yo llevé cuatro auxilios y en la práctica me sobró uno. Mi experiencia indica que para ganar carreras no hay que pararse a arreglar, así que no vale la pena hacer grandes despliegues de auxilios. Por eso creo que se podría correr sin días de descanso intermedio. Y largar —como también dije— relativamente cerca de Buenos Aires. En Montecarlo se corre de noche, con 20 grados bajo cero y sin embargo los Alpes están llenos de gente que va a ver las pruebas especiales. En Estocolmo, hace poco, corrí un rally donde en un tramo corto de la ruta había nada menos que 50.000 espectadores. Siempre hay que buscar la repercusión. Un Gran Premio bien hecho sería extraordinario.

—¿Qué lugares de Argentina le gustaron más?

—Carlos Paz y Bariloche, aunque hacía frío. Son lugares montañosos lindos para pasear y para hacer carreras.

—¿Qué hará en Europa ahora?

—Por el momento vuelvo a Polonia y la próxima carrera será recién el Rally de Montecarlo donde correré con un Fiat 125 polaco. Después iré al Rally Safari de Africa donde probablemente corra con Porsche.

—¿Vuelve a correr el G. P. en nuestro país el año que viene?

—¿Cómo puedo saberlo? Tendría que estar organizado el G. P. del '71 para programar desde ahora. Pero vendré a Sudamérica de vuelta para correr el Gran Premio de Perú.

—¿Qué pilotos argentinos llevaría utópicamente para integrar un equipo que corriera en los rallies europeos?

—Hay tantos que es difícil seleccionar. Es notable la cantidad de pilotos buenos que tienen aquí. No sé... Perkins, Cupeiro, Mayorga son los primeros que se me ocurren. Lo que también me sorprende es que tantos buenos pilotos no vayan a correr a Europa en rallies. Hay muchas fechas que no se superponen y podrían ir a correr en equipos importantes.

Ese fue el extracto importante de lo conversado. Tres o cuatro veces más Zasada insistió sobre la proyección internacional que podría tener el Gran Premio, temando como una muletilla con que *"tendría que ser la mejor carrera rutera del mundo"*.

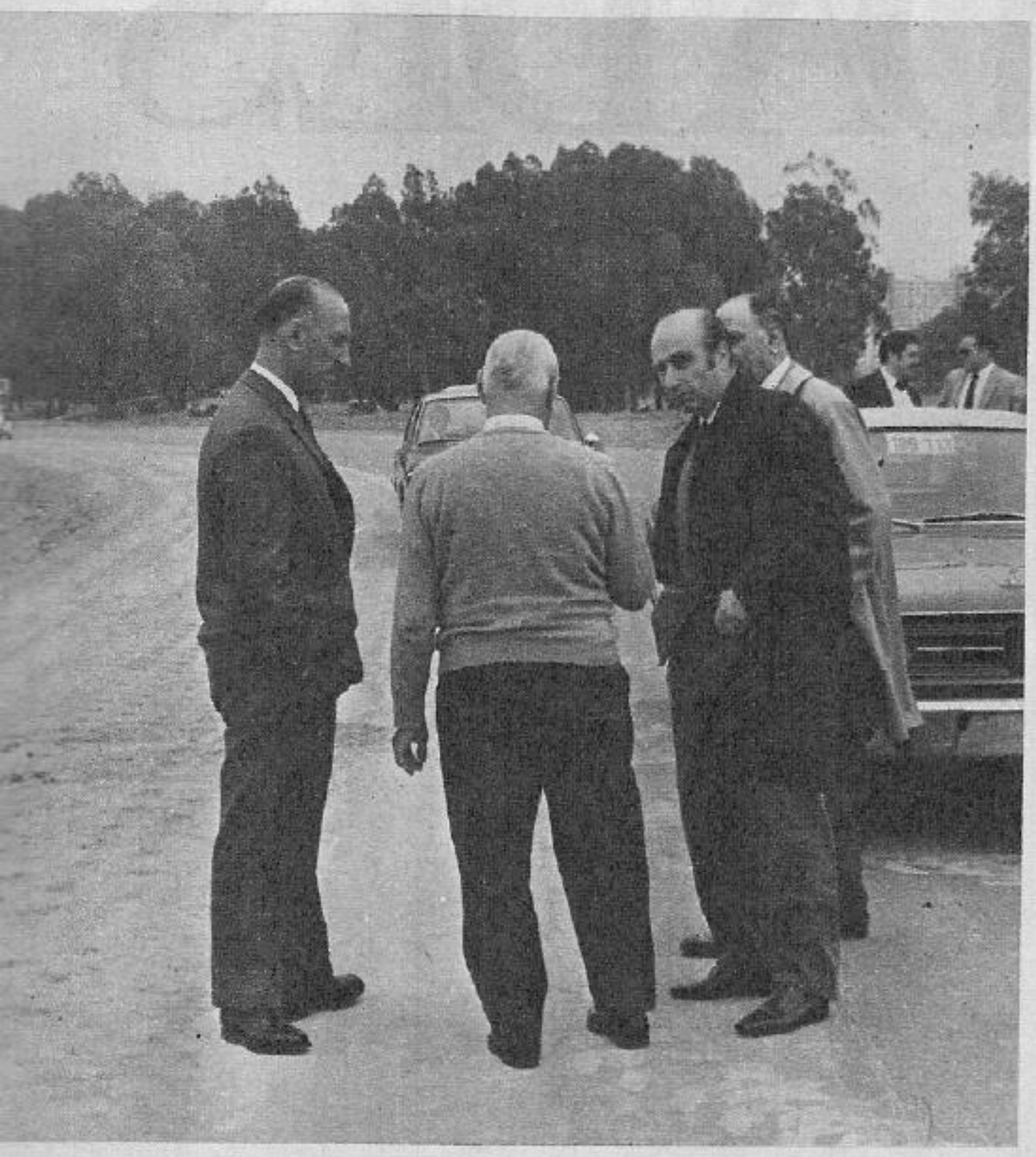
Nada más cierto. El Gran Premio sigue siendo la gran oportunidad anual desaprovechada por el ACA. Zasada no tiene por qué saber que los defectos que él critica son los eternos males que soportó desde siempre el Gran Premio de Turismo. Pero es por eso muy importante que un piloto internacional de renombre como él lo destaque para que por lo menos alguna vez alguien en el ACA se tome el trabajo de anotarlo y pensar que esas sugerencias pueden servir para algo.

Hay que hacer un solo Gran Premio por año. Hay que repetir el recorrido tradicional por el Norte y conservar el mismo trazado todos los años. Hay que solicitar la fecha para estar incluidos en el calendario internacional de la FIA. Hay que cursar invitaciones a las fábricas y difundir la carrera en el exterior. Hay que tener el Gran Premio programado un año antes. Es más fácil hacer las cosas bien que hacerlas mal con resultados negativos para todos como en el caso de este Gran Premio al Sur.

Inexorables verdades que una vez más caerán en el vacío. Y bueno...

GERMAN SOPEÑA

Fangio en el Autódromo



El jueves pasado Juan M. Fangio estuvo en el autódromo municipal de Buenos Aires. A solicitud del club YPF dio su opinión sobre los trabajos que se realizan en el circuito para las dos carreras de la temporada internacional

UNA MIRADA A LAS OBRAS



Izquierda, arriba: Fangio en el curvón del fondo junto al teniente coronel D'Elía, de la Municipalidad de Buenos Aires. Se observa la banquina interna ya preparada para recibir una capa asfáltica.

Fangio da su aprobación a los carteles indicadores de plástico anaranjado. Son livianos y al menor toque se desplazan.



También estuvo Pairetti. Con Fangio, hablando de la temporada.

Por lo que las apariencias indican Juan Manuel Fangio no puede tener problemas de soledad. Adonde vaya se encuentra rodeado de personas. Es increíble. Parece una de esas figuras políticas que despiertan a su alrededor una mezcla de respeto, admiración, embobamiento y una cierta dosis de obsecuencia.

El pasado jueves lo pudimos comprobar en el autódromo. Revisando una banquina en el curvón del fondo o haciendo indicaciones en los boxes, la palabra de Fangio acalla automáticamente a la de cualquier otro. Y lo mejor de todo es que sus apreciaciones son siempre sencillas, bastante lacónicas y por supuesto acertadas.

—¿Qué autódromo hay en Europa que sea más seguro que el de Buenos Aires? —inquirimos.

—"Mirá, hermano: Hockenheim debe ser hoy uno de los circuitos más seguros de Europa, pero allí se mató Jim Clark... y ni siquiera en una curva..."

Claro que hoy en día Hockenheim incorporó muchas mejoras que nacieron después del accidente de Clark, pero la respuesta de Fangio cubre todas las posibilidades. Por más seguro que sea un circuito siempre hay que tratar de mejorarlo.

Ese es precisamente el objetivo que se persigue para la próxima temporada y por tal razón el Club YPF solicitó la opinión de Fangio **in situ** para continuar con las obras que se realizan en el trazado del autódromo municipal.

Los puntos que se observaron fueron varios. Primero que nada, todo el mundo se movilizó hasta el curvón del fondo, donde Fangio se interiorizó de los trabajos realizados. Los trabajos se hacen en las banquinas de cada lado y mientras en el costado interno aún se ve la tierra recién colocada, sobre el lado izquierdo (el externo) ya se pasó una capa asfáltica rugosa que permite escapar hacia el costado sin el riesgo de tocar el pasto de inmediato. Fangio, confundido, creía que se iba a colocar un guard-rail en el costado externo de todo el curvón y objetó la idea, pero luego se aclaró que allí no se colocaba nada sino que simplemente se alisaba bien el terreno, amén de voltear algunos árboles (ya derribados, por otra parte).

Siguiendo el trayecto del circuito se hace evidente que hace falta ensanchar un poco la pista justo donde termina el curvón, porque allí la curva se cierra un poco y los autos buscan desesperadamente el pasto.

A lo largo de la recta que une el curvón con la curva de Ascari se ven varios árboles ya derribados y luego al entrar en el mixto una serie de parches en el pavimento que hacen abrigar serias dudas sobre la durabilidad de ese piso. Justo en los lugares claves de cada curva del mixto, donde los monstruos de 500 HP salen arando, los parches de asfalto pueden levantarse en cualquier momento. Lo mismo sucede en la horquilla corta.

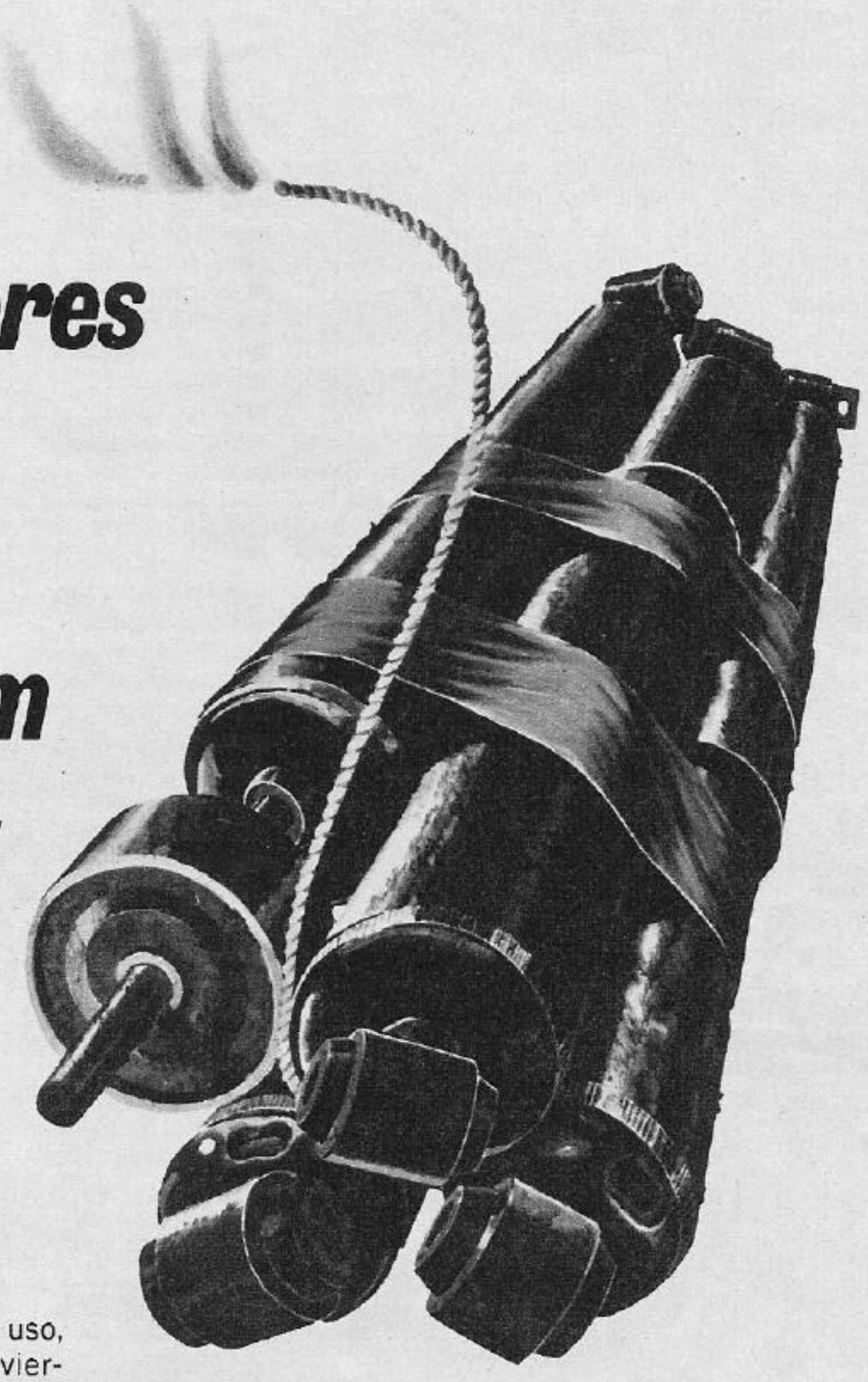
El giro terminó en los boxes. Pero no en los tradicionales de cemento sino donde se instalaron los boxes provisorios en los 1.000 Km del año anterior Es decir, en la recta de las tribunas y después de los boxes tradicionales. Allí se desviarán los coches sobre el costado derecho y Fangio estuvo marcando la ubicación que debe tener el guard-rail que separará los boxes de la pista. Indicó también que el abastecimiento deberá realizarse por medio de bidones en el box de cada coche para no hacer detener a los SP en los surtidores, lo cual ocasionaría problemas en el caso de cambiar cubiertas o revisar allí el coche.

Finalmente Fangio observó y aprobó un cartel indicador de plástico que reemplazará a los actuales círculos metálicos, que en el caso de choque son bastante duros. El cartel de plástico es (visto de costado) un triángulo isósceles apoyado en la base que al menor toque sale despedido sin dañar nada. Una prueba práctica lo demostró bien.

Junto a Fangio dos personas anotaron cada ítem. El teniente coronel D'Elía, de la Municipalidad (supervisor directo de las obras de mejoras) y el comodoro Grillo, secretario de la Comisión de Seguridad de CADAD, quien debe reglamentar todos esos cambios. Todos ellos contribuirán todavía más a tener un autódromo que pueda calificarse de realmente seguro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si sus amortiguadores tienen más de 40.000 km ¡Cámbielos!



CMG

...o saque un seguro de vida.

Sí!.. después de los 40.000 Km. de uso, los amortiguadores de su auto se convierten en **BOMBAS DE TIEMPO.**

No corra riesgos inútiles, haga revisar periódicamente los amortiguadores de su automóvil después de los 30.000 Km.

Su seguridad y la de los suyos lo merece: cambie sus amortiguadores y gane en estabilidad, gane en comodidad y gane en **SE-GU-RI-DAD.** Para Monroe su seguridad es prioridad **1**!

AMORTIGUADORES

MONROE ®

Aseguran su seguridad

MONROE ARGENTINA S. A. I. C. y F. - Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Pcia. de Buenos Aires

categoría turismo CUESTI

Luego de un año poco próspero para el Grupo Dos es momento de pensar en las causas que llevaron al fracaso y buscar las soluciones para salvar la categoria. Los porqués, las razones y el futuro con Grupo Uno. Urgencia por medidas a tomarse el año que viene

por CARLOS F. FIGUERAS

"Si todo hubiese seguido como antes, ahora la categoría seguiría funcionando, pero vinieron equipos de fábrica y se acabó todo lo interesante que presentaba el Turismo. Ya los particulares no tenían posibilidades, comenzó el éxodo o directamente dejaron de correr. Al principio... cuando en 1967 se integró la Comisión de Concesionarios Fiat todos estábamos contentos, sobre todo los que fuimos incluidos en ella. Después nos dimos cuenta que ese era el fin de la categoría. Con Peugeot pasó otro tanto. ¿Qué pienso? Que si todo hubiera seguido como antes, con los equipos particulares financiados por los concesionarios... Turismo sería otra cosa. ¡Y si no, acordate de las épocas de Automóviles Alvear, Fiat Sergi, Maldonado!... Nació la CCF, se les prohibió correr y se derrumbó todo en un par de años. ¿Grupo Uno?... Sí, puede ser la solución, y es la única que veo factible para que esto siga..."



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ON DE GRUPOS

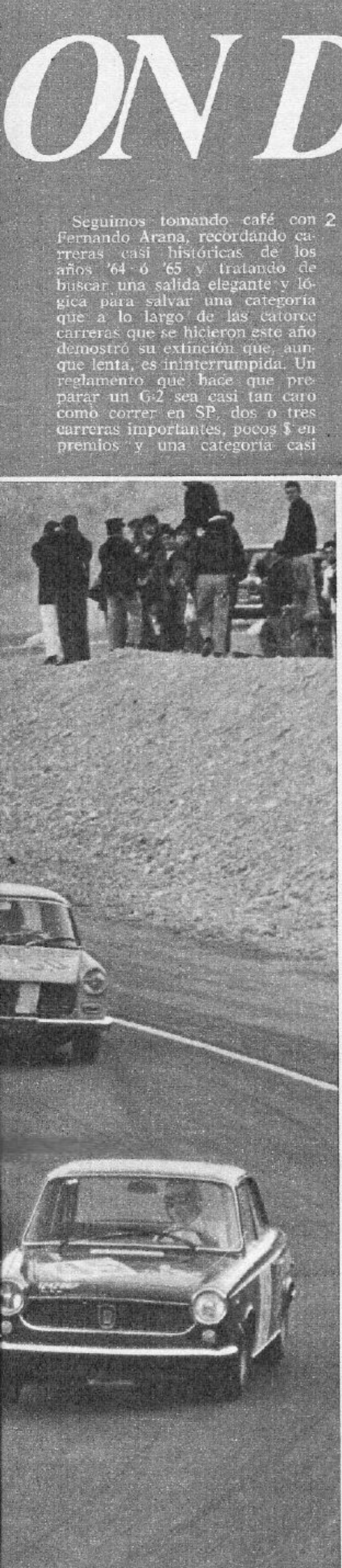
Seguimos tomando café con Fernando Arana, recordando carreras casi históricas de los años '64 ó '65 y tratando de buscar una salida elegante y lógica para salvar una categoría que a lo largo de las catorce carreras que se hicieron este año demostró su extinción que, aunque lenta, es ininterrumpida. Un reglamento que hace que preparar un G-2 sea casi tan caro como correr en SP, dos o tres carreras importantes, pocos $ en premios y una categoría casi

2 Dentro del esquema 1970 de Turismo, la clase "C" fue la que menos funcionó. No tuvo carreras y no hay lucha ni inscriptos.

3 En circuitos los Renault no discutieron con los DKW. Simplemente monologaron. En ruta la cosa cambió. Con G-1 los Fiat correrán en otra clase (hasta 800 cm3).

similar (TCFA) que es más económica y cuenta con mayor apoyo y promoción por parte de los distintos medios. Esto, sumado a dos Grandes Premios en un momento en que uno era más que suficiente, con recorridos absurdos y de dudoso éxito, influyeron en última instancia para que 1970 sea considerado como el año de la sepultura de una categoría que podría haber llegado a ser, además de espectacular, realmente importante y positiva.

En esta temporada todo contribuyó —léase dirigentes, organizadores, equipos oficiales y privados, etc.— para que el ausentismo fuese total en más del 50 % de las carreras que integraron el calendario de esta temporada. Las comisiones de Concesionarios con todo el poderío económico desaprovecharon esa posibilidad y prefirieron invertir en una serie de elementos que no eran vitales descontando a un grupo de una docena de particulares que por no→





categoria turismo

disponer de los medios necesarios no pueden concurrir los domingos a una carrera cualquiera por no tener el motor listo o simplemente porque en la anterior explotó todo y las comisiones no ofrecen facilidades de apoyo para quienes al fin y al cabo son los que de una u otra forma hacen el "caldo gordo" en forma gratuita.

Por eso es que siempre hablamos de lo mal encarada que está en nuestro país la formación de equipos, tanto sean oficiales como privados. ¿Por qué Porsche derivó todo lo que sea competición a manos de John Wyer? ¿Por qué Ford hizo lo mismo en Turismo con Alan Mann o con la casa Cosworth? ¿Por qué Alfa Romeo tiene a Autodelta como encargada de la parte carreras? Simplemente porque la experiencia acumulada a través de los años les indicó que lo mejor era lavarse las manos y por otra parte hacer motores en cantidad, listos como para montar en un auto de serie y salir a correr. De esa forma los particulares sí pueden entrar en las conversaciones de alto vuelo que se suscitan entre los teams oficiales. Aquí, ¿por qué no? Varios pensaron en ello, llevaron sus buenas intenciones a las empresas, pero éstas, con poca visión de lo que ello representaba, desecharon el planteo. Y es muy probable que llevando a la práctica el plan, la solución del problema que ahora se vive hubiese encontrado una vía de escape adecuada.

Desgraciadamente, hoy ya es tarde. Tanto Peugeot (Billy y Coelho) como Fiat (Comisión de Concesionarios) no piensan continuar compitiendo en forma asidua en Grupo Dos. Es más, aunque no hay nada decidido, se sabe que tanto Billy como la CCF no correrán en la categoría el año que viene. El retiro de Coelho sí es definitivo y viene de hace un par de meses. Con una docena menos de autos en la clase "B", ¿cuántos quedarían en condiciones de presentarse en la línea de partida de una carrera dominguera? Mejor no hacer la cuenta...

Por el lado de los Renault y los DKW las cosas no anduvieron mejor. IKA-Renault, siguiendo con su política de "no-apoyo" porque los Renault eran mayoría numérica en la clase "A", dejó el Campeonato en manos del cordobés Rosmaldo Visintini con Auto Union, marca que pese a ser minoría absoluta les dio un montón de sustos durante la temporada. De esta forma se logró que los pilotos que asiduamente corrían con Renault disminuyeran en número en tanto los dos tiempos se alzaron con las tres carreras de largo aliento y una de ruta sumando los puntos más que suficientes para ganar el campeonato sin muchos esfuerzos.

El año en general se presentó pobre, con pocas carreras interesantes y la eterna lucha Peugeot-Fiat como único condimento, amén de alguna que otra rivalidad conductiva como la de Mayorga-Canedo para dar un ejemplo valedero. El resto, en general, no valió la pena. Nada nuevo, de no ser el avance técnico gracias al reglamento más liberal que permitió potencias inesperadas del orden de los 150 HP plus. Pero si bien es un detalle que aporta a la categoría nuevos elementos, por otro lado esos progresos técnicos se ven eclipsados totalmente ante la falta de inscriptos e interés por parte de pilotos y público que es el que marca la importancia de una categoría.

Como se podrá ver, el panorama de G-2, por ser anti-económico es poco amplio y bastante oscuro. Y como esto lo sabe to-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

do el mundo, cabe preguntarse quién se animará a organizar una carrera para la categoría el año que viene. Y la respuesta parecería ser obvia. Ante semejante futuro lo más positivo es buscar una salida o directamente empezar de nuevo, probablemente porque la categoría progresó mucho más rápido que la mentalidad de organizadores y empresas, aventajándolos a tal punto que ha quedado fuera de época. Y cuando se toca el tema, se habla de soluciones y nace siempre el ya famoso y promocionado Grupo-Uno.

Ya es indudable, aunque nuestro espíritu exquisito se resista a admitirlo que el éxito de la categoría Turismo está circunscripto única y exclusivamente a las carreras zonales o las de Citroën y Fiat 600 porque son las que están al alcance de cualquiera. Pruebas a la vista: Rally 1.000 Kms./Fiat, 24 Horas Citroën y "Desafío de los Va-

4 Muchos autos, paridad mecánica, mucha lucha y algunas revelaciones. Carreras de Fiat 600. Ahí está el camino...

5

Los Citroën 2 y 3 CV. Se hicieron varias experiencias, todas con éxitos rotundos. Más de un piloto activo de TC-2 incursionó. Juchet, Parisi, Menéndez Behety, Vessuri, Mayorga son ejemplos. No todo es velocidad.

lientes" si se quiere ya que también se disputó con autos que podríamos denominar Grupo-Uno. La salvación está en competir con autos de serie, sin preparación especial y al alcance de cualquiera con ganas de correr, considerando que la inversión es ínfima. Abaratando costos se va a lograr un repunte de la categoría y las figuras actuales van a seguir corriendo en G-1 siempre y cuando se hagan carreras que no pequen de aburridas. Para ello nada mejor que elegir tres o cuatro autódromos y cinco o seis circuitos de montaña (Vuelta de la Manzana, San Juan-Coquimbo-San Juan, Capilla del Monte, Carlos Paz-Mina Clavero, La Cumbre y algún otro) donde los muchachos se diviertan y se olviden de la velocidad final, que por supuesto disminuirá en un 20 por ciento.

Esa es la única forma —por lo menos la que nosotros encontramos— para seguir adelante con una categoría que no debe ni puede morir. Si están las figuras, el espectáculo estará asegurado. Que los autos tengan 140 ó 90 HP tampoco es primordial porque hace seis años atrás todos se divertían como locos y los Fiat y Peugeot no superaban los 90 HP. Y de paso, para alegría del A. C. A. y de todos, el Gran Premio podrá volver a contar con los 400 inscriptos que hace mucho tiempo que no vemos en las largadas. Con un solo Gran Premio —no dos— de recorrido lógico y sin fines políticos de por medio, tres o cuatro carreras de autódromo y una media docena de pruebas de montaña se podrá confeccionar un calendario interesante y variado.

Cambiemos ya mismo. Abracémonos fuerte al Grupo-Uno y comencemos una nueva etapa de la categoría Turismo. Así, como hasta hoy, esto no va más.

5



-Peggy, Gina, Lucy, Silvita, Maysa, Merce, Delia y Marta:
Hagan valijas.
Papito las puso en la lista de Braniff.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANGEL LO VALVO

(Hipómenes)

por JULIO F. PEREZ BALBI

EL PRIMER CAMPEON DE TC

Angel Agustín Lo Valvo. El primer piloto que ganó un Gran Premio de Turismo Carretera con un auto de techo duro. El primero que ostentó el título de Campeón Argentino de TC. Una figura dentro de la historia de nuestro automovilismo que nos recuerda -30 años después- su época quizás mas gloriosa



Trascurría la década del 30. Resultaba fácil comprarse un auto, claro, para una familia acomodada como era la de Lo Valvo; no era nada del otro mundo juntar unos 3.000 pesos y adquirir una regia cupé Ford, modelo 1936. Angelito lo hizo, pero para largar el Gran Premio. Ahí las cosas cambiaban, era otro cantar eso de andar disparando como a 140 km/h por esos caminos de Dios y volver a casa con todo el auto roto, pero al fin de cuentas los gustos hay que dárselos en vida; él tenía ya como 27 años y ganaba bien con ese asunto de los cereales.

Y bien que le fue a Angel Agustín Lo Valvo (61, casado, dos hijos) en ese Gran Premio de 1936. Tercero, que para un debutante es muy mucho y además $ 6.800 en el bolsillo, más del doble de lo que le había costado la regia cupé...

En esos años la preparación de un auto se remitía a algunos recortes de guardabarros, refuerzos, ponerle la barra antivuelco que alguna vez inventó el uruguayo Supicci Sedes y basta. A correr. Eso sí, los más pudientes cambiaban de auto entre cada carrera, especialmente después de cada Gran Premio y las Mil Millas, que dicho sea de paso eran las únicas carreras del año.

1937. Gana el Gran Premio, quizá el nacimiento del Turismo de Carretera porque es la primera vez que triunfa un auto con techo duro, *"acoraza-*

Angelito Lo Valvo, con 61 años, actual vendedor de la agencia de Guillermo Billy, montado sobre una regia Velosolex.



Después de ganar el Gran Premio de 1937 se abraza con Carlos Garbarino (izq.) y el Gordo Masetti.





"Cada carrera la corríamos con un auto nuevo...

...le recortábamos los guardabarros, lo reforzábamos un poco...

...y así nos largábamos a correr. Como te imaginás, eran autos...

ANGEL LO VALVO



1936: Debuta en el Gran Premio y obtiene un tercer puesto. Con Ford.



1937: Gana el Gran Premio. Abandona en las Mil Millas.



LA CAMPAÑA DE ANGEL LO VALVO

1939: Hay dos Grandes Premios. Uno lo gana Oscar Gálvez y el restante Lo Valvo. En ese año se instituye por primera vez el título de Campeón Argentino. Lo Valvo es el primer Campeón de TC.

1940: Otra Gran Premio más (era la única carrera del año excepto las Mil Millas), un apunamiento de su acompañante de siempre: su cuñado, Antonio Spampinatto.

Hasta 1946 hay un receso de toda la actividad automovilística deportiva por la guerra europea.

1946: Junto con su amigo Pascuali consiguen un MG TC cedido por Agar Cross e intentan una prueba muy diferente para la época: 100 Horas en Automóvil. Fueron cuatro días de lluvia y en el flamante asfalto de un barrio listo para el loteo marcan un promedio de más de 100 km/h para los 8.700 kilómetros recorridos (sin contar las paradas para reaprovisionamiento y cambio de piloto).

1947: Gran Premio a Chile. Abandonó en la segunda etapa.

1948: Su amigo Marín le presta un MG TC 47 con el cual compite en la carrera internacional de Retiro. 1º en la categoría Sport.

1949: Llegó a La Rioja y abandonó. Otro Gran Premio más.

1951: Debutó en el autódromo con un TC. Llegó sexto gastando cinco litros de aceite en 100 kilómetros.

1952: Por esos años ya se corrían muchas carreras por año. Las Mil Millas, la Vuelta de Entre Ríos, el Gran Premio y alguna que otra en el autódromo.

1953: Corre la carrera Panamericana con un Ford Victoria 1953. Durango lo vio abandonar por falta de frenos. También corrió las Mil Millas, su última carrera, donde se clasificó cuarto.

do" era la definición de la época...". Allí gané $ 40.000 en premios y publicidad; con eso te comprabas diez autos nuevos en aquella época. Esa carrera hizo que me incluyeran en el equipo Ford de entonces junto con Gálvez, Marimón y Risatti... hasta podía darme el lujo de llevar publicidad paga. ¡Jabón Federal me daba $ 500 por carrera!

.....

"Me gustaba la música. Siempre estaba prendido en cuanta guitarreada había en Arrecifes o donde se juntaban cuatro o cinco locos a tocar tangos. Emilio Soria —que era amigo mío— era un bandoneonista de primera y Luis María Giay (padre de Carlitos) sin lugar a dudas tocaba el piano mejor que cualquiera de la zona; entre los tres (yo tocaba el bandoneón) nos poníamos a la noche a desmenuzar cualquier tango de moda..."

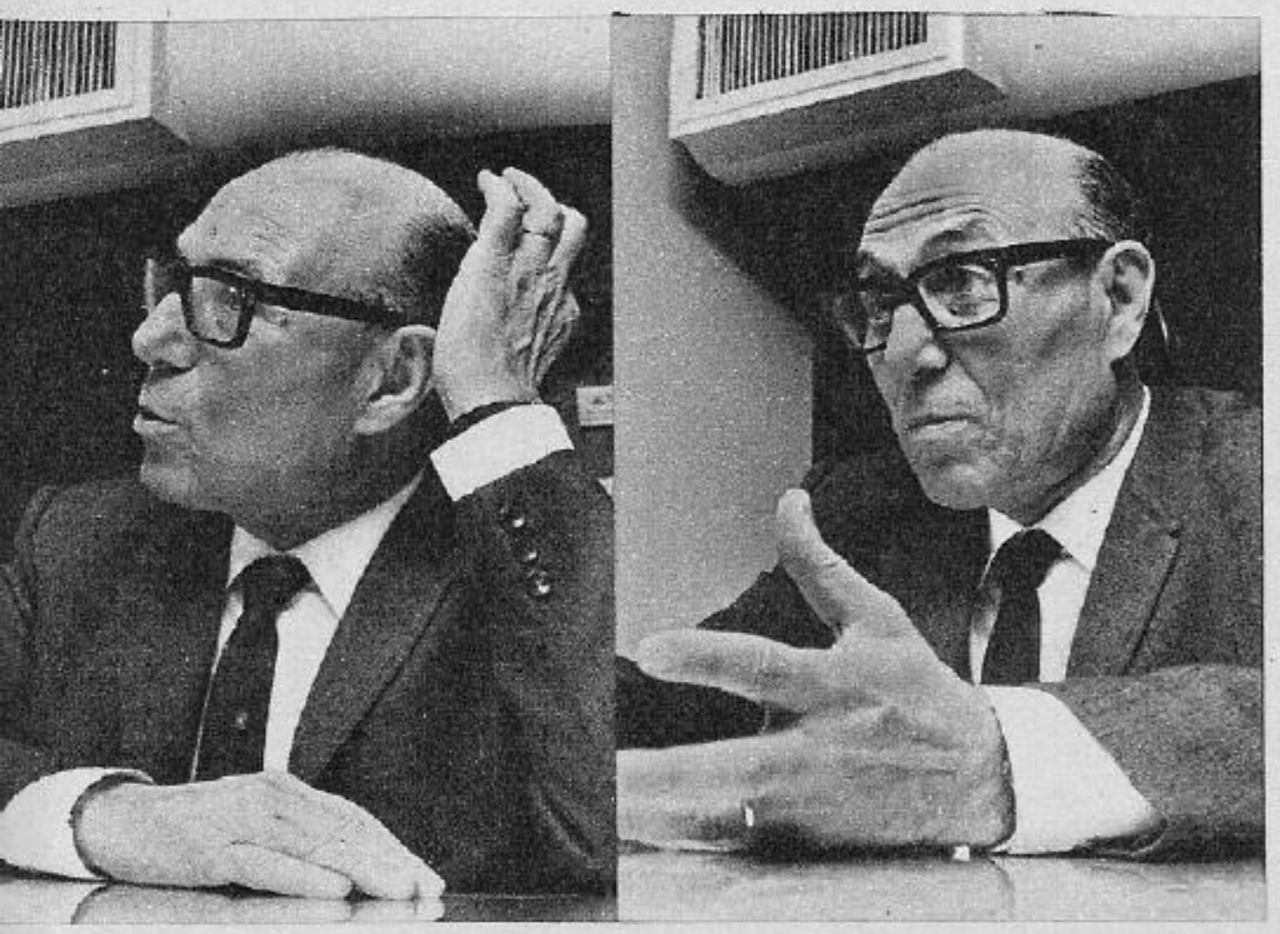
.....

"El primero y segundo grado los hice en Arrecifes. Pero después me mandaron al colegio San José, de Buenos Aires; tuve como compañeros a Aurelio Spinetto y Augusto Maccardi, dos que también des-

La llegada de un Gran Premio en su ciudad, 1939, Lo Valvo se abraza a su madre y miran su esposa e hija.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...irrompibles y que a lo sumo daban 140 km/h...

...una época inolvidable, mucho más para los que, como yo, tuvieron la suerte de vivirla."

LAS GENERACIONES DE ARRECIFES

Sin lugar a dudas, Angel Lo Valvo perteneció a la primera generación de automovilistas que brindó Arrecifes. En este recuadro damos el orden cronológico de las tres generaciones de corsas famosos de Arrecifes:

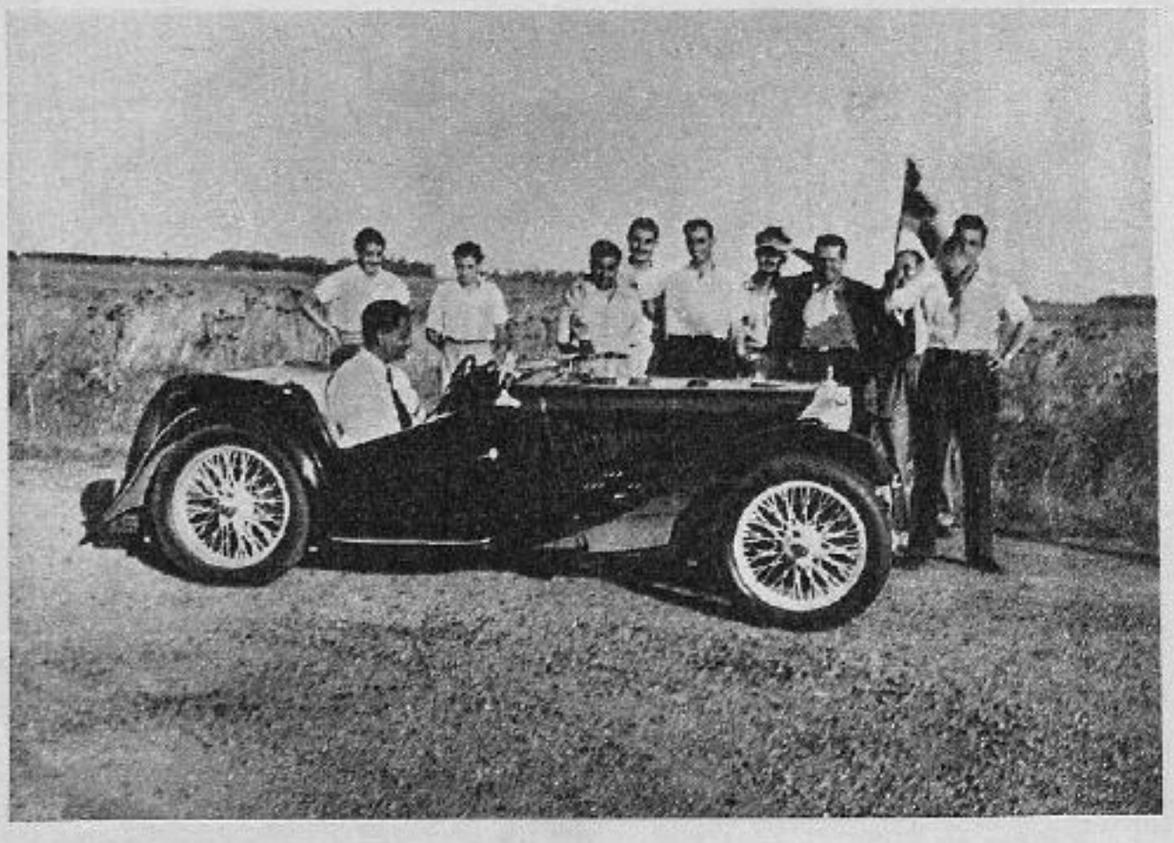
PRIMERA GENERACION
- Angel Lo Valvo
- Cástulo Hortal
- Julio Pérez

SEGUNDA GENERACION
- Froilán González
- Edison Hortal
- Carlos Curtesi

TERCERA GENERACION
- Néstor Marincovich
- Carlos Pairetti
- Luis Di Palma
- Carlos Marincovich
- Néstor García Veiga



1938: El Gran Premio lo tiene nuevamente como participante. Sufre un accidente en el que muere su acompañante, Héctor Moisello. Debuta con Dodge en el otro G.P. (El Nacional).



LAS 100 HORAS EN UN MG

"...mirá, ya no sabíamos qué hacer. Hacía varios años que por la guerra no había ni una carrera por la falta de neumáticos. Entonces con Pascuali decidimos intentar un record o como quieras llamarlo. Fuimos a Agar Cross, quienes entonces eran los representantes de MG, y les pedimos un auto para las 100 Horas...; aceptaron y nos largamos..."

"Buscamos un lugar sin tránsito y cómodo. Encontramos uno en Merlo, un barrio que iba a ser loteado, y tenía un asfalto bastante regular, ¡¡si hasta los peraltes estaban al revés!!"

Cada tres horas cambiaban de piloto entre Alberto Pascuali y Angel Lo Valvo, en cada cambio mutaban neumáticos, **"el consumo de gomas era escandaloso, fue el problema más serio del intento..."**

Todo llegó a buen fin. Se batió un record europeo de 96 Horas y el promedio de alrededor de 85 km/h podría haber sido más alto si durante los cuatro días que duró la prueba no hubiese llovido, en ciertos momentos a cántaros.

-La Colonia Nudista
a los señores de "Semana Gráfica" y
a la tripulación del 747 de Braniff,
Podemos ir?

ANGEL LO VALVO





Las Mil Millas de 1941, con una cupé Mercury toda recortada y con ocho amortiguadores. En la foto, pasa por Monte Chingolo tratando de alcanzar al posterior ganador de la carrera, Fernandino, "Estaba a punto de alcanzarlo y por calentito volé demasiado en un lomo de burro y se rompieron los ocho amortiguadores; tuve que abandonar."

pués corrieron con autos."

.....

"El recuerdo más triste fue la muerte de mi acompañante en el Gran Premio del 38. Era el padre de Moisello, el actual preparador de Froilán González. Fue el año que corrí con un Dodge. En un badén el auto se descontroló y Moisello se rompió un brazo... aunque te parezca mentira, cuando lo operaron se excedieron con la anestesia y murió... Nunca podré olvidarme: ¡ése sí que era un tipo supercapaz, muy inteligente! Fue realmente una lástima porque iba a llegar muy lejos como preparador. Además era un excelente guitarrista..."

.....

"En 1928 volví a Arrecifes y comencé a trabajar con mi padre como acopiador de cereales. En el 40 me dediqué a los camiones durante 10 años. Después trabajé en una agencia DKW y hace un año que estoy en Guillermo Billy como vendedor de Peugeot.

.....

Así de sintética es la campaña de Angel Agustín Lo Valvo. A pesar de todos los años que estuvo en actividad, tan sólo veinte carreras jalonan su historia con el TC. Pero parte muy importante de dicha historia le toca a él. El primer Campeón Argentino, el primero que corrió y ganó con un techo duro, años en que se corrían una o dos carreras en doce meses, todo tenía sabor a aventura; años de guardabarros recortados, unos refuerzos y listo; años en que resultaba fácil comprarse un auto para una familia acomodada como era la de Angelito Lo Valvo, "Hipómenes".

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 Gillette

Héctor Macris



EL ANGELITO NEGRO DEL AUTOMO

De dirigente de fútbol a corredor de autos. Una personalidad poco común que se destaca en la Categoría Turismo ganando amigos

Por SERGIO CORNEJO

El ambiente de automovilismo tiene la singular característica de estar poblado de personajes particularísimos. Uno de ellos es Héctor Macris quien a pesar de hacer relativamente poco tiempo que deambula por autódromos y lugares de carreras ya ocupa un importante rango dentro de la troupe. Razón de ello es que resulta sumamente difícil no ser amigo de él. Es uno de esos tipos que están dotados de el "no sé qué especial" que hace que en cualquier rueda de amigos inmediatamente se convierta en el centro. De lo que sea: risa, carreras, helados o lo que venga. No falta ocasión para que saque a relucir "el comentario" que —es una fija— estará sucedido de risas de quienes lo rodean. Porque él mismo está dotado de una comicidad natural y espontánea.

Habitante y oriundo de la república de San Telmo, por supuesto un buen día decidió empezar a compartir sus días de cremas y bombones con otros de árboles de levas y relaciones de diferencial. Es así como en 1968 se asoció con Pocho Liciloli y compraron una berlina Fiat. Debutaron en la carrera de Lobos y Héctor fue como acompañante. La berlina era la que había corrido "Larry" en el Gran Premio, aquella con la que ganara una cantidad de autos Fiat. Luego fueron a La Cumbre donde se dieron una piña que los dejó por un tiempo escarmentados e inactivos.

El debut propiamente dicho como piloto tuvo lugar en las 24 horas de APAT en el autódromo donde abandonaron en la séptima hora de carrera. En esa oportunidad conoció a Armando Poggi quien en adelante se ocupó de la preparación de la berlina. En ese momento le compró su parte a Liciloli para correr en adelante como piloto. Corrió cuatro o cinco carreras en el Autódromo de Buenos Aires abandonando en todas. Un poco cansado de su mala suerte decidió parar por un tiempo y preparar un motor totalmente nuevo; con él fue a Las Flores donde tuvo "la piña" a causa de la salida de una rueda. El coche quedó a la miseria. **"Todavía lo tengo tirado en un taller; a pesar de todo le tengo un cariño bárbaro. Además hay que tener en cuenta que es el auto de carrera que más autos ganó."**

Por ese entonces conoció a Roberto Galluzzi quien le preparó una cupé, la que actualmente corre. Con ella fue a correr su primera carrera a Concordia donde conoció a Eddie Bovadjian, Mario Vessuri y el "Gordo" Galluzzi. En esa carrera tuvo que abandonar por algo muy singular. Resulta que se le rompió el parabrisas en las primeras vueltas. Decidió seguir sin él y así lo hizo hasta que en un momento dado entró a la zona de boxes, y cuando el auto ya se estaba deteniendo, de pronto se desvaneció sobre el volante. Abandonó por desmayo. ¿Qué tal?

Sigue vendiendo helados, "angelitos negros", etc., y la próxima carrera fue en el Chaco donde se le rompió un palier y esta vez se colocó la cupé de gorra. La arregló y para qué: la siguiente carrera fue en San Juan y le sucedió algo increíble. Al "Flaco" Juchet se le escapó una rueda en carrera y ¿dónde podía ir a parar sino a pegarle a él? ¡Ahí nomás se le terminó la carrera! Otro paréntesis en su actividad donde le presta el coche a Rodríguez Canedo para correr en la Carlos Paz-Mina Clavero y Concordia. Luego de esto Galluzzi resolvió venderle un motor de la Comisión con el cual lleva corridas siete carreras sin romper.

Hasta aquí la carrera de Macris en el automovilismo, deporte que cambió por el fútbol, ya que su verdadera pasión desde chico fue el tradicional balompié. Activamente lo practicó en el colegio durante el secundario, donde jugaba de arquero para el Carmen Arriola de Marín. Más adelante también tuvo algo que ver con el fútbol, pero esta vez como dirigente. En el año '64 comenzó su actuación dentro del club San Telmo como presidente de la Comisión de Fiestas. Más adelante fue secretario y luego integró con Osvaldo Cela una lista en la cual era candidato a presidente. Tuvo éxito en las elecciones y de esa forma alcanzó la presidencia del club. Durante su ejercicio compró la sede que actualmente posee San Telmo que en su momento resultó aparentemente una locura y que hoy ya no lo parece tanto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Izquierda:

Aquí Héctor endereza una curva en el circuito de Las Flores. Esta es la cupé con la que corre actualmente.

Arriba, derecha:

Ex presidente del Club San Telmo, fabricante de helados y ahora corredor de autos.

Donde haya oportunidad de compartir una rueda con amigos, primero él. Siempre con la anécdota o la salida divertida. Dueño absoluto del lunfardo porteño.





VILISMO

El año pasado se terminó de pagar íntegramente.

"El fútbol me dio muchas satisfacciones y también muchísimas amarguras. Pero nunca las satisfacciones te compensan los malos momentos. Tenés que poseer un temperamento muy especial para no alejarte de él."

Se encuentra más a gusto en el ambiente del automovilismo ya que en alguna medida todavía se vive algo de la gauchada. **"Hay más amistad, no todo son los mangos."**

Sus proyectos son por el momento seguir corriendo en la categoría que **"es la suya"**, Grupo 2, pero para más adelante no tiene nada planeado todavía. Pero lo que fundamentalmente le preocupa es seguir cosechando amigos.

CONTESTA MACRIS

Un libro: "Z"
Un auto: Fiat
Una película: Zorba el Griego
Una bebida: Whisky
Una moto: Gilera
Una serie de TV: Misión Imposible
Un lugar de veraneo: Córdoba
Un lugar de reunión: El Telmo Bar
Un ritmo para bailar: Beat
Un amigo: Varios
Un enemigo: No tengo
Un deseo: Cumplir con mis proyectos
Una superstición: Ninguna
Una cábala: No tengo
Una carrera: 1.000 Kilómetros de Nürburgring
Una categoría: Turismo
Un piloto: Eduardo Rodríguez Canedo
Un jefe de equipo: Joseph
Un mecánico: El "Gordo" Galluzzi
Un constructor: Pedro Campo
Un personaje: Juan XXIII
Algo antipático: La pedantería
Un gusto: Vestir bien
Una comida: Churrasco
Un restaurante: Pipo
Un boliche: Mau-Mau
Un deporte: Fútbol
Un juego de azar: La ruleta
Un cómico: Biondi
Un actor: Anthony Quinn
Una actriz: Raquel Welch
Un cigarrillo: Philip Morris
Una mujer: Mi madre
Un lugar del mundo: Grecia
Un país: Argentina
Una ciudad: Buenos Aires
Un hombre: Mi padre
Un error: No saber resolver problemas
Una sastrería: Cervantes
Un trauma: No tengo
Un miedo: No tengo
Una alegría: Mis hijos Sandra y Constantino
Una pegada: El Angelito Negro
Una bronca: No poder correr
Un reloj: Rolex
Un accidente: El del Chaco
Una muerte: Martin Luther King
Una revista de interés general: Primera Plana
Una pelea: Con un gran amigo
Una zapatería: Boticelli
Un boxeador: Muhammad Alí (Cassius Clay)
Un disco: Cualquiera
Un vino: Don Valentín lacrado
Una gaseosa: Appla
Una persona a quien te gustaría conocer: El rey Constantino
Un diario: La Nación
Un medio de trasporte: El avión
Un medio de comunicación: El teléfono
Una golosina: No me gustan
Un acompañante: Raúl Cureti
Un arma de fuego: Rifle
Un hobby: Manejar
Un animal: El perro
Una fiera: El león
Una obra de arte: La torre de Pisa
Un equipo de fútbol: San Telmo
Un jugador de fútbol: Ernesto Grillo
Un equipo de rugby: Pueyrredón
Un color: Celeste
Un color mufa: No tengo
Una loción: Old Spice
Una virtud: Ser bondadoso
Un defecto: La incomprensión
Lo imperdonable: La traición
Una manía: Brindarme
Un escritor: Manuel Gálvez
Una escritora: No tengo preferencia
Un director de cine: Costa Gavras
Un aviso: El de BGH
Una admiración: Por mi padre
Un político: Ninguno
Un militar: El general Orfila
Un miinstro: Costa Méndez
Una pick-up: Dodge
Un camión: Mercedes Benz
Un tractor: Fiat
Una fruta: Manzana
Un postre: El helado
Un piloto joven: El "Chango" Fernandino
Una profesión: Ingeniero
Un piloto internacional: Emerson Fittipaldi

-Hermanitas de la Congregación:
Urgente recurrir a nuestras influencias
en el cielo para ir a salvar almas a Hawaii
Seremos diez en el 747.

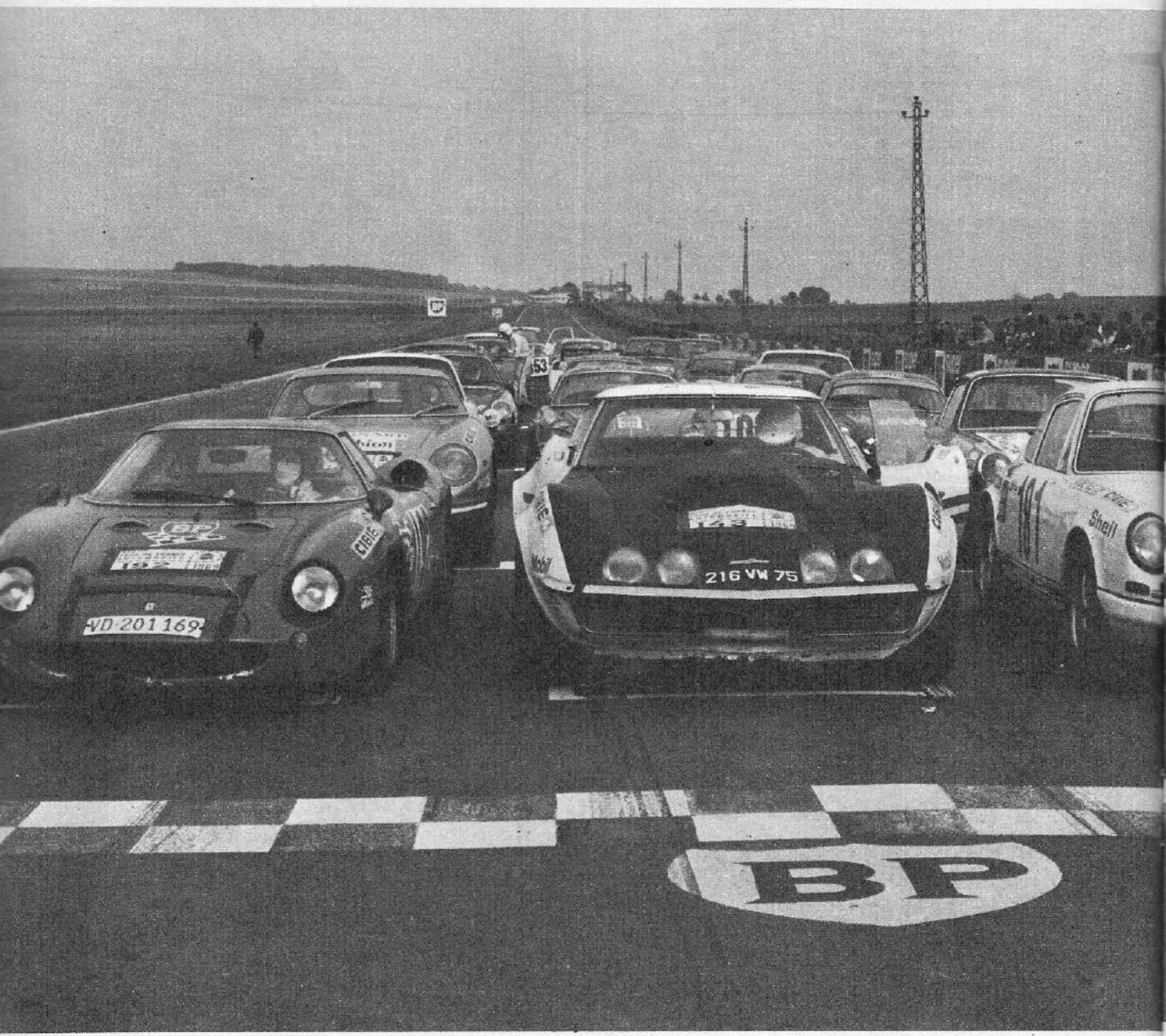


1954: La Maserati de Estager le gana a la Alfa de Gendebien-Strasse, en la zona montañosa.





1957: Stirling Moss al mando de un Mercedes Benz 300 SL. En la largada la gran amenaza de la Ferrari; luego, el abandono.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Reunión de notables en Reims: Rosier, De Portago, Picard, Etranger, Schell y Trintignant, rodeando a M. Letainturier, presidente del A. C. de Nicosia.



El duelo Europa-América: Adelante la Ferrari GTO de Trintignant; atrás, el Cobra de Bob Bondurant. Tour 1964.

las grandes carreras

EL TOUR DE FRANCE



Una de las carreras más singulares de Europa, donde intervienen autos de todo tipo y categoría. Edición 1970 ganada por un Matra 650 SP en lucha con autos GT y Turismo

En la plaza central de Champigny, un 16 de julio de 1899, 19 automóviles representando a nueve marcas distintas largaban con diez minutos de diferencia entre sí, rumbo a una de las aventuras más fatigosas y heroicas del automovilismo. El Tour de France Automobile comenzaba a tomar forma. Panhard fue la marca ganadora (en los ocho primeros puestos colocó seis autos).

Revolucionaria, drástica e histórica fue esta primera edición de una carrera que a través de los años se convertiría en una de las grandes carreras de Europa, aunque no en una de las más famosas, ya que tiene escasa promoción.

Pero, ¿cómo es el Tour de France? ¿Por qué tiene ese clima tan especial?

Vamos a explicarlo. En el Tour de France Automobile pueden participar automóviles de diversas categorías como ser Sport Prototipos y Sport Especiales; Gran Turismo y Turismo de Serie. La competencia se larga desde un mismo punto y todos los autos deben recorrer tramos comunes donde hay penalizaciones por no cumplir con los tiempos mínimos que se otorgan para cada tramo. Una vez cumplidos los diferentes tramos que constituyen una etapa, se verifica la llegada de los autos en algún autódromo europeo. Cuando todos los autos llegan al autódromo, se llevan a cabo las pruebas de circuito divididos los autos por categorías. De tal manera las diferentes etapas tienen cabeceras de llegada en Reims, Le Mans, Clermont Ferrand, Paul Ricard, Albi, Pau, Magny Cours y Rouen.

Durante las etapas los competidores deben atravesar tramos especiales donde encuentran trepadas de montaña, zonas llanas, sinuosos veloces y todo tipo de terreno que la bella Francia puede ofrecer.

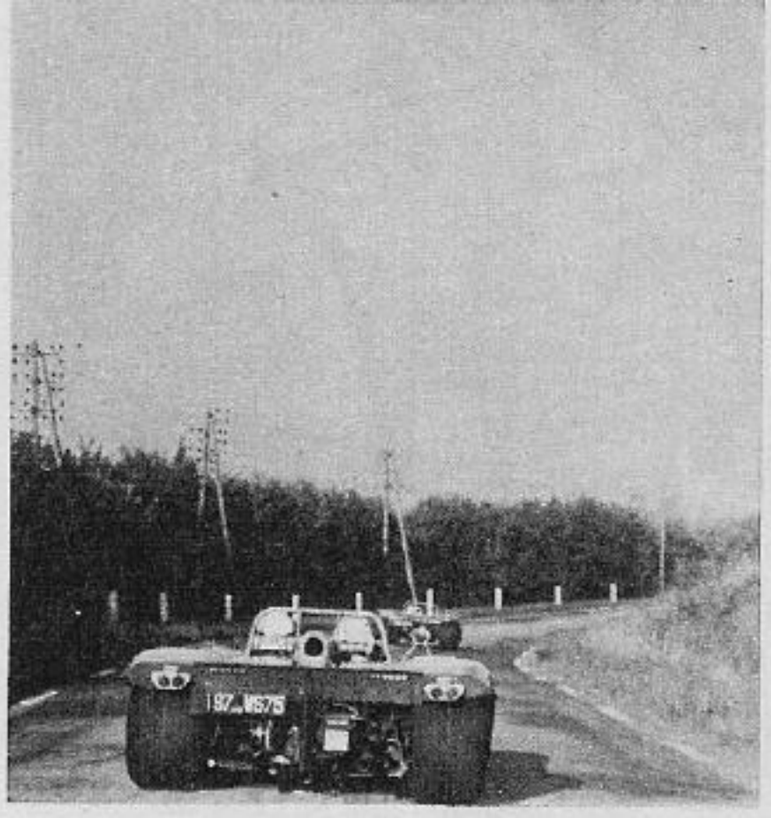
En lo que respecta a los pilotos que han intervenido en el Tour de France a través de sus 16 ediciones, se cuentan los más brillantes pilotos de todas las épocas: Phill Hill, Stirling Moss, Willy Mairesse, Maurice Trintignant, Jean Behra, Luis Rosier, Silvio Moser, Jean Redelé, Harry Schell, Bob Bondurant, Luigi Chinetti, Lucien Bianchi, Oliver Gendebien, Bernard Consten, Jean Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Marqués de Portago, Paul Frere, Jo Schlesser, Jean Guichet, etc....

Tampoco los príncipes y la realeza europea estuvieron ausentes de esta gran carrera; el príncipe Rainiero con un DB Panhard en 1953 tiene la real idea de darse la "gran piñota". El príncipe de Maternich se clasifica 45º en 1953.

No solamente los pilotos más famosos del mundo intervinieron en esta prueba, sino que los equipos de fábrica y las grandes marcas hicieron del Tour, a través de los años su banco de

→





Jean-Pierre Beltoise y J. Todt luego de ganar la prueba de circuito en Le Mans con el Matra 650. Tour Auto 1970.

En Le Mans se lleva a cabo una de las ocho pruebas de circuito de la carrera. Categoría Turismo de serie en la noche.

1970: Los Matra 650 en "tandem" por una ruta francesa. Para correr el Tour, la fábrica debió prepararlos especialmente.



1970

XV° TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

1º	Beltoise - Todt	Matra 650	10h 44m 03s5
2º	Pescarolo - Rives	Matra 650	10h 48m 10s
3º	Larrousse - Gelin	Porsche 911	11h 20m 13s
4º	Chasseuil - Baron	Porsche 911	11h 31m 50s
5º	Rey - Jaquemin	Porsche 911	11h 43m 26s
6º	Ballot Lena - Morenas	Porsche 911	12h 14m 32s
7º	Pianta - Alemania	A. Romeo GTAm	12h 22m 18s
8º	Balas - Imbert	Porsche 911	12h 28m 27s
9º	Hanrioud - Viollet	Porsche 911	12h 28m 30s
10º	Selzt - Cochet	Porsche 911	12h 30m 03s
11º	Ponti - Vesch	Porsche 911	12h 31m 41s
12º	Poirot - Sourky	Porsche 911	12h 34m 20s
13º	Belliard - Beaugerard	Porsche 911	12h 35m 37s
14º	Dieudonne - Curien	Alfa Romeo GTA	12h 42m 28s

Ganadores de clases:
Sport Prototipo y GT Especiales: Beltoise - Todt (Matra 650)
Turismo Especial: Pianta - Alemani (Alfa Romeo GTAm)
Turismo de Serie: Dreyfus - Maublanc (B.M.W. 2002 TI)
Gran Turismo: Hanrioud - Viollet (Porsche 911 S)
Copa de Damas: Balayer - Derrolland (Porsche 911 S)

pruebas. Ferrari, con su equipo oficial, dominó el Tour durante cuatro años: en 1960 Willy Mairesse triunfa, estableciendo la primera victoria Ferrari. Al triunfo de Mairesse le siguieron Bianchi-Gendebien (1961); Schlesser-Oreiller (1962); Jean Guichet (1963) y en 1964 Buchet-Linge. La fábrica Porsche también cifró durante años sus esperanzas en el Tour. Con su primer triunfo total en 1969 (Gerard Barrouse con 911 S) culminan las gestiones hasta ese momento infructuosas de la fábrica. En 1970, Porsche logra el tercer puesto absoluto con un Porsche 911 detrás de los Matra-Simca Sport Prototipos. También una victoria: Gran Turismo.

Pero si nos remontamos años atrás en el Tour, vemos que Osca, Cisitalia, Maserati, Cobra, Abarth, Jaguar, DB Panhard, Alfa Romeo, Mercedes Benz y Gordini lucharon año a año por la gloria de un triunfo en el Tour.

1970: EL NUEVO TOUR

Por primera vez en la época del Tour los Prototipos intervienen en la carrera como un auto más. Por supuesto, los orgullosos Matra arrasan con la carrera desde el vamos, tripulados por Jean Pierre Beltoise y Henri Pescarolo acompañados por dos periodistas, J. Todt y Jonnhy Rives. A lo largo de la carrera fueron indudablemente los animadores de la prueba. Solitarios Ford GT-40, Ferrari LM y Porsche 908 no pudieron hacer nada contra la planificación y el despliegue de Matra Sports. La "squadra" Ford de Alemania se presentó con cuatro Capri aunque no pudieron llegar a la meta por problemas en el motor. Los B.M.W. tampoco pudieron llegar debido a lo duro del trazado. Sólo los Porsche pudieron llegar y arrasaron con la carrera en la categoría Gran Turismo.

De Italia, Giorgio Pianta pudo llevar un Alfa Romeo GTAm a la 7ª posición mezclado por delante con cuatro Porsche y por detrás por una caterva de 911. El otro anti-Porsche fueron los franceses Dieudonne - Curien quienes se clasificaron 14º.

La categoría Turismo de Serie se la llevó un B.M.W. 2002 TI que se clasificó como vulgarmente diría un porteño, por los "caños", en el puesto 28º. ¡Linda manera de pescar un triunfo!

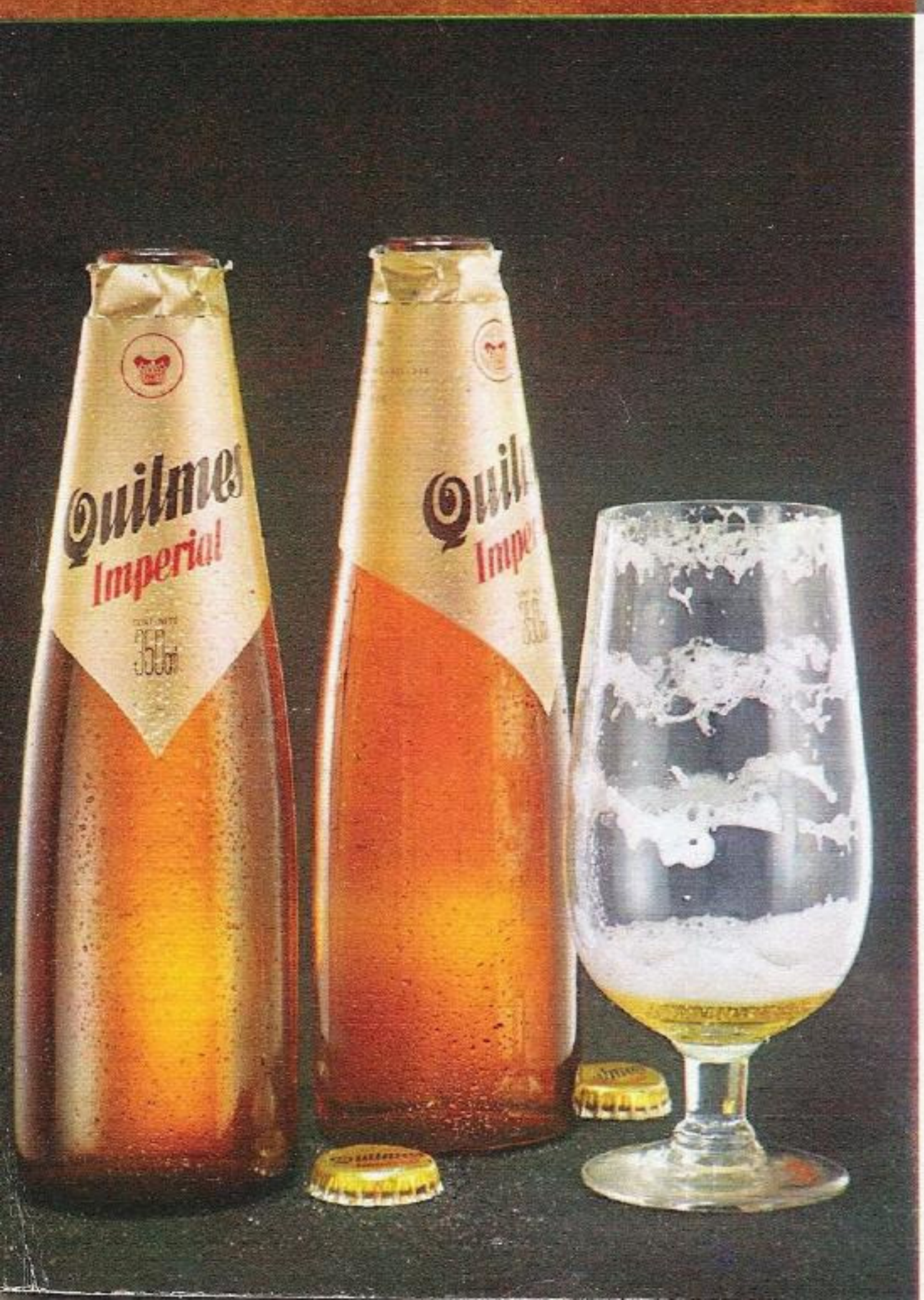
Y también las damas tuvieron lo suyo. Imitando a las ya veteranas Lucien Royer (1954), Catherine Loizeu (1953), y "Jacqueline" (1957), las francesitas Balayer-Derrolland ganaron la Copa de Damas, y para variar con un Porsche 911 S.

El Tour entra en una nueva etapa, la de los Sport Prototipos, que recorrerán las rutas francesas a partir de 1971. Ferrari y Porsche se quedaron con la sangre en el ojo y parece que vuelven al Tour como en los lindos años '50.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



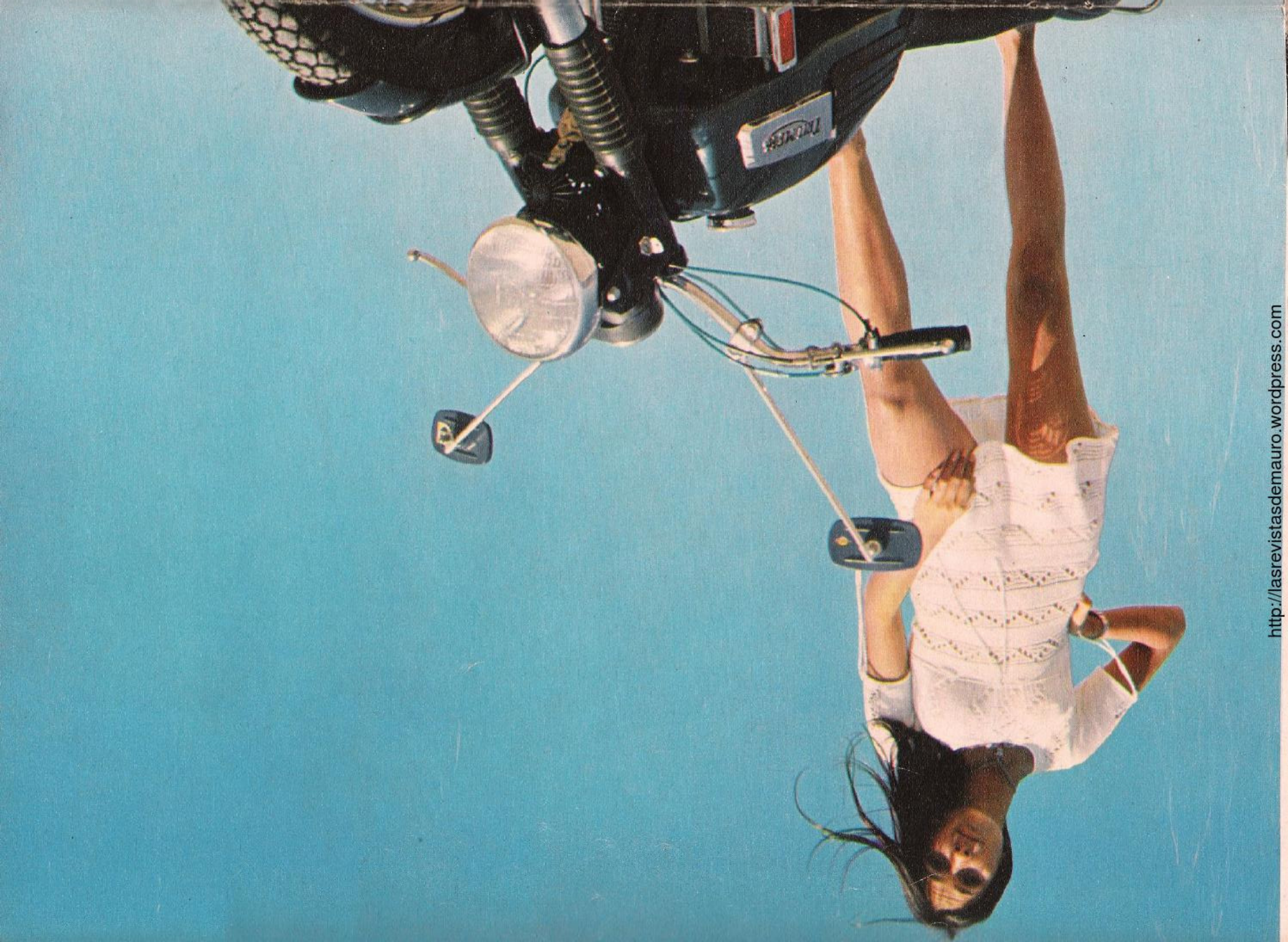




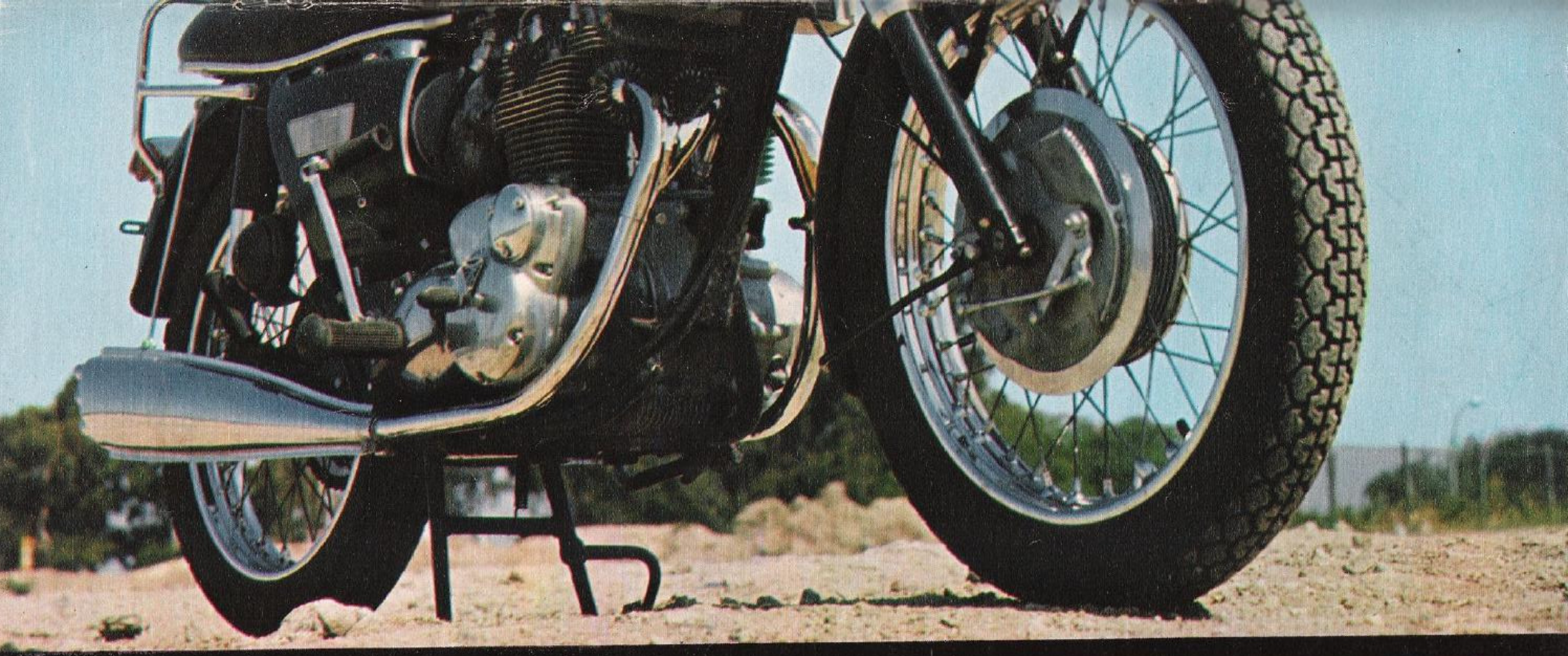
sólo algo muy especial puede inaugurarse todos los días...

estrenarse con tanto placer . . .
Un fresco placer que se vuelve más intenso bajo el sol y en el verano . . . cuando usted destapa y sirve y bebe y vuelve a beber Quilmes Imperial.

RELATOR



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DICIEMBRE 1970

D	L	M	M	J	V	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

CORSA

CALENDARIO DEL MES DE DICIEMBRE

4 al 13	Automóvil Club Argentino: Gran Premio internacional del Sur, Turismo Grupo 2
5 y 6	Asociación Argentina de Rally: Rally 1000 Kms
18, 19 y 20	Automóvil Club Argentino: Gran Premio de TC Fórmula "A"

Sport y distinción... Pampero®

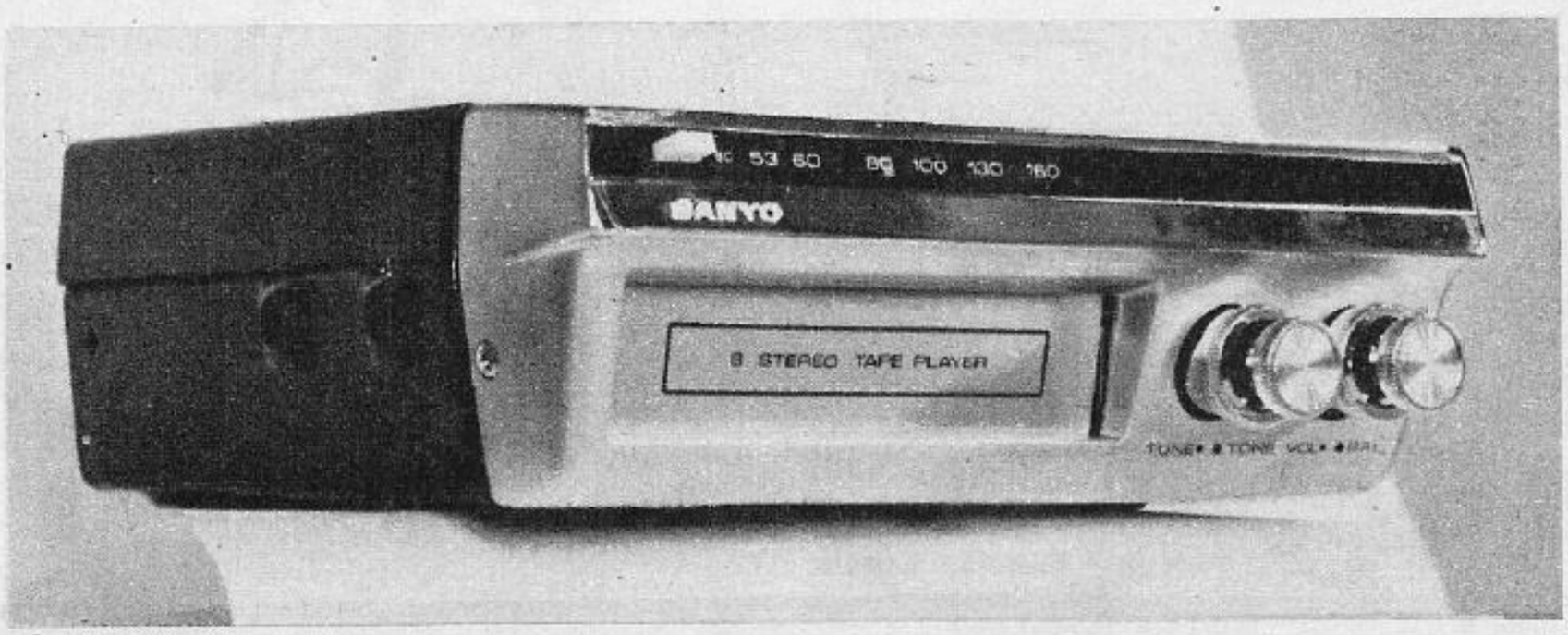
Sport®

ALPARGATAS S. A. I. C. - EMPRESA PRIVADA ARGENTINA QUE PRODUCE PARA EL PAIS DESDE 1885

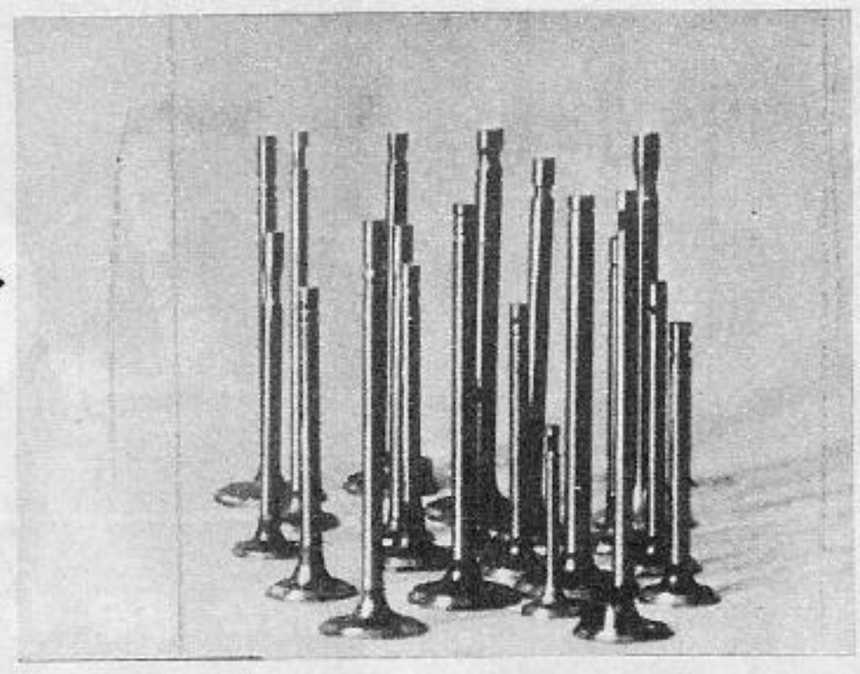
® Marca Registrada - Algodón - Vulcanizado - Industria Argentina

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

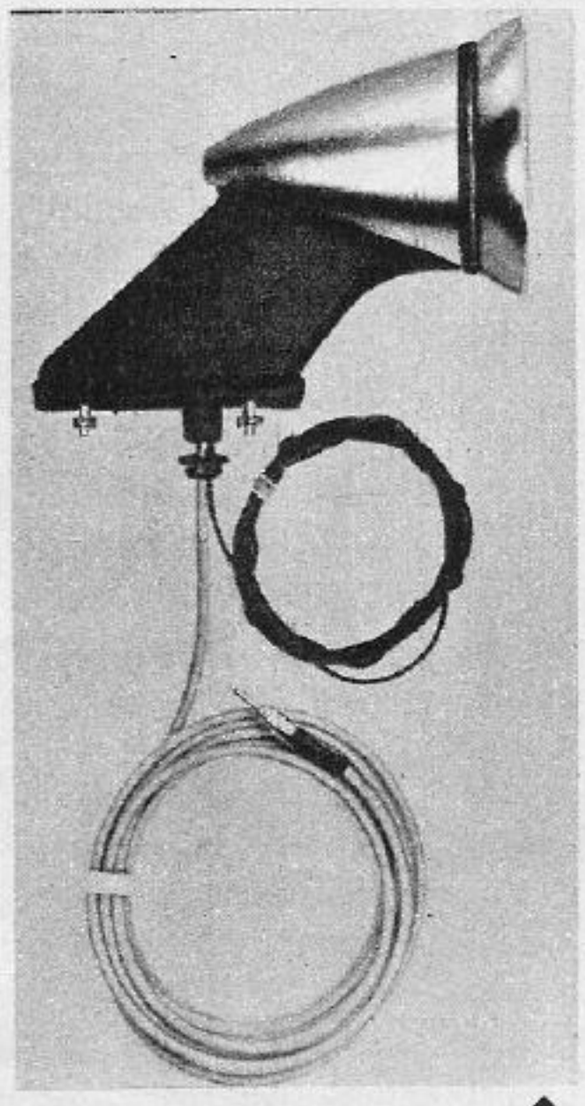
la vidriera de corsa



Stereo con radio, importado del Japón, marca SANYO, reproduce magazines de 8 canales, $ 890. Distribuidor: Nicolás M. Canet, Presidente Roca 1686, Rosario, tel. 27553.

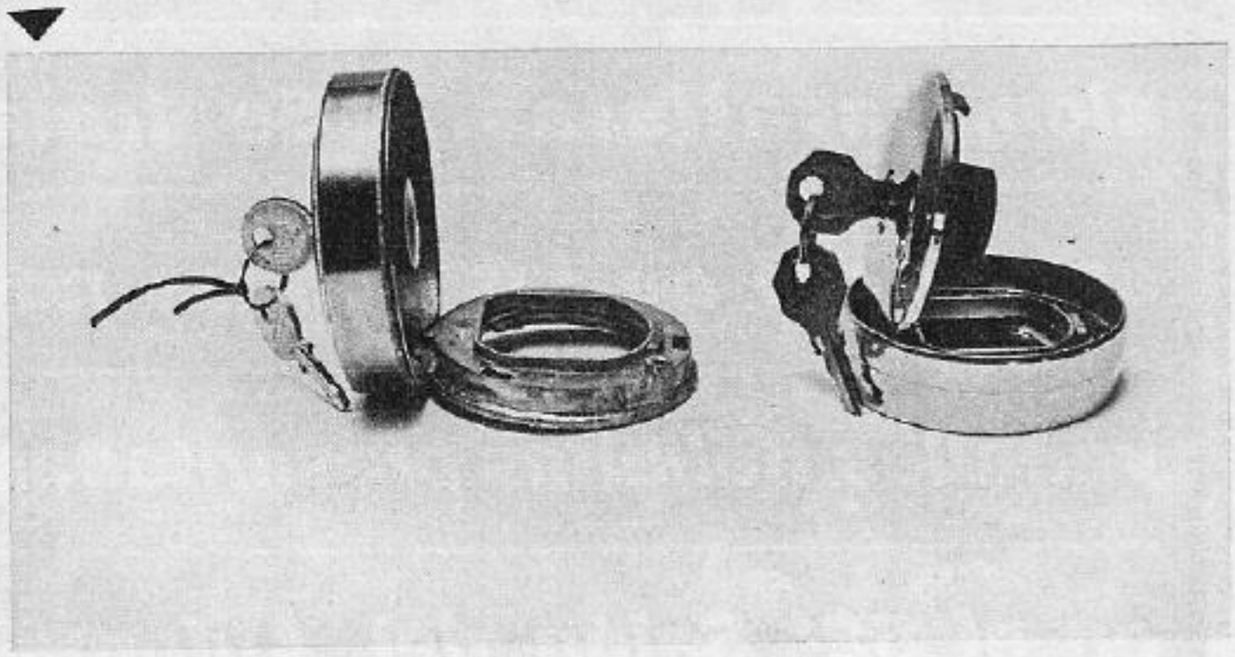


Válvulas de todo tipo y medidas DYFRA S. A., Viamonte 1648, Capital.



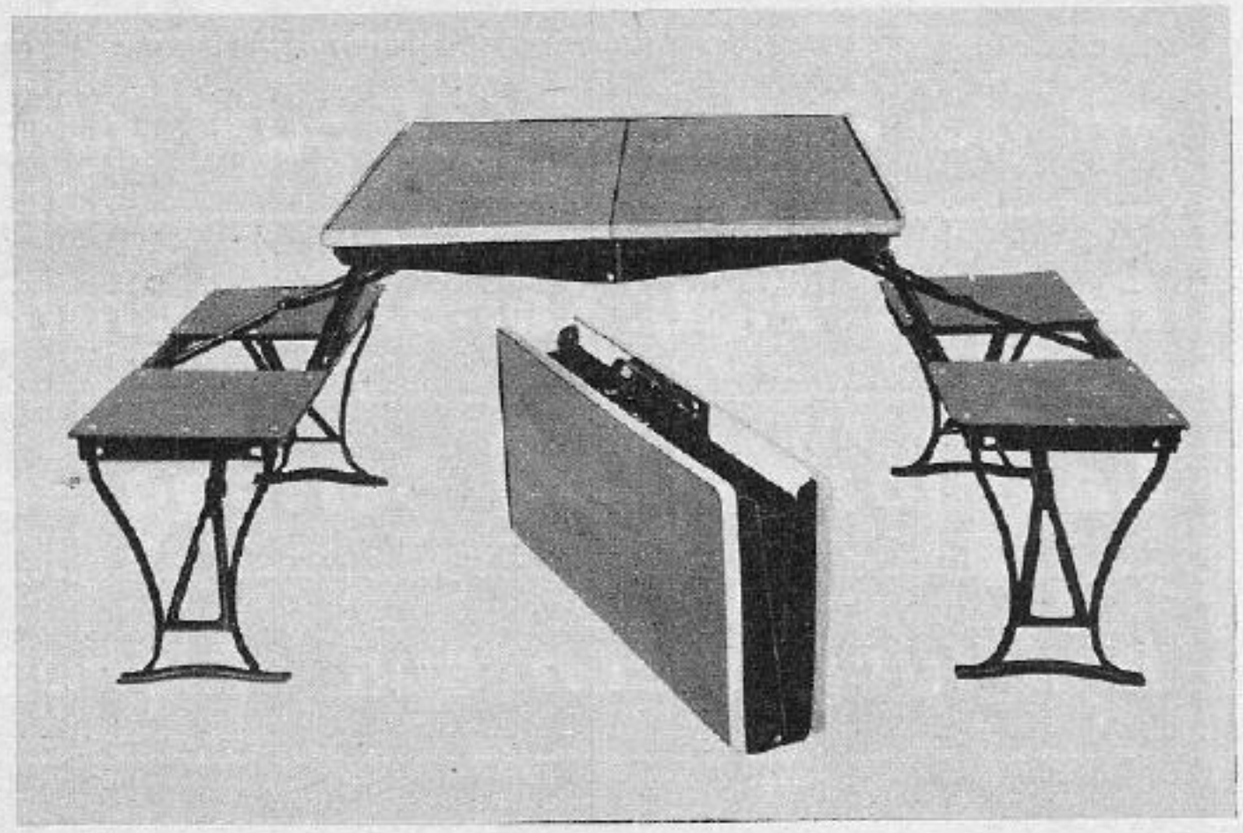
Antena en el espejo retrovisor. ALPHA 3, antena electrónica, para 6 ó 12 volts. Cía Electrónica del Plata S.A., Perú 263, Capital.

Tapas imperdibles para nafta, con bisagra. Para Peugeot y Citroën, importada $ 13,30; nacional $ 8,40. Tateossian Hnos., S. A., Cabello 3163, Capital. Tel. 71-3952 y 71-8959.

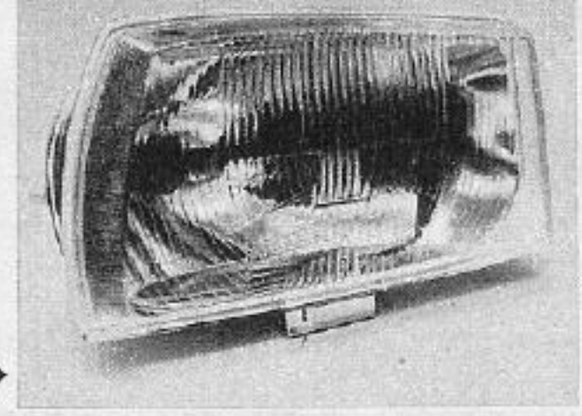


Reloj SEIKO Sports, sumergible para 70 metros. Motonáutica y buceo. Con cronoscopio automático con día y fecha, vidrio Hardlex. Distribuidor: Enrique Roth, Alsina 833, 1er. piso, Of. 3-4, tel. 33-9036, Capital.





Mesa viajera, para autoturismo (week-end, playa y camping), portátil, plegadiza, muy liviana. Fábrica y distribución: Méndez y Cía., Helguera 4040, Cap., tel. 53-7838.



Faro Ducellier trapezoidal, para Peugeot 504, importado de Francia, luz amplia y de larga distancia, con lámpara común amarilla, $ 150. Tateossian Hermanos S. A.



Fiat 124.



Fiat 124 Special "T".



Lancia Sport 1,3 S segunda serie.



Lancia Fulvia Cupé 1,646 HF segunda serie.

LOS ITA

No se trata de ninguna invasión, fatalistas... Se trata solamente de las últimas novedades italianas presentadas en el 52° Salón del Automóvil de París, en el cual Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Lamborghini y Bertone se han lucido con sus chiches

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Fiat 125 Special.



Lancia Fulvia Berlina segunda serie.

LIANOS A PARIS

Desde hace 57 años el Salón Internacional del Automovil de París congrega a todas las marcas importantes del mundo en forma exclusiva, ya que es precisamente el Salón de París el sitio de inauguración de la serie de salones que continúa en Londres, Turín, Bruselas, Ginebra, y en los que también se exponen los modelos más recientes y novedosos.

En esta nota nos ocuparemos de la presencia de las grandes marcas italianas en el Salón de París: Fiat, Lancia y Alfa Romeo en gran escala, y las novedades de Lamborghini, Bertone y Ferrari.

Comencemos con Fiat, que expuso su línea completa para 1971, de la cual hemos seleccionado los modelos 124, 124 T, 125 Special, Dino cupé y Spider y la línea 850.

El Fiat 124 es la berlina de media cilindrada de Fiat (1.197 cm³) que con sus 60 HP y 140 plus km/h se distingue, especialmente en la relación existente entre el precio bajo y la cilindrada, habitabilidad interna, costo por kilómetro y performance. Al 124 se le han agregado diversas variantes estéticas que modernizan su aspecto, tal como la nueva parrilla, luces posteriores, defensas, terminación interna, además de innovaciones mecánicas, entre las que se incluye el servofreno, el doble circuito frenante, el reemplazo de la dinamo por un alternador y algunas chucherías más.

El 124 T resulta una versión más picante del 124, con sus 1.438 cm³, 80 HP, más de 160 km/h y —fundamentalmente— el doble árbol de levas a la cabeza. Opcionalmente puede obtenerse una caja automática. Su diferencia con el 124 estriba en el diseño de la parrilla y paragolpes, ya que fuera de esto comparten el mismo casco.

La berlina 125 Special también ha experimentado los mismos rediseños observados en los modelos precitados, habiendo variado, además, la disposición y terminación del tablero, mejorado los tapizados y corregido la ubicación de los asientos.

Los modelos Dino —Spider y Cupé— han resultado un paso importante en el terreno de la difusión del auto deportivo entre un amplio sector del público, en virtud a su precio razonablemente accesible y a su finura mecánica, confiabilidad y personal estilo. El diseño responde, en el caso de la cupé, a Bertone, y en el del Spider a Pininfarina. El motor es un descendiente directo del utilizado en F2: un V6 de 2.418 cm³, con 92,5 mm de diámetro y 60 mm de carrera, con cuatro árboles de levas a la cabeza. La alimentación corre por cuenta de tres Weber doble cuerpo. Encendido electrónico, cambio de cinco marchas, 180 HP, 205 km/h para la cupé y 210 km/h para el Spider. Completan el cuadro clínico de los Dino el tradicional confort y seguridad, el instrumental completo, los frenos a disco en las cuatro ruedas y el especial dispositivo de recirculación de los gases de escape, que recoge la parte no quemada reenviándola a la admisión y consecuentemente a los cilindros, donde se completa la combustión.

La línea 850 ofrece tres versiones: un sedan, un spider y una cupé. Obviamente son los menores de la familia. Todos ofrecen el mismo motor de 903 cm³ y 52 HP de potencia máxima, llegando a 135, 145 y 150 km/h la berlina, cupé y spider, respectivamente.

LANCIA

Dentro de los cánones tradicionales adoptados por Lancia se mantiene el estilo y la mecánica de la Fulvia Berlina segunda serie: tamaño intermedio, cuatro puertas, tracción delantera y motor V-4, que aumentó su cilindrada de 1,1 a 1,3 litros.

El diseño mantiene la dominante cuadrada y angulosa típica en los Fulvia berlina desde su aparición, aunque se han pulido detalles, especialmente en la limpieza de los laterales y la simplificación del dibujo de la trompa.

Dentro del terreno "cuasi deportivo", Lancia mantiene la Fulvia Coupé 1.600 HF, cuya segunda serie fue presentada en el Salón de París. No presenta modificaciones sustanciales en cuanto a carrocería, de manera que lo más interesante resulta del análisis de sus cualidades mecánicas, que incluimos a continuación.

Motor V-4. Diámetro y carrera: 82 y 75 mm. Capacidad cúbica: 1.584 cm³. Relación de compresión: 10,5:1. Potencia máxima: 114 HP a 6.000 rpm. Régimen máximo: 6.500 rpm. Torque máximo: 15,6 mkg a 4.500 rpm. Dos árboles de levas a la cabeza gobernados a cadena. Dos carburadores doble cuerpo con cebador manual. Embrague monodisco seco. Caja de cinco marchas hacia adelante, todas sincronizadas, y retromarcha. La absoluta limpieza en el tratamiento de las superficies exteriores contribuye a resaltar la impronta netamente deportiva de la Coupé 1600 HF segunda serie, posiblemente una de las más bonitas en su categoría. Claro que para caballeros muy baudidos Lancia ofrece algo más refinado: la Fulvia Sport 1,3 S segunda serie. En este caso exhibimos la versión callejera, pero hay otra... Casualmente, de esa otra versión, nuestro bienamado corresponsal en Europa —Franco Lini— es propietario. Willy Mártire anduvo con él en ese auto, y para que dejara de contarnos como era debimos darle dos martillazos en la nuca (sin anestesia). Se trata de una versión especial, de la que se fabricaron tres modelos para ser inscriptos en la Targa Florio en la categoría "prototipos"; uno de ellos —muletto— con carrocería totalmente de aluminio, faldones remachados en los guardabarros, cubiertas y llantas especiales y todos los chiches, pero no llegó a ser utilizado, siendo actualmente Franco Lini su feliz propietario.

La versión de calle monta también un motor V-4 de 1298 cm³. La relación de compresión es de 9,5:1, siendo su potencia máxima 90 HP a 6.000 rpm. Dos árboles de levas a la cabeza, carburadores duales, lubricación forzada, caja de cinco marchas sincronizadas, suspensión delan-

→

LOS ITALIANOS EN PARIS



Alfa Romeo Montreal.



Alfa Romeo GT 1300 Junior.



Ferrari Dino 246/GT.



Lamborghini Espada VIP. Ver TV y botellitas de chupi . . .



Bertone "Dune Buggie" Shake.

tera independiente y eje trasero rígido más el confort de los accesorios que incluyen hasta un mecanismo hidráulico automático para abrir y cerrar la luneta completan las características fundamentales de este 2 + 2 para pasear tranquilo o para andar muy rápido.

ALFA ROMEO

Alfa presentó en Turín la línea completa de sus series 1300, 1600 y 1750, además de la cupé Montreal. Esta última ha aparecido sin incorporar cambios de estilo, ya que es un modelo prácticamente recién nacido. Su nombre obedece a que fue presentada por primera vez en la Expo canadiense el año pasado. El diseño pertenece a Bertone, resultando muy particular la grilla articulada sobre los faros. Al abrirse, permite el paso de la luz, y al cerrarse prolonga la caída del capot. De otra manera no hubiera sido posible mantener un perfil tan bajo adelante.

Mecánicamente utiliza el mismo motor —algo pacificado— que monta el Alfa 33-3, un tres litros de neto corte deportivo.

En cuanto al 1300 GT Junior utiliza la mecánica del 1300 GT Super. Un motor cuatro en línea, 74 x 75 mm de diámetro y carrera, 1.290 cm³, 103 HP a 6.000 rpm y torque máximo —14 mkg SAE— a 3.200 rpm.

La alimentación corre por cuenta de dos carburadores horizontales doble cuerpo. Distribución por dos árboles de levas a la cabeza. Válvulas dispuestas en V.

Suspensión delantera independiente y trasera rígida. Frenos a disco en las cuatro ruedas.

FERRARI

La casa de Maranello presentó en París su última novela: la renovada cupé Dino 246 GT, cuyo éxito fundamental radica en su cualidad de minúscula pero confortable, veloz y segura. La mecánica compendia la evolución de las más recientes experiencias de Ferrari relativas al motor, caja, órganos de trasmisión, chasis y, en algunos casos, incorpora elementos nuevos, como por ejemplo el conjunto total de frenos.

Más espaciosa en su interior, resulta totalmente confortable gracias a la atención que se ha puesto en la resolución de la aislación térmica, ventilación, refrigeración y sistema de calefacción.

El motor es el conocido Dino V-6 de dos litros, incrementado levemente en su potencia con respecto al originario Dino.

Si bien el modelo 246 GT no puede ser definido como un nuevo modelo, las innovaciones introducidas son tales y tantas que bien puede ser denominada como una nueva construcción Ferrari.

LAMBORGHINI

Poco diremos de Lamborghini, ya que no presentó nada nuevo. Solamente innovó sobre el modelo Espada, denominado VIP. Diremos, eso sí, que dispone en su interior de un televisor de generosas dimensiones —para no perderse "Combate" en esas noches de parranda y disipación— y de un espacio para almacenar cuatro botellitas, cuyo contenido, una vez consumido, hace olvidar "Combate", la parranda y la disipación. Alrededor del televisor y las botellitas hay un Lamborghini Espada.

BERTONE

En la temática del "Dune Boogy", Bertone presentó en París su modelo llamado "Shake". La mecánica es adoptada del Simca 1200 S. Mide 3.520 mm de largo, 1.630 mm de ancho, 1.180 mm de alto, 2.050 mm de distancia entre ejes, pesa 580 kg y sirve para divertirse a lo loco.

Con estos datos, traten ustedes de adivinar cuál es la parte de atrás y cuál la de adelante.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Citicard es complicado para quienes no lo tienen.

Con un ingreso de $ 700,00 mensuales entre usted y su mujer (o usted solo) le entregamos su CITICARD. A sola firma. Entonces, compra lo que quiere, cuando quiere y paga hasta en 12 meses. Además, CITICARD es de renovación continua, porque cada vez que paga una cuota puede gastarla de inmediato. Es bien sencillo. Si todavia cree que CITICARD es complicado, pídalo 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.

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

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

CRITERIO

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

EL MUNDO DE LAS FINANZAS

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

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

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

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

GASTOS FIJOS

1º) Amortización del capital invertido.

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado la unidad al contado o financiada, de manera que supondremos que el pago se realizó al contado, para simplificar. En este caso particular, tomaremos el Ford Falcon De Luxe: m$n 1.738.000. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de cinco años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva y es generalmente el término con que las empresas co-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CUANTO CUE$TA POR KM. $U FORD FALCON DE LUXE

En este tercer ejemplar de un mismo tenor, determinamos por medio de sencillísimas operaciones que hasta un mono puede hacer el costo por Km. recorrido para el Ford Falcon De Luxe. Adelante con la lectura y luego con el lápiz, propietarios de Falcon

merciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —apreciable, por cierto—, pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, tal valor no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término debe descontarse del precio pagado en el momento de adquisición el 20 % por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media —cinco años—, de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por los kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

2º) Patente municipal.

Se divide el costo de la patente por el número de kilómetros anuales. En nuestro caso trabajamos con el costo de patente en Capital Federal, pero conociendo el costo de patente en provincia, quienes se encuentren en tal condición reemplazarán en el cuadro por la cifra correspondiente. Patente en Capital: m$n 26.000. Patente en Provincia: m$n 36.600 (siempre considerando la patente para el Ford Falcon De Luxe).

3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

O sea el impuesto de emergencia por diez años. Si bien las unidades patentadas este año no tienen obligación de pagar hasta el año próximo, incluiremos en el análisis la cifra, ya que son muchos más los que han tenido que formarse como duques que los que no han tenido que hacerlo. Se divide el monto abonado (m$n 35 mil) por los kilómetros recorridos.

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

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

- Querido: Viste el concurso que organiza "Semana Gráfica"?
O ponemos en la lista del 747 de Braniff a mamá, mi hermanito, tío Agustín y la Sra. Queta. o hay divorcio... Elejí.

GASTOS VARIABLES

1) Consumo de nafta:	
Precio de 1 litro de nafta (especial) ÷ consumo específico	5,62
2) Consumo de aceite:	
Total del aceite cambiado en un año x precio 1 litro ÷ 15.000 ...	0,48
3) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante:	
Precio anual total ÷ 15.000	0,35
4) Cambio de bujías:	
Precio de los cambios de bujías durante un año ÷ 15.000	0,26
5) Lavado:	
Gasto anual ÷ 15.000	1,00
6) Engrase:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,32
7) Pequeñas reparaciones:	
Gasto anual ÷ 15.000	0,80
8) Consumo de neumáticos:	
Gasto de reposición ÷ duración media	1,03
SUMA DE GASTOS VARIABLES	10,06

GASTOS FIJOS

Ford Falcon Deluxe - Recorrido anual: 15.000 km

1) Amortización del capital invertido:	
Precio del auto —20% / 5 ÷ 15.000	18,53
2) Patente municipal costo anual en Capital:	
Precio ÷ 15.000	1,73
3) Impuesto de emergencia:	
Precio ÷ 15.000	2,36
4) Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad:	
Precio ÷ 15.000	0,30
5) Gastos originados por gestores:	
Precio ÷ 15.000	0,66
6) Seguro:	
Costo ÷ 15.000	8,00
7) Interés del capital invertido (interés anual del 22 %):	
Precio del auto x 22 / 100 ÷ 15.000	
primer año 24,82	
segundo año 20,39	
tercer año 16,76	
cuarto año 10,19	
quinto año 5,09	
promedio de los cinco años	15,45
8) Garaje:	
Mensualidad x 12 ÷ 15.000	6,40
Batería consumida:	
Precio de ½ batería ÷ 15.000	0,43
Suma de gastos fijos	53,86

TOTAL GASTOS FIJOS	**m$n**	**53,86**
TOTAL GASTOS VARIABLES	**m$n**	**10,06**
COSTO POR KILOMETRO RECORRIDO ...	**m$n**	**63,92**

5º) Gastos de gestores y varios.

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

6º) Seguros.

Como en todos los casos precitados, el monto se prorratea entre los kilómetros recorridos. El seguro que tomamos como ejemplo cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales y responsabilidad civil. Con una franquicia del 1,5 por ciento del valor asegurado (que es la más pequeña) el seguro anual para un Ford Falcon De Luxe cuesta m$n 120.000.

7º) Interés del capital invertido.

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

8º) Garaje.

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

9º) Batería consumida.

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

GASTOS VARIABLES

1º) Consumo de nafta.

Para el cálculo, se divide el costo de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, o sea la distancia recorrida por cada litro de nafta. El consumo se ha estimado como promedio entre consumos en ciudad y ruta, determinados por los Road-Test de CORSA. El Ford Falcon De Luxe consume 1 litro cada 8 km.

2º) Consumo de aceite.

Se adopta para el cálculo un cambio de aceite cada 3.000 km recorridos, o sea 5 cambios anuales. Cada cambio en el Ford Falcon De Luxe: 5 litros, es decir, 25 litros anuales. El precio promedio entre el aceite más barato y el más caro es de m$n 287. Tal cifra, multiplicada por la cantidad de litros cambiados al año y dividida por la distancia recorrida, nos da el costo por kilómetro.

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

Estimamos 2 operaciones anuales (una cada dos cambios de aceite). El lavado cuesta m$n 700 y el cartucho m$n 1.900 para el Ford Falcon De Luxe. Se suman ambas cifras, se duplican (dos lavados) y se divide por los kilómetros.

4º) Cambio de bujías.

Se aconseja normalmente la reposición de bujías cada 15.000 kilómetros. El cambio de bujías —incluida la mano de obra— cuesta m$n 3.900 para el Ford Falcon. También se divide la cifra por los kilómetros recorridos en un año.

5º) Lavado.

Estimamos tres lavados mensuales, por lo menos, si usted se jacta de ser un tipo limpito. O sea, 36 lavados anuales. El lavado cuesta m$n 500. Esta cifra, multiplicada por 36 y dividida por 15.000, dará lo que cuesta por kilómetro ser limpito.

6º) Engrase.

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

7º) Pequeñas reparaciones.

Se contempla el caso de los imponderables (una limpieza de carburador, regulación de platinos, pequeñas fallas). Estimamos una inversión anual de m$n 12.000 para el Ford Falcon. Dividiendo esta cifra por los 15.000 kilómetros anuales se obtiene el costo por kilómetro.

8º) Consumo de neumáticos.

La duración media de las cubiertas se estima en 40.000 km. El costo por kilómetro se obtiene sumando el costo de las cuatro cubiertas y dividiendo el resultado por 40.000. Una cubierta para Ford Falcon cuesta m$n 10.360.

ACOTACIONES

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Imaginación y color
En telas de Castelar mezcla poliester

Telas fáciles de cuidar. No se arrugan ni se deforman. Con planchado espontáneo. Las telas fabricadas por 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. Con nuevas colecciones de dibujos rayados, efectos "jacquard" y estampados de actualidad internacional.

Identifique su camisa por la etiqueta que garantiza las telas de Castelar.

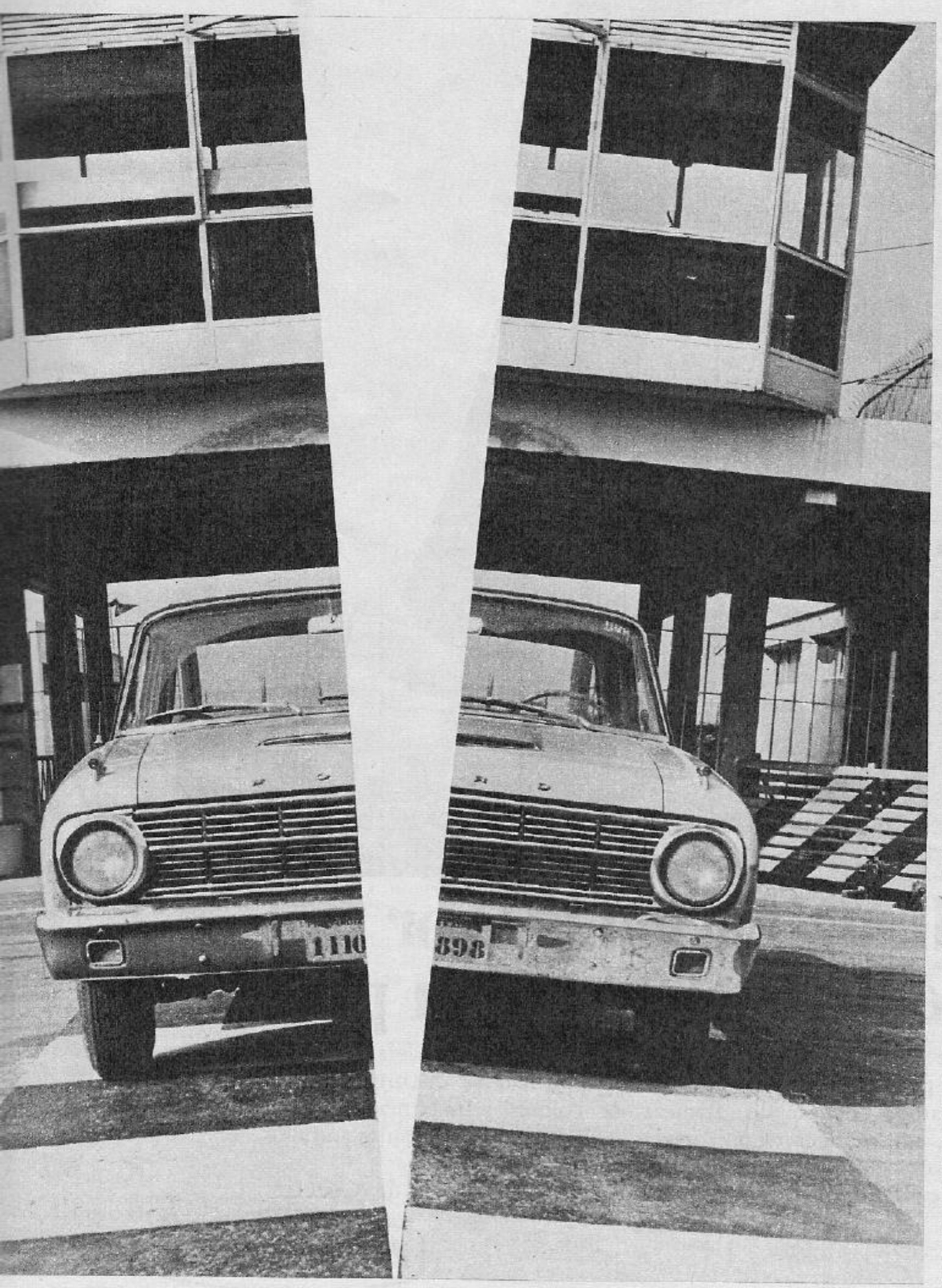
Castelar
MARCA REGISTRADA

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

NUNCA MEDIAS PAR

Todos los casos que se pueden presentar sobre condominio de un automotor: en el matrimonio, en una sucesión, etc. La liquidación de la sociedad automovilística

por ARTURO PELLET LASTRA



La mayoría de lectores que nos siguen semana a semana son dueños exclusivos de sus coches. Pero estamos seguros de que usted más de una vez se ha puesto a pesar qué pasa cuando el automóvil tiene más de un dueño y es copropiedad de varios amigos o herederos.

Si en derecho se ha estudiado intensamente y en todas sus formas el condominio de los inmuebles, son raras las veces en que nos hemos preocupado por ver qué pasa con el condominio de esa cosa mueble, cada vez más indispensable y deseada, con que uno va al trabajo y al club: el automóvil. Por esta sencilla razón es oportuno y urgente que hablemos hoy de los caracteres jurídicos de esta institución sui géneris.

LA COPROPIEDAD "A LA ARGENTINA"

El Código Civil define secamente que el condominio es el derecho real de propiedad que pertenece a varias personas sobre una cosa mueble o inmueble, o sea, que si vamos con un amigo a comprar un Peugeot o Fiat último modelo y decidimos la compra en común, firmando también el boleto de compra-venta y la solicitud de inscripción en el Registro de la Propiedad Automotor, siendo patentado en consecuencia a nombre de ambos, este bien que acabamos de comprar será de los dos por partes iguales (o en proporción a lo que invertimos, previamente especificado por contrato).

Ahora bien, este coche compartido crea entre nosotros una comunidad de intereses, encontrándose fraccionado el bien entre los dos, en la proporción de la cuota parte que invertimos en la compra.

El Código define a esta "cuota parte" con el nombre de "parte indivisa", considerando que esta copropiedad crea entre los compradores un estado de indivisión.

Ahora bien, si la compra la hemos hecho de común acuerdo, pero sin aclarar la parte que nos pertenece a cada uno y demás modalidades de la copropiedad sobre el vehículo que estamos adquiriendo, es indudable que entre nosotros existirá una especie de cuasi-contrato. Este es el caso más común.

Sin embargo, lo correcto sería estipular con anterioridad a la compra la cuota parte que nos va a pertenecer y hacerlo por medio de un contrato claro y preciso.

Al respecto, el Código en su artículo 2675 nos informa que el condominio se constituye por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TES FUERON BUENAS

contrato, por actos de última voluntad o en los casos que la ley designa.

Como recién señalamos, se puede llegar a ser copropietario por un acuerdo de partes no escrito, ya que se trata de un acto jurídico que podemos asimilar a un contrato, en razón de que resulta claro que en ese supuesto se está constituyendo un derecho de propiedad.

También se puede llegar a ser copropietario de un coche, como heredero en una sucesión o por la adjudicación del vehículo en pago de créditos a favor de un acreedor.

Estos casos son también muy comunes. Todos los días se concluyen sucesiones en las que amigos o parientes del causante heredan entre los demás bienes de la comunidad hereditaria un coche, y si bien es cierto que la mayor parte de las veces se decide venderlo, para liquidar el producido, otras veces, si los herederos son parientes o amigos entre sí, deciden usarlo en común, patentándolo a sus nombres.

Una variante a este caso es llegar a ser propietario por vía de un legado hecho a favor de dos o más personas. Es así que si en su testamento el causante decide que su automóvil pase a nombre de X y Z, en común, la copropiedad será de los legatarios, un mandato de ultratumba, que sin intervención de nuestra voluntad los convierte en socios de manejo.

Este ejemplo se diferencia del anterior en que aquí llegamos a la copropiedad por medio de un legado expreso y concreto del causante, en tanto que en el caso de la comunidad hereditaria, lo recibimos indiscriminadamente junto con los demás bienes.

LOS DERECHOS DEL COPROPIETARIO

Llegados a este punto, conviene seguir la opinión de un maestro del Derecho Civil, Raymundo Salvat, quien en su famoso tratado expresa: 'La copropiedad o condominio es el mismo derecho real de propiedad, dividido entre los diversos copropietarios".

Los copropietarios... conservan con relación a su parte indivisa todos los derechos y facultades que nacen del derecho de propiedad: Pueden enajenarla, gravarla o hipotecarla; puede ser embargada y vendida por sus acreedores, todo ello con ciertas limitaciones que la ley establece".

"Los copropietarios tienen igualmente las mismas facultades de uso y goce de la cosa que constituyen la esencia del derecho de propiedad, solamente que en el ejercicio de estas facultades el derecho de cada copropietario no es exclusivo sino que se encuentra limitado por el concurso del derecho igual de los otros copropietarios. La copropiedad dentro de esta concepción constituye un estado particular de la misma propiedad individual que el Código reglamenta..."

POSIBILIDADES E IMPOSIBILIDADES DEL CONDOMINIO

De este carácter de la institución surge que si bien es cierto que el automóvil va a ser un bien de uso compartido, cada uno de los condóminos tiene sobre su parte indivisa (la mitad, un tercio, etcétera) del derecho absoluto.

Puede así (art. 2677) enajenar su cuota parte, pero también sus acreedores pueden embargar y vender el coche, o sea, que si uno de los co-dueños decide vender su parte, con el consentimiento del otro, o se la embarga y luego pide que la rematen, un acreedor, su socio puede encontrarse de buenas a primeras compartiendo las llaves del motor con un desconocido.

Esta es sin duda una situación un tanto paradójica, que por cierto no podía prever Vélez Sarsfield en 1869, época en que compartir un carruaje con un tercero era un fenómeno imposible.

Pero lo que importa destacar aquí es que todos los actos jurídicos que importan un ejercicio del derecho de propiedad deben ser ejecutados con el consentimiento unánime de sus dueños. Porque si usted desea prendar o alquilar el auto común tendrá neceiariamente que tener la autorización de los otros condóminos. Tampoco se le puede hacer arreglar la pintura, cambiar el motor, etcétera, sin el consentimiento común.

Pero si está limitado en estos aspectos, el condómino, también la ley lo ha dotado de armas para defender sus intereses.

Así, por ejemplo, si es necesario hacer gastos de conservación o reparación del vehículo, puede obligar a los demás a que contribuyan pecuniariamente en dichos gastos, claro que en proporción a sus partes.

Ahora bien, si estos gastos de arreglo fueran convenidos con un taller mecánico por uno solo de los dueños, el tallerista sólo puede exigirle el pago a éste, ya que las deudas son personales. Pero el que pagó tendrá derecho a reclamar a los demás el reembolso de la cuenta, incluso por medio de acciones judiciales.

Por otra parte, ya explicamos que el coche en condominio puede ser prendado, siempre que exista un acuerdo de todos para constituir ese gravamen.

Para el pago de la prenda están obligados por igual todos los condóminos por el total de la deuda, no importando si son dueños de una mitad, un tercio o un sexto del coche.

EL DISFRUTE DEL COCHE

Hasta aquí hemos analizado, con la terminología jurídica más sencilla, el porqué y el cómo de esta extraña forma de compartir un automóvil.

Pero como la tenencia del automóvil sólo se justifica, en lenguaje corsa, por el goce que nos proporciona el uso más o menos frecuente que de él hagamos, es sumamente interesante ver qué pasa cuando lo alquilamos por un tiempo determinado a un tercero e incluso a uno de los propios dueños.

Ustedes dirán que éste es un caso raro. Sin embargo, la experiencia indica que no son pocos los supuestos en que los copropietarios de un camión deciden que sólo lo explote uno de ellos, percibiendo los demás una renta fija mensual. Es el caso de camioneros que en un principio se turnaban en el manejo, pero que luego dejaron la tarea en manos de uno solo, contentándose con un beneficio que se define como renta fija.

También puede darse el caso, entre copropietarios de varios autos de remise, o taxis, que resuelven explotar sus bienes comunes, nombrando de entre ellos un administrador, que será reputado mandatario de los otros, aplicándosele las disposiciones sobre el mandato y no las propias del socio administrador.

Por último, es oportuno recordar que, dada la naturaleza de este tipo de vehículos, forzosamente deben quedar indivisos. No es posible que uno sea dueño de los asientos, otro de la carrocería y un tercero del motor o la caja de cambios, porque si dividieran así su propiedad, obviamente la destruirían.

Como ustedes ven, no por complicado es menos atractivo este análisis, que nos permite llegar a la conclusión de que teórica y prácticamente es factible ser copropietario de un automóvil.

Pero no podemos dejar de señalar que para serlo es necesario, aparte de tener espíritu corsa, sentir lo que los romanos llamaban "affectio societatis", o sea deseo de estar asociado a otro en una empresa común, y esta empresa común tendrá como objetivo el disfrute en coparticipación con un amigo (o amiga...) de un restallante coche sport, o compartir con un socio la aventura de explotar un camión o automóvil de alquiler.

LA LIQUIDACION DE ESTE CONDOMINIO

Pero es indudable que compartir un coche puede ser, y frecuentemente es, fuente de dificultades, si han surgido problemas psicológicos o económicos entre los dueños.

Nos referimos a esos problemas que se suscitan cuando, por ejemplo, uno es un corsa empedernido, que tiene en mente el goce inteligente del coche y los piques de velocidad, espíritu deportivo, en suma, que choca con la mentalidad utilitaria del otro dueño, que prefiere dedicarlo a usos más conservadores y lucrativos. O bien, cuando uno desea utilizarlo los mismos días en que lo necesita el otro, o si uno es cuidadoso y el otro desaprensivo, básicamente chocador.

En todos estos casos, que no se previeron cuando se compró o recibió el automóvil por herencia para usarlo en común, se justifica plenamente la liquidación de una sociedad automovilística que se ha tornado insostenible.

Al producirse la ruptura hay que pensar que en esta comunidad sobre ruedas no hay otra forma de disolver la copropiedad que mediante la compra por uno de la parte del otro, o la venta a un tercero. O sea, la simple y pura liquidación de un patrimonio que ya no puede ser usufructuado en paz.

De todas formas esta propiedad compartida habrá sido una experiencia que, por supuesto, difícilmente se repetirá.

Algo parecido ocurre con el coche de un matrimonio, comprado a nombre de uno o de ambos cónyuges. El disfrute del manejo en comandita dura lo que dura la armonía doméstica.

Una vez roto el puente de afecto también se pierde el amor a manejar por turno el coche de la casa. Y así, entre redobles de divorcio, los esposos desavenidos convendrán en que uno de ellos se quede con el auto, compensándose el otro con bienes de valor parejo o bien, de común acuerdo, lo venderán, dividiéndose el producido. Es que no hay bien compartido que se co-disfrute más allá del día en que cesa el afecto.

De allí que, como en la comunidad matrimonial, en esta comunidad automovilística que analizamos, el "affectio societatis" es la clave para su goce.

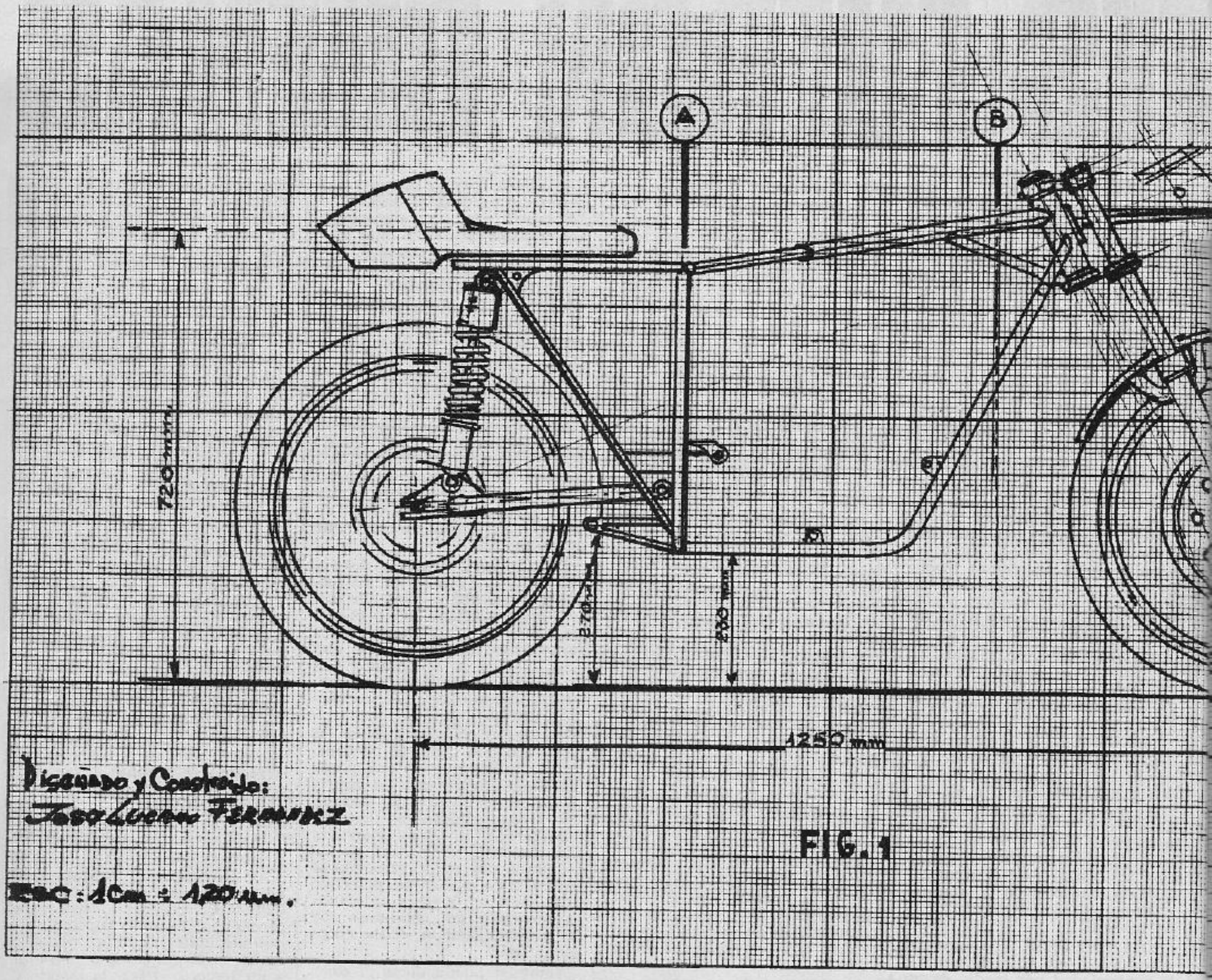


FIG. 1

De todas las especialidades existentes dentro de la práctica del motociclismo deportivo, posiblemente la reservada a competencias de velocidad en pista es la que expone, en forma más real, las cualidades de maniobrabilidad del vehículo utilizado. Su tenida tanto en mixtos o curvas de amplio radio y el comportamiento en los períodos de aceleración y frenaje están estrechamente vinculados al diseño del bastidor y funcionamiento de suspensiones, que soporta la traslación de la distribución del peso y afecta el mejoramiento de la relación "peso-potencia".

Es por esta razón que siempre nos hemos preocupado en observar el comportamiento de los distintos bastidores de nuestro reducido parque motociclístico que habitualmente compite en la Clase Fórmula Internacional, puntable para el campeonato argentino de la especialidad. En ellos los materiales, acordes a la función turística original, responden evidentemente a los fines de utilización previstos y sus diseños son la resultante de soluciones simples pensadas para una rápida construcción en línea de ensamble, lo que influye notoriamente en el costo de producción. Estos diseños, más que obedecer a ideas de técnicos o proyectistas argentinos, son construidos en base a modelos europeos muy en boga hace más de dos décadas, lo que los coloca en desventaja con los productos extranjeros de "pur sang", en oportunidad de las obligadas confrontaciones determinadas por las reglamentaciones que rigen el campeonato mencionado.

En base a lo último señalado, es necesario aclarar que dentro de nuestro motociclismo no ocurre lo mismo que con su hermano mayor el automovilismo, dentro del cual se ha marginado de determinadas categorías, en especial Fórmulas 1 y 2, la intervención de motores y/o bastidores en vigencia en carreras internacionales puntables en el orden mundial, de origen extranjero. En nuestro deporte de dos ruedas es muy usual observar en la línea de largada máquinas de primera línea de origen europeo fabricadas para competencias, máquinas ex oficiales (ex equipo), etc., alistadas para dirimir supremacías con tímidas versiones elaboradas, partiendo de conjuntos bastidor-motor, estrictamente standard.

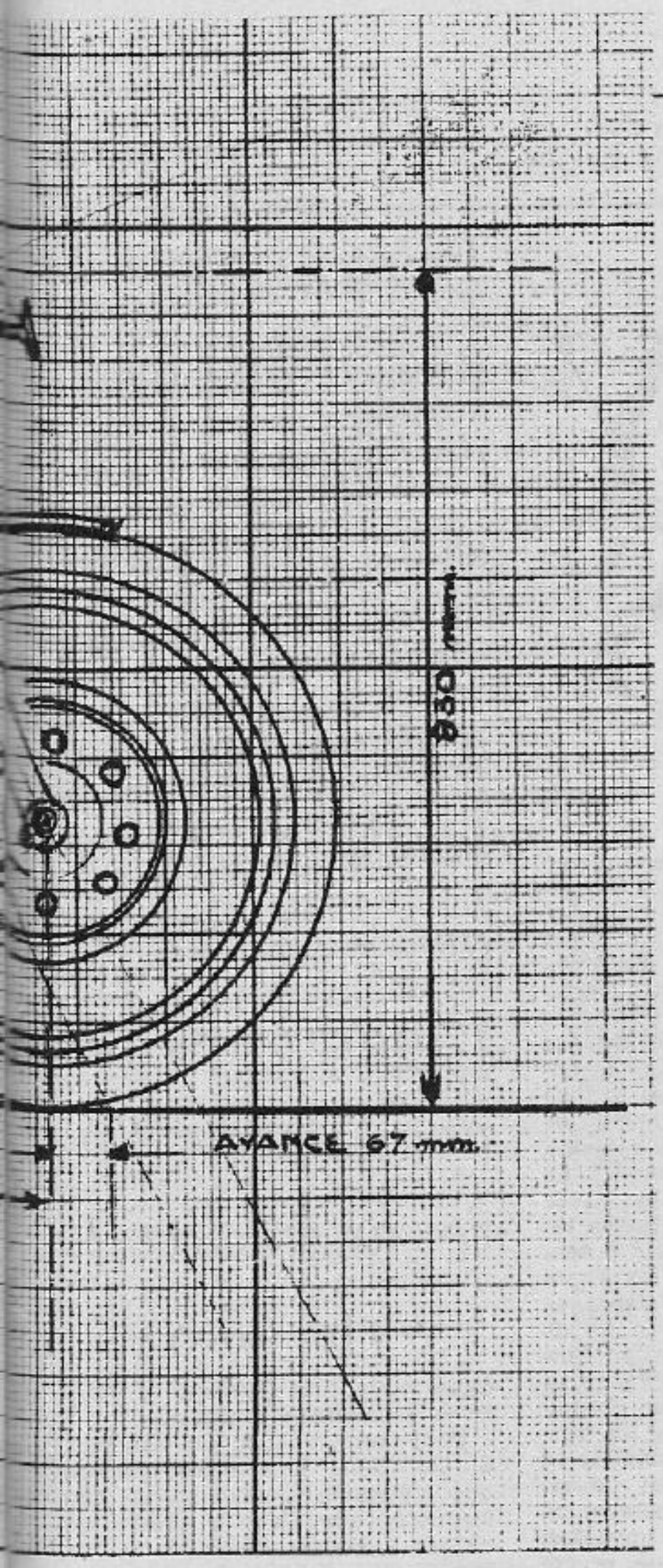
Con referencia al bastidor completo, puede anticiparse que nuestro propósito es la de relatarles nuestra experiencia en la construcción de uno "simil-especial" aprovechando materiales y elementos de fácil obtención y que ha respondido adecuadamente, permitiendo aumenlar la performance del vehículo con respecto a versiones anteriores.

Dentro de la mayor austeridad en la terminología a utilizar, ya que desconocemos la capacidad de realización promedio del lector que pudiera interesarse en esta nota, debemos relatar los pasos de construcción dentro de un lenguaje elemental, a fin de que pueda colaborar al máximo para armar algo diferente.

En la figura Nº 1 se aprecian las medidas generales del conjunto armado, está realizado a escala del orignal, con suspensiones descargadas presenta una línea baja y una armonía en su relación de dimensiones totales de largo por alto, las medidas del alojamiento del motor permiten inclusive montar desde un 100 cm³ hasta un 175 cm³ y su fortaleza permite comportarse eficientemente, recibiendo una potencia de 24 HP a la rueda. La posición de manejo permite al piloto acomodarse en forma natural sin esfuerzo en las articulaciones, y distribuye el peso total del vehículo (incluido piloto de 64 kilos) en una proporción del 46 % adelante y 54 % atrás, que, si bien no puede ser la ideal, al menos es la que ha dado mejores resultados.

Los detalles complementarios señalados en el boceto ilustrado responden a elementos de fácil obtención en comercios de plaza; la horquilla telescópica corresponde a una Gilera 150 cm³, modelo conocidísimo en nuestro ambiente. El funcionamiento de la misma, su relativa robustez y escaso peso con relación a similares indujeron a su elección.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MOTOCICLISMO

PROTOTIPO CORSA

1ra parte

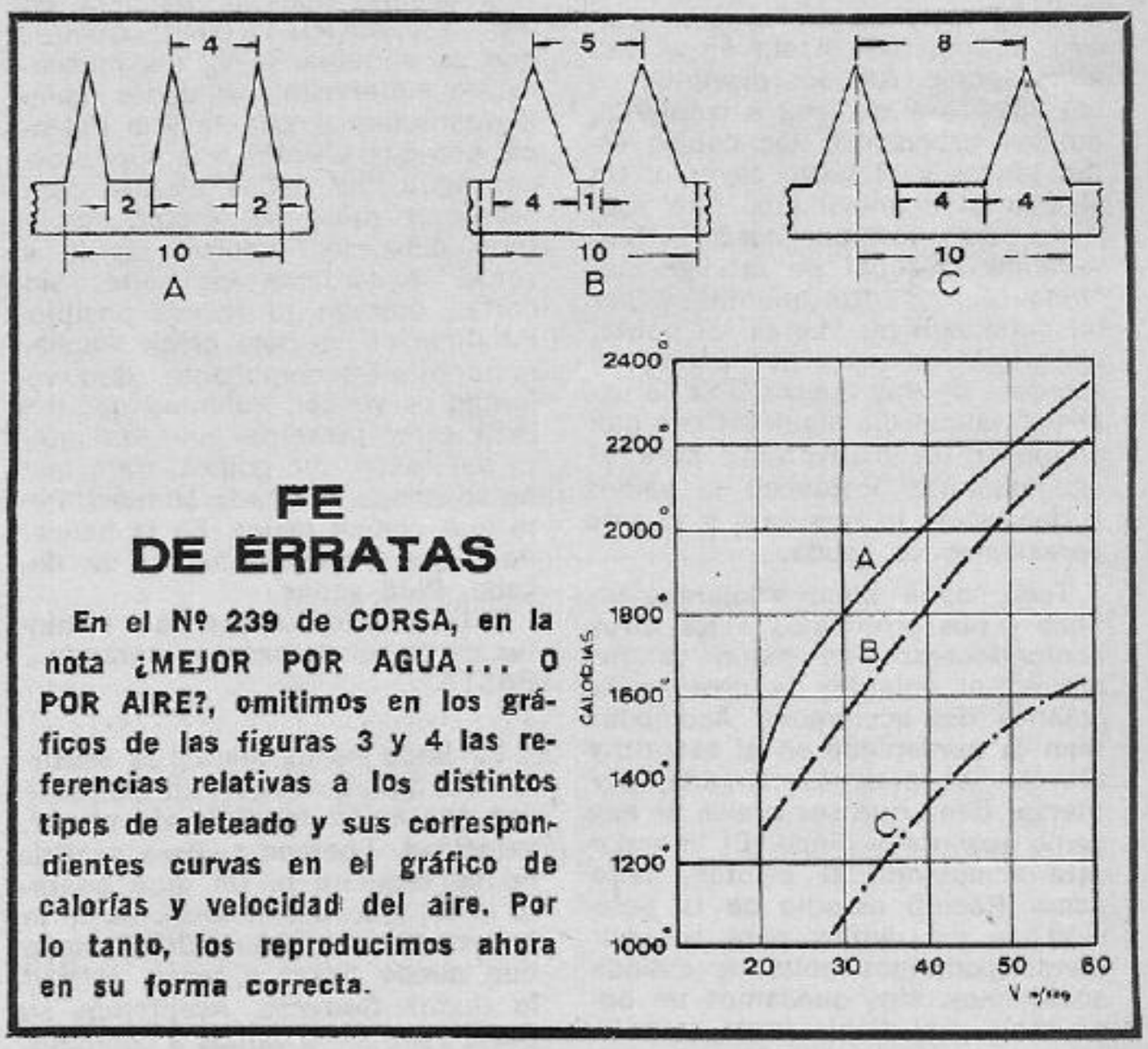
por LUCIANO FERNANDEZ

Iniciamos con esta nota una guía que orientará a todos los aficionados que deseen construir una motocicleta de carrera para intervenir en las categorías de 100 cm³, 125 cm³ o 175 cm³

Próxima nota:

Materiales, medidas y elementos de trabajo indispensables para hacer realidad su construcción.

Los amortiguadores traseros son originales de la Zanella 125 cm³ fabricados por K.L.G., a los que se les pueden montar resortes más largos (armados a 190 mm) y pueden adaptarse los que equipaban las Puma 100 de 3ª Serie (cuadro estampado). El asiento es de plástico modificado en su parte trasera para otorgarle mayor rigidez, y hay comercios conocidos donde están a la venta. El tanque de combustible puede ser de plástico o realizarse de aluminio con un peso no mayor de 3 kilos. Todo este conjunto, sin considerar motor ni tanque de combustible, pesa 10 kilos menos, aproximadamente, que los que habitualmente se realizan en base a conjuntos de derivación standard.



FE DE ERRATAS

En el Nº 239 de CORSA, en la nota ¿MEJOR POR AGUA... O POR AIRE?, omitimos en los gráficos de las figuras 3 y 4 las referencias relativas a los distintos tipos de aleteado y sus correspondientes curvas en el gráfico de calorías y velocidad del aire. Por lo tanto, los reproducimos ahora en su forma correcta.

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

LANCHAS Y CARRERAS

Primera parte de una nota dirigida a los que desean participar en competencias motonáuticas. La lancha de Turismo y Anexo P. Emociones de una largada. Carreras en circuito y río abierto

La lancha piloto inicia su marcha hacia el punto de largada. Es el momento: control final de las cintas del salvavidas, abrocharse el cuello, afirmarse bien el casco. Una picadita de prueba para ver si responden todos los caballos y mientras la palanca está a fondo, oídos y tacto se afinan para percibir la reacción hasta en el mínimo detalle. Rápidos movimientos del volante a derecha e izquierda; no hay problemas: los cables están tensos y el juego es nulo. Un vistazo al acompañante que agarrado como un mono contesta brevemente la señal de inteligencia: "todo bien". Entre dientes y por telepatía agrega: "Largá en punta, no aflojés, pasales por encima y acordate de mis huesos". Ya lo sabemos, algún día alguien tiene que promover un homenaje para el acompañante. Entonces le vamos a demostrar lo que vale y cuánto apreciamos su ayuda.

Todo sigue bien; aflojamos un poco y nos arrimamos a los otros competidores. Una mano va firme en el volante; la otra en la palanca del acelerador. Acomodar bien la humanidad en el asiento y afirmar los pies. La largada, por fuerza, tiene que ser brava: si hay como sesenta y cinco. El largador está acelerando al pelotón, falta poco. Rápido estudio de la posición de los demás para ver por dónde podremos colarnos cuando aceleremos. Nos quedamos un poco atrás y al diablo tanto estudio. ¡VAAAAAMOOOOOS!

Sacudida de cabeza, acelerador a fondo, cuerpo contra el volante. El motor brama y la hélice comienza a cavitar; fuori giri peligroso, aflojar un poquito. Se apaga el zumbido y seguimos. La proa empieza a bajar y aumentamos la velocidad; vamos a llegar justo a la línea con la bajada de bandera. Perfecto. El agua parece que hierve, estelas, olas, remolinos, salpicaduras. Por todos lados escapes que zumban cuando salen del agua; cerca de 4.000 caballos relinchando y pateando juntos. Salto y caída de costado. ¡BUUUUUM!... golpe de volante para estabilizar y ¡¡¡GUARDAAA!!! se paró uno delante nuestro, volantazo a la izquierda, aflojar acelerador y ¡¡¡VOOAAM!!! nos pasa un 1'5 rezagado al que sin querer cortamos la ruta. Fierro a fondo otra vez: salto, caída, salto, caída, ola, salto, caída, izquierda, derecha, salto, caída... Lancha piloto cincuenta metros delante nuestro, bandera en alt... ¡¡¡LARGARON!!! Dientes que se aprietan solos, los músculos se endurecen, los dedos como garras sobre el volante y la palanca. Los ojos atentos a la superficie del agua, los oídos alertas para seguir el ruido del motor. Ahora todo debe ser preciso, rápido y suave. Aguantarse los saltos sin cortar, corregir lo menos posible. Fundirse en un solo block lancha-motor-piloto-acompañante. Con voluntad de vencer. Voluntad que deberá estar presente en cada punto del casco que golpea. Para que no se rompa. En cada cilindro. Para que queme mejor. En la hélice. Para que empuje más. En la llegada. Para ganar.

Y los dientes se aprietan, el motor canta, el corazón se agranda... BASTA.

.....

Lo lindo no es leerlo, es sentirlo. Es difícil reflejar en palabras esa sensación múltiple de placer, velocidad, liberación. Para sentirla no se requiere ni un gran aparato ni un gran desembolso. Basta la lancha de paseo que Ud. tiene o que puede llegar a tener. ¿Usted lo duda? Correcto. Aceptamos su duda. Pero se la vamos a combatir. Vamos a mostrarle los tres aspectos fundamentales de una carrera motonáutica: qué lanchas corren y qué carreras se organizan; cómo se prepara una lancha para correr y finalmente cómo se corre una carrera. Después todo dependerá de Ud., de que largue en punta y de que no afloje.

LANCHAS

Dejamos de lado las clases exclusivamente para competir (caso de las Mojarra, hidroplanos de serie internacional, etc.) y vamos directamente a las que nos interesan: lanchas que sirven para paseo y competición. Es decir: la clase Argentina Turismo y Clase Paseo Anexo P. En la clase Turismo pueden participar todas las embarcaciones de producción nacional, fabricadas en serie o no, que cumplan con los requisitos dimensionales dados en tabla aparte. Aclaremos de entrada que la clase más numerosa, o mejor dicho las dos clases más concurridas, son usualmente las DT y ET. Ello se explica si pensamos que comprende a los motores de 40 a 50 ó 60 caballos, que son los más "familiares". Es decir, son los que permiten hacer cómodamente esquí, dan buena velocidad de crucero, son las potencias hasta donde llegan los arranques manuales. En una palabra, es la lancha mediana que se ha difundido tanto en el Delta. Otra ventaja que nos olvidábamos es su fácil remolque en trailer, condición muy importante para su traslado por calles y rutas. Como se ve por los coeficientes de las tablas, cada casco puede considerarse de varias categorías por sus medidas, quedando definida la que le corresponde por la potencia del motor, o mejor dicho por la cilindrada del mismo.

Pero Ud. puede pensar con justa razón que en esta clase ganan aparatos "fuori serie", o aparatos sobre los cuales los pilotos experimentan constantemente mejorando esto o aquello, consiguiendo una hélice de dos palas que camina más, etcétera. Y Ud. no quiere ni cambiar hélice. Lo que quiere es correr con EXACTAMENTE LA MISMA LANCHA que usa para pasear. También hay carreras para Ud. Entendámonos. Puede correr en Turismo en muchas categorías y ganar en dichas condiciones. Pero en Anexo P, TODOS tienen que presentar la lancha tal como la entrega el astillero constructor. Allí no hay cambio de hélice, no se permite doblarle la pala a la hélice en la clásica forma de cucharita, no se puede modificar la posición de los asientos, ni del volante. No se puede hacer nada. O mejor dicho. Se puede hacer deporte ciento por ciento: competir en condiciones parejas sin erogación extra. Actualmente se está dando el caso de corredores que, en una misma runión, participan con la misma lancha en regatas de Clase Argentina Turismo y Anexo P. Y ganan en ambas.

Para terminar con las lanchas. Si Ud. tiene lancha averigüe en qué categoría puede correr con el motor que tiene y échele un vistazo a los resultados de su categoría cuando hay competencias. Y si su categoría no aparece es porque no se inscribió ninguno, de manera que la copa correspondiente se quedó sin dueño porque Ud. no corrió. ¿No es una lástima? No se olvide que las carreras de lanchas se organizan siempre para TODAS las categorías de Turismo y Anexo P. Queda Ud. invitado.

CARRERAS

Aquí hay dos grandes divisiones: circuito y río. Cada una con sus características, sus atractivos, ventajas e inconvenientes. Veamos las de circuito. Las podemos dividir en dos: corta y larga duración. Las de corta duración constan normalmente de una pequeña cantidad de vueltas (cinco a ocho) y se disputan en dos mangas, equivalente motonáutico de las series del automovilismo. Si un corredor se adjudica las dos mangas, es el vencedor. Pero si no es así se suman los puntos que cada piloto obtiene en cada manga por su posición (400 al primero, 300 al segundo, 225, etcétera) y el que tiene mayor número gana. Si hay igualdad de puntaje gana el que sumó menos tiempo empleado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por NICOLAS GELORMINI









Los escenarios capitalinos para este tipo de carreras son dos: lago del parque Almirante Brown y lago del parque Tres de Febrero. En el interior se destacan El Cadillal y San Roque. Es innegable que en la carrera de circuito el público la palpita mejor y que ubicado por miles en las costas de un lago da un marco vibrante al espectáculo. También se organizan, aunque no acá, carreras de larga duración. Por ejemplo: carreras de seis horas (Milán, Berlín, París) donde ya no hay que pensar en ir al mango todo el tiempo, sino en que el motor aguante las seis horas. Claro que ya este tipo de carrera es más para el piloto que para el público, porque al cabo de dos horas se pierde la noción de las posiciones y se diluye la emoción. Aparte que la tarea de control es terrible. No hablemos de las 24 Horas de Chassewater; debe ser apasionante de correr y como tarea de boxes, pero el control...

Quizá una carrera algo más breve sería ideal en el acuódromo; por ejemplo: dos horas, o también una hora, como en el lago Di Como. Quizá no sería mala idea dos mangas de una hora cada una.

¿Salimos al río? De entrada nos encontramos con un "clásico" de mediano aliento: la San Fernando-Carmelo-San Fernando, linda prueba donde no sólo hay que correr sino navegar, saber atravesar un Paraná Guazú, buscar el rumbo a Carmelo, etcétera. También están las Dos Horas del club Delta, en un circuito formado por el Capitán, Paraná de las Palmas, Honda, Unión, San Antonio y Capitán. Linda carrera para debutar ya que el "circuito" es protegido. Como largo aliento contamos con la San Fernando-Rosario. Y puede haber más. Por ejemplo: una gran carrera sería una que uniera las dos sedes del Yacht Club Argentino: San Fernando y Dársena Norte. También otra podría ser San Fernando-La Plata.

Terminamos. Palermo, lago Almirante Brown, Carmelo, Rosario: variedad y para cualquier gusto; seguro que hay una especial para cada temperamento. Pero para elegir la que más conviene, recomendamos probarlas todas.

Una lancha neta de turismo, totalmente abierta, sin cubierta y con la cual se puede participar perfectamente en la categoría.

Arriba, izquierda: Una guardería náutica. Cualquiera de estas lanchas está en condiciones de participar en la categoría Anexo P CON POSIBILIDADES, es decir, con la tranquilidad de competir con otras exactamente iguales.

Arriba, centro: Escenario: lago de Palermo. Dos lanchas de la categoría Anexo P toman juntas un viraje. Deporte ciento por ciento.

Arriba, derecha: Parece increíble pero esta escena ya no es común. Las lanchas de motor interno hace rato que no participan. ¿Por qué? La respuesta la tienen los propietarios, ya que con uno que se anote, se lleva la copa.

CLASE TURISMO - DENTRO DE BORDA

Clase	*Cilindrada cm3*	*Coeficiente mínimo manga x eslora*	*Peso mínimo Kg*	*Capacidad mínima asientos*
01 T	Hasta 1.000	4,8	250	2
02 T	más de 1.000 a 1.300 ..	5,6	350	2
1 T	más de 1.300 a 2.000 ..	7,3	500	4
2 T	más de 2.000 a 3.000 ..	8,0	650	4
3 T	más de 3.000 a 4.000 ..	9,0	750	5
4 T	más de 4.000 a 5.000 ..	9,6	850	6
5 T	más de 5.000 a 6.000 ..	10,5	900	6
6 T	más de 6.000 a 7.000 ..	11,6	1.000	6
7 T	más de 7.000	12,0	1.200	6

CLASE ARGENTINA TURISMO - FUERA DE BORDA

AT	hasta 250	4,0	80	3
BT	más de 250 hasta 400 ...	4,5	100	3
CT	más de 400 hasta 500 ...	5,3	135	3
DT	más de 500 hasta 700 ...	5,7	170	4
ET	más de 700 hasta 850 ...	5,7	170	4
FT	más de 850 hasta 1.000 .	6,8	210	4
GT	más de 1.000 a 1.150 ..	6,8	210	4
HT	más de 1.150 a 1.350 ..	6,8	240	4
IT	más de 1.350 a 1.500 ..	7,3	240	4
JT	más de 1.500 a 1.650 ..	7,3	300	6
JJT	ilimitada	9,3	300	6

CLASE PASEO - ANEXO P

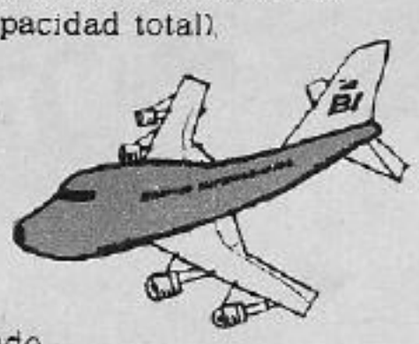
Clase Anexo P	hasta 45 HP
Clase Anexo P	de más de 45 HP y hasta 60 HP
Clase Anexo P	de más de 60 HP y hasta 80 HP
Clase Anexo P	de más de 80 HP y hasta 105 HP
Clase Anexo P	de más de 105 HP

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 día 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 así)
y original, (porque en Braniff somos así),
y divertido, (porque en Braniff somos así),
y cálido, (porque en Braniff somos así),
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 días 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). 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 .....
Me llamo .....
y amo a los siguientes prójimos:
1 .....
2 .....
3 .....
4 .....
5 .....
6 .....
7 .....
8 .....
9 .....

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.

Braniff International

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TELEXCORSA INFORMA

Para 1971 la Cosworth fabricará solamente dieciséis motores DFV de 3 litros y ocho cilindros para Fórmula Uno, preparados especialmente para tratar de recuperar el terreno ganado por Ferrari en el trascurso de la temporada que finalizó.

Esta cifra reducida de unidades se debe a que por razones organizativas la fábrica no se encuentra posibilitada para la atención de un número superior. De cualquier forma los motores del '70 serán debidamente puestos a punto para afrontar los compromisos venideros. Fundamentalmente se piensa trabajar sobre la cascada de engranajes de distribución, que fue el motivo principal de la mayoría de las roturas.

Keith Duckworth confía en que el DFV es aún altamente competitivo. Porque opina que los 12 cilindros de la Ferrari han llegado a una cifra que considera límite en la velocidad lineal de pistón. Mientras que los ocho cilindros aún conservan un margen apreciable.

Jackie Stewart ha firmado contrato con la Goodyear para competir durante la próxima temporada con sus neumáticos. Al parecer al bueno de Jackie se le habría escapado un tanto la diestra en el toque de mosqueta a la Dunlop, por lo cual la firma británica, imposibilitada por el momento de afrontar semejante saque, decidió retirarse a cuarteles de invierno.

En realidad, las decisiones del escocés no son de las que otorgan seguridad. Sigue con Ken Tyrrell, lo que significa que continuará corriendo en el '71 con el Tyrrell 001, que hasta el momento no le hizo conseguir ningún éxito. Seguirá también con Ford, que en este momento virtualmente ha sido desplazado a un segundo plano, a lo que se le suma ahora esta decisión que acrecienta su ubicación en un plano inferior. Sigue además con Goodyear, la marca que no provee precisamente los neumáticos de mejor rendimiento para la categoría.

Stewart parece así seguir los pasos individualistas de Stirling Moss, sin recordar que llega un momento en que la avaricia rompe el saco.

Según chimentos aterrizados en la redacción y recogidos en el autódromo Ricardo Rodríguez de la ciudad de México, la fábrica británica Lola estaría finalmente construyendo un monoposto para Fórmula Uno, el cual se destinaría al vetusto conductor sueco Joachim Bonnier, quien de esta forma se reintegraría a la actividad en Grand Prix. Acaso solamente para mantener la manija en la Asociación de Pilotos de F-1...

Un tanto **sotto voce** la Lotus continúa trabajando en la puesta a punto de su programa 56B, entusiasmado por las continuas mejoras en sus prestaciones. Como se recordará, el Lotus 56 fue la cuña a turbina que corrió en las 500 Millas de Indianápolis en 1968; la versión B de ese modelo es un poco más corta entre ejes y se está ensayando para hacerlo participar en carreras de trámite veloz de la Fórmula Uno como Spa, Hockenheim o Monza.

El auto fue inscripto para el GP de Italia que ganó el suizo Regazoni, pero nunca llegó a pisar la pista italiana. Ahora ha estado practicando durante algunos días en la pista inglesa de Snetterton en manos del brasileño Emerson Fittipaldi.

A pesar de que la pista no es veloz, ya que tiene tres rectas cortas, tres curvas a 90°, otra de trámite sumamente lento y una ese bastante trabada, el aparato giró 1 segundo más rápido que el Lotus 72 en manos del mismo Fittipaldi. De esos resultados se pueden deducir las mejoras en lo que a tenida de la máquina se refiere.

Con este antecedente se puede casi deducir que el año próximo tal vez se pueda ver una turbina en carreras de F-1.

La De Tomaso no participará más en Fórmula Uno. La decisión está prácticamente tomada; la única posibilidad de excepción es que participe por última vez en la carrera organizada en nuestro país para enero próximo. Solamente guiaría esta determinación un sentido de nacionalismo. No olvidemos que Alejandro De Tomaso es argentino.

Conozca el placer de tener y regalar

LEDUC®

COLOR FLASH 127

La máquina del amor!



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 ACTIVIDAD ZONAL

CORDOBA

ZONAL GRUPO DOS:
ESTE PAN TIENE AZUCAR

Extraordinario fue el esfuerzo realizado por la Comisión de Carreras de Cosquín para poder cumplir con el doble Pan de Azúcar, reservada a las categorías A y B del torneo zonal.

En poco menos de diez días, los 29 km que tiene el trazado serrano fueron dejados en inmejorables condiciones, a pesar de haber llovido dos días antes de la competencia.

De los 35 inscriptos, sólo siete no fueron de la partida. Largaron 22 en la categoría menor y 6 en la clase de hasta dos litros.

La prueba se largó a las 10 con intervalo de 1 minuto entre cada máquina, haciéndolo en primer término los coches de la categoría mayor.

El primer auto en partir fue la cupé 1500 de Héctor Manzotti, ya campeón cordobés 1970. Posteriormente lo hicieron Juan Carlos Gómez, Roberto Grazetti, Ramón Alladio, Alfredo Boix y Luciano-Biangetti.

Con cinco minutos de intervalo largó el primer coche de la categoría menor, correspondiente a Juan Carlos Rizzuto, que en esta oportunidad corrió acompañado por nuestro colega Juan Carlos Lopresti.

A poco de iniciarse la marcha, se registró el primer abandono. El principal animador, Juan Carlos Gómez, debió desertar al romper el palier de su berlina 1500. Otro que tuvo problemas fue Eittel Mazzoni, que al bloquearse una rueda de su Renault, abrazó (en forma muy romántica) a la madre naturaleza. Por fortuna el piloto no sufrió ninguna lesión, salvo un poco deteriorada la chapa de su máquina. La prueba perdió así a otro buen animador.

José Cano, con su Renault Powered By Berta, se adjudicó brillantemente la primera etapa escoltado a sólo 19" por "Epsilon". El campeón argentino, Rosmaldo Visintini, también se dio el gustazo. Salió tercero a 32". Cuarto, y en gran actuación, se ubicó Eduardo Biangulli, mientras que la quinta colocación le correspondió a Juan Carlos Rizzutto.

Posteriormente se ubicaron José "Cheche" Carlomagno, Eduardo Giordano, Carlos Colavino, José Sapegno y Carlos Sittoni, representante de Cosquín.

MANZOTTI EN LA MAYOR

El sanfrancisqueño, a pesar de experimentar algunos problemas en su motor y una "caricia" con la montaña. El segundo puesto correspondió a Alfredo Boix, piloto de Cosquín, ubicándose tercero Ramón Lewis Alladio.

Los puestos siguientes fueron ocupados por el binomio Luciani-Biangetti y el peugeotista Roberto Grazetti.

LA VUELTA

Una vez arribado el último competidor, se dispuso de 15' para reparaciones que sólo podían efectuar (en la teoría) los pilotos y acompañantes. El orden de largada fue establecido según la clasificación de la primera etapa.

En la categoría mayor, el desbande fue total. Manzotti debió abandonar a pocos kilómetros de la largada al romper definitivamente su motor. Ramón Alladio, para no ser menos, padeció el mismo problema, mientras que la pareja Luciani-Biangetti admiraron el paisaje muy de cerca. Por lo tanto, Alfredo Boix, demostrando el conocimiento que tenía del circuito, logró adjudicarse la segunda etapa y por lógica la clasificación general. Boix fue el primer piloto en arribar a Cosquín, ante el entusiasmo de sus numerosos amigos y "amigas". Otro que estaba más contento que "chico con juguete nuevo" fue Roberto Grazetti. Con su amplísima sonrisa demostraba la alegría de obtener sin inconvenientes un segundo puesto en esa dura prueba. El festejo terminó en "La Biela", boliche tuerca del mencionado piloto.

LA MENOR

El regreso también fue para Cano que corrió sin problemas. El ingeniero Eduardo "Epsilon" Céspedes, repitiendo, se ubicó escolta, ahora separado por sólo 9 segundos.

Juan Carlos Colavino, que había desbandado una cubierta en el primer tramo, se clasificó tercero en este último, mientras que en excelente labor Juan Carlos Rizzutto, puntero del campeonato, descontó dos posiciones en el regreso, clasificándose en la tercera posición en la clasificación general.

Otro que desbandó cubierta pero en el tramo de vuelta, fue Rosmaldo Visintini, quedando cuarto en la etapa.

Posteriormente se ubicaron: Carlomagno, Biangulli, Giordano, Sittoni, Podestá, Raspanti, Maccari, Gasagne, Bruno, y Jorge Luis Rizzutto.

CLASIFICACION CATEGORIA "A"
PRIMERA ETAPA

1)	José Cano	21m13s	
2)	Epsilon	a	19s
3)	Rosmaldo Visintini	a	32s
4)	Eduardo Biangulli	a	35s
5)	Juan Carlos Rizzutto ...	a	39s
6)	José Carlomagno	a	47s
7)	Eduardo Giordano	a	51s
8)	Carlos Colavino	a	1m11s
9)	José Sapegno	a	1m34s
10)	Carlos Sittoni	a	1m36s
11)	Oscar Maccari	a	2m05s
12)	Rubén Gasagne	a	2m55s
13)	Jorge Luis Rizzutto	a	2m57s



14)	Santos Raspanti	a	3m34s
15)	Hugo Bruno	a	3m52s
16)	Jorge Podestá	a	5m27s
17)	Luis María Rodríguez ..	a	10m56s
18)	Eittel Mazzoni	a	11m53s

SEGUNDA ETAPA

1)	José Cano	21m01s	2|10
2)	Epsilon	a	7s
3)	Carlos Colavino ...	a	18s 3|10
4)	Juan Carlos Rizzutto	a	30s
5)	Rosmaldo Visintini .	a	36s 7|10
6)	José Carlomagno ..	a	58s 3|10
7)	Eduardo Biangulli ..	a	1m03s 8|10
8)	Eduardo Giordano .	a	1m32s 8|10
9)	Carlos Sittoni	a	2m04s 3|10
10)	Jorge Podestá	a	2m11s 2|10
11)	Santos Raspanti ...	a	2m15s 8|10
12)	Oscar Maccari	a	2m51s 1|10
13)	Rubén Gasagne	a	3m17s 8|10
14)	Hugo Bruno	a	3m59s 9|10
15)	Jorge Luis Rizzutto .	a	6m20s 3|10

CLASIFICACION GENERAL
CATEGORIA "A"

1)	José Cano	42m15s	
2)	Epsilon	a	25s 6|10
3)	Juan Carlos Rizzutto	a	1m08s 9|10
4)	Rosmaldo Visintini .	a	1m34s 9|10
5)	Carlos Colavino ...	a	1m39s 1|10
6)	Eduardo Biangulli ..	a	1m39s 3|10
7)	José Carlomagno ..	a	1m44s 6|10
8)	Eduardo Giordano .	a	2m23s 6|10
9)	Carlos Sittoni	a	3m39s 8|10
10)	Oscar Maccari	a	4m55s 4|10
11)	Santos Raspanti ...	a	5m49s 6|10
12)	Rubén Gasagne	a	6m12s 7|10
13)	Jorge Podestá	a	7m37s 7|10
14)	Hugo Bruno	a	7m52s
15)	Jorge Luis Rizzutto .	a	9m18s 7|10

CLASIFICACION CATEGORIA "B"
PRIMERA ETAPA

1)	Héctor Manzotti	21m21s	2|10
2)	Alfredo Boix	a	1m33s 8|10
3)	Ramón Lewis Alladio	a	1m46s 4|10
4)	Luciani - Biangetti .	a	3m34s 3|10
5)	Roberto Grazetti	a	4m29s 2|10

SEGUNDA ETAPA

1)	Alfredo Boix	22m35s	5|10
2)	Roberto Grazetti	a	2m34s 9|10

CLASIFICACION GENERAL
CATEGORIA "B"

1)	Alfredo Boix	45m30s	7|10
2)	Roberto Grazetti	a	5m30s 1|10

ASADO TUERCA

Los pilotos Juan Carlos Gómez y Ramón Alladio ofrecieron un jugoso y bien rociado asado en las instalaciones de la planta Agipgas. Muchos amigos y simpatizantes se hicieron presentes para felicitar a ambos, tras la clasificación obtenida en Villa Gloria, en la que salieron primero y segundo respectivamente.

Copa va, copa viene, Gómez anticipó y confirmó su participación en el próximo Gran Premio de Turismo. Lo hará con una cupé Fiat 1500, que a pesar de traerle malos recuerdos aún le tiene fe.

Una vez devorado el tierno animal, la peregrinación pasó por "La Biela", donde tras un vuelo rasante consumió más de veinte litros de "gasolina". Todo terminó a altas horas de la madrugada, después de disputar unos muy discutidos partidos de bowling.

REGULARIDAD

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally hizo disputar la penúltima fecha del campeonato provincial, por caminos de nuestra provincia. En la categoría Especial triunfó el binomio Dillena-Costa con 70/5 en contra. Sus escoltas, Nizzo-Del Llano fueron penalizados con 91/5. La tercera colocación correspondió a Martínez-Ghelly.

El binomio Florenza-Florenza se adjudicó la tercera categoría, siendo sus escoltas Porta-Antinori.

Por último, en la categoría Novicios, triunfaron Brizzio-Paolini con 16" en contra. Fueron sus escoltas Pedrazza-Pedrazza con 29". Posteriormente se ubicaron Ercole-Bandelli con 40" y Agostini-Fernández con 42".

MOTOCICLISMO

Se cumplió en Villa María una nueva jornada del Campeonato Telmo Piovano fiscalizado por el Ahuca Motor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Como siempre, se disputaron tres series, dos repechajes y una final.

En la primera tanda se impuso Jorge García escoltado por Miguel Zamprogno y Roberto Mendoza.

La segunda tanda correspondió al piloto de Sampacho, Juan Carlos Rossi, teniendo como escoltas a Víctor Pacheco y Omar Vicario.

Por su parte el bellvillense Oscar Ceballos triunfó en la tercera batería. Héctor Bulgra y Juan García ocuparon las posiciones siguientes.

En los repechajes se clasificaron para la final Miguel Angel Mejías y Alberto Scurra.

La final, disputada sobre 30 vueltas fue realmente emocionante. Juan Carlos Rossi, Oscar Ceballos, Bulgra y Scurra lucharon rueda a rueda, vuelta tras vuelta. Lamentablemente Scurra y Rossi se rozaron y cayeron, sin consecuencias. Scurra fue el primero en levantarse y "salir corriendo", ganando así la competencia. Segundo quedó Héctor Bulgra, ocupando los puestos siguientes César Pérez, Juan Carlos Rossi y Víctor Pacheco.

El campeonato sigue encabezado por Juan Carlos Rossi con 202 puntos, siendo sus escoltas Oscar Ceballos con 171 y Héctor Bulgra con 78.

ENTRE RIOS:

G. P. CORONACION EN CHAJARI

En el Parque Autódromo Municipal de Chajari y organizada por el Club Atlético Ferrocarril y fiscalizada por el Club de Volantes de Chajari se disputó con gran éxito el 8 de noviembre pasado el Gran Premio Coronación de la Categoría Turismo de Cafeteras.

El mismo se desarrolló en una jornada doblemente puntable con dos series de cinco vueltas cada una y una final de veinte, por la mañana, repitiéndose el mismo programa por la tarde.

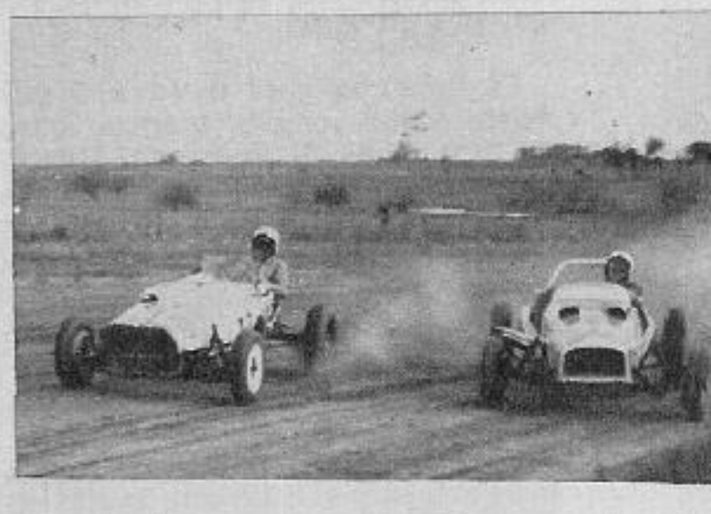
En ambas competencias triunfó el piloto local Pedro Typek al comando de una máquina Ford "T" que sonaba como un violín, siendo escoltado por la mañana por Benito Borgo y en la tarde por Roberto Borghesan.

Se distribuyeron en la oportunidad $ 180.000 de los viejos y también artísticos trofeos. Gran cantidad de público coronó el esfuerzo de este grupo de gente que no sintió el calor y trabajó con esmero para que ésta fuera una final realmente extraordinaria de la temporada 1970.

CAMPEONATO ZONAL TURISMO DE CAFETERAS

Posiciones Finales

Pos.	Corredor	Ptos.
1º	Benito Borgo	56
2º	Pedro E. Typek	53
3º	José Calza	29





PROVINCIA DE BUENOS AIRES





Y LA LAUCHA SE COMIO EL QUESO...

Oscar Castellano, al comando de su popular "Laucha", con el Nº 2 (foto), ganó en la categoría cafeteras la pasada reunión realizada por el club Independiente de Lobería, fiscalizada por la Unión de Clubes Zonales de Automovilismo.

Este popular piloto local demostró una vez más que su máquina es una de las más veloces, y pese a que en la mayoría de las reuniones durante las pruebas de clasificación obtuvo el mejor tiempo, inconvenientes de diferente índole lo relegaron en la prueba final; pero en la oportunidad, luego de ganar su serie con el registro más bajo de las tres que se disputaron, ganó brillantemente la final. Si bien en esta última desertaron valores como Raggio y Finocchio debido a un espectacular choque sin consecuencias físicas, pero sí mecánicas, ello no resta méritos a la brillante labor de Castellano, que parece ser ha encontrado la vuelta a su Internacional 1933 y primera cafetera con alerón, resultando prácticamente inalcanzable.

Como decíamos, la primera serie fue ganada por Castellano, seguido por Jorge Reymonte y José Solís, siendo vencedor de la segunda el local Guillermo Raggio, acompañado por Luis Finocchio y el debutante Luis Ceirano, obteniendo el mejor puesto en la tercera serie otro loberense, Sebastián Eder, escoltado por Augusto González y Juan Carlos Mirabal.

Pese a la lluvia caída luego de la primera serie, y luego de una prudencial espera, la pista quedó en magníficas condiciones, que permitieron disputar una vibrante final, que luego de 15 vueltas encontró a la cabeza a Oscar Castellano, con un promedio de 115,930 km la hora, siendo dignos escoltas Reymonte, Eder, Solís, González, Ardito y Rodami.

De esta manera, el campeonato zonal, faltando solamente dos competencias para finalizar, está encabezado por Raggio, con 63 puntos, seguido por Solís con 62, Finocchio con 36, Castellano con 29 y Reymonte con 28.

También hubo competencia en categoría Turismo Mar y Sierras, disputándose dos series que fueron ganadas respectivamente por Stankievich, seguido por Calamante y Brower, una, y la otra por Occhionero, Pérez y Arruabarena.

La final, donde participaron los 10 mejores tiempos, tuvo como indiscutido ganador a Alberto Occhionero (coche 93, en la foto), quien al comando de su "extraño aparato" conteniendo un poderoso Ford F-100 logró imponerse a un promedio de 111,128 km y, por coincidencia, la mejor vuelta la hizo exactamente al mismo tiempo que el ganador de cafeteras Castellano: 41", lo que representa un promedio de 118,536 la hora.

Lo escoltaron Pérez, Bravo, Artua, Franco y Arruabarena.

Como es costumbre, una cantidad enorme de público rodeó la pista del Club Independiente de Lobería, brindando digno marco a una excelente jornada tuerca, que si bien el tiempo no acompañó en principio, tuvo un final feliz.

LA ACTIVIDAD ZONAL

Pcia. de Bs. As.

MORENO: Motociclismo y Fiat "Bolitas" 600

Es lamentable el divorcio que existe entre vecinos tuercas, caso MERLO (Peña El Bosque) y MORENO (Peña El Gato Rojo); no tiene razón de ser, por cuanto no es beneficioso para ninguna de estas instituciones que cultivan el deporte automovilístico, ni en lo deportivo ni, tampoco, en lo económico. La superposición de fechas así lo atestigua.

Con un circuito de tierra muy bien compactada, de una extensión de 1.350 metros, y la experiencia de la gente del Gato Rojo, motonetas hasta 150 cc, motos hasta 175 cc (pocos pero buenos) y un buen lote de Fiat 600 preparación libre y semipreparados, son condimentos más que aceptables para preparar un buen espectáculo.

El anticipo estuvo a cargo de motonetas hasta 150 cc, conquistando Emilio Almirón el 1er. puesto, seguido de Jorge Rivelli y 3º Edgardo Goñi.

MOTOS hasta 175 cc

En esta categoría el triunfo fue para Jorge Kornor, entusiasta como siempre, le faltó el respeto ganándole al "abuelo" Eduardo Amoroso, que se clasificó en 2º lugar, y 3º el representante de La Plata, Rodolfo Fava, apellido ilustre del motociclismo nacional.

FIAT 600 semipreparados

La cantidad de 28 inscriptos en esta categoría hizo necesaria la disputa de cuatro series a 6 vueltas al circuito, dos semifinales a 8 vueltas y la final a 12 vueltas.

En la 1ª serie ganó Carlos Cacopardo a un promedio de 69,834 km por hora.

La segunda serie tuvo como ganador a Oscar Quarello, a 67,814 km por hora; en la tercera serie se impuso Domingo Ghia, a 66,272 km por hora; y la cuarta serie fue para Enrique Tomasello, a un promedio de 67,188 km por hora.

1ª y 2ª Semifinal y Final

Fue intensamente disputada en todo su trascurso, con un Carlos Cacopardo dispuesto a acaparar cuanta competencia le tocara disputar, y en honor a la verdad, en ningún momento llegó a defraudar a su legión de seguidores, pese a quedar retrasado como consecuencia de algún trompo o derrape. Mención para Perfecto Antelo y Enrique Tomasello.

CLASIFICACION

FIAT 600 semipreparados (semifinal)

1º	Carlos Cacopardo ..... (8 vueltas)	8'54"
2º	Enrique Tomasello .... (8 vueltas)	9'02"
3º	Perfecto Antelo ..... (8 vueltas)	9'33"
4º	Oscar Paz ..... (8 vueltas)	9'45"

Promedio: 72,809 km por hora.

FIAT 600 semipreparados (semifinal)

1º	Oscar Quarello ..... (8 vueltas)	9'04"
2º	Carlos Linn ..... (8 vueltas)	9'15"
3º	Juan Orga ..... (8 vueltas)	9'26"
4º	Eduardo Zanelli ..... (8 vueltas)	9'33"

Promedio: 71,295 km por hora.

Final

1º	Carlos Cacopardo ... (12 vueltas)	13'38"
2º	Enrique Tomasello .. (12 vueltas)	13'49"
3º	Perfecto Antelo ..... (12 vueltas)	14'05"
4º	Eduardo Zanelli .... (12 vueltas)	14'11"
5º	Oscar Quarello ..... (12 vueltas)	14'16"

Promedio: 71,295 km por hora.

FIAT 600 preparación libre

Se disputaron dos series a 8 vueltas cada una y una final a 15.

1ª serie:

Fue primero Ricardo Pandolfo, con un tiempo de 8'51", a un promedio de 72,133 km por hora, seguido de Jorge Spinetto; 3º, Fernando Arriba y 4º Domingo Gravo.

2ª serie:

Triunfó el piloto Jorge Chechi, con un tiempo de 8'51", a un promedio de 73,220 km por hora; 2º Alejandro Bastarrica, 3º Horacio Gutiérrez Núñez y en el 4º puesto el coche piloteado por Willi Champion.

Final:

Es indudable que los coches sintieron el rigor del trato y de la alta temperatura reinante. Lo da el hecho de haber cumplido un solo coche con la cantidad de vueltas estipuladas para esta competencia.

CLASIFICACION FINAL

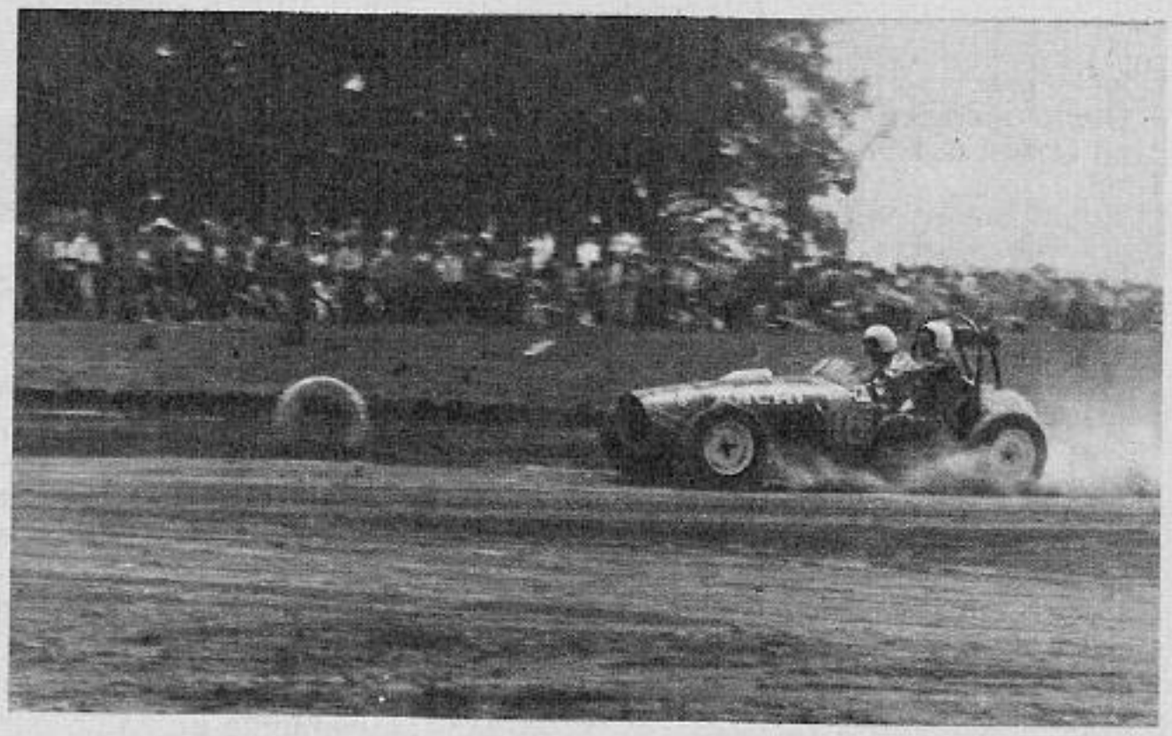
FIAT 600 preparación libre

1º	Domingo Gravo ..... (15 vueltas)	17'56"
2º	Willi Champion ..... (13 vueltas)	
3º	Alejandro Bastarrica .. (10 vueltas)	
4º	Jorge Chechi ..... (8 vueltas)	
5º	Jorge Spinetto	

Promedio: 67,750 km por hora.

Gral. Las Heras: "Cafeteras - Citroën y Cat. Hasta 1.150 c. c."

Con un día pleno de sol se llevó a cabo, el domingo pasado, una interesante y variada competencia automovilística en Gral. Las Heras organizada por el Auto Club de aquella localidad. Con un público numeroso que colmaba las instalaciones destinadas al mismo, en una frondosa arboleda que bordea al circuito, ubicado casi sobre la ruta 200. La pista de tierra entoscada, de una extensión de 1.250 metros y de un trazado muy veloz, ofrece buena seguridad a público y pilotos en



caso de despiste o un prolongado derrape. Buena organización en todo aspecto, dice a las claras de la seriedad y el entusiasmo con que la gente del Las Heras Auto Club organiza cada competencia.

El programa: Comprendía competencias para Cafeteras hasta modelo 1927, Citroën 2 CV y Categoría hasta 1.150 cm³ preparación libre.

Cat. Citroën 2CV. 1ª serie:

Resultó evidente la superioridad mecánica y conductiva del representante de Castelar, Héctor Pramparo desde la 1ª serie, en la cual resultó vencedor por 17 segundos sobre Vicente Cartolano y 3º Carlos Gianini de Paso del Rey.

2ª serie:

Continuó Pramparo sumando tiempos a favor para la clasificación final, siempre en 1º posición. La lucha se hizo evidente por el segundo puesto entre Vicente Cartolano y Horacio Ferzola, quienes se alternaban como escoltas de Pramparo. La clasificación de la serie fue la siguiente: 1º, Héctor Pramparo; 2º, Vicente Cartolano y 3º, Horacio Ferzola.

3ª serie:

Con seis coches en el circuito (un solo abandono) continuaba la puja entre los "patitos feos", los fierros siguieron aguantando estoicamente el duro trato. Bajada de bandera y Pramparo se adueñó de "su" puesto para, al concluir el primer circuito estar encabezando el lote de competidores, seguido de Carlos Gianini hasta la 4ª vuelta; éste sufre inconvenientes mecánicos que lo relegaron a la cuarta colocación.

La clasificación fue la siguiente: 1º, Héctor Pramparo a un promedio de 54,800 km/h; 2º, Horacio Ferzola; 3º, Vicente Cartolano y 4º, Carlos Gianini.

4º y última serie:

Horacio Ferzola decidió jugarse el resto, antes que claudicar frente a la superioridad de Pramparo. Casi lo consigue luchando palmo a palmo en una competencia aparte, que el público aplaudió a rabiar. Ganó Pramparo con una diferencia de 2 segundos sobre Horacio Ferzola a un promedio de 60,800 km/h; 3º, Vicente Cartolano y 4º, Juan García.

CLASIFICACION FINAL (por suma de tiempos)

1º	Héctor Pramparo	20	Vtas	Tiempo:	25.36"
2º	Horacio Forzola	"	"	"	26.40"
3º	Vicente Cartolano	"	"	"	26.43"
4º	Carlos Gianini	"	"	"	27.04"
5º	Juan García	"	"	"	27.24"

Categoría Hasta 1.150 c.c. Prep. Libre

Contó con un total de 24 inscriptos, se llevaron a cabo 4 Series de a 8 Vtas., 1 Repechaje a 5 y 1 final a 12 Vtas.

1ª Serie:

Fue ganada por Jorge Chechi de Pilar con Fiat 600, 2º Dalmi Machiaroli a 26" del puntero, 3º Leo Ceci de Martínez y 4º Jean Pierre de Pilar. Promedio del Ganador: 71.400 km p/h. (Record de Vta. 4º 73.700 km p/h.

2ª Serie:

Predominando siempre los Fiat 600 sobre DKW, Renault y De Carlo toma la punta en esta serie Antonio Giráldez con Fiat 600, mientras la lucha se hizo intensa por el 2º, 3º y 4º puesto, viajando los coches al máximo de potencia y velocidad que arrojó en la 3ª Vta. un reco d por parte de Antonio Giráldez a un promedio de 71,400 km/h.

Giráldez ganó la serie a un promedio de 69,100 km/h, 2º Orlando Radvi con Renault, 3º Rodolfo Míguez (Renault) y 4º el representante de Haedo "Pata Larga" a bordo también de un Renault.

3ª Serie:

Nuevamente un Fiat 600 ganó esta competencia conducido por Oscar Rodríguez de Cap. Federal, en un tiempo de 8'45" a un promedio

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





de 69.050 km p/h., 2º Francisco Marinaro con De Carlo, 3º José De Arca con Fiat 600 y 4º José Fernández de Wilde con "DKW".

4ª Serie:

Fue otra de las competencias disputadas con mayor intensidad donde no faltaron los derrapes y trompos como consecuencia de la vehemencia puesta en el manejo, pugnando siempre por una mejor ubicación en la clasificación. El record de Vta. lo obtuvo Ricardo Pandolfo con Fiat 600 a un Prom. de 55,000 km p/h. Se clasificó 1º Pandolfo con Fiat 600 a un Prom. de 72,600 km p/h., 2º Enrique Tomasello de Paso del Rey con Fiat 600, 3º "Pompi" de Capital con Renault, 4º Angel Bertini de Lobos con Fiat 600 y 5º Juanjo Larreta de Capital con Fiat 600.

Repechaje:

Participaron 6 competidores, que al cabo de las 5 vtas. se clasificaron 1º Carlos Blasco con Fiat 600 y 2º Jean Pierre de Pilar con Fiat 600 con derecho a participar en la final.

Final Hasta 1.150 c.c.:

Cualquier frase serviría para sintetizar lo magnífico de este final a 12 Vtas. que levantó al público de emoción, al finalizar la misma. En punta Ricardo Pandolfo con Fiat 600 de Pilar acosado muy de cerca por Antonio Giráldez que abandonó en la 3ª Vta. por motor fané. A su vez Pandolfo debió claudicar en la 8ª Vta. por pinchadura de un neumático. Pasó a ocupar la primera posición Enrique Tomasello con Fiat 600, 2º Oscar Rodríguez con Fiat 600, 3º Leo Ceci con Fiat 600, 4º "Pompi" con Renault.

CLASIFICACION FINAL

1º	Enrique Tomasello	12	Vtas.	Tiempo:	11'.50"
2º	Oscar Rodriguez	„	„	„	12'
3º	Leo Ceci	„	„	„	13'
4º	"Pompi"	„	„	„	13'.08"
5º	Dalmi Machiaroli	„	„	„	13'.10"

Promedio: 75,500 km p/h.

Cat. Cafeteras Hasta Mod. 1927:

Se disputaron 2 Series a 8 Vtas., 1 Repechaje a 5 y 1 final a 12 Vtas. En todas las competencias, el entusiasmo de los competidores se hizo notable por alcanzar una clasificación honrosa, como representantes de sus lugares de origen. Estuvieron presentes competidores de Chacabuco, Ituzaingó, Morón, Roque Pérez, Rafael Castillo, Moreno, San Justo, Mariano Acosta, Las Heras. Nada pudieron hacer ante la superioridad de Adolfo Re de Merlo, al comando de un robusto y veloz Dodge.

1ª Serie:

El representante de Roque Pérez, Roberto Albanese a bordo de una Cafetera Whippet se tomó el buque hasta concluir la serie a un promedio de 67.700 km p/h., 2º Nicolás Chadaroff de Morón con Chevrolet, 3º Mario Cervino, de Chacabuco, y 4º Américo Fermanelli de Rafael Castillo con Chevrolet.

2ª Serie:

Picó en punta Adolfo Re con Dodge seguido de cerca por Ricardo Santoro, quien a su vez fue desalojado en la 2ª Vta. por Juan Cousso (compadre de Re) clasificándose en ese orden: 1º Adolfo Re, 2º Juan Cousso con Chevrolet, 3º Carlos Penna de Ituzaingó y 4º Ricardo Beltrán de la ciudad de Moreno. Promedio: 66.400 km p/h.

3ª Serie:

Ganó Carlos Saccan representante de Ituzaingó a un promedio de 63,200 km p/h, 2º el crédito local y debutante Atilio Santoro con Ford, para delirio de sus "Fans", 3º Oscar Massino de Mariano Acosta y 4º Salvador Rampollo de San Justo.

Repechaje:

Se clasificó el representante de Cañuelas con Ford en la 1ª colocación y 2º Julio Becerra de Ituzaingó con Chevrolet.

FINAL CAFETERAS:

De "Hacha y Tiza" durante las 12 Vtas., en las 5 primeras, el pelotón estuvo muy compacto, con Adolfo Re en el puesto de privilegio. A partir de la 9ª Vta. los motores comenzaron a sentir el esfuerzo entre derrapes y fuori pistas que produjeron varios abandonos y pérdida de buenas posiciones.

CLASIFICACION FINAL

1º	Adolfo Re (de Merlo)	12	Vtas.	T.:	11'.58" Dodge
2º	Nicolás Chadaroff (Morón)	„	„	„	12'.16" Chevrolet
3º	Atilio Satoro (Las Heras)	„	„	„	12'.44" Ford
4º	Mario Cervino (Chacabuco)	11	„	„	13'.15" Chevrolet
5º	Raúl Adami (O'Higgins)	11	„	„	13'.55" Ford

PROMEDIO: 75.100 km p/h.

CON EL GRAN PREMIO A LA VISTA

LAS FLORES. — Ya se vive el clima previo a las grandes carreras. La inminencia del Gran Premio agita la actividad de todos los que, de distintas formas, participarán de la casi mítica competencia. El prudente y enigmático Jorge Serafini dice no conocer la decisión final sobre su inscripción; al parecer, la auto-peña "El Tobogán", su madrina, dirá la última palabra.

Por el lado de Billeres Competición, se han hecho gestiones tendientes a obtener apoyo de IKA-Renault, el cual consistirá en dos auxilios, pilares fundamentales para una buena actuación en la extenuante prueba. De todas maneras, los autos de Edreira y Weber se están reajustando integralmente en labor incesante; han sido equipados con diferencial autoblocante y palieres flotantes, mientras los motores se desarman y revisan totalmente. Todas las partes mecánicas vitales serán sometidas al análisis del magnaflux con el fin de asegurar la nobleza y robustez de los metales, que soportarán implacable examen. Como toque final, ambas unidades se verán embellecidas con nueva pintura, de color celeste metalizado. Como podemos apreciar, no se escatiman esfuerzos en Billeres Competición para que el 5 de diciembre, en línea de partida, estén todas las condiciones dadas para afrontar la lucha con las mejores perspectivas de éxito final.



"Chiquito" Edreira concentrado en meditación profunda con "las miras" puestas en el Gran Premio.

YACHTING

por JUAN PEDRO SIEDMANN

YA LOS SOLING TIENEN SU CAMPEON



Al timón del Solange, Horacio Campi, tripulado por Inés Hilbert y Roberto Haas, se adjudicó el 1er. Campeonato Argentino de la Clase Soling

Como noviembre fue el mes de los campeonatos argentinos y se llegaron a correr simultáneamente los de Grumete, Soling, Star y Flecha, no nos queda más remedio que comentar algunos de ellos con cierto atraso. Por ende aquí largamos con el comentario de la disputa por el título nacional de la clase Soling, que, dicho sea de paso, es la primera vez que se pone en juego.

Se realizó el citado torneo frente a Dársena Norte durante el último y los dos primeros fines de semana de los meses de octubre y noviembre, respectivamente, con la organización del Yacht Club Argentino.

En el campeonato intervinieron los 2 barcos que hay en el país y se llevó a cabo con recorrido y puntaje olímpicos sobre un total de seis regatas con descarte de una.

LA ORGANIZACION

No fue ésta tan buena como lo esperado, si consideramos los medios con que cuenta el YCA, entre ellos, lanchas, radio, etcétera.

Con respecto a las distintas comisiones, también corresponde destacar que éstas no anduvieron del todo bien, por lo que para fundamentar esta aseveración nos remitiremos a casos concretos.

COMISION DE REGATAS

A ojos vistas no estuvo a la altura del evento. Faltó experiencia, las largadas en general estaban mal fondeadas y hubo ciertas irregularidades en algunas regatas, como por ejemplo en la segunda, en la que se pasaron dos barcos que no volvieron a largar, a pesar de que se mostraron los carteles indicadores del número de vela; pero como la comisión no apoyó dichos carteles con una señal sonora, no pasó nada. En la quinta serie el timonel del Huija se pasó. Se le marcó la falta (como corresponde), a lo que éste respondió volviendo hasta que se bajó el cartel indicador, con lo que quedaba nuevamente habilitado. Con gran sorpresa para la tripulación del barco mencionado, a poco de iniciar la regata le vuelven a levantar la señal de "pasado"; es de imaginar la bronca que se armó, ya que es un error del oficial de regata el haber bajado el cartel si no estaba perfectamente comprobada la partida del yate en cuestión. Por supuesto hubo protesta, la que fue ganada por el timonel perjudicado.

COMISION DE PROTESTAS

También en esta comisión las cosas no estuvieron muy famosas. Se dio el caso que en la tercera regata el timonel Horacio Campi protestó contra Adrián Obarrio por mal uso del spinnaker (poner el tangón una vez izado el parachute).

En vista de que el protestado declaró para su descargo que hubo continuidad de maniobra y que el reglamento no aclara muy bien esa circunstancia, la Comisión de Protestas decidió consultar a la IYRU, y es aquí donde la cosa está mal, pues surge la pregunta: ¿Para qué está la autoridad nacional? Para peor, se le encomendó al mismísimo Adrián Obarrio que escribiera a la Unión Internacional de Yates para que aclarara la diferencia (?).

LAS REGATAS

En esta oportunidad no nos dedicaremos a comentar cada una de ellas, puesto que todas tuvieron un trámite muy similar. Se corrieron con vientos muy suaves y se caracterizaron por tres grupos bien definidos: el de vanguardia, integrado por sólo dos barcos, el Solange y el Pampa; el del centro, que estaba integrado por Obarrio, Salas Chaves, Vago, Belada, Sieburger, Sisti y Brauer, los que en cuanto podían se metían a pelear la punta, y finalmente el pelotón de retaguardia que evidentemente eran todos los demás.

Indudablemente, la asombrosa regularidad de Horacio Campi lo llevó a la obtención del título, cosa que logró en base a la velocidad que le imprimió a su Solange, el que junto al Pampa de Ricardo Boneo, eran los dos barcos más veloces del certamen. Hay que destacar que ambos usaron velas diferentes al resto de los participantes. Campi utilizó las North que adquirió para el Campeonato Mundial de Poole y Boneo corrió con un juego de Ferrero que sin lugar a dudas es una bomba. Lo demuestra el hecho que tanto Belada como Sieburger, una vez que pusieron foque —made in Ferrero— se arrimaron a los punteros de manera asombrosa.

Los restantes barcos usaron las Elvström con que vinieron equipados originalmente todos los Soling, con excepción del Baruyo, que usó velas Raudash, las que, a la par de las anteriores, no tienen nada que hacer, especialmente con calma.

Como dato de interés, diremos que tanto Campi como Boneo no largaban muy bien, que digamos; suponemos que conscientes de su velocidad prefirieron no arriesgar. Por el contrario, fueron Obarrio, Vago y Salas Chaves quienes mejor se ubicaban en el momento del start. Con respecto al último de los nombrados se notó una paulatina superación entre regata y regata: sin duda, "el Morsa" le fue tomando la mano al barco.

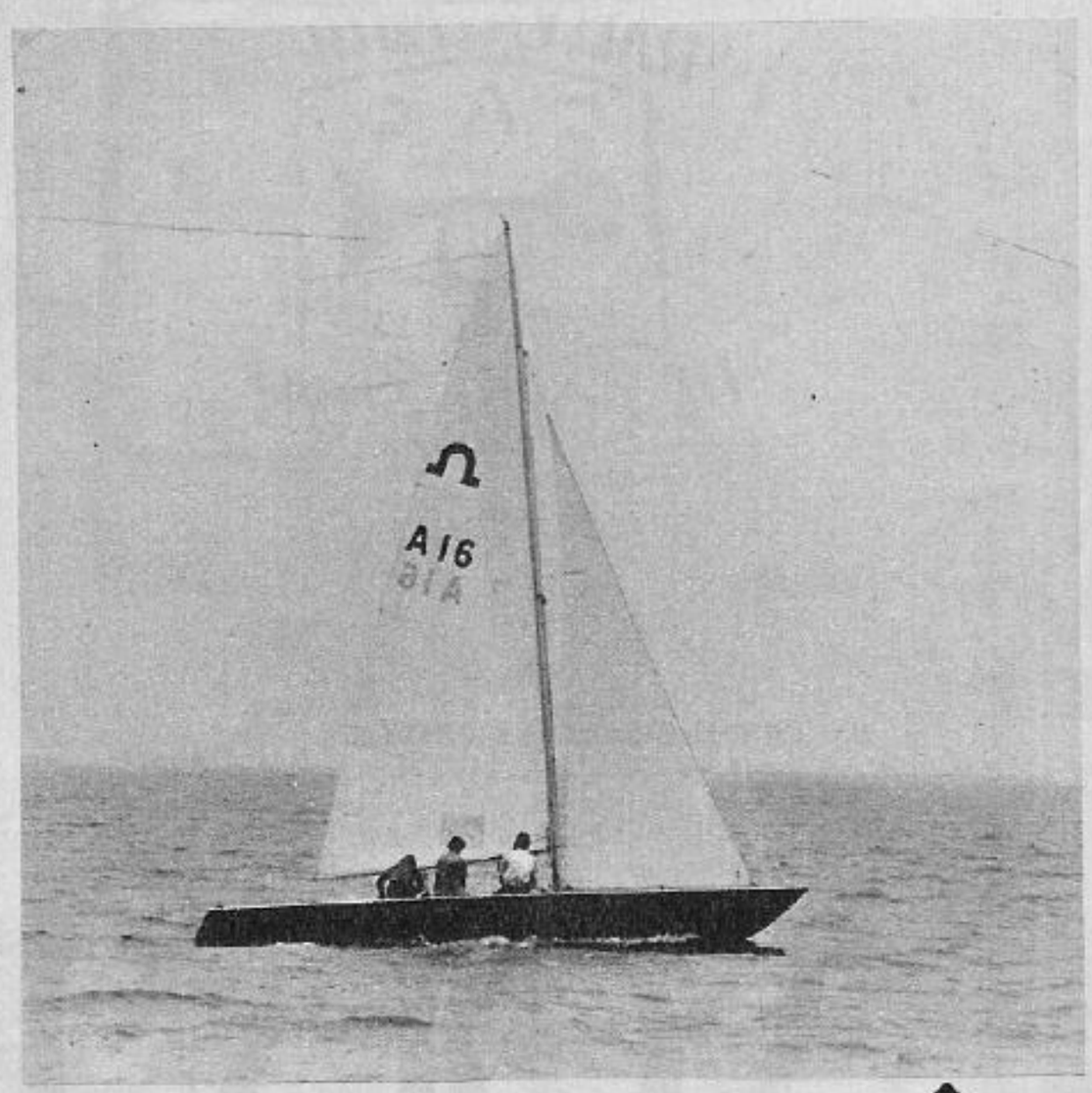
En general se vieron también muy buenas maniobras, lo que demuestra que las tripulaciones están todas bastante afiladitas.

Corresponde destacar la performance de Obarrio, quien con escasos medios siempre estuvo en la conversación. También se impone mencionar el excelente desempeño de Roberto Haas, quien realizó muy buenas tácticas, a tal punto que su timonel reconoció que él tiene la suerte de poder dedicarse exclusivamente a llevar el barco.

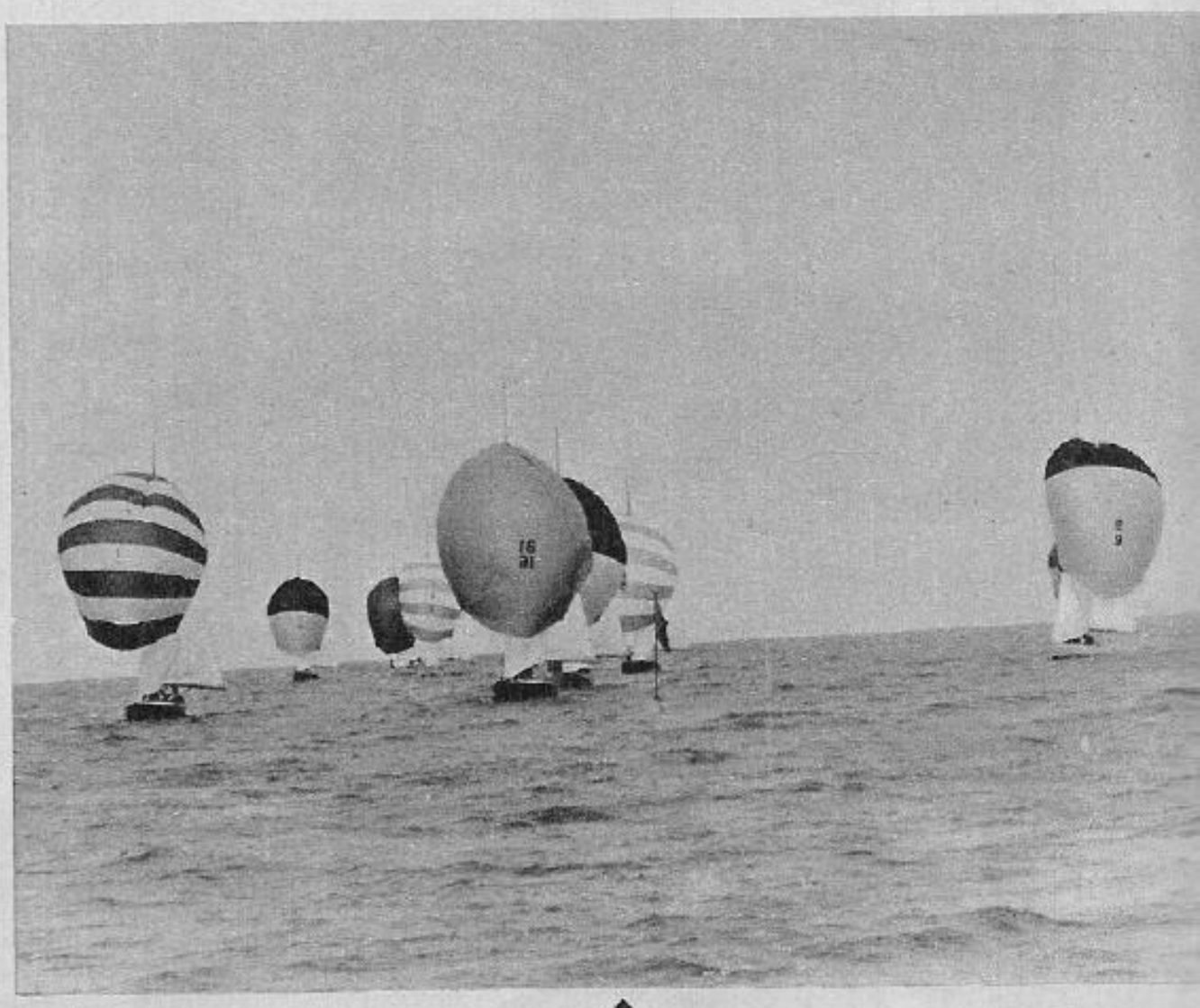
Como comentario aparte debemos decir que quedamos impresionados por la forma cómo orza el Pampa de Boneo, a quien vimos usar el palo muy trincado y con gran caída a sotavento en los días de viento; también le vimos rozar el tráveler a barlovento, con lo que lograba poner la botavara paralela a crujía a efectos de cerrar la baluma abajo y abrirla arriba; parece que la receta le está resultando.

La experiencia que nos deja este primer campeonato es mucha y la evolución que se nota día a día en los barcos es asombrosa. Ahora sólo nos resta esperar el próximo Campeonato Sudamericano abierto, al que concurrirán varias figuras de renombre, entre ellas probablemente el campeón mundial, para ver con qué nos sorprenden en esa oportunidad los fans de la clase Soling.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Largada de la última regata del Campeonato Argentino de la clase Soling.



El Solange, de Horacio Campi, que se adjudicó el 1er. Campeonato Argentino de Soling. Estuvo tripulado por Inés Hilbert y Roberto Haas.

Tras la empopada, los Soling aprestándose para virar la boya de sotavento.

1er. CAMPEONATO ARGENTINO DE SOLING

1ª REGATA — 31/10 — Viento: S 35 km

Pos.	Timonel	Embarcación	Tiempo
1º	Horacio Campi	Solange	1h 39m 41s
2º	Adrián Obarrio	Storm King	1h 41m 25s
3º	Ricardo Boneo	Pampa	1h 41m 47s
4º	Wilson Pereyra	Baruyo	1h 42m 17s
5º	Boris Belada	Ñuma	1h 42m 52s

2ª Regata — 1/11 — Viento: ONO 28 km

1º	Ricardo Boneo	Pampa	2h 32m 11s
2º	Jorge Vago	Huija	2h 34m 13s
3º	Horacio Campi	Solange	2h 34m 44s
4º	Jorge Brauer	Rumor	2h 36m 39s
5º	Pedro Sisti	Tabú II	2h 37m 01s

3ª Regata — 7/11 — Viento: NE 16 km

1º	Horacio Campi	Solange	4h 12m 40s
2º	Adrián Obarrio	Storm King	4h 14m 07s
3º	Jorge Torres	Kra Kra	4h 14m 59s
4º	Roberto Sieburger	Earline	4h 15m 24s
5º	Jorge Vago	Huija	4h 18m 02s

4ª Regata — 8/11 — Viento: ENE 15 km

1º	Ricardo Boneo	Pampa	2h 31m 54s
2º	Horacio Campi	Solange	2h 34m 46s
3º	Jorge Salas Chaves	Mafalda	2h 37m 02s
4º	Roberto Sieburger	Earline	2h 37m 25s
5º	Jorge Vago	Huija	2h 39m 01s

5ª Regata — 14/11 — Viento: NE 15 km

1º	Ricardo Boneo	Pampa	2h 19m 20s
2º	Horacio Campi	Solange	2h 24m 13s
3º	Roberto Sieburger	Earline	2h 24m 37s
4º	Adrián Obarrio	Storm King	2h 24m 55s
5º	Jorge Salas Chaves	Mafalda	2h 25m 16s

6ª Regata — 15/11 — Viento: NE 20 km

1º	Roberto Sieburger	Earline	2h 26m 44s
2º	Horacio Campi	Solange	2h 27m 03s
3º	Boris Belada	Ñuma	2h 27m 41s
4º	Pedro Sisti	Tabú II	2h 28m 40s
5º	Adrián Obarrio	Storm King	2h 29m 26s

CLASIFICACION FINAL

1º	Horacio Campi	Solange	9	puntos
2º	Ricardo Boneo	Pampa	21	"
3º	Adrián Obarrio	Storm King	37	"
4º	Roberto G. Sieburger	Earline	40	"
5º	Jorge Vago	Huija	46	"
6º	Boris Belada	Ñuma	56,4	"
7º	Jorge Salas Chaves	Mafalda	59	"
8º	Pedro Sisti	Tabú II	60	"
9º	Horacio Boletta	Flipper	70	"
10º	Jorge Brauer	Rumor	78	"

RESULTADO DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Argentino largó la clásica regata Buenos Aires-Colonia-Buenos Aires, que anualmente organiza para los barcos que miden en la CCA.

La competencia contó con 34 inscriptos y se realizó con vientos fuertes del sector Sur.

Los resultados, sujetos a modificaciones debido a que hubo que cambiar el recorrido en la etapa de regreso por faltar la baliza roja del km 9, especificada en el programa, fueron los siguientes:

Clasificación General — Premio Confederación Argentina de Deportes

Pos.	Timonel	Embarcación	Tiempo
1º	Enrique Krag	Horizonte	6h 42m 02s
2º	Jorge Benavídez	Juana	6h 42m 07s
3º	Estanislao Kocourek	Milagro	6h 55m 32s

Serie A — Premio Puerto Colonia

1º	Enrique Krag	Horizonte	6h 42m 02s
2º	Jorge Benavídez	Juana	6h 42m 07s
3º	H. Gil Elizalde	Kuenda	7h 13m 34s

Serie B — Premio Bahía de Maldonado

1º	Estanislao Kocourek	Milagro	6h 55m 32s
2º	Armando Grandi	Atrevido	7h 01m 30s
3º	J. Carlos Canzobre	Gitano	7h 02m 14s

Serie C — Premio Punta de José Ignacio

1º	Alberto Burs	Ingrid	7h 10m 10s
2º	Martín Costa	Pamela	7h 11m 00s
3º	Alejandro Ponieman	Charango	7h 13m 17s

Serie D — Premio Punta Piedras

1º	José Marazza	Procyón	7h 27m 13s
2º	Arístides F. Chiesa	Fauno	7h 32m 42s
3º	Otto Weber	Sun-Crest	7h 50m 53s

También organizadas por el YCA hubo regatas de Soling y Dragón frente a Dársena Norte. Las clasificaciones fueron:

Clase Soling — Premio Finlandia

1º	Horacio Campi	Solange	2h 30m 24s
2º	Roberto Sieburger	Earline	2h 31m 13s
3º	Boris Belada	Ñuma	2h 31m 23s

Clase Dragón — Premio Vicecomodoro Fernández Blanco

1º	Luis Schenone	Chasquido	2h 40m 08s
2º	Rodolfo Rivademar	Tango	2h 46m 43s
3º	Héctor Schenone	Calafate	2h 50m 15s

El Club Náutico Buchardo largó frente a Olivos sendas regatas para las clases Grumete, Río de la Plata, Flecha y Orca; los resultados fueron:

Clase Grumete

1º	Roberto Gatti	Derecho Viejo
2º	Luis Freitag	Ventolero
3º	F. Bresanello	Petiribí

Clase Río de la Plata

1º	S. Saniboni	Achalay
2º	J. L. Villar	Tunuyán
3º	W. Seybold	Paraná

Clase Flecha

1º	H. Taccalino	Numancia
2º	H. Sirio	Rainbow
3º	G. E. de Barletta	Pupi

Clase Orca

1º	G. de Berdes	Alena
2º	M. Berdes	Alción
3º	A. Cerutti	Limay

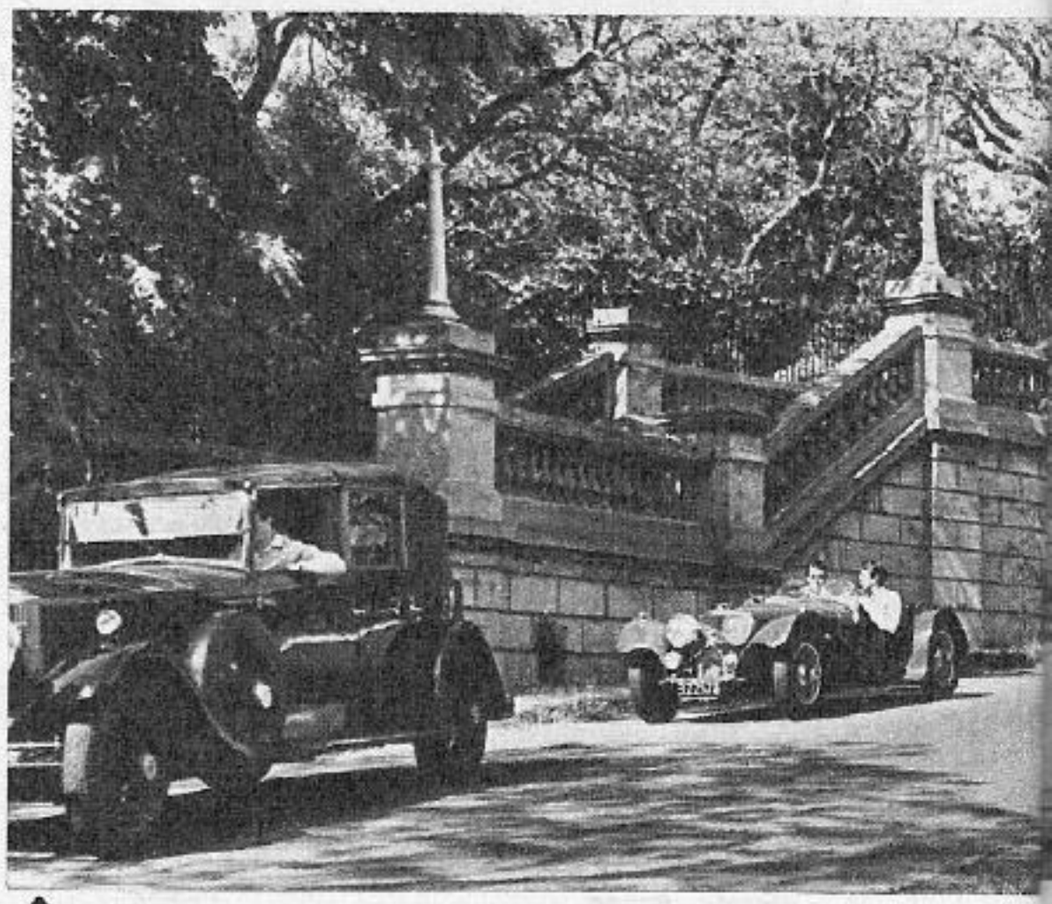


La increíble cantidad y excelente calidad de autos en el puerto de Mar del Plata reflejan el éxito de la reunión.



por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

VOLVE



Viernes 20 a las 10, la caravana sale de Plaza Francia. Nadie creía que absolutamente todos llegarían.

La entrada a Mar del Plata por Constitución. En la otra mano, los autos chocan por mirar la insólita caravana.



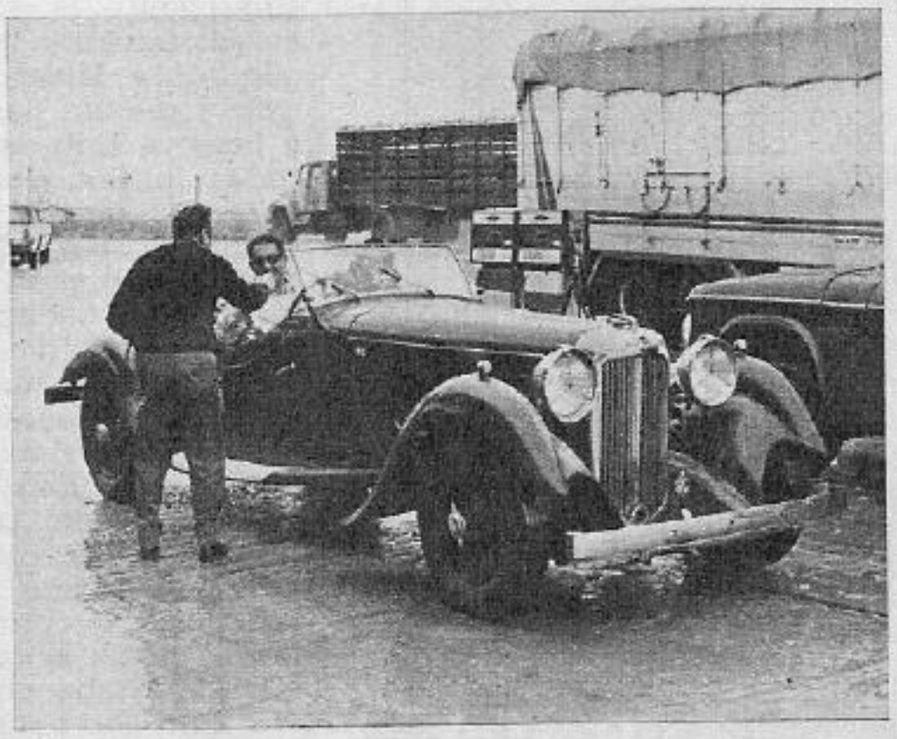
Nicolás Dellepiane (hijo) con el magnífico BMW 328 de Nicolás Dellepiane (padre). Recibió aquél un cuadro por bien dispuesto.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Hispano y sus problemas: primera pinchadura antes de Dolores. Millet y Pieres intentan aflojar la rueda mientras Magnasco (Caballero del camino) presta su abnegada ayuda...

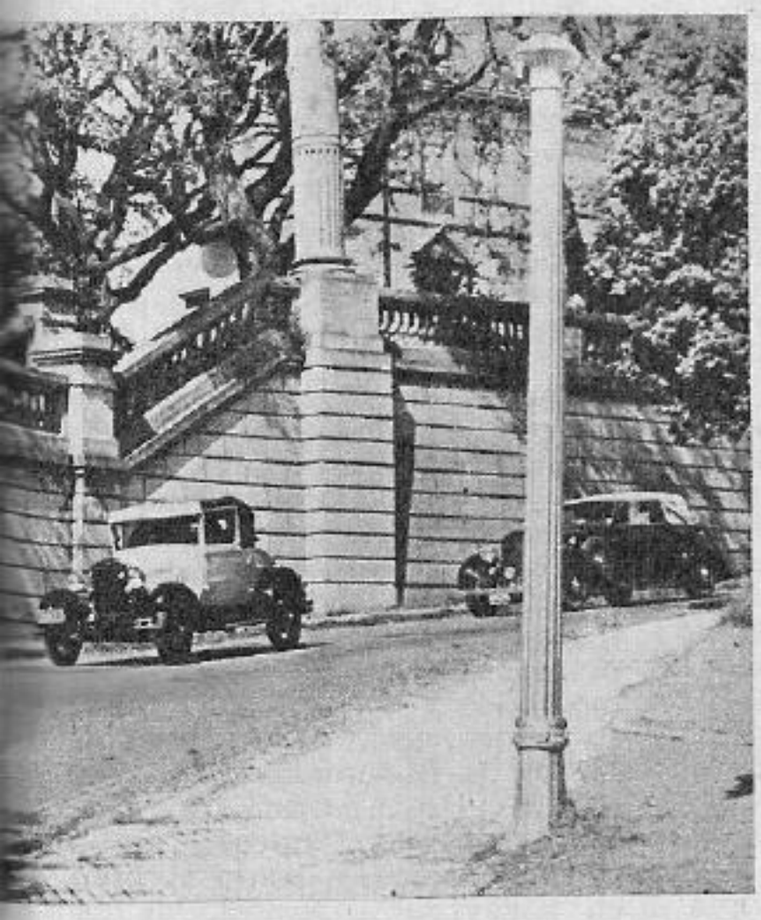


El Lagonda Rapide premiado como el mejor post-vintaje. Aquí cuando Jorge Macome se detiene a calentarse con un café en Maipú.



Rodolfo Iriarte tenía previsto un disfraz para la lluvia. Nuvolari se retorcía impotente en su última morada...

R A RODAR



Una caravana que partió desde Buenos Aires para unirse con otro grupo de autos clásicos en Mar del Plata. Una fiesta que duró tres días con una falla: no se realizaron pruebas cronometradas con handicap como en Europa o de velocidad para los coches deportivos más potentes. No obstante, fue el mejor de los principios de algo que continuará. El próximo contemplará - seguramente - pruebas que permitan denominarlo como verdadero rally

Buick de Olsohn: con chauffeur de Mar del Plata a Miramar y vuelta.

El mejor vintaje de los presentes: Hispano Suiza de José María Millet (en el mismo asiento con Sra. e hija menor), merecía también premio a la perseverancia.





Tres cuadras de autos antiguos en marcha, impecables. Niquelados relucientes, manos y manos de pintura muy lustrada. Altivos a pesar del largo viaje desde Buenos Aires la mayoría y desde Mar del Plata los demás, cruzaban el arco de entrada a Miramar. El inusitado espectáculo justificaba la gran cantidad de cámaras filmadoras y máquinas fotográficas que apuntaban desde los autos integrantes de la fila o desde los costados del camino. Desde adelante de la larga hilera Ito Dellepiane gritó dándose vuelta: "**¡Miren para atrás!**" y la visión —nunca registrada en nuestras costas— conmovió a más de uno de los adictos embarcados en el 1er. Rally de Automóviles de Colección.

El éxito de la reunión de tres días (20-21-22 de noviembre) fue total gracias a los desvelos del Club de Automóviles de Colección de Mar del Plata que en este caso fue organizador y anfitrión. Invitados fueron los miembros del Club de Autos Clásicos de Buenos Aires (San Isidro) quienes se llegaron con sus máquinas más representativas. Así pudieron reunirse veinticinco automóviles que justificaron de sobra el comité de recepción que esperaba bajo el Arco de San Martín: formación de policías (manos enfundadas en níveos guantes), una autobomba que esperaba para guiar a la caravana hasta la plaza central del balneario (lugar donde quedarían los autos hasta la hora del regreso a Mar del Plata), personajes importantes de la Municipalidad de General Alvarado y los pocos turistas que tuvieron oportunidad de fotos algo distintas para exhibir como novedad.

Era el sábado al mediodía y las banderas patrias que flamea-

→





El Fiat 502 de Nicolás Delleplane y el Viejo Pop (almuerzo del domingo).

El otro Fiat, carrocería Ven den Plas, consiguió el trofeo de los veteranos.



Sin participar, Rolo Alzaga y Tuqui Casá estuvieron en la largada y el domingo en Mar del Plata. Curiosearon los autos.

ban colgando de los faroles en la avenida costanera marcaban la anteúltima etapa de la divertida aventura que comenzó el día anterior a las diez de la mañana en plaza Francia, cuando el embajador de Su Majestad participó con medido entusiasmo de la puesta en marcha de la nutrida caravana de nativos iniciados en esta pasión tan inglesa desde las puertas de la Embajada de Gran Bretaña en Buenos Aires. Dieciocho autos confirmaron su partida desde Buenos Aires y sólo tres de ellos fueron embarcados en tren para hacer únicamente el recorrido Mar del Plata-Miramar y vuelta. Una primera lista de inscripciones incluía algunos que luego desertarían: el Alfa Romeo Monza, el HRG y el Bentley de Tito Dillon y las dos únicas Bugatti anotadas (Type 40 y Type 35 Grand Prix). Lo mismo que el Lancia Lambda de José María Millet, aunque sí estuvo su magnífico Hispano Suiza. La máquina desde antes de la partida padeció problemas mucho más numerosos que los de los Pérez García y la familia Falcón juntos. Salió más tarde que el resto porque el flotante del carburador —pinchado— pretendía impedirle el viaje. Sucesivos cambios de neumáticos (más tarde en la ruta) no lograron desanimar a la familia Millet y así pudieron llegar junto con el resto a Mar del Plata a la hora prevista. Estupendo asimismo el espíritu emprendedor de la señora de Millet y la menor de sus hijas.

Mientras tanto, a la salida de Buenos Aires, el Stutz de Jorge Barraco perdía una cubierta para quedarse apoyado en la llanta. A pesar de eso, pudo seguir en viaje. Rodolfo Iriarte se había adelantado al resto con su Delahaye Le Mans para buscar un poco más de velocidad y poder refrigerar el motor que para entonces ya padecía un exagerado recalentamiento. Los demás podían seguir sus huellas por el reguero de agua que iba perdiendo su radiador hirviente (como a Pulgarcito con las miguitas...). Los que perdieron sus rastros, al llegar a Florencio Varela dudaron si se había adelantado o su tournée había finalizado —vergonzosamente— en algún barrio suburbano de Buenos Aires. Resultó la primera posibilidad y así al llegar a Chascomús la caravana quedó completamente integrada, incluyéndolo a Millet.

El siguiente paso nos obligaba a llegar a Dolores para almorzar todos juntos. Veinte kilómetros antes de llegar, pinchadura del Hispano Suiza. Muchos brazos colaboraron para levantar el robusto chasis. Finalizada la larga operación (la llave que afloja la tuerca de la maza de fijación central estaba rota) colaboradores y testigos pudimos comprobar que la goma de auxilio recién colocada también estaba pinchada. Un inesperado extinguidor utilizado como inflador solucionó el problema y a la una y media la mesa de "Al Ver Verás" estaba completa.

Y allí comenzó a llover. Los que viajaban con coches sin capota intentaron ganarle con sus precarias velocidades a la tormenta y partieron minutos antes que el resto: Rodolfo Iriarte con el Delahaye y Pato Bunge de acompañante al desertar Mabel, su mujer, al puesto de copiloto ante la inminente tempestad; el Jaguar 100 Millas que llevaban los hijos de Hilding Olsohn y detrás de él Jorge Macome con su Lagonda Rapide de capota flamante, todos fugitivos de la lluvia. Lástima que algún cálculo mínimo le falló al "eficiente" ingeniero Macome y cuando la tranquilidad de un viaje seco asegurado parecía confirmarse, ¡Trrraaassss! la capota levantó vuelo... Un par (o más) de insultos que se agregaron a la cantidad que fuera emanada por cada uno de los sucesivos damnificados por la mecánica de preguerra y la resignación de Jorge Macome a seguir conduciendo al mejor estilo británico (que tanto le apasiona: descapotado bajo la lluvia congelada) fue inevitable.

Antes que comenzara a oscurecer los primeros coches llegaban a la rotonda de entrada a Mar del Plata. El primero de todos fue el Delahaye Le Mans, ya que la fantasiosa mentalidad de Iriarte lo hizo verse remontado en alguna lejana Mille Miglia. Se adelantó raudo y heroico al resto de participantes para llegar antes que nadie a Brescia, que en este caso la imaginó en la fábrica Havanna de alfajores. Rodolfo Magnasco quedó a un costado del camino con su Rolls Royce Silver Ghost antes de llegar a Maipú, donde se hizo la última concentración antes de llegar a Mar del Plata. En Maipú nos esperaba la gente del Club de Autos de Colección con mucho café caliente y un parlante por el que consolaban a los automovilistas participantes del raid que preferían seguir viajando y que, una vez entibiados, reanudaban la marcha.

La primera manifestación de sincera alegría la recibieron los porteños al llegar a la sede de los coleccionistas marplatenses. Abrazos, alegría, manifiesta efusividad y felicitaciones, presentaciones e insistentes convites a terminar con las botellas de whisky que abiertas esperaban a los visitantes en el garaje donde ellos guardan sus coches. En la mayoría de los casos la invitación última fue aceptada. Para iniciar, de entrada, la interminable serie de comidas, bebidas, festejos, más comidas, cocktails y más comidas que tenía preparada el club marplatense. Esa noche a Pancho, al día siguiente a Miramar para almorzar allá y regresar. El domingo al mediodía al sensacional Viejo Pop en el puerto y a la noche a Tempone's para compartir fuentes de pastas y la entrega de premios.

El primer llamado para recibir un trofeo fue nada menos que Jorge Macome y su capota voladora: el Lagonda fue premiado como el mejor post-vintage (post 1931 circa). Luego le tocó el turno a José María Millet, trofeado por haber viajado con el mejor Vintage (1919-1931 circa) de todos; sin duda el Hispano lo es. Más tarde le tocó el turno a la señora de Angelucci quien recibió su premio también por el magnífico Fiat carrocería Van den Plas, considerado el mejor veterano (hasta 1919). Rodolfo Magnasco fue el siguiente y a él se lo mencionó como el "Caballero de la ruta" por haberse detenido a lo largo de todo el recorrido para socorrer a automovilistas (participantes) en desgracia. Las malas lenguas aseguran que no fue así. En cambio se lo vio pasar raudo sin mirar al perjudicado y haciendo con las manos señas obscenas...

Por su parte, Nicolás Dellepiane Jr. (Ito) recibió un cuadro por haber colaborado con esfuerzo para llevar adelante la organización programada.

Después —mientras Iriarte el velocista lloraba por no haber ligado nada— habló, para que todos se rieran, el Mono Villa, infaltable. Olsohn no pudo arrimar a pesar del despliegue de máquinas con que se anotó como concurrente: Rolls Royce (3), Jaguar 100 Millas (1) y Buick 1904 (1). Lucio Bollaert, quien padeció infinitos dedos apoyados sobre el bruñido capot de aluminio de su Vauxhall, demostraba altiva indiferencia por el premio que también esperó como todos y no le llegó. Aunque su preocupación mayor, lejos de ser la de la falta de un trofeo fue la curiosa particularidad de los argentinos **"quienes miran con los dedos y como vivimos en zonas subtropicales, los dedos siempre húmedos dejan huellas en los bronces y en las partes pulidas de un coche clásico..."**

Cerró esta primera gran experiencia Nicolás Dellepiane padre (BMW 328 y Fiat 502) agradeciendo todo lo que hicieron en Mar del Plata por los respectivos núcleos de coleccionistas y prometiendo para abril o mayo un nuevo raid. Esta vez será hasta Tandil, al campo de Olsohn que será la meta de quienes partan desde Mar del Plata o Buenos Aires. La idea es excelente. Será otra oportunidad de gozar la visión de tres cuadras de autos clásicos en la ruta. Por otra parte, es una feliz solución porque como dijo uno de los concurrentes: **"si tuviéramos que retribuir en Buenos Aires todo lo que hicieron los marplatenses por nosotros y el Rally, sería necesario que Levingston los recibiera en persona (por lo menos)".**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

YA SOY MECANICO DIPLOMADO



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

Usted también poseerá un

TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece



MECANICO DE AUTOMOVILES
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

TECNICO EN MOTORES
MECANICO DE MOTORES DIESEL

ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánica Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

SOLICITENOS FOLLETOS EXPLICATIVOS EN COLORES, SIN NINGUN COMPROMISO PARA UD.

GRATIS

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MOT35*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

RIGLOS 119/DPTO. 39 S /BUENOS AIRES (S24)

No es obligatorio enviar este cupón. Puede escribir mencionando la revista y fecha o número.

NIELSEN

SON IGUALES





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



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

SKF

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S. A. C. e I. AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PASO DE LOS LIBRES

REGULARIDAD INTERNACIONAL

El Club de Leones de Paso de los Libres de la provincia de Corrientes en adhesión a la "Semana del Mar" que se realizará en esa ciudad con la participación de la Prefectura Naval Argentina y la Marina Brasileña, hará disputar una prueba de regularidad automovilística internacional, con participantes de Argentina, Brasil y Uruguay. La fiscalización de la prueba correrá por cuenta del Auto Club Concordia.

Podrán participar en la carrera cualquier clase de vehículos incluyendo pick-ups, siempre y cuando conserven sus velocímetros originales de fábrica.

La prueba se iniciará en Paso de los Libres a las 9 horas del domingo y se realizará en dos etapas. Pasando por el Puente Internacional cruzará la ciudad de Uruguayana (Brasil) y continuará hasta la localidad de Barra Quarai y nuevamente atravesando el Puente Internacional arribará a Bella Unión (R. O. del Uruguay).

Luego de un gran pic-nic familiar en el cual participarán los regularistas se iniciará a las 15 horas la etapa de regreso por el mismo camino hasta la ciudad de Paso de los Libres. La distancia total a recorrer será de 170 kilómetros aproximadamente, de los cuales 10 solamente son de ripio.

A fin de asignar el número a las máquinas participantes se procederá a un sorteo previo. Esto tendrá lugar el sábado 5 a las 9 horas en la filial del Automóvil Club Argentino de Paso de los Libres. A los coches que se inscriban con posterioridad al mismo se les asignará el número correlativo de partida después del último coche sorteado.

Se ha determinado que pertenecerán a la primera categoría de Regularidad todos los concurrentes con domicilio ajeno a la provincia de Corrientes, Uruguayana (Brasil) y Bella Unión (Uruguay). Corresponderá además a la misma todo concurrente que tenga antecedentes automovilisticos (sin excepción de domicilio) o que a criterio de la comisión de carreras reúna aptitudes que lo encuadre dentro de esa categoría.

El chequeo del puntaje en contra se realizará en razón de cada segundo atrasado o adelantado en su paso por los controles secretos o de llegada de cada participante. Cada segundo atrasado o adelantado significará un punto en contra. Las fracciones de segundo no serán tenidas en cuenta para el cómputo final.

El resultado de la prueba se dará a conocer el mismo día por la noche a las 20,30 horas, durante un acto que formará parte de los festejos de la Semana del Mar donde se entregarán los premios correspondientes.

Los premios que fueron donados por instituciones oficiales y el comercio consisten en dos pasajes por vía fluvial y marítima de ida y vuelta a Asunción del Paraguay y Comodoro Rivadavia (sin estadía), trofeos y obsequios a los participantes clasificados en los primeros puestos.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini

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

RECTIFICACION AUTOMOTRIZ
Dinaf
SCALISI & CIA. S.R.L.
ESPECIALIDAD LINEA FIAT
PLAZO DE ENTREGA 4 DIAS
PRECIOS ACCESIBLES
MITRE 418 - BERAZATEGUI
T. E. 256-1030

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

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

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

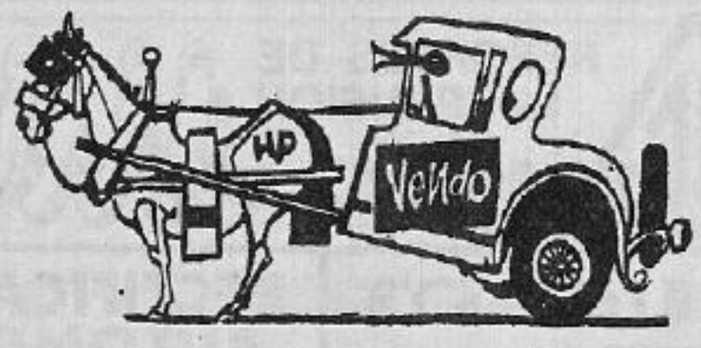
LA JERARQUIA DE UNA MARCA DEBE ESTAR RESPALDADA POR UN SERVICE DE CALIDAD.
CRYPSA S.A.
REUNE LAS CONDICIONES PARA BRINDAR ATENCION INTEGRAL EN EL MAS ALTO NIVEL TECNICO A SU
PEUGEOT
RESERVE YA SU TURNO AL:
MARIO BRAVO 271/79 Cap., T. E. 88-5368/7585

LLANTAS CROMADAS
Ventilado Deportivo para Valiant Dodge Falcon Fairlane Chevrolet y Torino
UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. JUAN DE GARAY 2356
T. E. 26-5347

REPUESTOS PARA FIAT
• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
• ENVIOS AL INTERIOR
FIAT FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
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.

CARBURADORES "ZENITH"
IMPORTADOS DE FRANCIA
PARA AUTOS Y CAMIONETAS "CITROEN" (Y OTRAS MARCAS)
REEMPLAZAN AL ORIGINAL SIN NINGUNA CLASE DE REFORMA Y:
¡¡SON MAS BARATOS QUE LA REPARACION!...
PRECIOS ESPECIALES PARA REPUESTEROS Y CARBURISTAS.
CANTIDAD LIMITADA - REPUESTOS ORIGINALES
AV. GRAL. MOSCONI 3767 - T. E. 50-0487 - CAPITAL

AVISOS corsificados



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

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

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

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

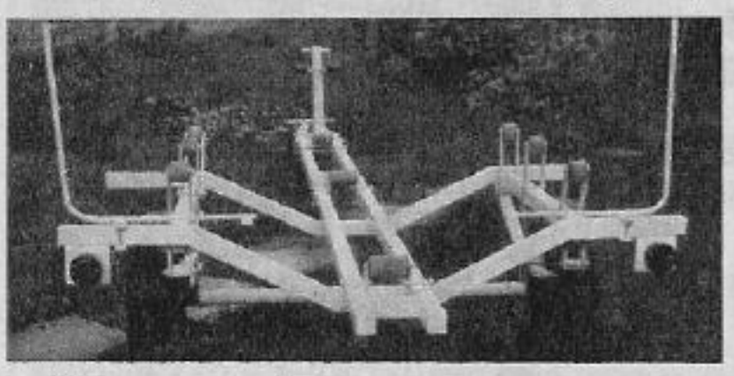
MODIFICACION para cupé Fiat 1500. Nuevo diseño, cola fastback con amplia luneta posterior y baúl más amplio. Se rea-



liza sin dañar la carrocería original. El rediseño incluye pintura y tapizado. Se realiza en pocos días. Colocación y ventas: Diseño Varela, calle 40, Nº 324, La Plata, Tel. 32657.

VENDO NORTON 500, modelo 1929, por estar en la vía. Excelente estado, precio super acomodado. Llamar al tel. 41-8933, de 12 a 17,30 horas. Preguntar por Jorge.

TRASLAR TRAILER: capacidad 600 kilos. Pintura y galvanizado. Luces. Apoyo tipo



rodillo o cama, $ 960.— Capacidad 450 kg $ 780.— Tel. 743-7876, después de las 20 horas.

PEUGEOT 404. Listo para largar. Motor Grupo-2 con todo. Perfecto estado. Baratísimo. Contado. Tratar: tel. 83-6980.

E. SALATINO le ofrece su service integral especializado Fiat, Peugeot. Alineación de dirección. Quintino Bocayuva 878, Capital.

UNICA OPORTUNIDAD. Cubiertas especiales de competición, rodado 13' nuevas y usadas. Warnes 1800, Capital.

VENDO CUPE FIAT 1500, modelo 1969. Lista para correr "Gran Premio" TC F-A. Tel. 208-5069 y 208-0241. Portela 3760, Valentín Alsina.

FORMULA-4, motor Renault, caja Meriggl. Opcionalmente sin motor, ni caja. Victor



Naymark, tel. 71-6679, de 13 a 14 y de 21 a 22 horas. Verlo en Gazcón 1738, de 14 a 18, Capital.

RECLINABLES PARA FIAT 600. Ahora, su Fiat 600, con asientos reclinables hasta 6 posiciones para "su comodidad". Sis-



tema patentado, garantizado y probado. Acelere hasta Teodoro García 2378 (Alt. Cabildo 900) tel. 700-0605 y 773-1802, y adquiéralo por solo $120.— el juego (sin femme).

COMPRO BARCO tipo Pescador, o similar. Con motor económico (no interesa la velocidad). Eslora de 8 a 10 metros, manga 2,20 a 2,50. Parte contado y parte con facilidades. Llamar a 32-6010/29 interno 364, señor Alvarez Ojea.

EQUIPO DE COMPETICION GUILLERMO BILLY, vende sus Peugeot 504 modelos 1970, Grupo-2, preparación "Roberto



Díaz", listos para largar. Equipados con tableros completos con instrumental JAEGER, butacas de cuero. Tratar: (y verlos) en Bartolomé Mitre 3680, Capital. Preguntar por el señor Pintos o el señor Schiavone, de 8 a 19 horas.

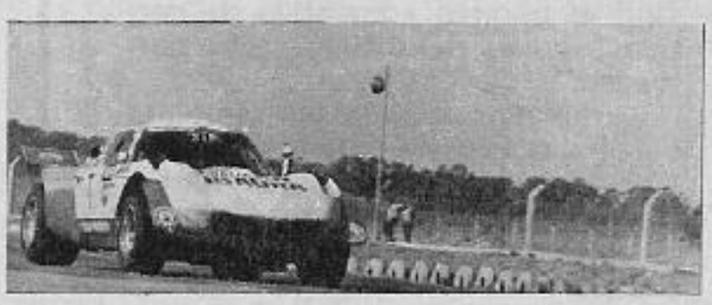
ROBERTO MEDICI vende su motocicleta de carrera RF Spl 100 cm.3 "Campeona Argentina" en los años 1967, 1968 y 1970. Aparte un motor también RF Spl. 100 cm³ reacondicionado en fábrica a 0 Km. Tratar en: Bermejo 435, estación Malaver, FCGBM. Se aceptan permutas.

JORGE CUPEIRO vende Chevrolet TC"A". Listo para largar y ganar. Triunfador en



Pergamino. Tratar: Sr. Cupeiro, tel. 46-1139 de 15 a 18 hs.

JORGE CUPEIRO vende Liebre III-Chevrolet. Especial para carreras de TC en el



Sur. Listo para largar. Tratar: Sr. Cupeiro, teléfono 46-1139 de 15 a 18 hs.

FERNANDO ARANA vende BARRACUDA TC sin motor y sin caja. Nuevo, pocas carreras. LIQUIDA URGENTE. Tratar: Sr. Arana teléfono 46-1139 de 18 a 20 hs.

ALBERTO ROSSI vende cupé Fiat 1500 con trompa aerodinámica. Lista para lar-



gar en TCFA o Grupo Dos. Tratar: Sr. Rossi teléfono 796-3347 ó 8716.

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

FIAT 600, CITROEN 2CV y Modelos 1931

El próximo domingo el Lobos Automóvil Club hará disputar en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Lobos, provincia de Buenos Aires, competencias reservadas para Fiat 600, Citroën 2CV y Modelos 1931. La preparación será libre y en lo que respecta a los Modelos 1931 existirá como única limitación el uso de un solo carburador.

Los Citroën y Fiat realizarán series, repechajes y finales de 8, 5 y 20 vueltas respectivamente.

En cuanto a los Modelos '31 cumplirán con series de 10 vueltas, repechajes de 6 giros y final a 25 vueltas.

Las pruebas programadas se efectuarán sobre un circuito de tierra compacta de 1700 metros, a partir de las 10 horas; la inscripción se cerrará el día de la competencia a las 9,30 horas.

Para inscripción e informes los interesados pueden dirigirse al Lobos Automóvil Club —Buenos Aires 1487—, Lobos, o telefónicamente a Lobos 183.

STANDARD

El Auto Moto Club Los Toldos organiza para el próximo domingo la tercera reunión del Campeonato standard de la zona.

Habrá carreras para tres categorías: "A" hasta 1150 cm3, "B" de 1151 a 1650 cm3 y "C" de más de 1651 cm3. Las mismas se disputarán sobre un circuito de tierra compactada de 1000 metros de extensión. La inscripción costará 10 pesos Ley y en concepto de premios se distribuirán entre los participantes trofeos, accesorios para autos y el 40% del total de la recaudación.

RALLY

El sábado próximo a las 22 horas, en la ciudad bonaerense de Cañuelas, dará comienzo el último de los rally con puntaje para el campeonato argentino de la especialidad. Se trata del llamado "Rally de los 1000 Kms" organizado por la Asociación Argentina de Rally (AAR) que tendrá un recorrido de 1.180 Kms —en su mayoría por caminos de tierra— y que contará con pasos por las localidades de Lobos, Saladillo, Bolívar, Espartillar, Pigüé, Gral. Lamadrid, Olavarría, Tapalqué, Las Flores, Lobos y punto final en la misma ciudad de Cañuelas. El planteo es similar al de las pruebas europeas, con promedios mínimos y cuatro "primes" que totalizan 360 Kms. Se disputará en las tres clases tradicionales: hasta 1150, hasta 2000 y de más de 2000 cm3. Las inscripciones se reciben hasta el martes 1º a las 19 horas en la sede del club organizador Bogotá 3381, Capital.

FIAT 600 Libre y SEMI-PREPARADOS

El Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo de Pilar organiza para el próximo domingo su octava prueba reservado exclusivamente para Fiat 600 en sus dos categorías: Libre y Semi-Preparados.

La competencia se desarrollará en el circuito del Barrio Carabassa sito en la Ruta 8 Km. 57,500.

El precio de la inscripción ha sido fijado en 30 pesos Ley para la Categoría Libre y 25 pesos para la semi-preparados. En caso de lluvia la competencia será postergada para el domingo 13.

Realización EDDIE Publicitaria. T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

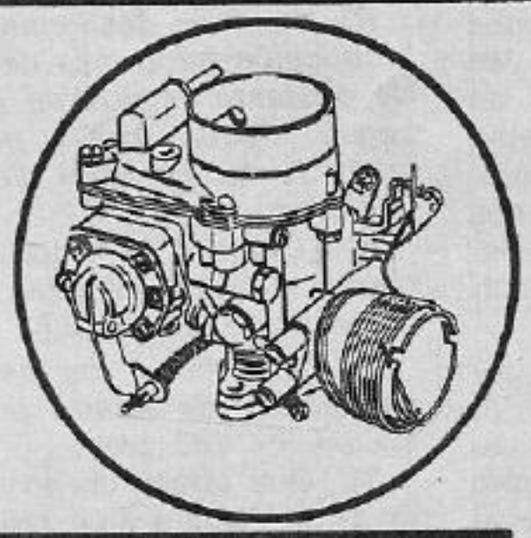
AUTOSTEREOS AUDIOCAR'S AUTORRADIOS
"CANJE DE MAGAZINES"

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

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

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

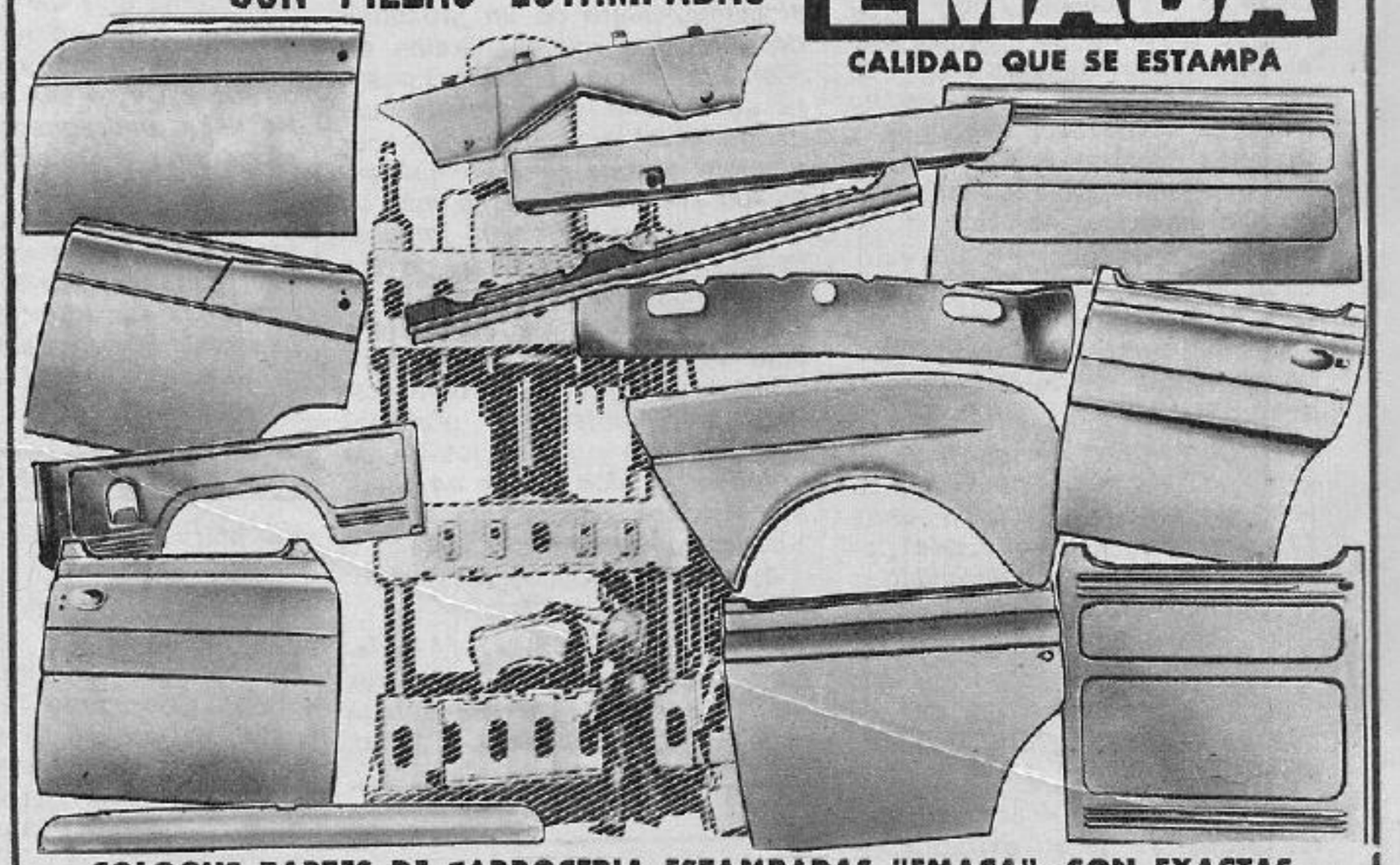
PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR


PEUGEOT 404

EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA: CARCION

FUNDAS
lintap 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)

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

Parabrisas CORSA correo

EN LA MALA...

de "Puentecito" y "Ganzúa", Mercedes, prov. de Buenos Aires. (N. de la R.: los lectores están alojados en la unidad penitenciaria de Mercedes, y por lo tanto accedemos a su solicitud de omitir sus verdaderos nombres.)

Amigos fierreros: CORSA es una de las pocas revistas que pueden llegar a nuestras manos y la única que nos proporciona momentos de felicidad tan difíciles de conseguir en este lugar. Por razones reglamentarias nos resulta comprometedor que se publiquen nuestros nombres, no así nuestros alias, que no dejan de ser tan auténticos como aquéllos; por lo tanto les rogamos hagan una excepción y si se publica esta carta figuren solamente aquéllos.

Ustedes se preguntarán por qué nos dirigimos a CORSA. Bueno, es tan grande el entusiasmo que sentimos por las cuatro ruedas, y tan desmedido, que el último lugar adonde nos han traído se encuentra rodeado por un alto y lúgubre muro, lleno de rejas y de guardianes. Y nosotros queremos que ustedes sepan que en un lugar muy aislado, hecho para el sufrimiento, viven jóvenes que alguna vez se equivocaron y que no obstante ese aislamiento los siguen y los admiran. Y para no ser menos que el resto de los lectores (nosotros también juntamos pelusitas en nuestros respectivos ombligos y tenemos nuestras dudas corsaiolas) queremos que nos contesten unas preguntitas. Ahí van:

1) Los cochecitos esos Torino, unos de color blanco y negro con una lucecita colorada en el techo, más conocidos como "lanchas", ¿qué velocidad pueden desarrollar?

R) Con la luz roja en el techo y pintado de negro no lo hemos testeado, pero le calculamos unos 170 km/hora, lo que puede parecer demasiado en determinadas circunstancias.

2) ¿Son realmente seguros los vidrios blindados?

R) ¿Se refieren a los de los coches o a cuáles?... Generalmente son.

3) ¿Dónde efectuó James Bond los arreglitos de su extraordinario Aston Martin?

R) En Newport Pagnell, Buckinghamshire, es decir, precisamente en la fábrica Aston Martin que hizo la máquina sobre pedido.

4) Muchas gracias por la atención y esperamos que nos consideren dos amigos más de CORSA.

R) Si nos leen, ya lo son. De nada.

YA NO FIAT 800 CUPE

de J. Barros y R. Castillo, Capital Federal.

Amigos: si no es demasiada molestia quisiéramos que nos contestaran algunas preguntas.

1) ¿Se sigue fabricando el Fiat 800 Cupé?

R) No. Fue descontinuada su producción hace más de un año. No obstante es posible aún conseguir alguna 0 Km que haya quedado en el stock de ciertas agencias.

2) ¿Cuál es la velocidad que puede alcanzar la cupé 800 con preparación Grupo 2?

R) Con todos los fierros escandalosos de Abarth podría estar en los 180 plus.

3) ¿Qué diferencia existe entre un Gran Premio y un rally? ¿Hay algún límite de velocidad en este último?

R) Los grandes premios son carreras de velocidad en los que el ganador resulta quien recorre un itinerario determinado en el menor tiempo. En los rallies existen tramos de velocidad libre, pero hay otros en los que se pide el cumplimiento de un promedio de velocidad mínimo (tramo de promedio mínimo) o directamente se impone el promedio que deben efectuar los coches; por ejemplo, en una zona montañosa, 65,400 km/hora; los que más se acercan a ese promedio impuesto son los que en el tramo sufren menos recargos. También en los rallies deben ser cruzadas a baja velocidad las zonas urbanizadas, so pena de recargos. Pero la característica principal que distingue a los rallies de los grandes premios es que en aquéllos se corre con la ruta abierta a todo tránsito.

4) ¿Hay en Buenos Aires alguna escuela de pilotaje?

R) Sí, la de la AAAS (Asociación Argentina de Automóviles Sport), que tiene su sede en la calle El Salvador 5709, Capital.

FABRICAS

de Carlos Daniel Millán, Darregueira, prov. de Bs. As.

Señores: me dirijo a ustedes luego de saludarlos y felicitarlos por la calidad de CORSA, para recabarles las direcciones de las fábricas de motocicletas Gilera y Zanella, si ello es posible.

R) La dirección de Gilera Argentina SA es Chile 88, Capital Federal. La de Zanella Hnos. y Cía. SA es Caferatta 50, Caseros, provincia de Buenos Aires.

CITROENISTICAS

de Luis F. Naón, San Carlos de Bariloche, Río Negro.

Señores de CORSA: les escribo pues tengo sumo interés en adquirir una furgoneta Citroën usada, probablemente modelo 1969. Quisiera hacerles al respecto una serie de preguntas:

1) En la lista de precios de pick-ups 0 Km ustedes mencionan las furgonetas AZU y AZU B que son 2 CV. Pues bien, yo tenía entendido que esos modelos ya no se fabrican más, siendo reemplazados actualmente por la furgoneta "AK" de 3 CV. ¿Estoy en lo cierto? ¿Cuál es el precio de la "AK"?

R) Efectivamente. Las furgonetas de la serie 2 CV no se producen desde que salió la "AK". El precio de ésta es de $ 9.170.

2) ¿Cuáles son las modificaciones de la furgoneta AZU 1969 con respecto a las anteriores? ¿Posee amortiguadores telescópicos horizontales y ubicados lateralmente al chasis? ¿Cómo es el tablero? ¿Tiene embrague centrífugo como el 2 CV? ¿Puede andar con nafta común?, etcétera.

R) Tiene el motor más potente de los 2 CV, o sea el de 18 HP. No tiene amortiguadores telescópicos sino a fricción o frotadores. El tablero es igual al del coche 2 CV. El embrague es mecánico (normal) y con nafta común pistonea, por lo que se recomienda la adopción de nafta especial. Por lo demás es igual al automóvil 2 CV salvo en la carrocería.

MISCELANEA

de Martín Santibáñez, Viña del Mar, Chile.

Estimados Corsas: les pido hagan funcionar sus materias grises para que den buena contestación a las preguntas que formulo, ya que en Chile no hay a quien recurrir, pues la única revista de automovilismo que teníamos no se edita más. Pero por suerte nos queda CORSA, que en nuestro país se lee con verdadero entusiasmo.

1) ¿Cuándo y en qué autódromo se efectuarán las pruebas de la temporada internacional de Sport Prototipos y Fórmula 1?

R) Las fechas son: 10 de enero para SP (con puntaje) y 17 de enero para Fórmula 1. El escenario de ambas será el autódromo municipal de Buenos Aires.

2) ¿Dónde se pueden adquirir bonos (entradas) para ellas en Buenos Aires?

R) Todavía no se han puesto en venta ni se ha informado dónde se venderán, pero suponemos que con seguridad se podrán conseguir en la sede del club organizador, YPF, sito en Republiquetas 1338, Capital.

3) ¿Qué casas especializadas en karts existen en Buenos Aires, y cuáles son sus direcciones?

R) Anote: Armando D'Arminio, Andonaegui 3425, y Guillermo Yur, en Emilio Lamarca 3863, ambos en la Capital. En los pueblos suburbanos están además RF y Pereyra —motores y chasis, respectivamente— en Rivadavia 647, San Martín; Horacio Turner en Hipólito Yrigoyen 1191, también de San Martín, y Herceg, en Bogotá 1017 de Pacheco.

4) ¿Por qué no publican láminas del mismo material que vuestras tapas en las páginas centrales? Sería una pegada.

R) Nuestra respuesta está en las páginas centrales de este número.

5) ¿Cuál es el ranking actual de la Trans-Am?

R) Desaparecido Jerry Titus, defensor solitario de los Pontiac Firebird en la Trans-Am, este año la figura más exitosa fue el ubicuo Parnelli Jones, quien se consagró campeón con un Mustang Boss, en equipo con George Follmer, ambos con preparación de Bud Moore. Otros que anduvieron bien este año fueron Mark Donohue con Javelin preparación propia y de Roger Penske; Swede Savage con Plymouth Barracuda by Dan Gurney y por último Ed Leslie con el Camaro preparado por el famoso "chaparralero" Jim Hall. No es exactamente un ranking, como usted nos pide, pero le da un panorama, ¿no?

6) ¿Es cierto que está por salir un Mustang o Maverick argentino?

R) No creemos que sea cierto su rumor.

7) Muy agradecido quedo desde este lado de la cordillera, si hay respuesta a esta carta que les mando ya, vía Cóndor Plumífero.

R) La próxima vez dele de comer a su cóndor antes de soltarlo, pues cuando llegó a redacción nos comió una Olivetti y un teléfono.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

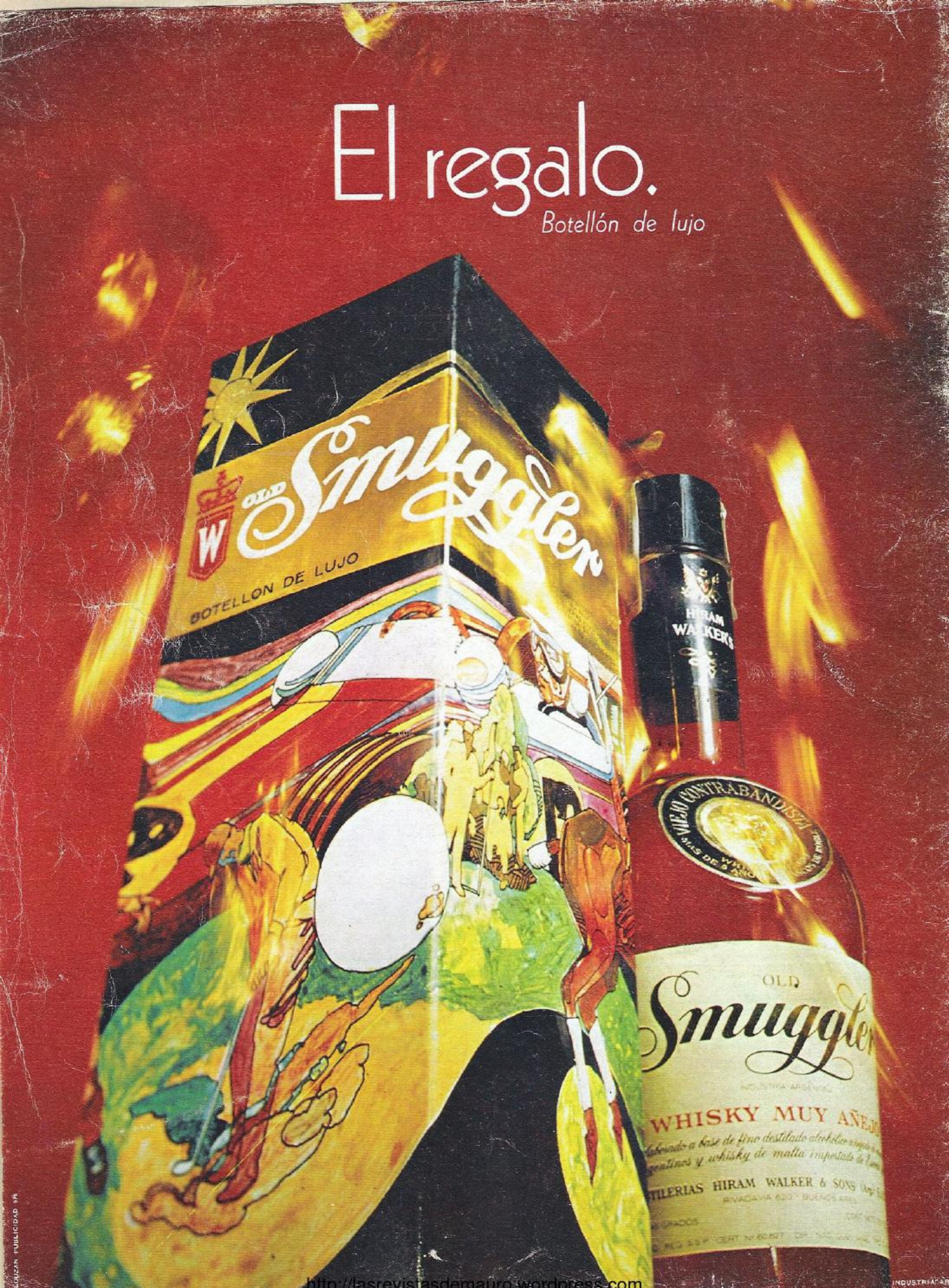
Jockey, la pura verdad.

LUIS DI PALMA

CALIDAD INTERNACIONAL

El regalo.

Botellón de lujo



LOUZAN PUBLICIDAD 976

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com