m$n 100 $ 1

N° 235

COMO COMPRAR UN CITROEN USADO

Corrientes y Empresas

CRSA

Del 20 al 26 de Octubre de 1970.

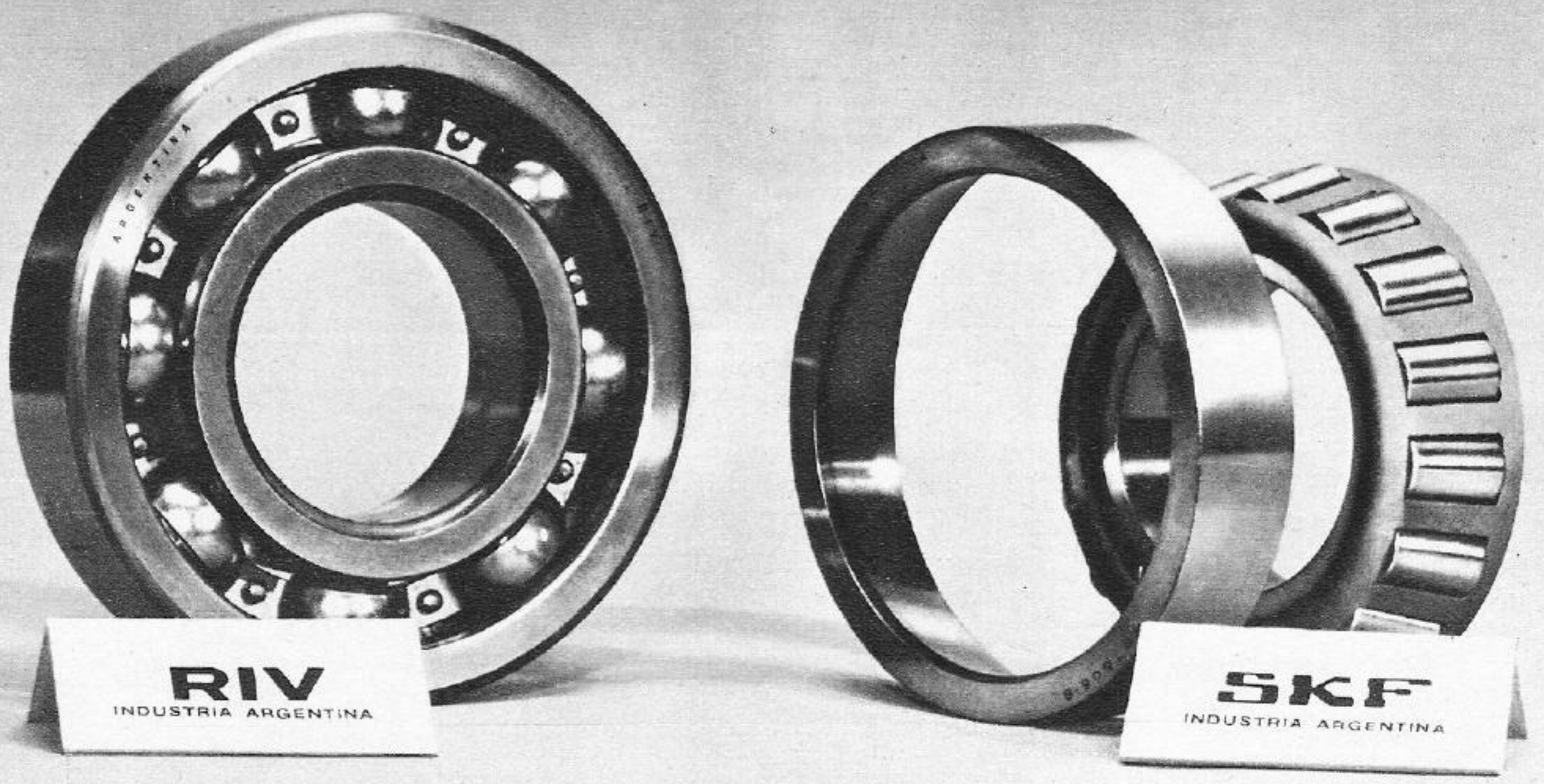
Cupeiro: su manera de trabajar

La vida de Ramon Requejo

Las revistas de Mauro

Ahora se fabrican en la Argentina rodamientos con la insuperable calidad SKF

...y ya están en venta en todo el país.



FABRICADOS POR CIA. SUDAMERICANA BTB S.A. AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 235. Del 20 al 26 de octubre 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

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Frésco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancaglini.

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), Andrés Meyer (Alemania) y Carlos Reutemann (especial en Europa).

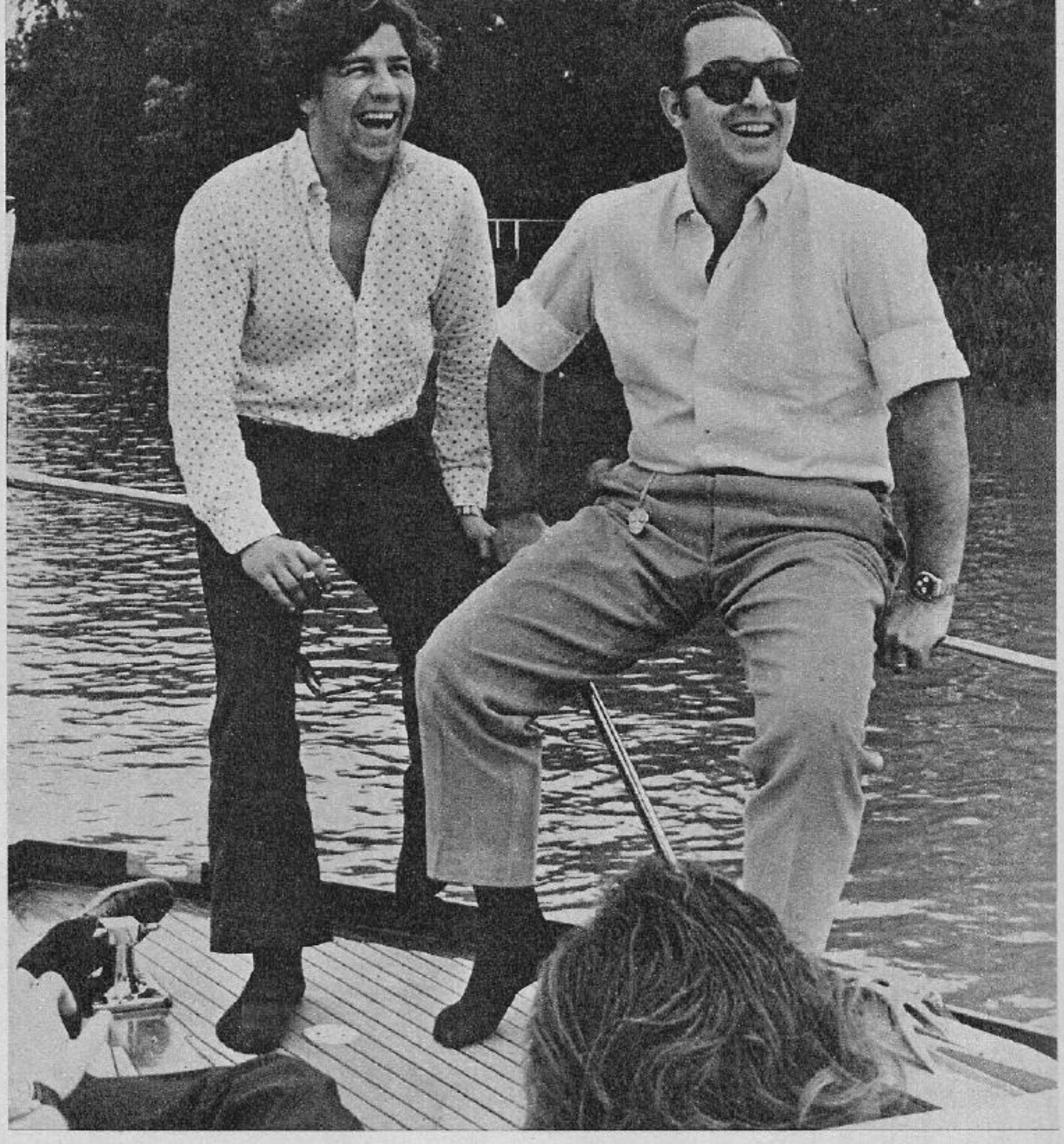
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Sirocen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, Juan Carlos Morel, Armando Savastano.
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32-6010/29.



EDITORIAL

Mate y Tortas Fritas

Dos carreras que no pudieron ser este fin de semana: 9 de Julio Fórmula Uno y Dos y Hughes TC "A" y ambas por causa común: lluvia. No obstante las suspensiqnes, no hay mal que por bien no venga, porque ambas borratinas en el programa finisemanero nos posibilitaron explayarnos a piacere en dos charlas mano a mano con las dos figuras "noticia" de la semana: el flamante campeón nacional de SP Néstor García Veiga y el más valiente de los pilotos asiáticos, Eduardo Rodríguez Canedo.

Siguiendo con la temática humana, este número de CORSA presenta a un Ramón Requejo que no muchos conocen. Casi un cuarto de siglo dedicado al automovilismo deportivo es suficiente como para que dé material abundante de anécdotas y hasta fotos bastante fuera de lo común y que entre otras cosas prueba que don Ramón también fue chico una vez.

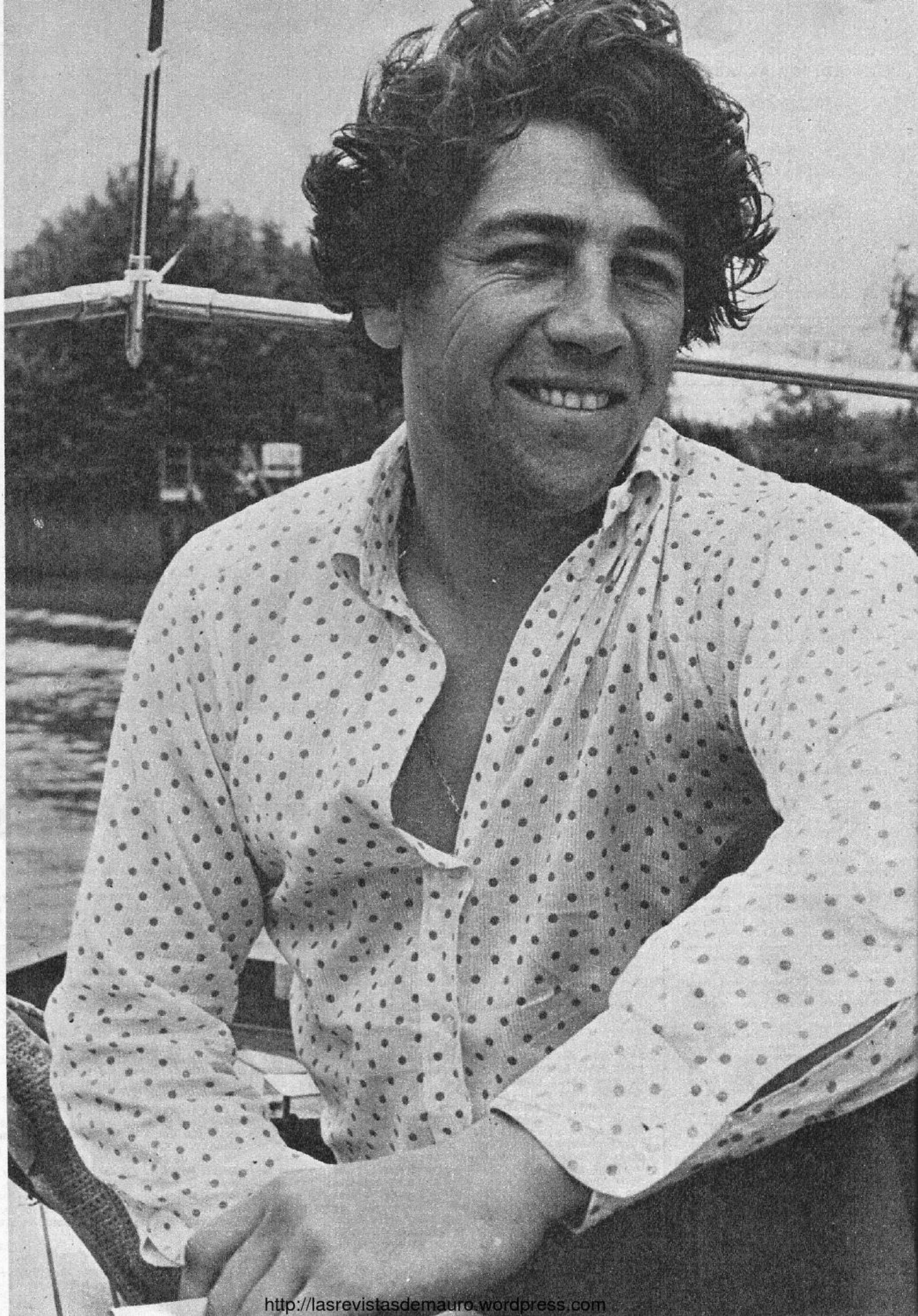
A muchos les causará extrañeza la presentación de un chiste tamaño baño (pág. 16 y 17) de Bergandi sobre el reciente Gran Premio, ya que esta edición hace bastante tiempo pasó a formar parte de la historia. Pero resulta que nuestro obrero de la pluma se tomó en serio la máxima aquella que decía "Apresúrate lentamente" y si no le pegamos con el knut de tres puntas cuarenta y dos azotes por día, termina su dibujo una semana antes de la largada del G. P. de 1971, así que ustedes sabrán disculpar (cualquier duda que pudiera surgir sobre la interpretación del humor de los dibujos, pueden ser disipadas previa consulta telefónica con el autor de la ópera magna).

El aspecto técnico del número quedó a cargo de la presentación de la máquina ganadora del campeonato europeo de F. 2, el Tecno, que con la monta del suizo Gianclaudio Regazzoni diera a Italia la satisfacción que no pudo materializar vía Ferrari de llevarse un campeonato internacional de importancia en la presente temporada (haciendo, claro está, la salvedad del Challenge Europeo de Turismo que ganó Alfa).

Jorge Cupeiro como protagonista y su squadra completando el reparto actúan en la nota "Cómo se trabaja para ganar", que tiene como argumento el método aplicado por el céltico piloto porteño para ganar carreras en SP. Léanla, es bastante buena y por suerte, como no tiene escenas muy eróticas, se salvó de las tijereteadas de la censura. Consecuente, es apta para menores de 18 años.

La semana que viene se hará la carrera de SP en San Juan. (Lo único que falta sería que lloviera en el Zonda . . .). Seguramente va a ser la gran carrera del año de la categoría, porque dicen que el Nene García Veiga, ya consagrado campeón y con piedra libre, y Di Palma, con su acostumbrada sangre torera, se van a dar sin asco, en beneficio de los afortunados que puedan presenciar la competencia. Será cuestión de ir o de conformarse leyéndonos.

G. M.

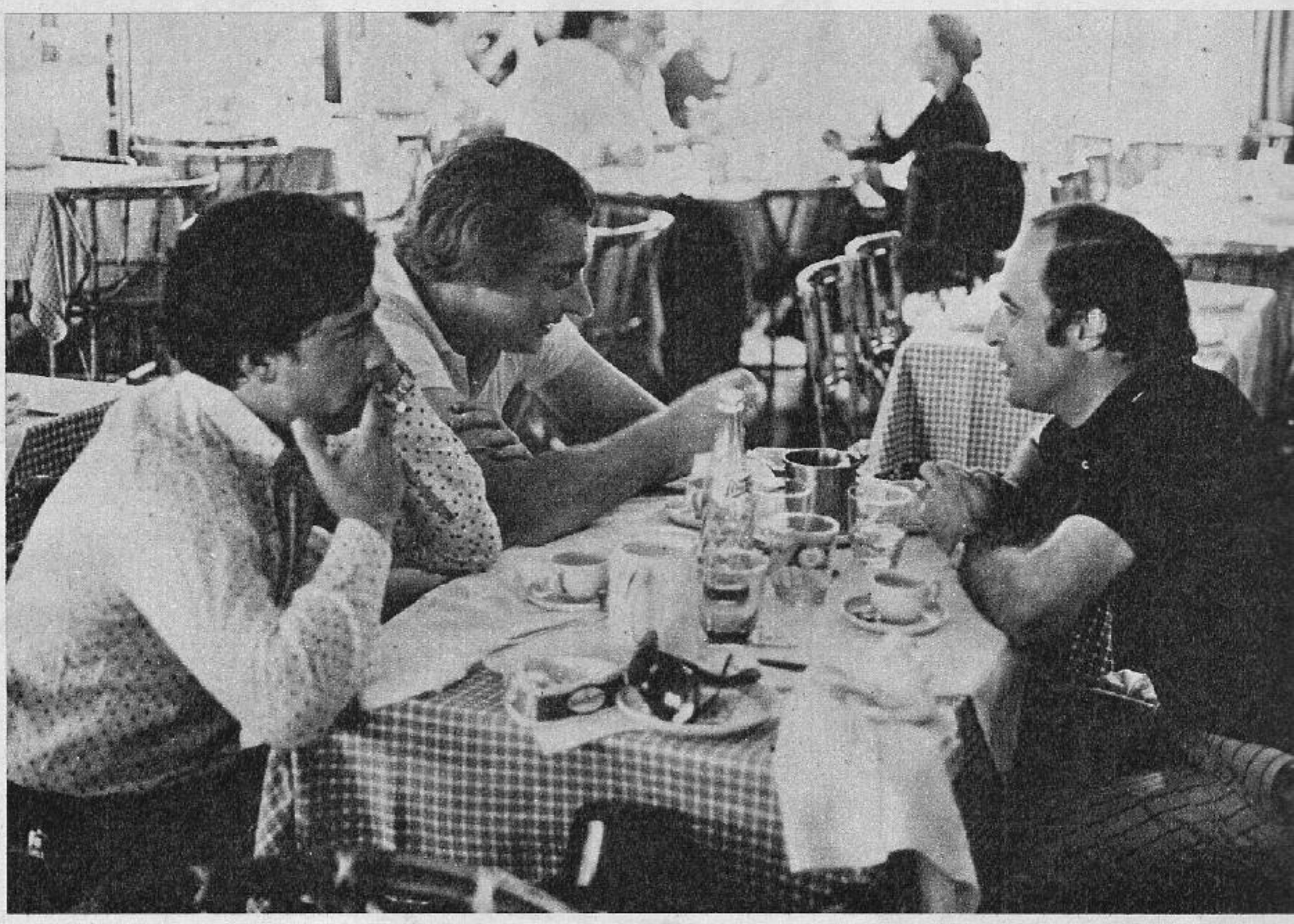


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NESTOR GARCIA VEIGA

HISTORIA DE UN CAMPEONATO



Junto a Carlos Pairetti, que cumplió 35 años el sábado pasado, el flamante campeón de Sport Prototipos evocó -almorzando con CORSA- su llegada al automovilismo gracias a la oportunidad brindada por su ídolo y amigo

texto y fotos de GERMAN SOPEÑA

Mesa de un restaurante. Sentados alrededor de una portentosa pizza estamos García Veiga, Carlos Pairetti y CORSA. Es el cumpleaños de Pairetti que celebró sus 35 abriles. y el tema de la edad surge inevitablemente. **—¡Ya 35 años! Mirá que estoy viejo, che. —Pero, no; si parecés mucho más joven... Y mirá el Nene. A los 25 años campeón de Sport Prototipos.**

Y en realidad parece mentira. Un chico de 25 años, que hace tres era absolutamente desconocido, hoy es el piloto número uno del país si consideramos que SP es la categoría más importante de todas. Quizá Pairetti se habrá imaginado, cuando lo presentaba como un muchacho de grandes posibilidades, que esa cara de niño tímido dejaría el anonimato a breve plazo ni bien comenzara a correr. Pero nunca debe haber pensado que tan pronto llegaría la máxima consagración. Mucho menos se lo imaginaba a su vez el Nene García Veiga, para quien las carreras de autos eran algo prácticamente inaccesible y que poco tenían que ver con su vida diaria. Como en tantos otros casos la oportunidad le cambió la vida y la realidad superó ampliamente la fantasía.

Es una historia que merece ser contada. De cómo este Nene llegó a ser campeón, de cómo y por qué Pairetti pensó que valía la pena brindarle un auto, abrirle las puertas.

.....

—Se estaba coriendo la última etapa del Gran Premio de 1963 y yo estaba haciendo el reparto de carne. Ese día había empezado a las cuatro de la mañana y seguía con el camión por ahí. Y de golpe se queda Menditeguy a pocos Km de la llegada y gana Carlos. Ahí no más largué el reparto y me fui al parque cerrado como loco. Y cuando terminó la fiesta tuve que seguir repartiendo por ahí, más cansado que gordo en maratón.

Era así. A los 17 años de edad y sin registro, Néstor García Veiga ocupaba sus horas de trabajo

→







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





en la cabina de un camión, llevándolo a no más de 60 Km/h por las inmediaciones de la ruta 8. Entonces las carreras eran prácticamente una utopía y Pairetti era un ídolo con quien se cruzaban algunas palabras en el pueblo de vez en cuando, pero que sin duda estaba lejos, como detrás de una barrera invisible que sin duda crea la popularidad.

—Pairetti, ¿vos lo conocías al Nene, lo veías a menudo? Ahora diez años de diferencia no son nada pero cuando el Nene tenía 17 y vos 27, sí era diferente. ¿Dónde lo veías?

—Y... en el pueblo. A la noche, cuando íbamos a tomar algo con los amigos.

—¿Y cómo llegaron a hacerse amigos?

—Yo tenía otro muchacho que siempre me acompañaba en los viajes, que se turnaba para manejar conmigo y a quien yo le tenía confianza porque manejaba bien. Pero luego ya no pudo seguir y como yo necesitaba alguien que me acompañara a todos lados (entonces viajaba más que ahora todavía) le ofrecí al Nene que se viniera conmigo.

—¿Vos ya sabías que manejaba bien?

—No. Para nada. No lo había visto manejar, pero sabía que era un buen chico, que es más importante.

—Y vos, Nene ¿qué hiciste?

—Imaginate. A mí lo que más me gustaba era estar en todas las carreras y de esa manera podía vivir entre los autos de carrera, estar todo el día junto a Pairetti por ahí, era bárbaro. Largué el camión, el reparto, todo y me dediqué a viajar a todos lados.

—¿Qué hacían durante la semana, Pairetti?

—Viajábamos doce mil kilómetros por mes. Cada tres o cuatro meses cambiaba el Chevrolet para no tener problemas. Y siempre íbamos a fondo. Por eso, cuando vi que al Nene se le podía tener confianza resultó que de cada diez mil Km, el Nene manejaba nueve mil. Ahí me di cuenta que el Nene podía manejar muy bien en carrera porque tenía reflejos rápidos, soluciones inmediatas para cualquier eventualidad. Además yo pienso que corredor se nace o no y el Nene tenía todas las condiciones para serlo.

—¿Pensabas en correr, Nene?

—Para nada. Yo buscaba piezas para el coche de carrera, iba a probar con el Laucha Ríos pero no se me ocurría correr porque no podía.

—¿Pairetti te explicaba cosas mientras andaban en el camino?

—Claro. Y con él al lado aprendía muchísimo. Todo el tiempo me iba cantando esos pequeños detalles cómo esquivar las huellas que se forman en los caminos de asfalto donde se junta el agua. Me señalaba los errores y también aprendía mucho cuando lo veía manejar a él.

—¿Pensás que de acompañante también se aprende?

—Claro que sí. Y cuando corrí con Carlos en autódromo con el Barracuda me di cuenta de muchas cosas, ¡aunque al principio tenía un susto! En la curva de Ascari no cortaba nunca el desgraciado. Pero fueron las primeras vueltas nada más. Después se me pasó, me fijaba lo que hacía y aprendí mucho. Otra cosa que siempre me decía Carlos cuando viajábamos es que si revienta una goma andando rápido hay que tratar de llevar el auto lo más derecho posible y esperar a que se vaya parando solo y cuando una vez me pasó eso en el autódromo inmediatamente me acordé de lo que decía Carlos y me imaginé que en vez de estar yo sentado en el auto el que manejaba era Carlos y que él iba haciendo todo lo que siempre explicaba y lógicamente salió perfecto. Me acuerdo que era a la salida del curvón del autódromo cuando detrás mío venía Rubén Roux.

—¿Cuándo manejaste por primera vez un auto de carrera, Nene?

—Una vez que salimos a probar el Barracuda con el Laucha Ríos. Lo llevaba él y después de un rato me lo ofreció, pero pidiéndome por favor que no dijera nada, porque se iba a enojar el turco Aeid. Entonces lo agarré en la ruta 8 y lo llevaba despacito, a no más de 3.500 vueltas. Las cuatro marchas las pasaba en seguida y después seguía sin pasar de las 3.500 Luego, de eso lo empecé a manejar más seguido, cuando había que ablandar un motor, por ejemplo, pero nunca lo pasaba de las 3.500 vueltas.

—Eso es importante —interviene Pairetti—; el Nene jamás iba a hacer una macana y se le puede tener confianza porque es serio.

—La única piña que me di con un auto prestado fue una vez en Mar del Plata que iba distraído a veinte por hora y me tragué un auto parado. Farol nuevo pero nada más.

—Pairetti, ¿cuándo se te ocurrió que era el momento de darle un auto al Nene?

—Esperá que te cuento yo. Un día Carlitos me dice: Compré un Torino para vos y lo vamos a llevar a lo de Pronello para que lo trasforme en una Liebre 1. Yo no lo podía creer porque te juro que no se me pasaba por la cabeza poder correr y nunca me iba a animar a pedirle el auto a Carlos. Cuando me dijo eso me fui a vivir a lo de Pronello para vigilar el auto y cuando se suponía que iba a debutar Carlos me dijo que esperara, que ese día el auto lo iba a correr Andrea Vianini. ¡Qué amargura! Fue la primera Liebre con motor Chevrolet, que a raíz de eso se le armó un lío a Pronello, ¿te acordás?

—¿Por qué le diste esa oportunidad, Pairetti?

—Te voy a decir: mucho de lo que el Nene puede haber aprendido conmigo es más o menos lo mismo que yo aprendí con Toto Marincovich cuando yo era un simple empleado y andaba al lado de él para estar de alguna manera con los coches de carrera. Después me acuerdo siempre de cuando Malnatti vino a verme porque quería vender su auto y yo lo ayudé porque me parecía un tipo sincero y me di cuenta que lo importante para una persona es brindarle una oportunidad y el Nene, como Malnatti, es una persona sincera, que merecía una ayuda que yo podía darle. Eso sí. Me acuerdo de la desilusión del Nene cuando le dije que en vez de debutar ese día con la Liebre, esperara un poco más porque se la iba a dar al tano Andrea. Al tiempo se organizaron unos 500 km de TC y entonces me pareció que sería el momento oportuno y le dije a Malnatti que corriera en pareja con el Nene. César al principio desconfiaba un poco, quería correr con otro piloto, pero como se lo pedí yo accedió. Después resultó que cuando se subió al auto, el Nene hacía tres segundos menos!

—¿Qué pasó ese día, Nene?

—Creo que se cortó el árbol de levas. Después me acuerdo que se corrieron los 1.000 km para Turismo, también en el autódromo, y yo hice el segundo tiempo de clasificación, detrás de Luis Di Palma.

—¿Te sentiste cómodo desde el principio en los autos de carrera o necesitaste adaptación a la velocidad más alta, a tantas cosas desconocidas en cierta forma para vos hasta ese momento?

—Creo que ni sentí la diferencia. Trataba de no hacer ninguna macana y listo.

—Insisto en que corredor se nace —afirma Pairetti— y por eso uno se siente cómodo en cualquier auto aunque nunca se haya subido.

—¿Qué dijo tu familia, Nene, cuando supo que ibas a correr?

—Fue bravo. Contale vos, Carlos, que fuiste a casa a hablar con los viejos.

—Sí, tuve que ir yo para convencerlos. Al principio, claro, no querían pero al final cedieron porque razonaron que en realidad era lo mismo dejarlo que no dejarlo, que si quería correr, al final lo iba a hacer lo mismo, lo cual es cierto.

Ese día se decidió el futuro piloto, que poco tiempo después se hizo ya conocido en los circuitos aunque no podía alejar esa imagen de timidez con que lo conocimos un día que Pairetti lo presentó más o menos oficialmente como **"un pibe que maneja un montón, le voy a dar un auto".**

Después se hizo más fácil. Junto al Nene nació también la categoría SP como si ambos simbolizaran una etapa moderna de nuestro automovilismo. García Veiga integró el equipo de Horacio Steven y manejó una cupé Fiat de la comisión oficial. Sobre el final del año se convirtió en el dominador de SP y dejó abierta la puerta para un 1970 promisorio. Joven y poco experimentado, pero hábil en la decisión, supo elegir y se quedó con Chevrolet y los autos ya conocidos. Con esos elementos, 1970 fue prácticamente un paseo triunfal para el Nene en su búsqueda por un campeonato que conquistó antes de su finalización.

Sin embargo hay que pensar que para el Nene García Veiga, nacido el 27 de marzo de 1945, ganar el campeonato de la categoría más importante actualmente no es una culminación sino por el contrario un comienzo brillante para una serie de triunfos y lógicas metas que se le presentan como evidentes posibilidades. Además García Veiga posee una enorme virtud que es conocer en cierto modo sus limitaciones, no pensar que por ser campeón es el mejor piloto del país y aceptar realmente que a él le gusta más correr en autódromo porque la ruta o la montaña la conoce muy poco.

A los 25 años de edad, por ejemplo, Carlos Pairetti era empleado en una casa de remates que para sacarse el gusto sólo había corrido algunas carreras de motos con una modesta Gilera. Cambiaron los tiempos, los autos, las posibilidades. Pairetti tuvo el dignísimo gesto de ofrecerle una oportunidad a un desconocido y el Nene García Veiga supo aprovecharla sabiamente. Por eso hoy es el campeón.



EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO:

¿MONTANAS A MI..?



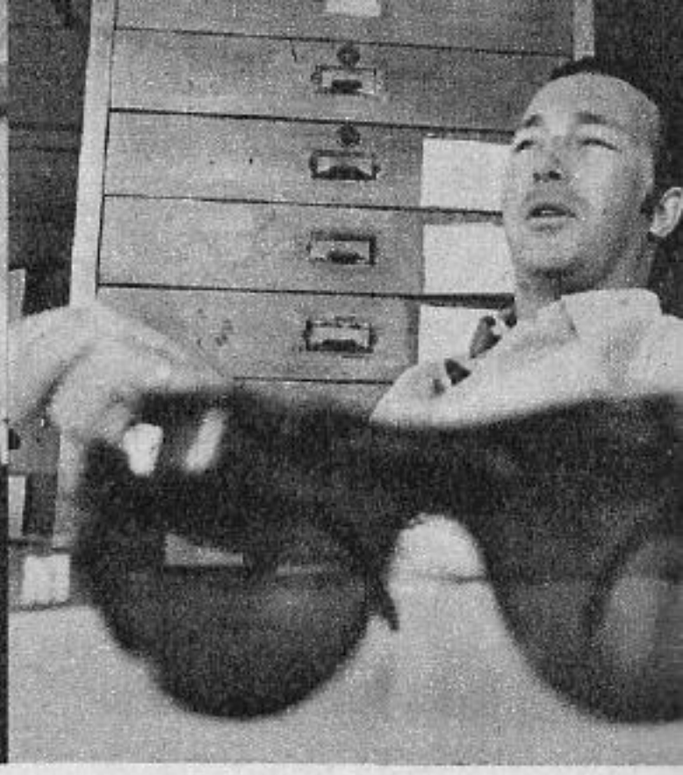




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







El ganador del mentado "Desafío de los Valientes" habla de sus vicios y sus mañas. De la importancia de la intuición. Del triunfo más importante de su carrera. De sus rivales. De los que faltaron y de muchas cosas más

"Siempre me preguntan lo mismo y nunca pude contestar. Cada vez que me encuentro con alguien después de ganar una carrera de montaña, ¡zás!, viene la preguntita... yo no tengo idea. No puedo decir, ni explicarle a nadie cómo hago para manejar rápido en la montaña. ¿Sabés qué pasa?... no tengo método, no sé cuál es mi estilo, ni cómo hago o la trayectoria que sigo en tal o cual curva. Otros sí, son más estudiosos, saben qué hacen, yo no sé. En la Carlos Paz-Mina Clavero corrí con el 1.600 standard y anduve tan rápido como con la cupé Grupo Dos, por supuesto con las diferencias de potencia del caso, pero igualmente fuerte. Yo nunca hago la ruta porque no lo considero necesario. Por ejemplo, en la Pampa de Achala, las tres o cuatro curvas difíciles están marcadas... o hay una casa, o una piedra que tenés que esquivar porque si no dejás el cárter, o una casa con molino... el resto no vale la pena conocerlo. Es todo igual, no hay diferencias. El asunto es estar bien atento, listo para solucionar cualquier cosa. ¿Qué veo? ¿Cómo me doy cuenta? No sé... lo veo en la huella pero no puedo explicarlo. Es algo instintivo... me mando fuerte y estoy dispuesto a esperar cualquier cosa, siempre se puede corregir... si la conocés la montaña no te engaña nunca."

—¿Cuántas veces hiciste la ruta para el "Desafío"?

—"Tres veces con Rolo Alzaga. Paramos a hacer asaditos y de paso hacíamos el camino con el Fiat 1600. Con ese mismo auto anduvieron entrenándose Cacho Fangio, Manzano y Federico Urruti. Desde mi punto de vista no era necesario hacer la ruta más de tres veces..."

—Es difícil de contestar, sobre todo considerando tu estilo intuitivo, pero ¿cómo manejás en la montaña? ¿Qué hacés?

—"¿...? ...No sé. Por ejemplo, te podría decir que cuando manejo en la montaña siempre ando con el acelerador a fondo, nunca con medio acelerador, todo o nada... además cuando agarro una rectita voy con el pie derecho pisando el acelerador y con el izquierdo voy tanteando, peinando el freno... de esa manera el auto frena un poco, cuando considero que ya no hace falta seguir frenando... largo el pedal de freno y el auto reacciona instantáneamente, sale empujado para adelante. Esa es una de las mañas que me conozco."

—¿Aprendiste a andar en la montaña o la primera vez que anduviste en el sinuoso eras rápido como ahora?

—"Cada vez que me preguntan esto, siempre contesto lo mismo, aprendí a manejar en la montaña en General Guido... y es la verdad. Te puedo asegurar que cuando en 1962 corrí con el Lancia Appia el Gran Premio yo manejaba exactamente igual que ahora. Hice el mejor tiempo de la categoría en el Dique Los Molinos. Ahora no ando ni mejor ni peor que antes... igual. No hay diferencias. Creo que para andar fuerte en la montaña, se nace... claro que si vos tenés ciertas condiciones y te proponés aprender en base a estudio, algo vas a lograr pero considero que la intuición tiene más valor y es la que se impone."

—¿Entonces no entendés el sistema de Zasada para correr el GP que lleva "apuntador", hoja de ruta completa, etc.?

—"Sí. Lo entiendo pero no es mi sistema. A mí no me ayudaría en lo más mínimo, por el contrario. Además el copiloto de Zasada tenía chivita y no soporto a los barbudos..." (Carcajada plena).

—¿Qué es más difícil manejar un standard o un Grupo Dos?

—"Un coche standard. La falta de potencia que siempre se habla no llego a entenderla. Todo el mundo dice que es más fácil manejar un auto con muchos HP que uno con poca potencia... no es igual, pero es cuestión de amoldarse, una vez que le tomás la mano al auto es lo mismo. El asunto es conocer el límite y saber usar la caja de cambios aprovechando toda la potencia que te puede entregar el motor. En la carrera que organizó Fiat yo en ningún momento tiré más allá de las 6.300/6.400 vueltas porque no lo consideré necesario. Hay algunos que prefieren entrar en una curva a 7.200 rpm en tercera y al salir poner la cuarta... yo no, yo sé que entro más rápido en cuarta a 6.000 que en tercera a más de 7.000... hay cinco o seis kilómetros de diferencia que son vitales. Por supuesto que es más riesgoso porque el auto viene más colgado, pero lo tenés que ir llevando con el volante y de esa forma exigís mucho menos el motor... mi manera de pensar y de hacer es la de andar siempre con un cambio más."

—¿Qué se necesita para andar rápido y bien en caminos de montaña o sinuoso veloz?

—"Hay dos cosas fundamentales: intuición e improvisación. Ahí está la clave. ¡Ahh!... también hay que mover rápido los piecitos, reflejos, ¡bah!..."

—¿Tenías fe en ganar la carrera del lunes pasado?

—"Sí; mucha fe. Me la había tomado muy en serio y me sentía con una gran responsabilidad. Era muy importante para mí ganar esa carrera y sabía que podía ser."

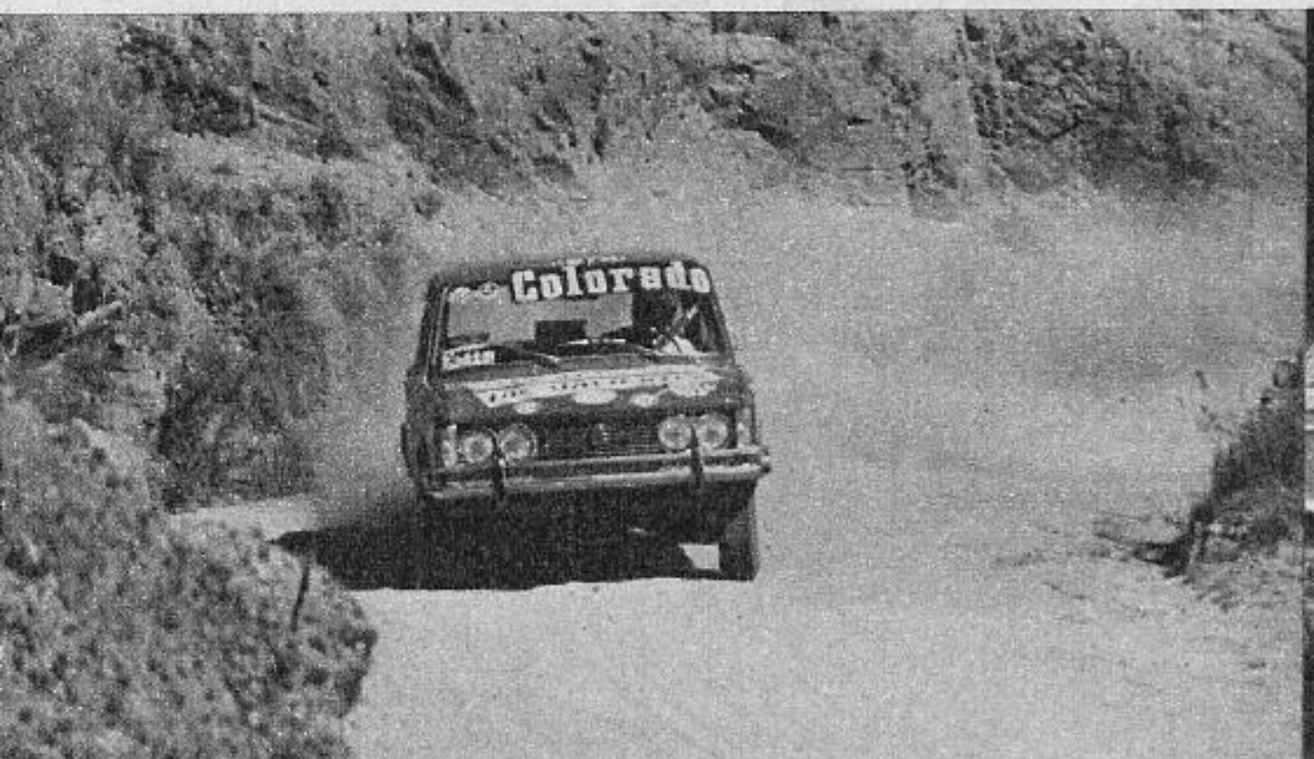
—¿Algún error durante la carrera?

—"Sí, no sé qué me pasó... me taré. Venía una curva puse segunda y me di cuenta que había cortado demasiado lejos... mirá cómo sería que volví a poner tercera y pisé otra vez hasta llegar... ¡Cosa de locos!"

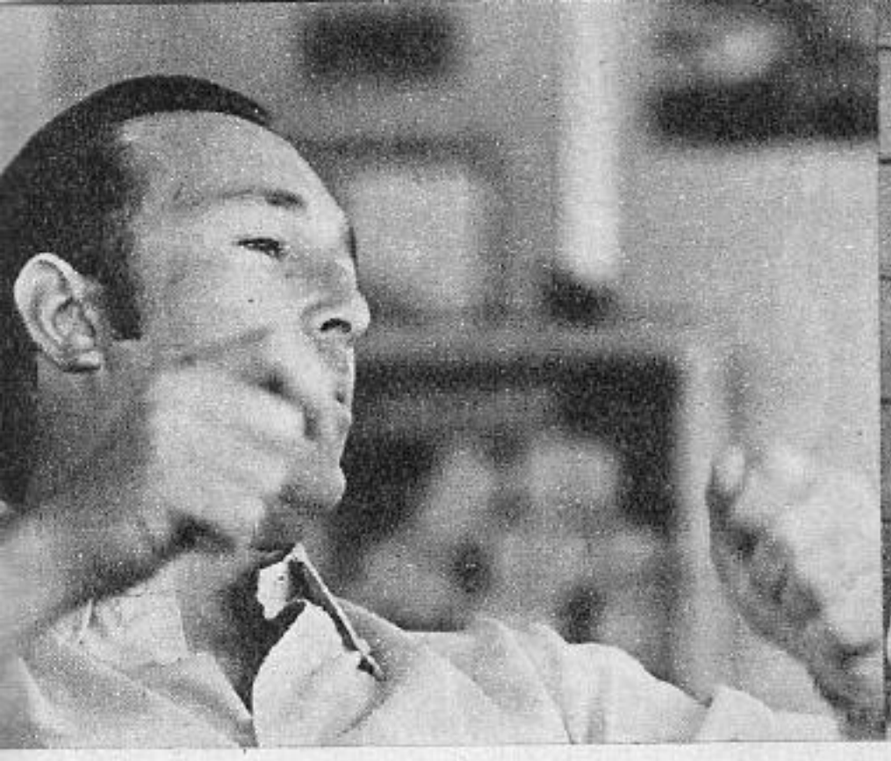
—¿Quiénes eran los rivales que considerabas peligrosos?

—"Los tenía en cuenta a Gra-

→











dassi, Mayorga, Aizaga y Zasada. Al polaco porque sabía que había hecho como treinta veces el cruce de la Pampa de Achala. A Pirín, Paco y Rolo porque andan muy fuerte."

—¿Quiénes faltaron a tu entender para que estuvieran los más representativos?

—"Me hubiese gustado que estuvieran Di Palma, Copello, Gastón y Andrea."

—¿Cuándo vas a dejar de correr?

—"No sé. Por el momento no pensé en eso. Tengo tantas ganas de correr como antes, lo que pasa es que hace unos años había más autos, corrían más amigos y las carreras eran mucho más divertidas... Hace cuatro años atrás tenía más ganas de correr que ahora, es verdad..."

—¿A quién admirabas de chico?

—"A Oscar Gálvez y más tarde a Rolo Aizaga porque andaban fuerte en la montaña."

—¿Estás cómodo en circuitos?

—"Por supuesto. Todo el mundo dice que yo soy montañista, especialista en lo trabado pero no es así. Los autódromos también me gustan. Simplemente la montaña me gusta más porque hay improvisación. ¿Sabés quiénes me gustan en autódromos porque andan realmente bien?... Di Palma y García Veiga."

—¿Fue la carrera en que más te jugaste?

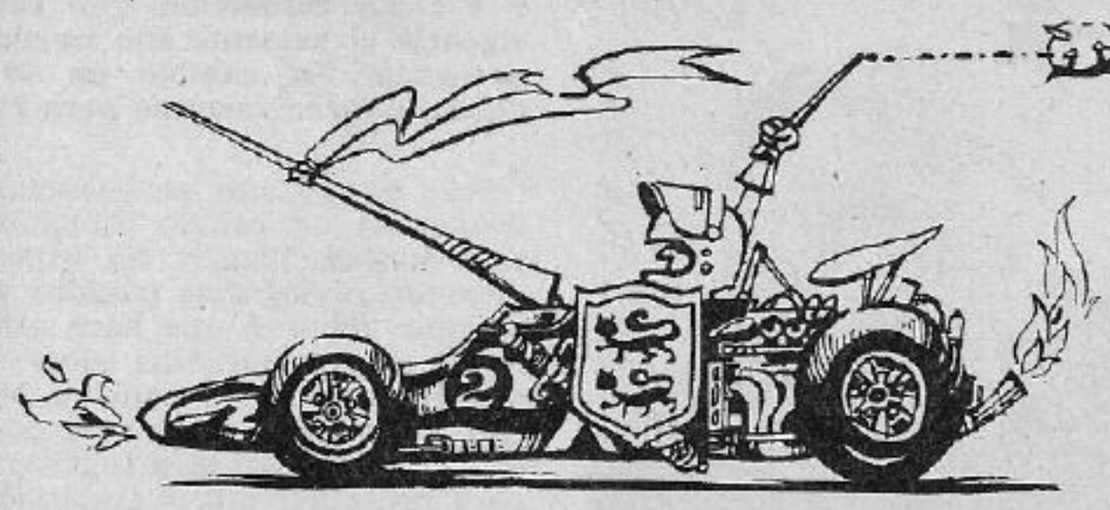
—"No. En la Vuelta de la Manzana del '69 con la berlina o en La Cumbre del '68 anduve más jugado. Cuidé el auto en el sentido de no dañar suspensiones o el embrague. Yo me exigí en las curvas y las frenadas. Pero al auto lo traté muy bien."





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS CAMPEONATOS ARGENTINOS AL DIA



MECANICA ARGENTINA
Fórmula 1

	Puntos
Emilio Bertolini	70
Omar Mura Cuvertino	29
Víctor Hugo Plá	27
Jorge Cupeiro	25
Jorge Ternengo	16
Orlando Sotro	15
Héctor Prono	13
Angel Monguzzi	13
Daniel Favre	13
Juan M. Bordeu	12
Eduardo Pino	10
Carlos A. Pairetti	9
"Andrea"	8
Raúl Kissling	8
Ramón Requejo	7
Jorge Bianchi	3
Fernando Favergiotti	3
Omar Almeida	3
Bonifacio Blasco	3
Juan Pomodoro	2
Roberto Sáenz	2
Domingo Montore	2
Juan C. Salatino	1
Alberto Alvarez	1

MECANICA ARGENTINA
Fórmula 2

	Puntos
Luis Barragán	19
Osvaldo Bessia	12
Esteban Fernandino	10
Oscar Grigolo	10
Raúl Kissling	8
José Lorenzani	8
Emilio Mainardi	8
Tulio Riva	4
Domingo Montore	4
Osvaldo López	3
Alberto Alvarez	3
Roberto Sáenz	2

TURISMO CARRETERA
Fórmula "A"

	Puntos
Luis Di Palma	27
César Malnatti	18
José Manzano	12
Carlos Giay	9
Eduardo Volpicina	6
"Libera-Bozzone"	4
Antonio Tempone	7
Ricardo Zunino	3
Gastón Perkins	3
Rogelio Scaramella	3
Rodolfo Marich	1
E. Rodríguez Canedo	1
Antonio Del Vito	1

TURISMO CARRETERA
"B" MONTAÑA

	Puntos
Eduardo Copello	6
Gastón Perkins	3
Héctor L. Gradassi	2
José Manzano	1
Jorge Cupeiro	0,50
Juan Ayarza Garré	0,50

ANEXO "J" HASTA
1.150 MONTAÑA

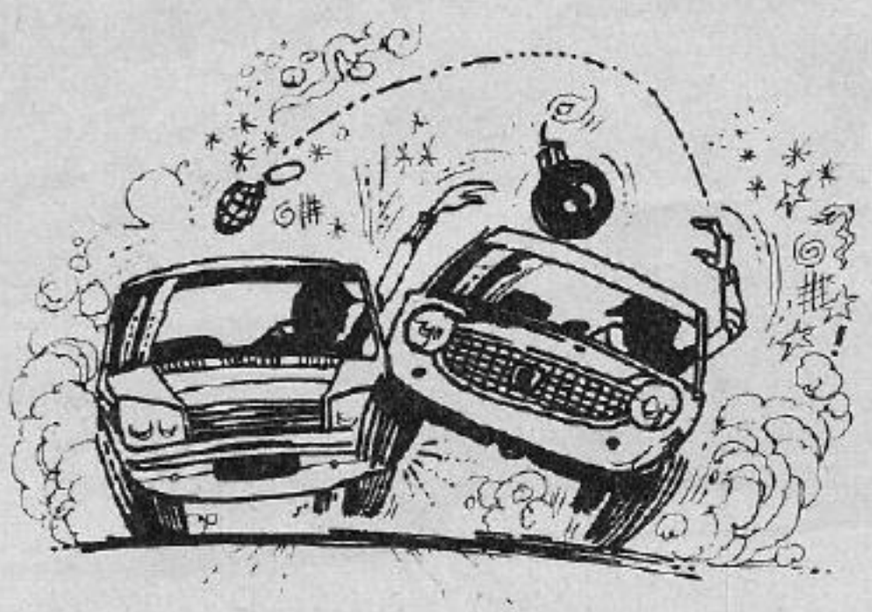
	Puntos
Rosmaldo Visintini	32,25
Rubén Alonso	16
Félix Defelippo	8,47
Napoleón Veveraggi	7
"Epsilón"	5,50
Raúl Santamaría	4
Angel Monguzzi	3,50
Alberto Rey	3,05
Juan C. Rizzutto	2
Nicolás Primavera	1
"Transfer"	1
Héctor López Gaido	0,74
Lionel Bernardi	0,68
Jorge Paglialunga	0,50
Juan C. Domínguez	0,50
Enrique Mallea de Oro	0,19

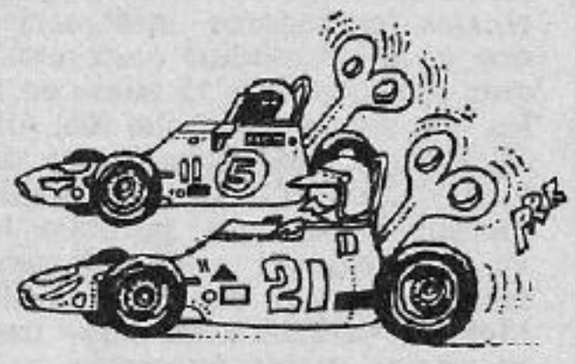
ANEXO "J" DE 1.150
A 2.000 MONTAÑA

	Puntos
José Migliore	22,68
David Parvis	14
E. Rodríguez Canedo	11
Osvaldo "Cocho" López	9,89
Jurguen Nathan	7
Jorge Ahumada	7,20
Rubén Miotti	4
Abby Apkarian	3
Angel Dinezio	3
Fedor Popic Pastene	2,74
Roberto Pedelaborde	2
Ernesto Ranno	1
Juan E. Mari	1
Norberto Castañón	0,50
Francisco Mayorga	0,37

ANEXO "J" DE MAS
DE 2.000

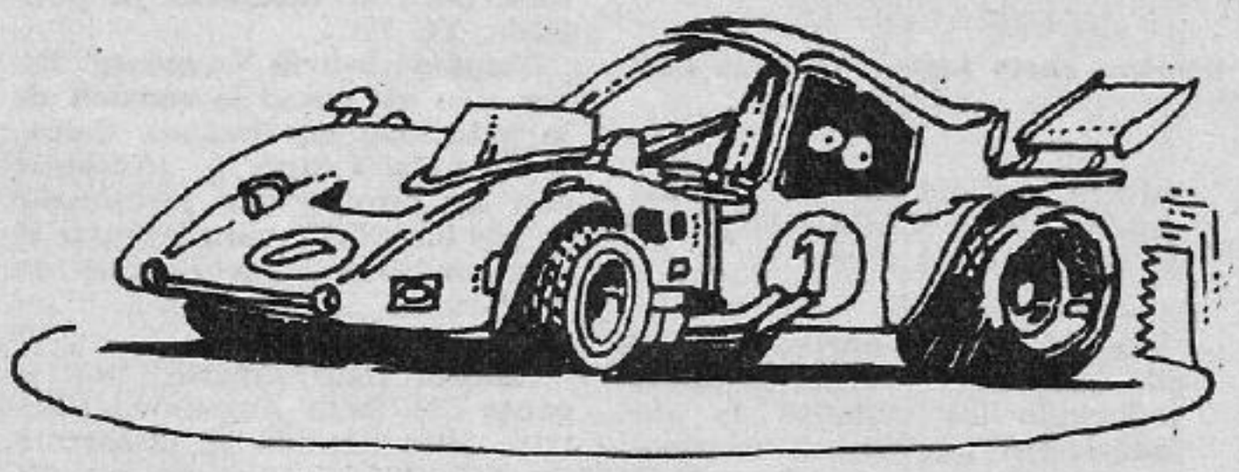
	Puntos
"Larry"	9
Vicente	
Julio Gothe	2
Roberto Mouras	2
Jorge Serafini	1,50
Eduardo Weber	1
Antonio Lizeviche	1





MECANICA ARGENTINA
Fórmula 4

	Puntos
Juan P. Laskac	27,50
Héctor De Rossi	18
Ricardo P. Belloni	10
Eduardo Bouvier	7
Marcelo Raitzin	6
Mario Irigaray	4
Carlos Faverio	3
Carlos E. Ragno	2,50
Osvaldo Avale	2
Norberto Chutrau	1
Juan C. Lavenna	1
Raúl Expósito	1
"Gringo Basile"	1



TURISMO CARRETERA - Fórmula "B"

	Puntos		Puntos
Eduardo Copello	17	Oscar Fangio	2
Gastón Perkin	7,50	Alberto Beguerie	1,50
Héctor L. Gradassi	7	José M. Faraoni	1,50
Luis Di Palma	6	José Manzano	1
Jorge Cupeiro	3,50	Juan Ayarza Garré	1
Carlos A. Pairetti	3	Ulises Pourciel	0,50

CATEGORIA SPORT
PROTOTIPOS

	Puntos
Néstor García Veiga	38
Carlos Ruesch	15,50
Jorge Cupeiro	13,50
Héctor L. Gradassi	13
Luis Di Palma	8
Eduardo Copello	8
Nasif Estéfano	6
Mauricio García	6
Andrea Vianini	4
Carlos Marincovich	1
Federico Urruti	1
Luis A. Barragán	1
Evaristo Aranzana	0,50
Norberto Pauloni	0,50

TOQUECITOS DE BOCINA

El popular tío Fritz (Carlos Loeffel) se quedó con las ganas de concretar su rentree a la actividad. La suspensión de Hughes fue la causa. El auto que condujera hasta el momento Juan Manuel Bordeu estaba listo para que el paisano de Marcos Juárez volviera demostrar sus condiciones, a pesar del sufrimiento de sus acompañantes.

El primero del próximo mes en Pergamino se realizará una interesante prueba para la categoría TC "A". Por primera vez la categoría se correrá sobre un circuitó de poco kilometraje. Para permitir la participación de todos los anotados, se llevarán a cabo varias series. Todo hace prever que será un espectáculo como se debe, en donde se podrá hacer una verdadera evaluación de los progresos de la categoría. Habrá algo más de tres millones de pascualitos para recompensar los desvelos de los muchachos.

Han sido definitivamente fijadas las dos fechas para las carreras de la Temporada Internacional. La primera competencia, que será la puntable para el Campeonato Mundial de Marcas, se correrá en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires el 16 de enero. En cuanto a la segunda, que como se adelantara oportunamente estará reservada para Fórmula Uno, será el 24 del mismo mes. Sólo falta determinar si el escenario será el Autódromo de Balcarce o si también se correrá en Buenos Aires. La primera posibilidad sería bastante improbable ya que los trabajos difícilmente lleguen a su término antes de esa fecha.

La posibilidad de que se realice el Gran Premio al Sur no está definitivamente descartada. Por el contrario, la gente del Automóvil Club Argentino tiene toda la intención de que se corra.

Para concretar los pormenores es que en el curso de la semana, dirigentes del ACA argentino mantendrán reuniones con colegas del homónimo de Chile La semana próxima seguramente se conocerá lo decidido.

La fecha se acerca cada vez más y hasta el momento no se sabe a ciencia cierta si se realizarán las 26 Horas de Turismo. Resulta lamentable que aún en las carreras tradicionales de nuestro calendario siempre las cosas se tengan que resolver sobre la hora.

Esta vez la situación se debe a un problema de carácter institucional. El club organizador (APAT) tiene todo concretado para realizar la competencia en la fecha convenida pero hasta el momento no se sabe si va a poder o no llevarla a cabo ya que la Federación de la cual depende se halla suspendida por CADAD. Lo más "lindo" del caso es que dicha suspensión no tiene fecha de caducidad. De manera que puede ser por diez días más como por noventa y nueve años.

Seguramente esta semana se conocerá el resultado de todo el matete y se sabrá si se hace o no la carrera. APAT, en su semanal reunión de los martes, resolverá el envío de un telegrama colacionado a CADAD solicitando respuesta al respecto.

Está de vuelta Adrián Villegas por sus pagos. Luego de haber soportado los embates de una indigestión que lo retuvo unos cuantos días internado en un sanatorio del sur del país, el piloto de TC se reintegró a su actividad habitual.

El Turco Raies, organizador de la carrera de más éxito de la presente temporada (La Carrera de los Valientes) se halla abocado a la preparación de otro bom similar: la revancha. Se barajan varias fechas y la más acertada hasta ahora sería la del 16 de enero, ya que sería "sandwich" de las dos competencias de la Temporada Internacional. Al parecer la idea sería la de proporcionar cinco de las quince máquinas a pilotos extranjeros que vengan a correr la Temporada. Los coches serían cupés Dodge GTX con motor V8.



El Tío Fritz, Carlos Loeffel iba a reaparecer en la suspendida Vuelta de Hughes. "El llamado de la ruta".



Desafío de los Valientes, segundo tiempo: ahora todos con Cupé Dodge GTX y en el Oscar Cabalén.

También en Carlos Paz y siempre bajo la paternidad de Raies se está elaborando un programa de carreras interesantes. Una de ellas sería para fines de enero o principios de febrero y se trataría de tres trepadas de montaña para la categoría ya perimida, TC "B".

También habría "in mente" hacer algo así como la semana de la velocidad en Semana Santa, pero para Grupo 1. ¡Adelante con los faroles, que justamente lo que hace falta para levantar el automovilismo son buenos espectáculos!

Estaría todo previsto por la gente del Salta Automóvil Club para la realización de la carrera de TC "B" el próximo día 15.

Algo se conversó acerca de un pedido de cambio de categoría para la fecha. Sería intención del SAC que la competencia contara con la presencia de los TC "A". ¿Por qué no hacer la misma carrera para las dos categorías juntas?

El año próximo los organizadores de competencias de Sport Prototipo no tendrán obligación de incluir en el programa de su carrera competencias para F-1 o F-2. La resolución que tuvo vigencia el presente año ha sido derogada. En cambio en 1971 deberán hacer carreras para F-4.

Pese a que aún se encuentra dentro de un estado estacionario, Andrea Vianini ha experimentado en los días pasados un sensible repunte que hace alentar muchas esperanzas sobre su restablecimiento. Cuando su cuadro clínico lo permita será posiblemente trasladado a Inglaterra para continuar allí el tratamiento intensivo de rehabilitación.

Flota en el aire un rumor nacido de fuentes normalmente bien informadas que dice así: Don Horacio Steven estaría en tratativas con la gente de Crysler para equipar en un futuro próximo a sus Truenos Sprint con motores Dodge. Ya que se ha permitido la utilización de los motores V8 (cinco litros) de la marca, las intenciones de Steven resultan así inteligentes y pensadas con la cabeza.

Nuestra redacción recibió hacia fines de la semana pasada la visita del popular corredor peruano Pity Block. Lo movía al hombre de Lima el loable interés de activar una posible Temporada Sur-Am (propuesta hace meses en nuestra revista) que incluiría la participación de corredores sudamericanos (Uruguay, Brasil, Chile, Perú, Ecuador, Venezuela y nuestro país) con máquinas europeas y también de fabricación local de cada país participante. Pity habló de las posibilidades que él tiene para comprometer a los principales corredores sudamericanos y de los medios para conseguir por lo menos 15 autos entre los que figuran Porsche 906, Alfa 33, Ferrari LM, cinco autos del grupo Can-Am, etc. Lamentablemente, el corredor peruano tuvo que regresar a su país pero las charlas ya comenzaron. La idea de CORSA registrada hace ya varios meses parecería está en camino de ser una realidad. Todavía quedan algunas cosas por concretar. Pero ya el plan está en marcha.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO

ganador del

DESAFIO de los VALIENTES

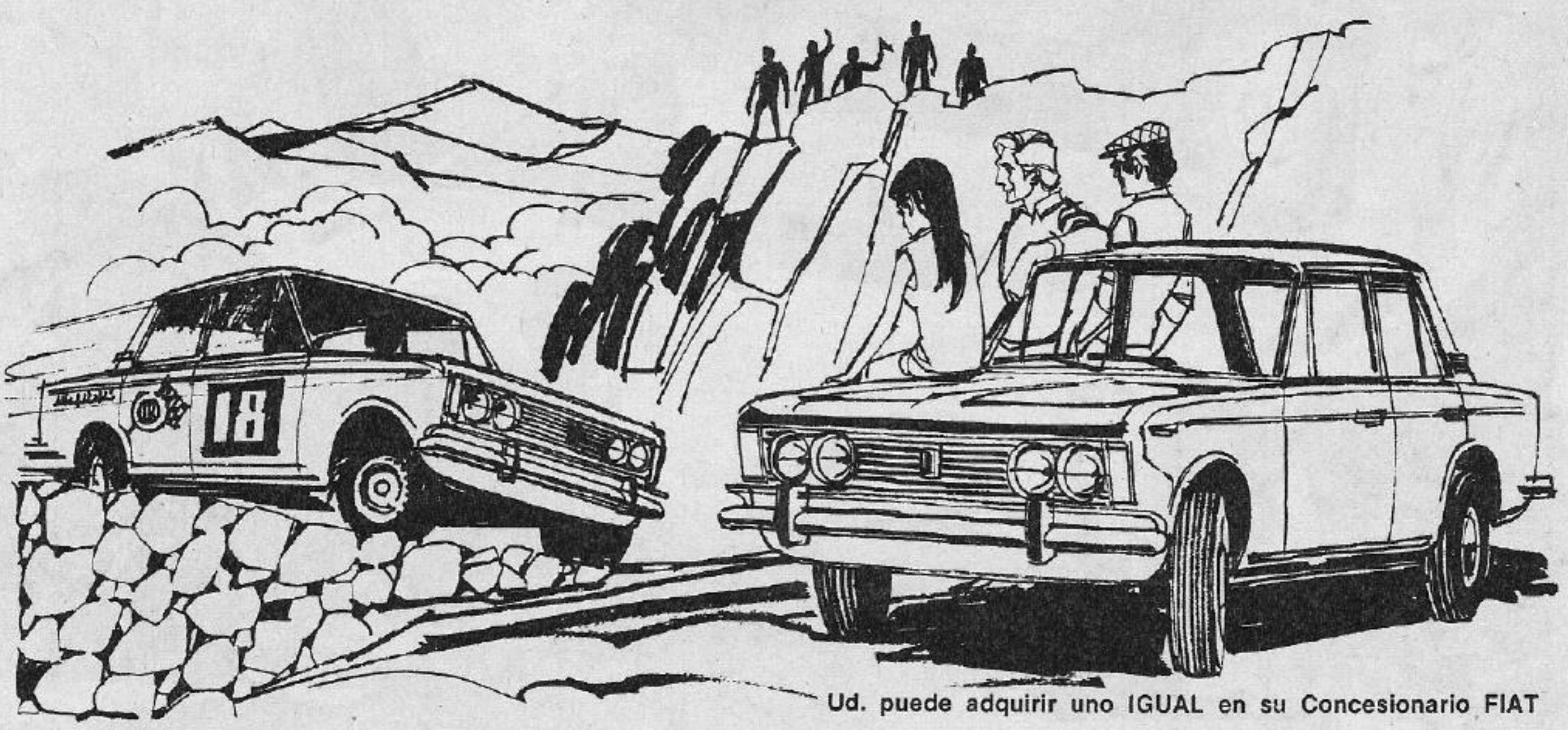
dice:

"En la Pampa de Achala, con un coche standard y adjudicado por sorteo pude comprobar por qué...

el FIAT 1600

es realmente

el auto completo"



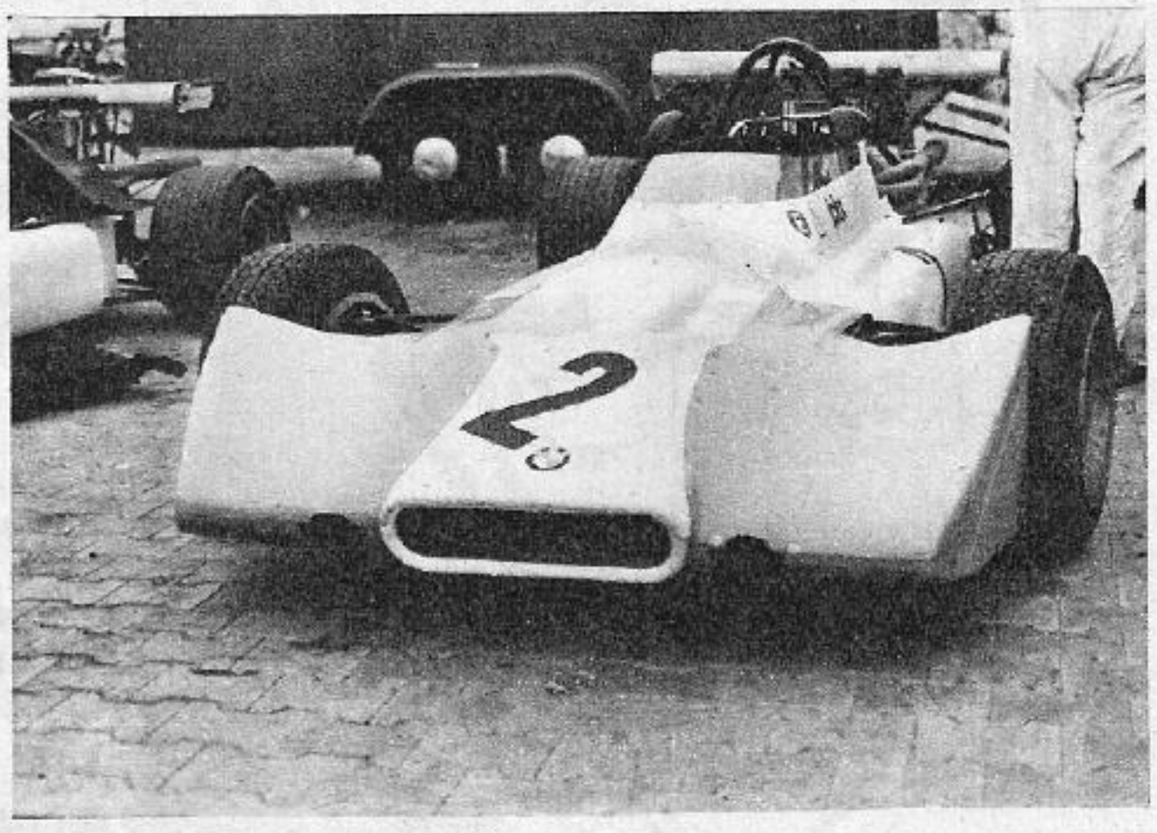
Ud. puede adquirir uno IGUAL en su Concesionario FIAT

ASI VEO EUROPA

DESPEDIDA A HOCKEN



Amable grupo latinoamericano. ▲
Staffa, Sra. de Fittipaldi, Emerson y Sra. de Reutemann.
Detrás de la cámara el propio Lole.



El Brabham modelo 1971 descansa en el patio de Hockenheim. Llevó motor de los del equipo del ACA. ▼



▲ El BMW de Jacky Ickx —que no corría por asistir a los 1.000 Km de Austria— mostró para los curiosos unos enormes y nuevos deflectores delanteros.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HEIM

texto y fotos de

CARLOS REUTEMANN



—Mucho gusto, yo soy Emerson Fittipaldi.
—Nblñpqlyd pebchrl... buc (palabras de la señorita Cora Reutemann).

En el mismo circuito donde hizo su presentación el equipo del ACA -Hockenheim- se realizó la última carrera puntable del trofeo de F. 2. Desde allí Lole nos envió esta crónica y estas fotos que ilustran este final de la temporada europea de F. 2

Y nos aprontamos para la última carrera de F2 de este año, digo última porque si bien es cierto que hay otra en Munich el 25-10-70, ésta fue la despedida de las que tuvieron puntaje para consagrar al Campeón Europeo de 1970. El circuito es bien conocido por todos y fue la tercera vez que lo visitamos en esta temporada; la primera vez fue en nuestro debut el 12-4-70, la segunda vez el 11-6-70 y de aquella oportunidad me acuerdo muy bien porque en la clasífica logré el mejor tiempo y creo que fue una de las carreras donde quizás estuve más cerca del triunfo.

Esta vez la lucha, lógicamente, iba a estar centrada sobre dos hombres que luchaban por la corona de Campeón; me refiero a Regazzoni y Derek Bell. El viernes hubo entrenamientos pero sin tiempos oficiales; fue un día de llovizna y así hubo que andar toda la tarde calzado con los neumáticos para agua. El sábado por la mañana se llevó a cabo la primera sección de clasífica durante 45 minutos. Los diez mejores tiempos fueron estos: Cevert 2.09.3, Quester 2.09.4, yo 2.09.6, Peterson 2.09.7, Regazzoni 209.9, Brambilla 2.10.2, Perrot 2.10.3, Fittipaldi 2.10.5, Bell (BMW) 2.11.0 y Regazzoni con el muletto 2.11.2. Se nota al leer que al lado del nombre de Bell están las siglas BMW; fue esto lo que aconteció: la gente de la casa germana, al quedarse sin Ickx y Siffert por estar ambos en Zeltweg, le prestó uno de sus coches a Bell para que el hombre lo probara y si quedaba conforme podía hacer uso de él durante la carrera para ver si tenía más chance que con el Brabham, pero Derek no tuvo tanta suerte porque faltando unos 20 minutos para que finalizara el training en la parte más veloz desbandó un neumático delantero y fue a rozar el guard rail sin ninguna consecuencia personal y, pocos daños para el coche. Por lo tanto de inmediato sus mecánicos se pusieron a tarbajar sobre el Brabham BT-30. Luego hubo un descanso y por la tarde siguieron las pruebas durante otros 45 minutos.

El orden final fue el siguiente: Peterson 2.09, Cevert 2.09, Ikuzawa 2.09.3 (Gran Sorpresa), Quester 2.09.3, Regazzoni y Reutemann 2.09.6, Brambilla 2.09.7, Fittipaldi 2.10.0, Perrot 2.10.2 y Derek Bell ahora con su propio coche 2.10.5. Creo que para todos fue una gran sorpresa el no haber podido bajar el tiempo de la carrera anterior, inclusive personalmente estuve 1 segundo y monedas arriba de lo que había logrado hace 5 meses atrás; posiblemente una de las tantas razones fue el tiempo que reinaba, muy húmedo y nublado lo que lo hacía bastante pesado. Además, con la gran cantidad de carreras que había entre SP y Motos había una considerable cantidad de caucho y aceite sobre la pista lo cual empeoró más la situación pero de cualquier manera en este circuito cada carrera brinda una nueva sorpresa y una vez que se da el vía libre se forma el famoso pelotón para aprovechar bien la succión y nunca se puede saber exactamente lo que va a ocurrir.



LA CARRERA

Dentro de nuestro equipo convinimos con el Sr. Staffa que para mí era importante llegar al final de esta última carrera para el Campeonato, por lo tanto esa fue la mentalidad con que se afrontó el evento, más teniendo en cuenta que llevaba varios abandonos seguidos. A las 12 hs. en punto se puso en marcha la fila india para largar estilo Indianápolis; el coche piloto, un M. Benz 250 Coupé Convertible hizo la vuelta preliminar por el circuito chico a reducida velocidad y justo frente al control dio la orden de partida. La carrera fue muy entretenida y durante las primeras 5 vueltas me mantuve con Regazzoni, Cevert, Quester, Peterson y Fittipaldi pero opté por hacer todo más tranquilo y así fue que al final de las 35 vueltas me clasifiqué en el 5º puesto, por supuesto para gran alegría mía y la de todo el Equipo.

APOSTILLAS

Recién llegadito de la asamblea de la FIA estuvo junto a nosotros el Com. Ernesto Baca acompañado del señor Jorge Monk, del directorio de Radio Rivadavia. El Com. Baca fue agasajado por toda la Comisión del Club Organizador de la carrera interiorizándolo de los sistemas de seguridad por ellos empleados; demás está decir que quedó muy bien impresionado por la manera que se hacen las cosas y además por las instalaciones de Hockenheim.

Creo que una de las noticias que más conmovió al mundo automovilístico fue el triunfo de Fittipaldi en USA. Estuvimos charlando mucho con Emerson de la cosa; en primer lugar estaba terriblemente cansado por los festejos post-carrera y de la carrera en sí. Dijo que en ningún momento fue a buscar la punta decididamente y más bien se mantuvo expectante de lo que iba aconteciendo y fue así que sobre el final, con un auto bien fresco, apuró y ganó. Colin Chapman festejó mucho su triunfo y así levantó su caído ánimo después de Monza.

Además el pobre Emerson, aparte de ganar en F1 se llevó el premio más grande (50.000 dólares, multipliquen) y un trofeo imponente valuado en 1.000 dólares. Le iba a sugerir a Chapman que la anual prueba de neumáticos que hacen en Sudáfrica a principios de año la lleven a cabo en la Argentina si se hace F1. A esperar. Desde ya que Fittipaldi es innamovible en F1 y para el próximo año va a correr en F2 en equipo con su hermano Wilson.

¿Se acuerdan de Pedro Von Dory que solía estar en el negocio que tenía Galluzzi en Díaz Vélez y además se sentó en el De Tomaso que tenía el Gordo? Bueno, el domingo estuvo con nosotros todo el tiempo. Ocupa un alto cargo en la Porsche de Stuttgart y es mano derecha de Von Hanstein. En esta semana le hizo una invitación al Com. Baca para que fuese a conocer la fábrica completa. Me contó además que su padre está en estos momentos en Puerto Rico y están trabajando en la construcción de un autódromo con el apoyo del gobierno.

Parece ser que nosotros somos unos de los pocos argentinos que se encuentran en Europa, pero el domingo era tal la cantidad que estaba con nosotros que más que estar en Hockenheim parecía que estábamos en cualquier autódromo de los nuestros.

El final de la carrera fue uno de los más espectaculares de este año. Regazzoni y Quester llegaron a la última curva apareados, Quester por adentro, y cuando fueron a doblar Regazzoni se cerró hacia la derecha y la rueda trasera izquierda de Quester quedó entre la delantera y trasera de Regazzoni; el coche de Quester en ese momento se levantó de atrás unos dos metros en el aire y cayó fuera de la pista haciendo dos trompos al igual que Regazzoni, ambos pusieron primera y por donde podían fueron hasta la pista y así llegaron. En la coronación se miraban con una cara de muy pocos amigos. Todo esto lo vi 1 hora después de terminada la carrera en una filmación sensacional directamente efectuada por la TV Alemana.



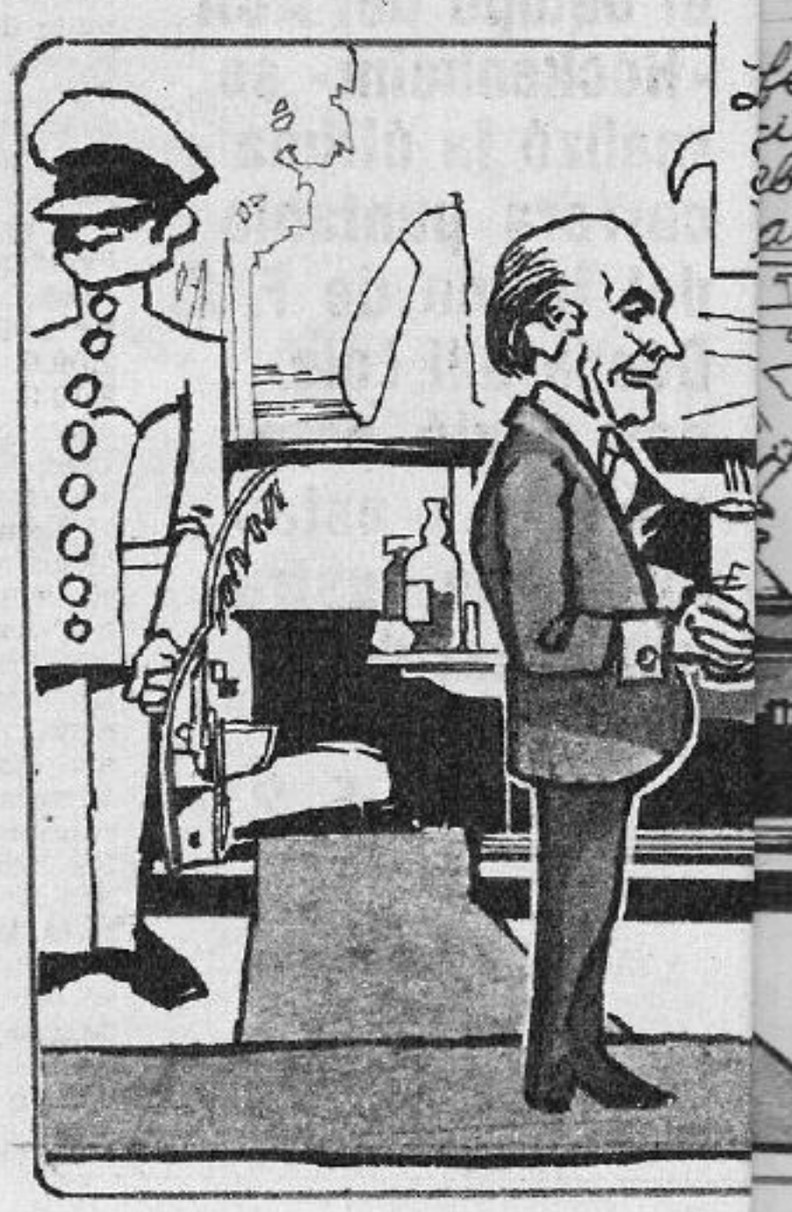


EL GRAN PREMIO EN BROMA ‹PERO NO TANTO›

por Bergandi







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿HA'VISTO QUE TIENEN HOMOLOBADOS LOS WEBER 45 DCOE, CHANBO?

AAAJA'

PR-PR-PR KACHIS PFFFF COF

TODO OK

SOBIESLAW ZASADA

PEREGRINA

205

...PARA' UN CACHITO, SOBIESLAW!.. ESTA' BIEN SER FIEL A LA MARCA, PERO NO FANATICO!..

$ $$

ZZZZZZZZ

HOTEL

¡CREASE O NO!

Amadeo Frenwchio, enano y acompañante del auto 271, previo pago de una lira boliviana nueva PUDO DORMIR EN TARIJA!!..

A-AAAAAAAA!

UFA, CHEE!.. ACABALA CON LOS ESPEJISMOS

felicito, muchachos... éxito de este Gran Premio debe a Uds., que abren caminos de la Patria!...

#☆..!

...Y LA PRÓXIMA VEZ PORQUÉ NO ORGANIZAS MAS BIEN UN GRAN PREMIO PARA PELOTONES DE VIALIDAD!

FORMOSA

CRUNCH

RIP CHOMP

PIRU-LOOOO... QUE NOS... MOR-FAN LOCOS CA-RANCHOOOO...

12 HORAS EN 25 DE MAYO

CONTRA BARRO Y MAREO





Dos de los protagonistas principales: Osvaldo Juchet y el barro.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Pilotos	Procedencia	Vtas
1º	17	Macarrón-Juchet-Terrizano	La Plata	102
2º	18	M. Behety-Serafini-Molina	Capital	102
3º	29	Frare-Curutchet-Sturzenegger	Gualeguay	101
4º	23	Barrere-Barrere-Enrique	Quilmes	99
5º	30	Wainer-Amor-Remondini	25 de Mayo	99
6º	10	Casarani-Sundberg-Rodríguez	Capital	99
7º	31	Di Salvo-Parisi-Rossi Luyé	25 de Mayo	97
8º	3	Font-Sanelli-NN	La Plata	95
9º	28	Ferzzola-Dotta-Cabrera	Navarro	95
10º	13	García-García-Goya	Haedo	95
11º	4	Cogno-Ferraro-Levy	Quilmes	93
12º	14	Vecchio-Molina-Gómez	Villa Maipú	92
13º	15	Pepe-Aguilar-González	Moreno	89
14º	11	Rauch-Lequeriga-Diddi	Capital	88
15º	16	Desivo-Gua-Aguer	Bragado	87
16º	2	Muchenic-De la Rosa-Tobio	La Plata	86
17º	7	Jonsonn-Colucci-Galuarini	Lanús	66

PROMEDIO DEL GANADOR: 82,097 Km/hora.

Juchet - Macarrón - Terrizano ganaron las 12 horas para Citroën 2 CV en cancha pesada. Un éxito organizativo y varios conocidos entre los competidores

Fotos y texto de CARLOS NEIRA

La segunda edición de las "12 Horas Citroën" reservadas a 2 CV, realizadas el domingo 11 en 25 de Mayo impecablemente organizadas por el Autoclub de dicha localidad bonaerense, dejó un saldo netamente positivo. Quizás el ítem más alentador para quienes se largan a hacer este tipo de "endurances" con coches standard, sea la participación de pilotos de cierta relevancia como lo son Jorge Serafini, Osvaldo Rolf Juchet, Jorge Terrizano, Emilio Parisi, Carlos Menéndez Behety o el rallista (Londres-México) Alcides Rodríguez quienes concurrieron a 25 de Mayo con la única finalidad de "hacer deporte" ya que los premios por su exigüidad eran irrisorios. Lo que quiere decir que las carreras de Grupo 1 pueden llegar a interesar no solamente al grueso de los "amateurs" que vean en ella una manera barata y simple de divertirse y hacer automovilismo con el coche de todos los días, sino también a pilotos a los que presuntivamente no atraerían los coches standard por su menor performance y porque promocionalmente son nulos.

LA CARRERA

El circuito por donde transitaron los "patitos" durante medio día justo, tiene una extensión de 9,5 km de los cuales aproximadamente la mitad son de tierra. Pero, hete aquí, que con la bajada de la bandera a las 7 de la mañana además de la largada Le Mans hubo largada pluvial. Con lo que en algunos tramos se formó un bonito lodazal.

De entrada nomás se notó cuál sería la tónica de la carrera: viajar "chupado" para incrementar en unos diez kilómetros la velocidad, si es que se quería estar en la "conversa". Fue así como dos coches, a favor de un temprano contacto y entendimiento se distanciaron del resto; ellos fueron Pramparo-Pramparo-Sarate (que abandonaron a las ocho horas por un despiste) y Barrere-Barrere-Enrique. En su persecución salieron Casarani-Sundberg-Rodríguez y Satriano-Satriano-Sarto. Pero cumplida una hora se notó que el inicial retraso de los dos coches que ocuparían las dos posiciones finales de privilegio, era meramente un hecho fortuito. En ese lapso los coches 17 y 18 establecieron contacto con la punta y luego de unos escarceos pasaron al frente hasta el final. Viajando chupados constantemente —aun en el barro— los punteros hicieron su carrera despreocupadamente y sólo en pasajes aislados fueron acosados. A las 6 horas de carrera y con 51 vueltas cumplidas el tercero era el coche de los chivilcochenses Satriano que estaban a 6 minutos de los dos punteros. Luego venía el 23 de Barrere que comenzó a atrasarse debido a metales fundidos; también en la vuelta 51 estaba el coche de Sundberg-Rodríguez y Casarani.

Pero la sorpresa comenzó a darla el auto representante de Gualeguay, Frare-Curutchet-Sturzenegger, quienes pese a ser los únicos que no aceptaron viajar en "tandem" lograban a las 9 horas descontar una vuelta a los vanguardistas y colocarse en tercer lugar con la misma cantidad de giros, aprovechando los momentos en que más llovía para mostrar sus condiciones de barreros.

Las tres últimas horas no trajeron novedades importantes, salvo el repunte del local Parisi cuyo 2 CV sufrió inconvenientes varios que lo habían retrasado al principio. Prácticamente en una misma línea cruzaron la meta a las siete de la tarde los dos punteros, decidiendo el equipo que lo hiciera primero el de Macarrón (ganador de las 24 Horas)-Juchet-Terrizano.

La experiencia —que ya por lo repetida está dejando ser tal— fue interesante y positiva. Y para los que se quedaron con las ganas, buena ocasión se presenta con las próximas "30 Horas" para 2 y 3 CV, que se realizarían en diciembre en el autódromo porteño.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

L&M marca su nivel!



EGIPTO

EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES MOMENTOS

Ramón Requejo

23 AÑOS CON EL

Delante Iglesias, detrás Requejo. Así se trenzaban "El Gallego" y Ramón entre el 54 y el 59. Años de gloria de la categoría y la mejor época de Requejo. Chevrolet Corvette y Chevrolet Wayne.

Ramón Carlos Requejo cumplió 23 años con el automovilismo; desde el Fiat 525 con que debutó hasta su actual Fórmula Uno, todos sus aparatos pasearon la mecánica propia a través de los circuitos de nuestro país

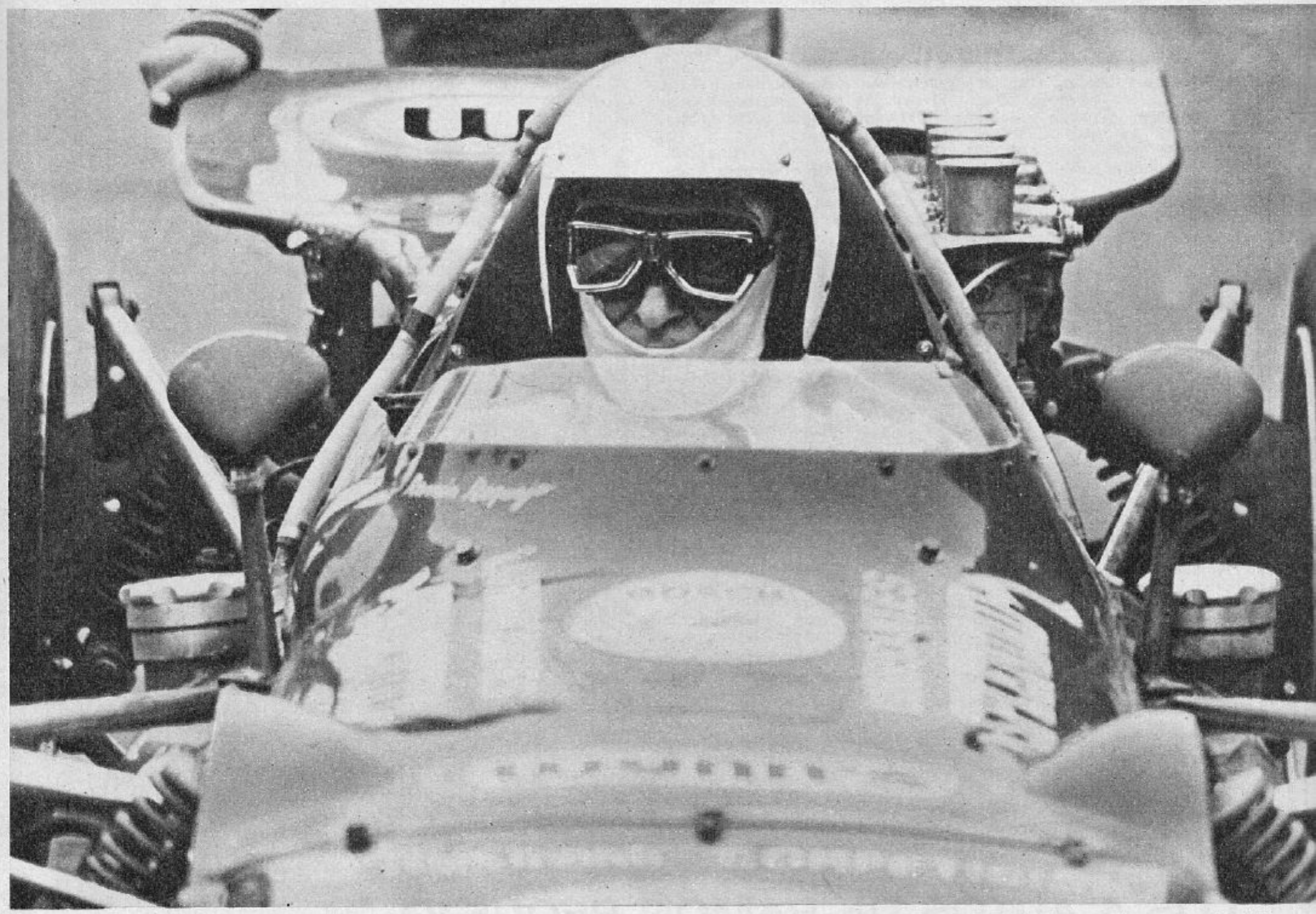


Por una tapa de nafta mal cerrada se le incendió un auto en una edición de las 500 Millas. Obsérvese la inclinación de las llantas por la velocidad del viento.

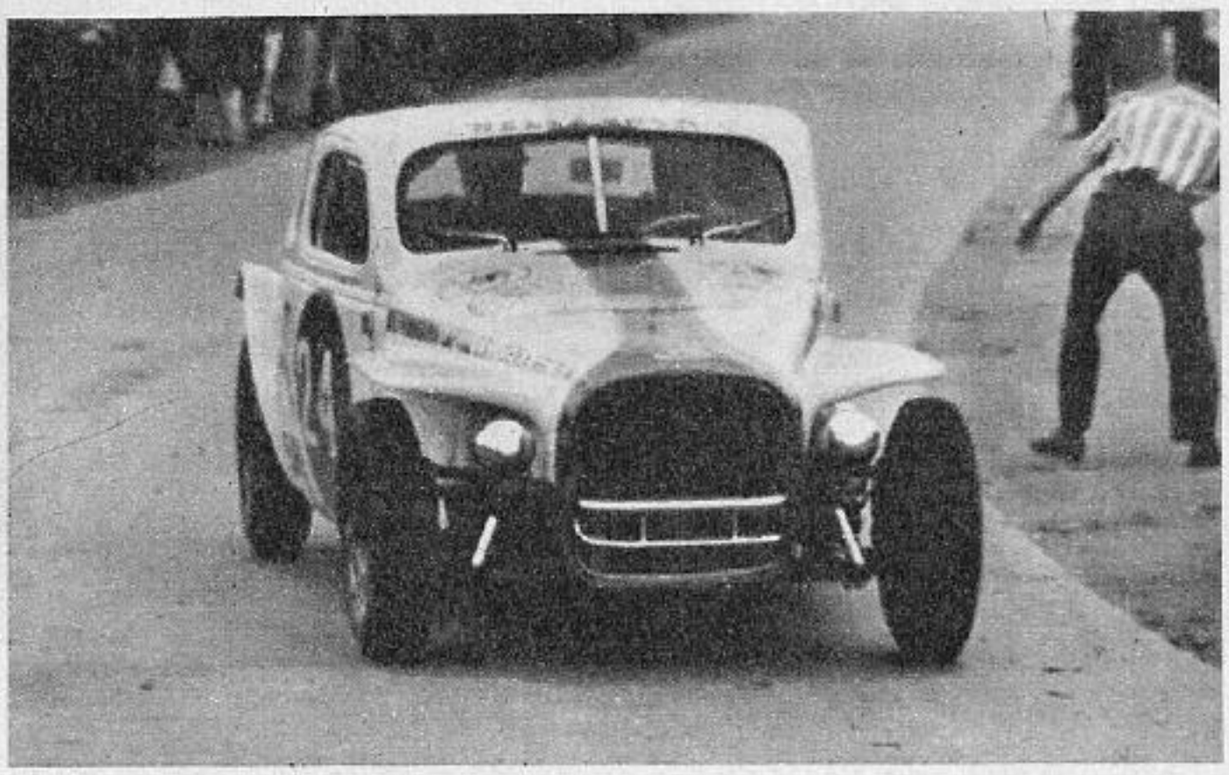
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por JULIO F. PEREZ BALBI

AUTOMOVILISMO



Requejo versión 1970: lo mismo de antes, aguerrido, carácter raro, trabajador y ganador como siempre.



También construyó un Turismo de Carretera. En 1963 salió segundo de Casá en Mar y Sierras; era una de las mejores cupés de aquel entonces.

"...¿Qué? ¿Mi mejor carrera? Sin vuelta de hoja, cualquiera de las que corrí trenzado con Iglesias por el 60, más o menos; en esa época, en cada carrera entre el Gallego y yo robábamos el espectáculo. Los autos andaban muy parejos y el Gallego era seguidor, siempre estaba en pie de guerra..."

Ramón Carlos Requejo, 47 años, casado, dos hijos. Cuatro veces campeón de nuestra categoría máxima de monopostos, llámese Fuerza Libre o Mecánica Nacional, una casa atestada por cuatrocientas copas, épocas de tierra y neumáticos angostos, años en que varios Mecánica Nacional se animaban en las Temporadas Internacionales a correr contra los **"especiales"** que venían del otro lado del charco en manos de Stirling Moss, Brabham, Graham Hill, Castellotti, Musso, Trintignant, lista casi de nunca acabar... pedazo de historia de la época más gloriosa de Fórmula Uno, época que Requejo vivió plenamente, corriendo en un cockpit enorme, con la caja de cambios entre las piernas y tragando polvo todos los domingos en cuanta carrera se disputase en Santa Fe.

Nacido en Elortondo, provincia de Santa Fe, vivió hasta los 18 años en esa ciudad, matizando su vida, desde los 15, corriendo en bicicleta. **"Parece increíble, pero los accidentes más graves los tuve corriendo con la bicicleta. Una vez, en plena carrera se me rompió la horquilla, se clavó de punta y yo volé hacia adelante... conmoción cerebral. En auto volqué tres veces y gracias a Dios nunca tuve consecuencias tan graves como con la bicicleta..."**

A los 18 años se mandó a mudar para los Buenos Aires, cansado ya de ganar carreras en bici-

→

RAMON REQUEJO

cleta en las que se llevaba por un triunfo **"50 pesos y un par de tubos de premio"**; llegó, comenzó a trabajar (en la entonces agencia Chevrolet de Berlingieri) y al poco tiempo se montó el tallercito propio, a tres cuadras del actual de San Martín.

En ese entonces fue cuando construyó su primer auto: **"Imaginate, no teníamos plata y prácticamente no sabíamos nada, compré un Fiat 525 modelo 1929 por $ 400, pero sin gomas, eran los años en que no se conseguían neumáticos por la guerra y armé todo el auto por unos 1.000 pesos; de más está decirte que las gomas eran vulcanizadas... Todavía no sé cómo me animé a correr..."**.

Por esos años (1947) ya frecuentaba el taller Aldo Bellavigna; si bien corrían bastante seguido, no arrimaban muy decorosamente, y todavía ni soñaban con un primer puesto en nada...

A partir de 1953 comienza la época muy efectiva de Ramón Requejo. Construyó su segundo auto; sobre un chasis diseñado por ellos mismos montaron un motor Ford 59 AB y suspensiones Alfa Romeo. Fueron a correr y ganaron en Necochea, en 1950, sobre Alberto Crespo...

.....

...Cuando fui a correr a Rafaela por primera vez fue cuando me sucedió una cosa que ahora me resulta muy graciosa. A las diez vueltas de carrera ya Brosutti me sacaba una, me pasó tan fuerte con su Mercedes SSK e hizo tanto barullo que me pegué un susto bárbaro, me quería bajar; para colmo, no sé de dónde salieron todas las piedras que me pegaron en la cara.

.....

...Sí, corrí una carrera internacional, la misma en que Iglesias lo chocó a Moss. En la primera serie salí sexto, y para la segunda batería el equipo Ferrari me prestó cuatro cubiertas Englebert especiales, la cosa mejoró mucho, llegué cuarto y al fin quedé sexto por suma de tiempos. Y me regalaron las gomas...

.....

...La piña de Iglesias contra Moss fue increíble. El primer argentino era yo, y de pronto, cuando estábamos por llegar al primer viraje lo veo pasar por mi izquierda a Iglesias con las cuatro ruedas bloqueadas y lo cazó justo a Moss cuando doblaba... Todavía no quiero ni imaginarme la indignación del inglés cuando se bajó. El agua lo tomó desprevenido al Gallego, no lo pudo parar de ninguna manera.

.....

...El rival que siempre admiramos mis hermanos y yo era el Gallego Iglesias. Siempre te presentaba lucha, ante los problemas se agrandaba más aún; ¡qué carreras nos mandábamos con el Gallego!

.....

...A lo largo de mi campaña usé cuatro marcas diferentes de motores. Primero Fiat, después Ford, más tarde Chevrolet, después Tornado y ahora volví al Chevrolet.

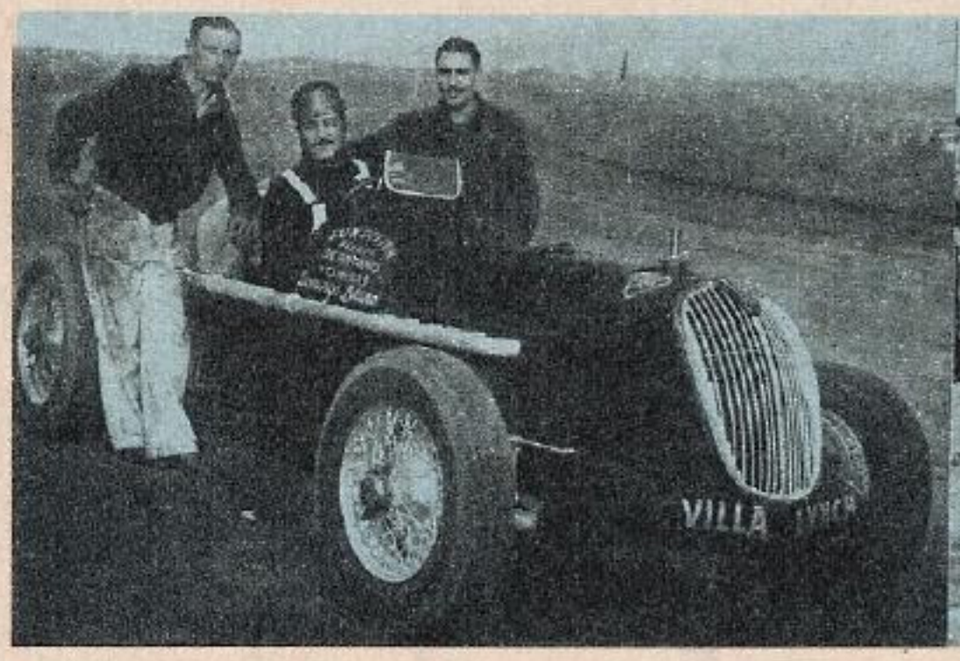
.....

...Mi accidente más grave fue en Rafaela, cuando se incendió el auto y me quemé los brazos; desde ese día nunca más corrí con los brazos al descubierto. En un reaprovisionamiento me dejaron la tapa del tanque mal cerrada y el coche fallaba y largaba llamaradas por el caño de escape, hasta que se prendió fuego... alcancé a desviarlo hacia la izquierda porque ahí no había público y me tiré, pero me quemé los brazos.

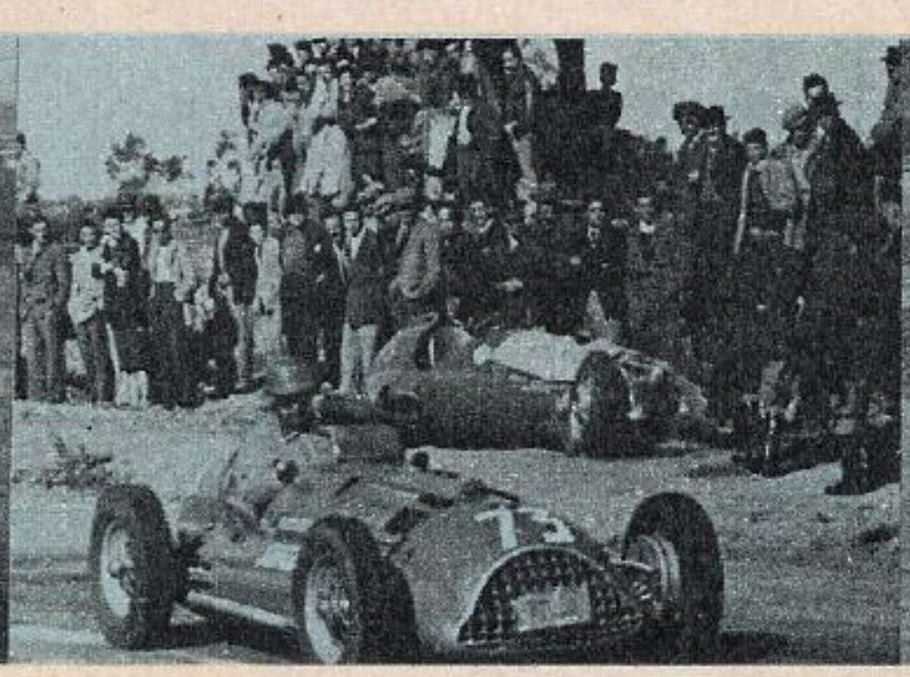
Profesionalizado por mucho tiempo, Requejo cosechó cuatro campeonatos; dos (los de 1957 y 60) en Fuerza Libre y los dos restantes (1963 y 1967) en Mecánica Nacional Fórmula Uno. Ahora, desganado y con poco optimismo en MA, apunta otra vez a los autos cerrados: SP. Ya prácticamente tiene listo un Martos-Chevrolet en su taller. El asunto es seguir.



LOS 5 AUTOS DE RAMON REQUEJO



Con motor y caja de Fiat 525 (modelos 1929) construyó con un costo total de 1.000 pesos su primer Fuerza Libre, el equivalente aproximado a los actuales MA F.1. Con ese auto debutó (primera carrera y una regia piña) y corrió desde 1947 hasta 1949. Con este aparato no obtuvo un solo triunfo.



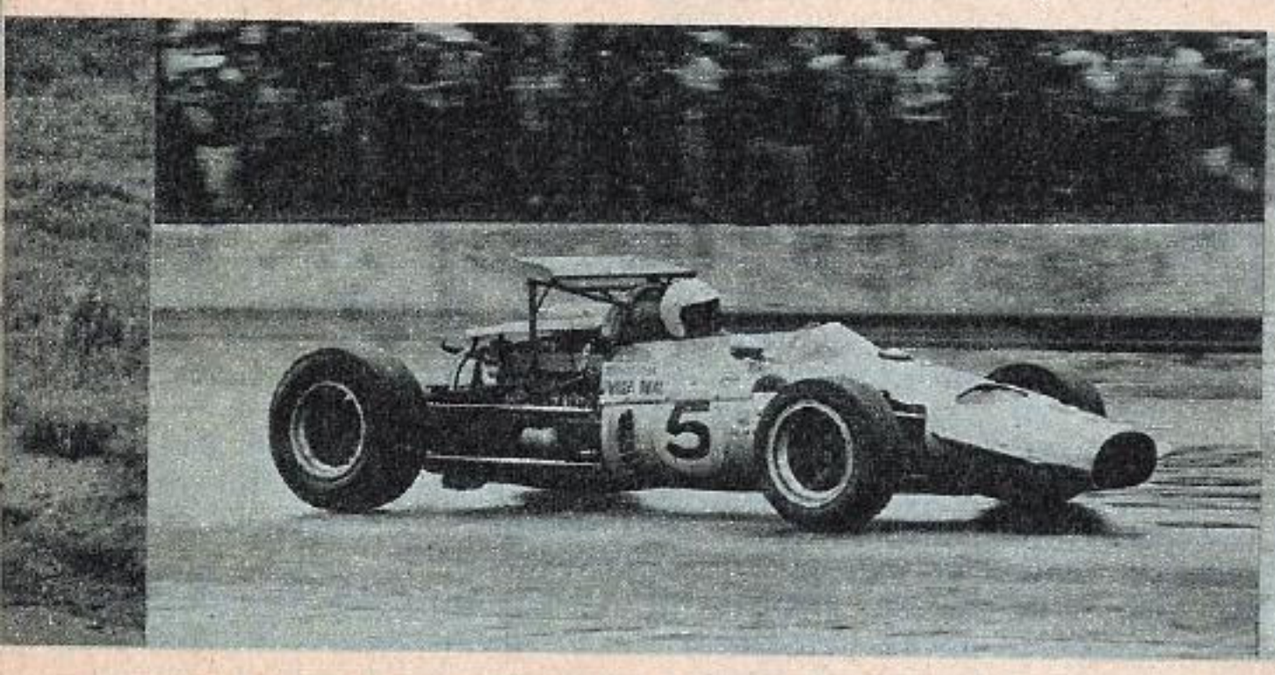
También construido sobre chasis de diseño propio, pero esta vez con un motor Ford 59 AB, suspensiones Alfa Romeo. Usado durante cuatro años (circa 1949 hasta 1953). En la fotografía se lo ve el día del debut con el mismo; fue en Necochea en 1950, día en que obtuvo su primer triunfo. Segundo salió Alberto Crespo; el auto golpeado que se ve detrás es el de Benedicto Campos, accidentado momentos antes.



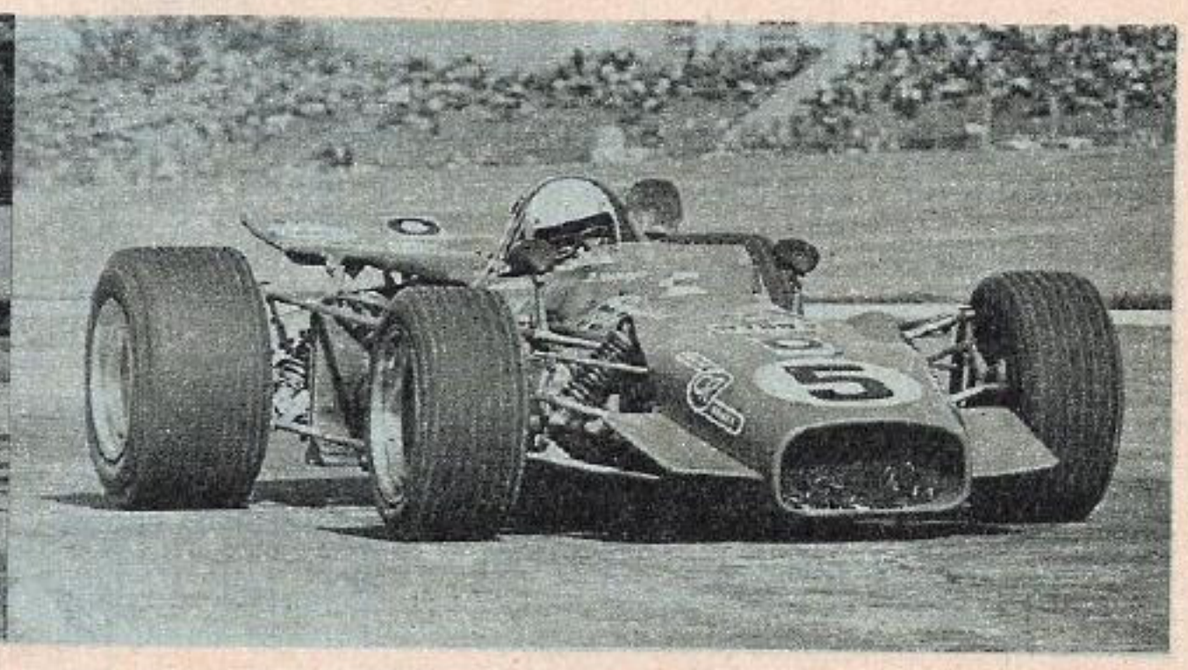
Su tercer auto para Fuerza Libre. Fue el más exitoso de todos cuantos construyó a lo largo de su campaña. El chasis era una copia del Ferrari, con un motor Chevrolet. Con él logró los cuatro campeonatos obtenidos (57, 60, 63 y 67). Lo usó desde 1953 hasta 1967.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Cuando Requejo fue suspendido después del discutido affaire Rosario se abocó a la construcción de un auto con motor trasero. Sobre un chasis tubular de diseño propio presentó un auto con motor Chevrolet ubicado en popa, tras la cual trabaja una de las entonces muy deseadas cajas ZF.



El último, actualmente en uso. Quizá sea su última obra para la categoría, "dudo que siga corriendo en F.1", auto que ya obtuvo clasificaciones de importancia. Es de los más efectivos del parque actual de la categoría. Lleva eje De Dion.

BRIAN REDMAN

VINE, VENCI... Y ME VOY

Luego de diez años de actividad ininterrumpida, Brian Redman se retira del escenario internacional. El hombre que dio a Porsche su parte importante para la conquista del mundial de marcas cuelga el casco, se dedica al comercio



Brian Redman, hasta hoy el hombre que vence y desde mañana el hombre que deja... Porque Brian Redman deja de correr. El fin de esta temporada coincidirá con el fin de su carrera deportiva. En un clavo fundido con diez años de actividad constante y triunfos colgará el casco y el antiflama y se dedicará al comercio. A los treinta y tres años, tras de haber sido coequiper de Siffert e Ickx, de haber vencido con ellos, luego de un año dramático —1968— en el que casi no corrió después del accidente en Spa; luego de haber sido primero absoluto en Imola; tras haberse hecho conocer a través de su popular sonrisa fácil ante nosotros en la Temporada Internacional de SP, Brian Redman se bajará definitivamente de los autos de carrera. Y no es porque a los 33 se sienta viejo, sino por tres motivos mucho más importantes: su mujer, su hija de 3 años y su hijo de 5.

"No me arrepiento porque tengo motivos importantes para dejar los autos. Diez años son suficientes y la cuestión no es siempre fácil..."

Muchos lo confundían con Jim Redman al comienzo de su carrera, pero Brian aclara la diferencia: **"Jim Redman fue campeón mundial de motociclismo porque —sencillamente— andaba muy fuerte y muy bien en moto, pero en auto no; probó los autos, pero dejó en seguida..."**

Y Brian Redman deja ahora...

"Pero dejo luego de haber ganado cinco veces en el '69 y algunas más en el '70; dejo luego de haberle dado a Porsche —junto con Siffert— su primer título en el mundial de marcas..."

¿Y en F. 1?

"He probado, inclusive he cosechado algún punto en el campeonato... De Tomaso me ha ofrecido, luego del accidente de Courage, uno de sus autos... pero la gestión no ha terminado en concreto. Además, me basta con el campeonato de marcas..."

Pero no siempre ha corrido con autos cerrados...

"No... no... He debutado en F. 2 con la Ferrari Dino, y en F. 1 con el Cooper-Maserati... Soy un poco italiano..."

Y además un poco alemán...

"Sí... pero lo seré hasta Zeltweg... hasta fines de octubre. Después, adiós a las carreras... Un poco nada más en Sudáfrica... como para divertirme y despedirme, y basta."

Y después...

"Después, solamente director de ventas y marketing para Richter Motors Ltd, y agente en Johannesburgo..."

La decisión está tomada. Los planes hechos para un futuro ya planificado en el que no entran los autos veloces, los grand prix, las clasificaciones... Solamente dedicado a su mujer, hijos y negocios, Brian Redman recordará seguramente desde el mullido sillón del ejecutivo la estrecha butaca del piloto.

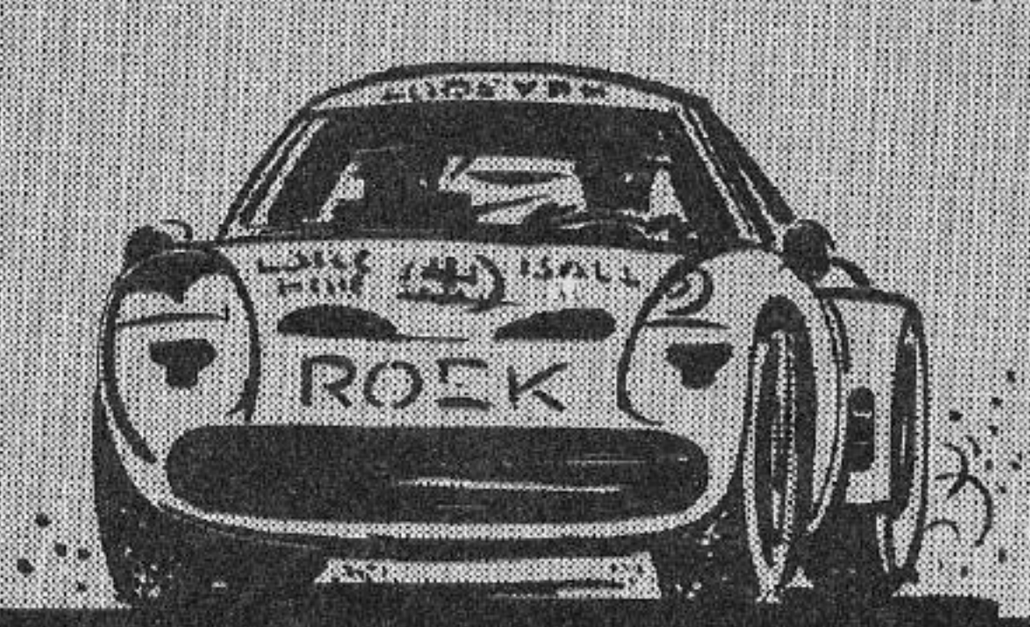
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

KR

HORA

"Para conseguir el mejor promedio no es suficiente acelerar"

(ni aún teniendo la mejor máquina)



"Gane" con estos 2 productos de fama mundial

HOLLEY Carburetor Co.

CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

Alternadores - Distribuidores
Motores de arranque - Reguladores
de voltaje - y sus repuestos

Equipo original en la mayoría de los automóviles nacionales

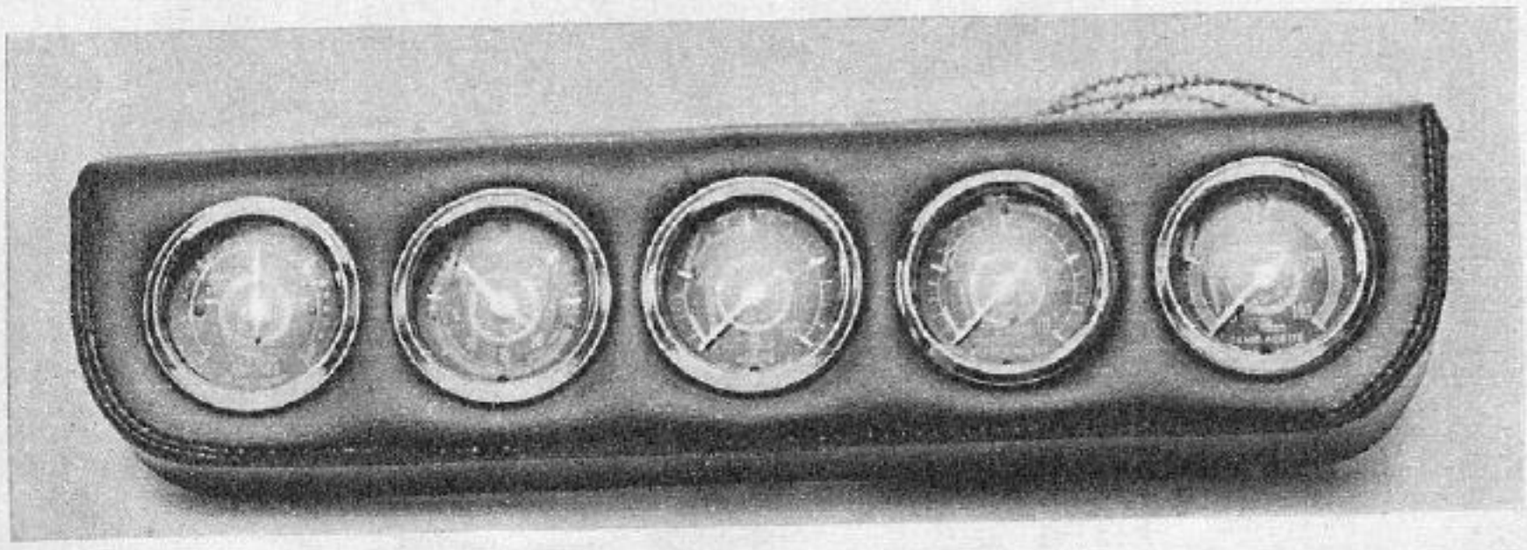
DISTRIBUIDORES:

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

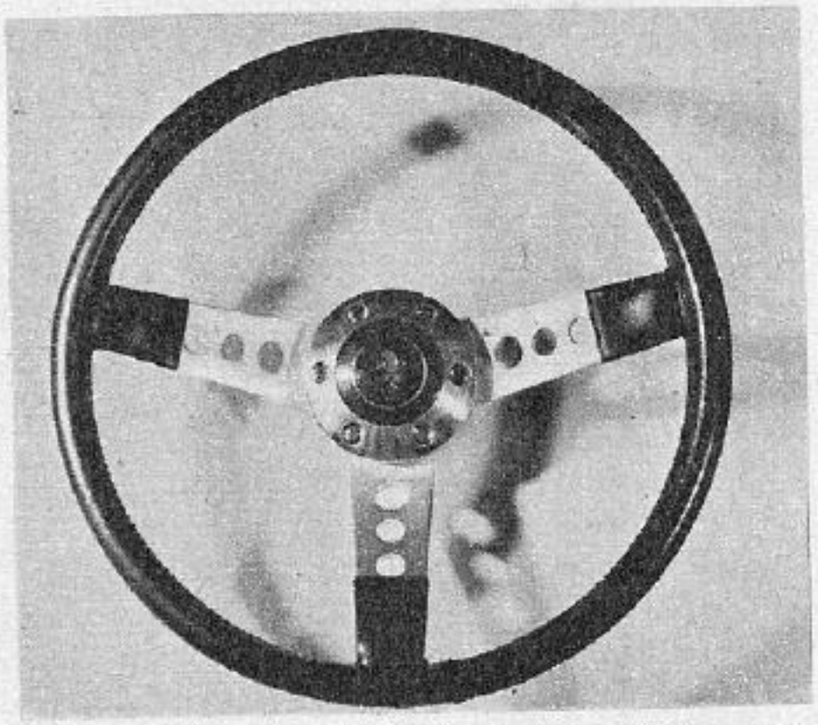
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

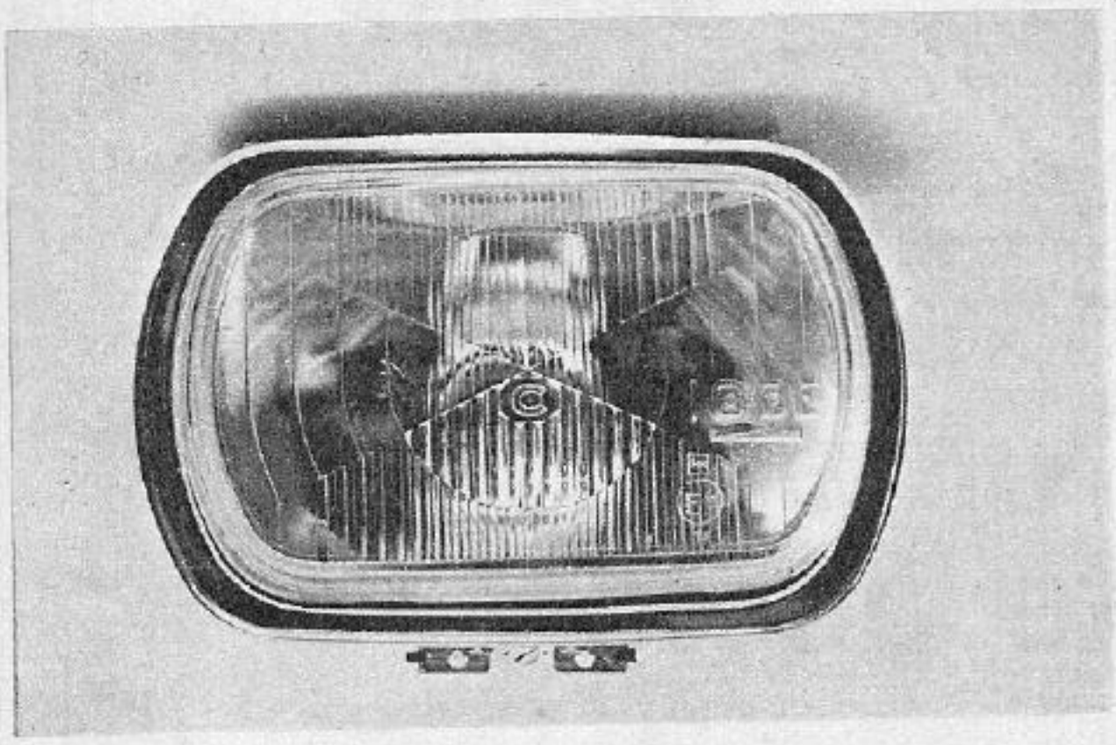
la vidriera de corsa



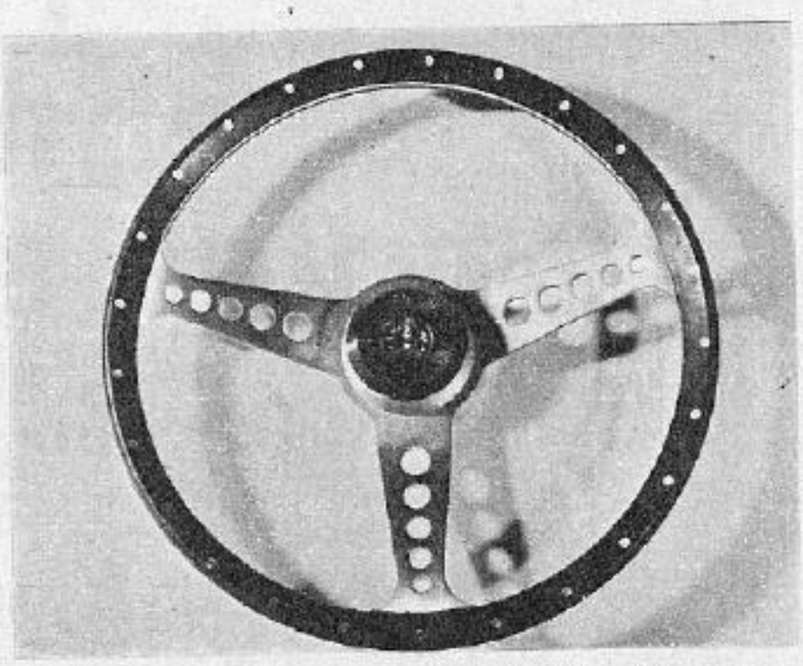
Tablero adicional 403-404-504, Peugeot, $ 119.—. Anglo-Franc.



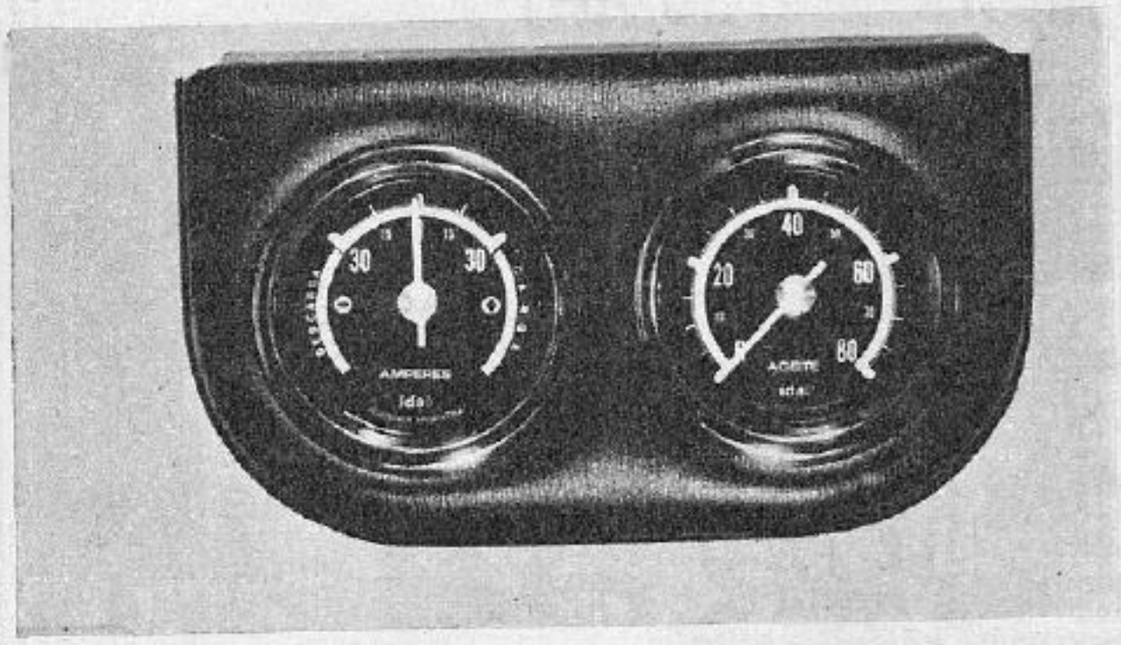
Volante Fórmula 1, para Torino 380 o 300, $ 175.—. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.



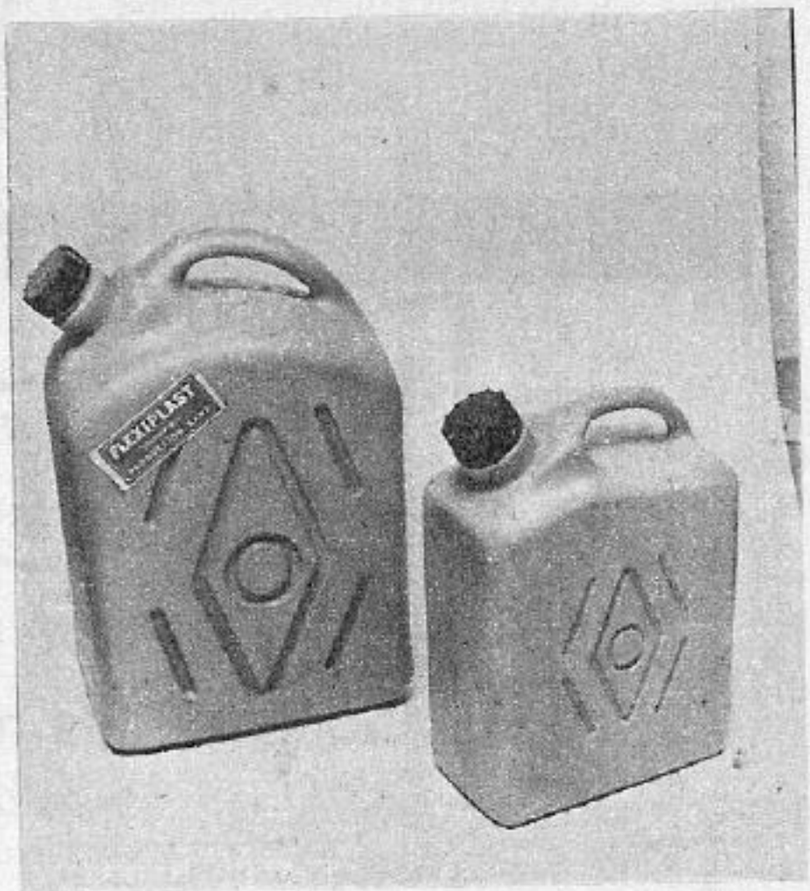
Faro adicional parrilla Peugeot 504, $ 143.—. Anglo-Franc, Av. Alem 1110, Capital.



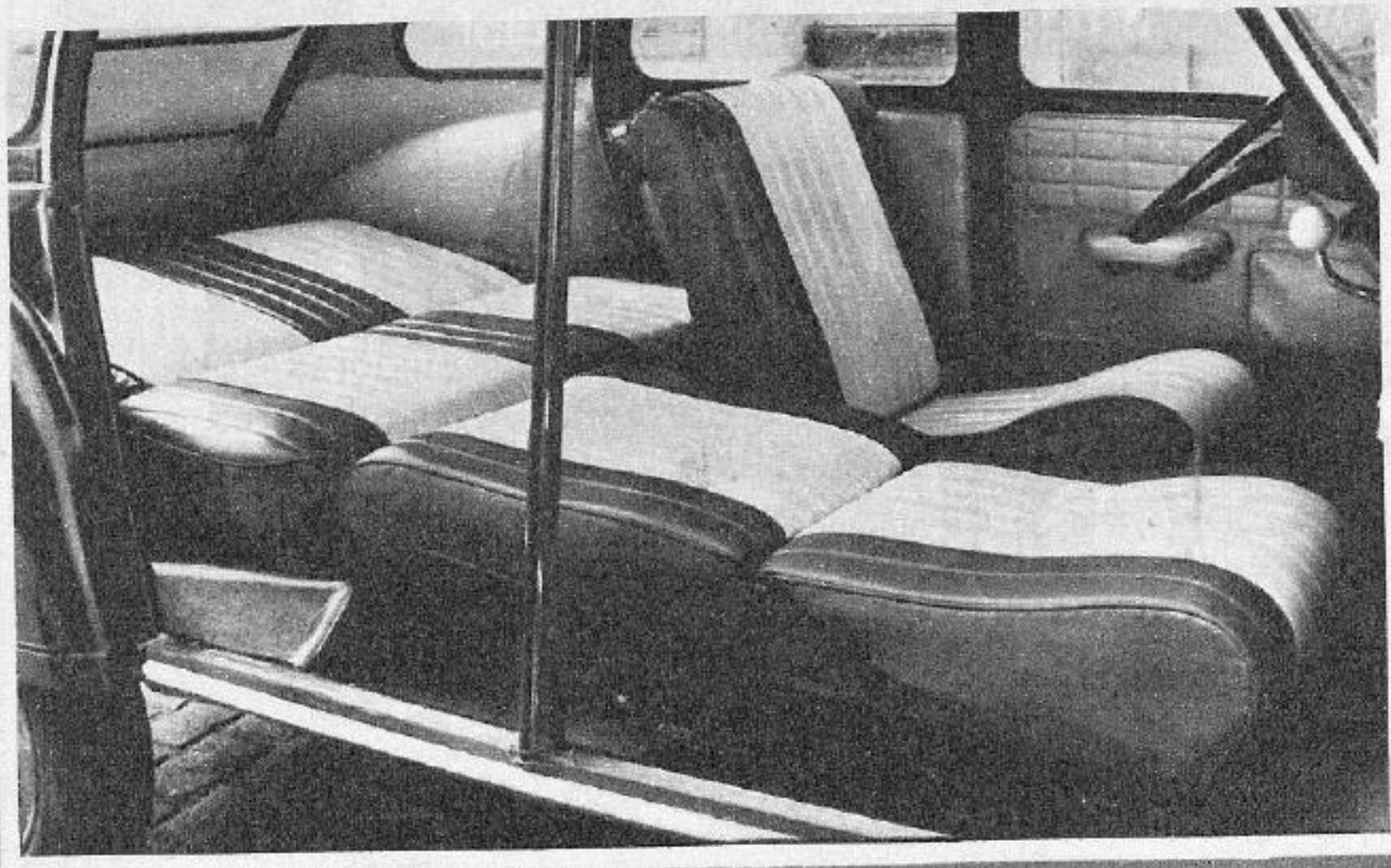
Tablerito marca IDA, con Manómetro de Aceite y Amperímetro, $ 13,50. Fabrica y Distribuye Casa Cadi, S.A.C.I.



Juego de asientos cama para Citroën, con tapizados de primera calidad, varios colores. Dos butacas montadas sobre correderas, reclinables en cualquier posición, con comando hidráulico. Con garantía, $ 1.070.— Mauricio Vitis y Cía. Dickman 1375/79 (ex San Blas), tel. 59-2026, Capital.



Volante deportivo Renault, en fibra, $ 125.—. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.



Bidón para agua Flexiplast, de 10 litros, $ 5,85; de 5 litros, $ 3,80. Eurocamping, Paraná 767, Capital.

Todos los precios son en Pesos Ley 18.188.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

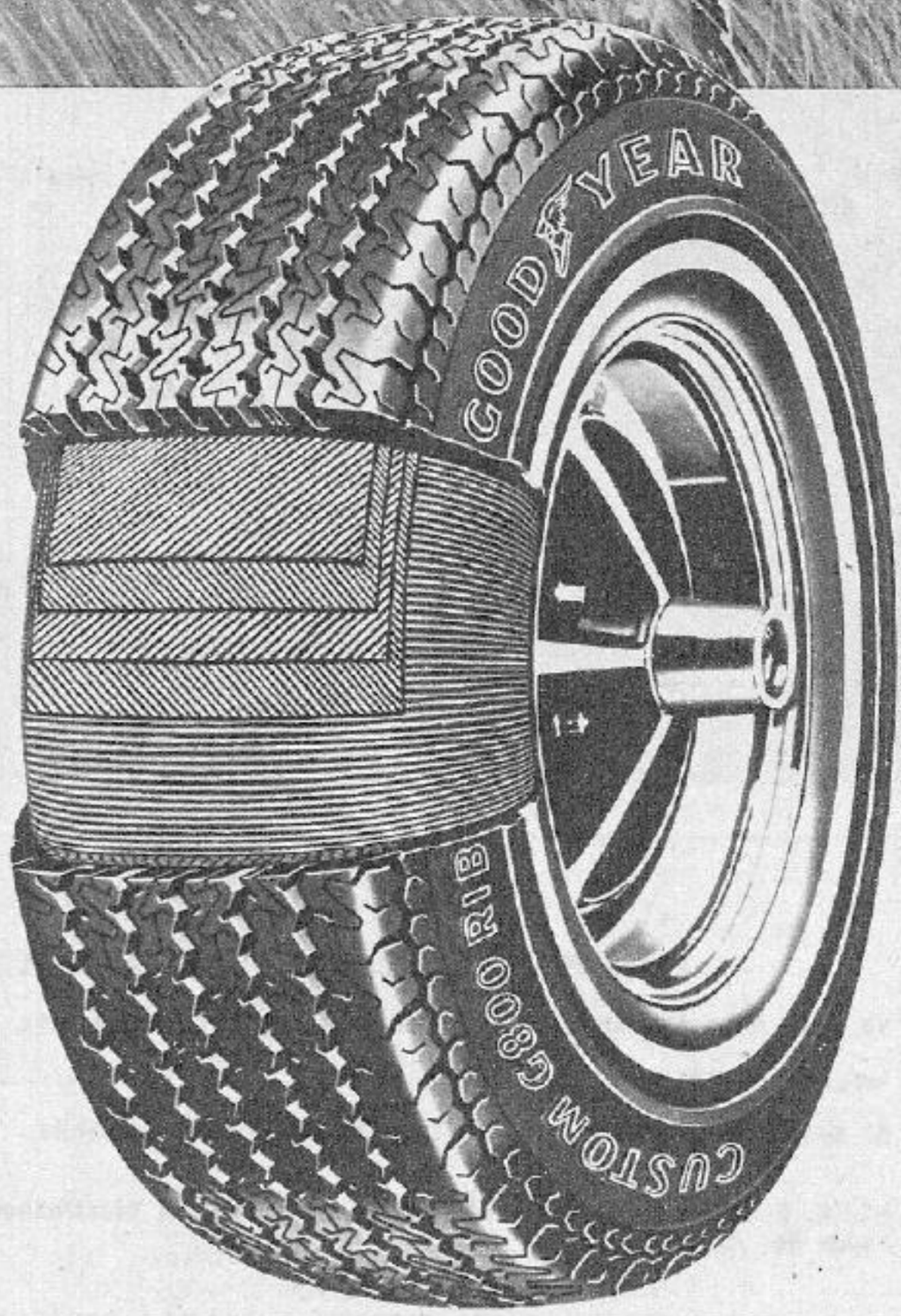
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



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

GOODYEAR

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO



La primavera ha llegado hace ya algunos días, y he aquí la reacción de algunos de los que contribuyen a poblar las listas. Mientras tanto, el campeonato continúa su marcha arrolladora, y a pesar de que algunos nos mandan a lugares impropios, nosotros seguimos firmes hasta la explosión final

La primavera, además de granitos y acné, nos trae nuevamente un estado de alegría que había permanecido colgado en el ropero —entre bolitas de naftalina— durante el otoño y el invierno.

Por supuesto que la alegría admite diversas formas de manifestación; tales formas fluctúan entre la sonrisa solapada y tímida y el alarido frenético, acompañado de contorsiones violentas y espasmódicas. Existen otras manifestaciones, cuyas formas se traducen en autos volcados, vidrieras rotas, gases lacrimógenos y corridas a granel, pero no cabe encuadrarlas dentro de las "manifestaciones de alegría", sino más bien de alergia. Alegría... alergia... suena más o

Si bien pasó a la fama como piloto fino, sensible y delicado, aseguramos que Cupeiro está exagerando un poco. Esta foto fue tomada en oportunidad de hacerle una nota; ante la pregunta de Corsa: "Cupeiro, ¿vos te considerás un piloto fino?", corrió hasta su casa, se cambió tal como aparece aquí y dijo: "¿...y a ustedes qué les parece...?"

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

menos parecido... Terminemos con el tema antes de que los gases entren por la ventana de esta redacción, y limitémonos al campeonato de piantados, que ahora en primavera da bastante que hablar.

Se supo —refiriéndonos al primero de los temas, o sea la primavera— que Heriberto Pronello se había preparado para el festival hippie de Lobos un precioso conjunto "Verdad", consistente en una camisa de tela tipo lona y pantalones de polietileno trasparente. Lástima que el festival se suspendió; nos hemos privado de la satisfacción de llevarle sándwiches y cigarrillos al amigo Heriberto mientras purgara la condena correspondiente en Devoto.

También nos enteramos de que Luisito Di Palma está componiendo, con Dino Ramos, una canción dedicada a la primavera, llamada "Florecerán los árboles de levas"; faltan algunas líneas para completar los versos de la canción que, según Berta, "sonará muy bien".

Por otra parte, Larry ha salido de su estado de apatía habitual con motivo de la primavera; se levantó de la cama donde estuvo invernando desde el 9 de marzo de este año, levantó la persiana, miró hacia la calle y cerró nuevamente la ventana antes de acostarse, dado que "no se puede dormir con el barullo que hacen estos cosos... ¿Qué pasa que hay tantos estudiantes en la calle?..."

Para festejar el advenimiento de la estación de las flores, Cocho López preparó un hermoso ramo con salamines y jamones "Fox" y se lo mandó a una novia que tiene en el archipiélago malayo.

Marito García aprobó una materia, y el 21 de septiembre se encontró con que el ratón Pérez le había dejado 10 pesos debajo de la almohada. Dorita Bavio, dispuesto a lucir en la ocasión de acuerdo con las circunstancias, se presentó con la ropa arrugada, cansada y con tierra en las orejas en el "festival de Tarija", luego de haberse comido 12 horas en la primera etapa del GP. Gustos son gustos...

Ernesto "Pichín" De Pedro, aprovechando que el 21 fue un día caluroso, se puso los largos y la camiseta de interlock, el buzo de gimnasia, la camisa de paño lenci, el traje de franela, el sobretodo con capucha y salió a pasear por Santa Fe. Llevó "una frazadita para los pies, por si había corriente..."

José Migliore fue preso por tirar cañitas voladoras y rompeportones, explicando luego al comisario que él creía que "...por el barullo que había, era Navidad..." No le creyeron.

Andrea Vianini aseguró que no se plegaría a los festejos por ser la primavera una manifestación "...de estos cosos del tercer mundo..." Y así la primavera comenzó, señores, dejando este lamentable saldo que trascribimos en nuestras páginas. Para más información o para conocer el estado del escrutinio parcial, remitirse a la tabla anexa. Y algunos —por qué no decirlo— a buscarse en la tabla, "a ver si subimos unos puestitos, che..."

1) Paco Mayorga (quiso andar más rápido que Zasada, y... PLAF) 116
2) Gastón Perkins (hace huelga de hambre porque no puede correr la carrera "de los valientes") 115
3) Carlos Pairetti (quiere llevar de acompañante a Frank Sinatra) 114
Nasif Estéfano (se hizo hippie por eso de "haga el amor") 114
Heriberto Pronello (hará motores Ford. En Pacheco harán las carrocerías) .....
Dorita Bario (usa "moda mentira". Lástima...) .....
7) Andrea Vianini (preguntó si los marcianos son del "tercer mundo") ...
Pepe Migliore (no ve la hora de casarse) .....
9) Palito Ortega (le encargó a Dino Ramos un SP) .....
10) Eduardo Rodríguez Canedo (se abrirá a occidente en cualquier momento) .....
Luisito Di Palma (es así por naturaleza) .....
Héctor Staffa (se entiende por señas en Londres) .....
Alberto Linares (está rastreando al Andrea Doria) .....
14) "Larry" (está sumido en la indiferencia total) .....
15) Ernesto "Pichín" De Pedro (asegura que en el infierno hay corriente)
Rafael Sierra (invita a viajar a Pekín con él, pero hay que volver a dedo)
Néstor García Veiga (no ganó en San Juan porque Ruesch no quiso) ...
Cocho López (preparó la fórmula del jamón masticable para hacer globitos) .....
Astor Piazzolla (sale a pasear por las cornisas. Se va a pegar...) ....
20) Alberto Hugo Cando (es hermano de Juan Carlos Cando) .....
Joaquín "Negro" Rodríguez Muñoz (vende pilchas antiflama de gala)...
Carlos Reutemann (va a cumplir un Raid hasta Buenos Aires en el F-2)
Martín Calvo (si llega a correr de nuevo, lo pondrán en penitencia) ..
24) Roberto Eguía (sufre de Vértigo) .....
Mario Vessuri (cuando era chico, jugaba al cloaquero) .....
Vicente Formisano (tiene un "ómnibus llamadd deseo") .....
Oscar Urdiales (metió un tanque en su tigre) .....
Abby Apkarian (impondrá la "ropita interior de castidad") .....
29) Sandy Marincovich (deshoja una margarita para saber en qué correrá)
Héctor Luis Gradassi (por ser buen montañista, quiere escalar el Everest)
Pirulo Tuero (viajó a USA por asuntos de contrabando) .....
32) Marito García (cree en los Reyes Magos) .....
Oreste Berta (está preparando un motor de un cilindro en V) .....
Raúl Fernández Aguirre (será secuestrado en breve) .....
35) Tuqui Casá (se tiñe de canoso) .....
Evaristo Aranzana (patentó la papa frita de plástico) .....
Carlos Ruesch (encabeza un movimiento "Córdoba, capital del país")
38) Miguel Angel Galluzzi (le puso al "muletto" una turbina Pratt & Whitney) .....
Eduardo Copello (usa anteojos oscuros en el cine) .....
Norberto Paulohi (quiere volver a la época artesanal) .....
41) Raúl Horacio Burzaco (infla las gomas del auto con la boca) .....
Jorge "Mono" Villa (es literato, médico, pintor... pero fundamentalmente, cantor) .....
Carlos "Talicho" Fresco (armó caballeros a sus operarios madereros) ..
Carlos M. Thie (quiere ser azafata) .....
45) Sobieslaw Zoghani (se paró, definitivamente) .....
Jorge Cupeiro (él tampoco sabe de qué vive...) .....
Osvaldo P. Andrés (mata mosquitos con un Smith & Wesson 357 Magnum) .....
Alejandro Ciancaglini (asegura que la moto eleva espiritualmente) ....
Jorge Muñoz (quiere echarle agua en el radiador a un Citroën 2CV) ..

CON MENOS DE 88 PUNTOS

114 Jorge Ternengo
114 "Colorado" Hernández
Jorge Omar del Río
114 Comodoro Juan Grillo
114 Guillermo Mártire (ama a Ema)
112 Gerardo Albizu
112 Víctor Hugo Gilardi
109 Eugenio Mraz
Juan Manuel Fangio
108 Douglas Kittermann
108 Carlos Travers
108 Vicente Viney
108 Ricardo "Dicky" Fox
106 Paco Martos
105 Jürgen Nathan (Manfredito)
105 Ezequiel Lezama
"Moflete" Menéndez
105 Néstor Penín
105 Humberto Maneglia
104 Guillermo Mauro
104 Bernardo Kuschnir
104 Carlos Ballbé
104 Edgardo Boschi
101 Ema Compagno
101 Rodolfo D'Apice
101 Juan Carlos Fisanotti
101 María Amuchástegui ("La mudita")
100 Antonio Sergi
100 Sadit Héctor Penacini
97 Buby Cerri
97 Ernesto Pierángelo
97 Roberto Groba
94 José Coelho
94 Roberto Catabarren
Sergio Capozzi
91 Alberto Scarazzini
91 Enrique Sánchez Ortega
91 Luis Bernando O.
89 César Galimberti
Ema "Grandota" Compagno
89 Rodolfo de Marras Iriarte
89 Domingo De Marco (notable Hippie)
88 Cacho Garavaglia
88 Anteo Pisani
Lito Winer
88 Edmundo Scattini
88 Juan Carlos Cando
Enrico Viannini
Juan Pablo Concaro
Franco Lini
Raúl Tortti
Patricio Gollan (El pato)
Alberto Del Priore
Arturo Pellet Lastra (Jurisconsulto)
Jackie Stewart
Danilo Bonamicci
Héctor Acosta
Ernesto Santamarina
Toti Agromayor
Susana "Polenta" Forte
Barba Bianco
Jorge Gerardin
Luis Nayen
Guillermo Billy
Alberto Gómez
Roberto Carubia
Aitor Otaño
Héctor Longas
Pepe Sáenz
Sergio Cornejo
Camilo Raffo
Eduardo Pino "Bliss"
Manolo Iglesias
Ricardo Martín
Esteban de Nevares
Roberto Leone
Juan Carlos Pérez Loizeau
Juan Laskac
Guillermo Michelson Irusta
Cosota Santa de mi Vida
Alex Talbot Guiñazú
Orlando Sotro
Antonio "Corsa" Giráldez
Ricardo García Navarro
Carlitos Giay
Richard Purdía
Pepe Viniegra
Rolo Alzaga
Héctor Zampini
Luis Melnik
Guillermo Mikulán
Yuyo Arcall
Nicolás Gelormini
Kelly Battioli
Patricio Peralta Ramos
Coco Cámara
Gordo Buela
Mario Castellazzo

TECNICA TECNO '70

El Tecno '70 de F 2 es la máquina más sobresaliente de la categoría en lo que va del año y puede llevar a Gianclaudio Regazzoni al campeonato de la especialidad. Motivos de un mote singular y detalles de su construcción

Los hermanos Pederzani están por lograr en 1970 una de las metas más acariciadas en su corta trayectoria como constructores y preparadores de autos de carrera: el título de Campeón Europeo de Fórmula Dos para su piloto Gianclaudio Regazzoni y el consiguiente reconocimiento como la marca más exitosa del año en la categoría.

Por supuesto, la tarea no es fácil. BMW en mayor medida, Brabham y Lotus son también marcas ganadoras y por el momento el puntero del campeonato, aún con escasas ventajas, es Derek Bell con Brabham. Pero la lucha no ha terminado todavía y Regazzoni puede saltar desde su segundo puesto a la vanguardia en cualquier momento, máxime si se tie-

Francois Cevert esperando en su Tecno el momento de la largada en Crystal Palace. El primer ejemplar del modelo Tecno '70 fue para Regazzoni y él debe seguir por el momento con el modelo anterior.

Clay Regazzoni virando en su particular estilo, vigoroso y efectivo. Su campaña de la primera mitad del año se basó en el modelo convencional, desde el que ya evidenciaba una calidad excluyente para F-2.



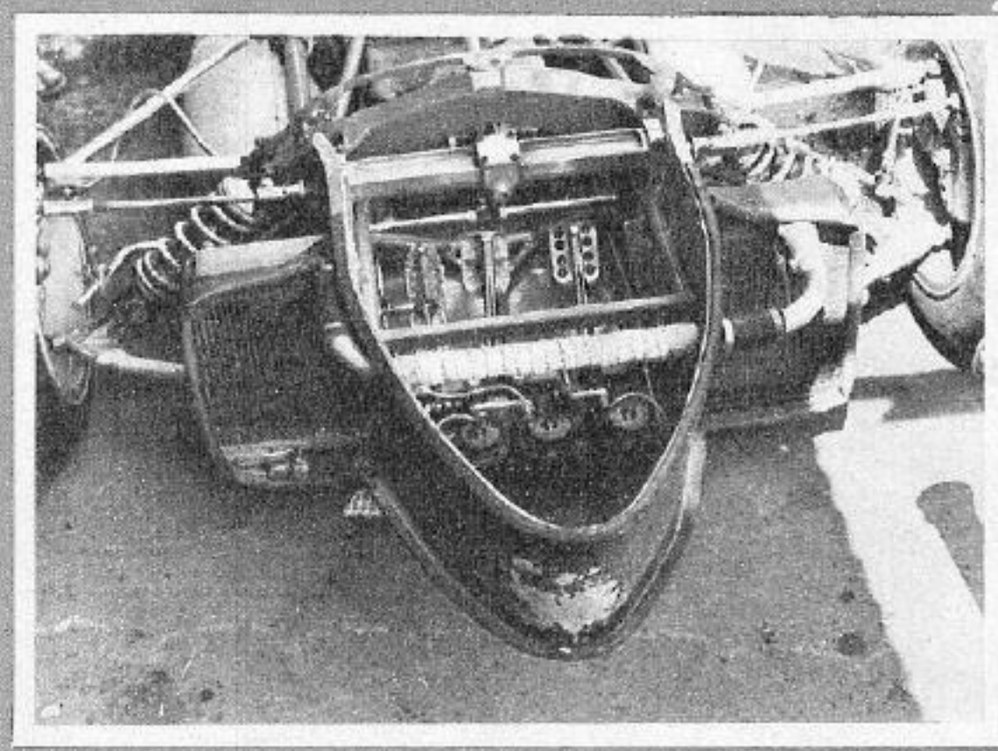


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


CASTROL
34

1

2

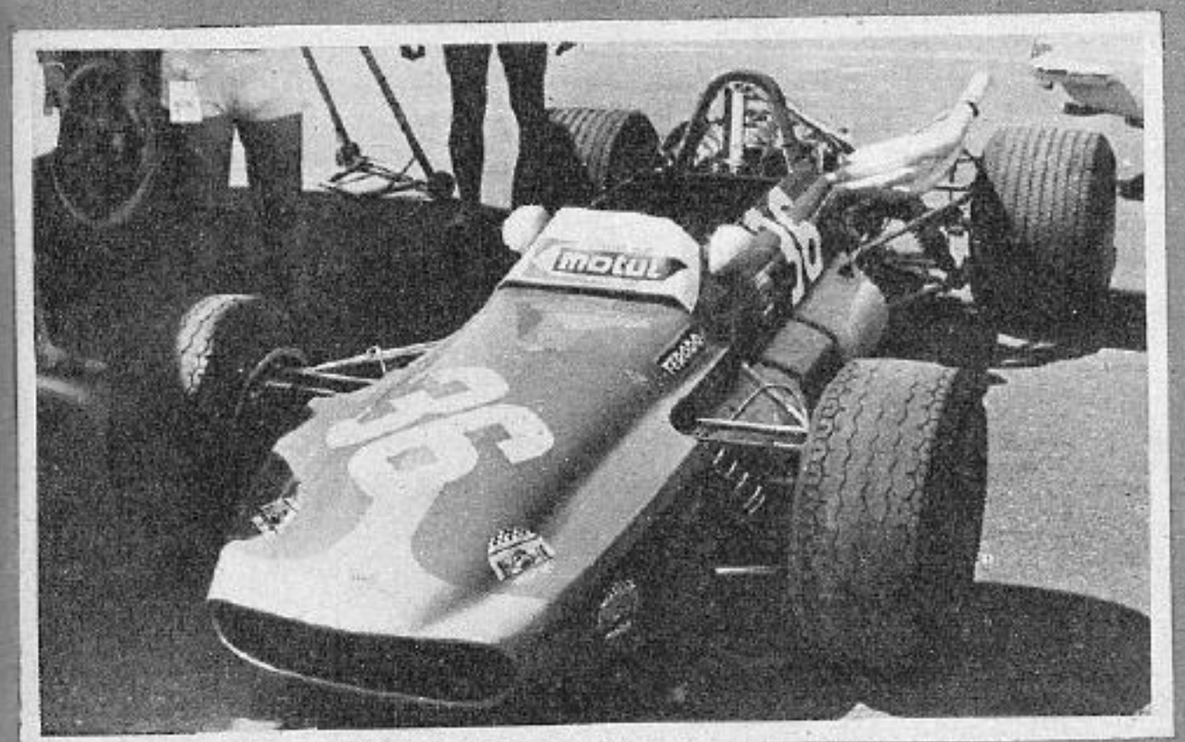


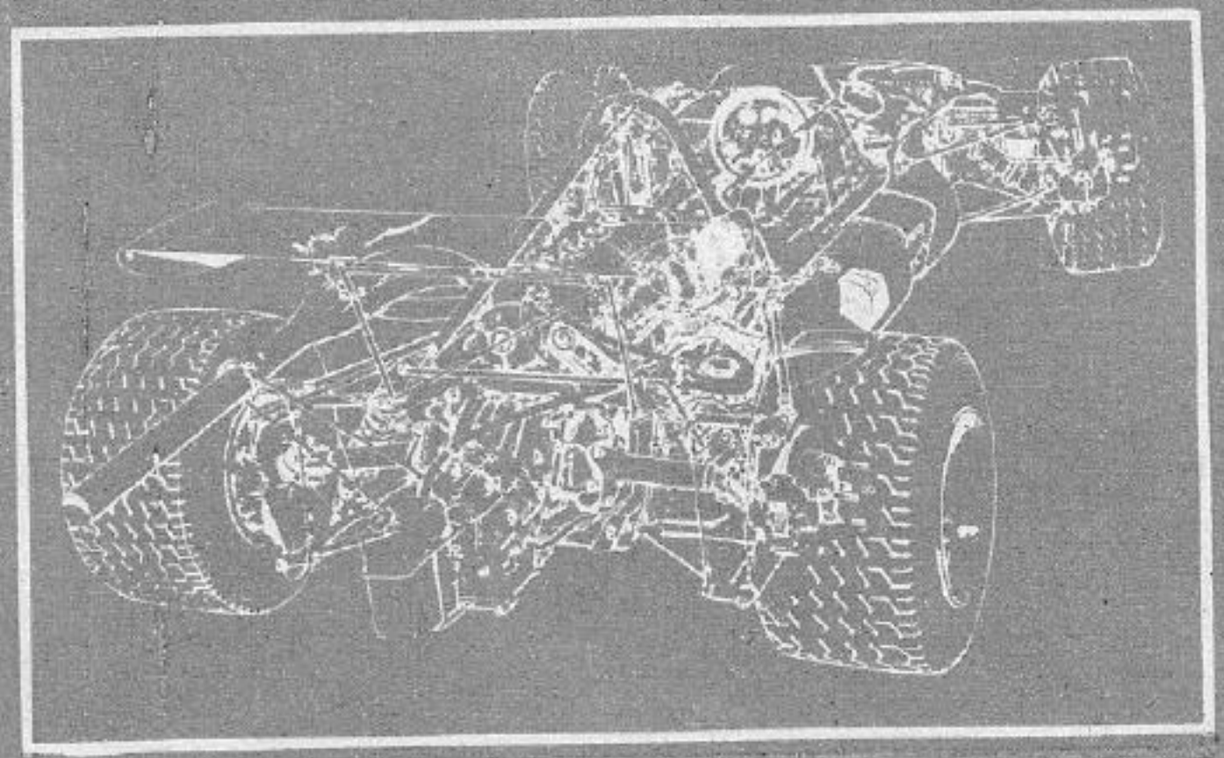
3





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1
Gianclaudio Regazzoni prueba el Tecno '70 ganador en Enna, Sicilia. Las características velocísimas del circuito hicieron innecesaria la utilización de suplementos aerodinámicos, como alerones y "bigotes".

2
En esta foto se puede ver en detalle la construcción de la parte delantera del Tecno '70. Un deflector adelante que conduce a los radiadores de agua y la clásica suspensión Tecno, que conduce a los portamazas, internos con respecto a la llanta.

3
La trompa de la versión "baffona". Detrás de los voluminosos deflectores delanteros se ven los conductos de corte rectangular que llevan aire fresco a los frenos.

4
Estos son los dos "cracks" del equipo oficial Tecno auspiciado por Motul. Uno es Regazzoni, reciente vencedor de Monza F-1. El otro, el más alto, es el joven francés François Cevert, uno de los más veloces de F-2.

5
Como se puede apreciar los tanques de combustible, ubicados a ambos flancos de la carrocería, no están cubiertos por ésta. Como de costumbre en la marca tampoco se hace uso de parabrisas, empleando sólo un deflector.

6
Trasparencia del Tecno '70 Fórmula Dos. En ella se aprecia la reubicación de los radiadores de agua y aceite, los portamazas y frenos dentro de las llantas, los nuevos tanques y un montón de cositas más.

ne en cuenta que en la segunda mitad del año ha contado con un auto excepcional.

El nuevo Tecno de F-2, identificado solamente como "modelo 1970" o "la baffona" ("la bigotuda") como lo llama la tribuna, ha demostrado ser el mejor auto del momento en la categoría y sólo ha debido claudicar ante los BMW en las últimas carreras por razones ajenas al diseño. En Cosworth se hace evidente la necesidad de poner al día los motores de F-1 para hacer frente a la superioridad que en este momento ejercen los motores de doce cilindros, con la triunfante Ferrari a la cabeza, y ya no es secreto que en la usina inglesa se trabaja intensamente en un nuevo motor para recuperar en la próxima temporada los honores perdidos en ésta. Esto ha influido vitalmente en el funcionamiento de los FVA de cuatro cilindros que impulsan a los F-2, los que no pueden ser atendidos momentáneamente en fábrica y por lo tanto han mermado una barbaridad en su antes insuperable eficacia. Cada equipo debe arreglárselas como puede y remendar los motores tantas veces como aguanten y por ese calvario pasan todos los equipos consumidores de Cosworth, incluyendo al team argentino. Para colmo, BMW ha demostrado que sus motores tienen polenta para tirar para arriba y la puesta a punto de un chasis ganador parece haber llegado después de ímprobos esfuerzos.

Pero en el caso de los hermanos Pederzani, la falta de atención de la fábrica de motores sólo ha influido en la escasez de repuestos, porque las unidades que usan los Tecno son totalmente reparadas en los talleres de Bologna y aun cuando el apoyo oficial era intenso, funcionaban mejor los motores preparados en Italia que los originales de fábrica. Esto ha marcado una paridad entre las máquinas más veloces de la categoría que sólo puede desequilibrar (a su favor) la calidad conductiva de Regazzoni, y la superioridad del Tecno '70 cuando los motores ayudan resistiendo el intenso tren de marcha que imponen los BMW.

LA BAFFONA

Tratemos ahora de examinar al auto más de cerca. Por el momento existe sólo un ejemplar, que conduce el primer piloto de la marca, Regazzoni, y si no fuera por los llamativos bigotes delanteros a los que alude el apodo podría parecer sólo una derivación "agiornatta" del modelo convencional que en poco difiere del que conocimos en nuestra última temporada de F-2 y más aún cuando es bien sabido que en Tecno no es costumbre variar fundamentalmente las características de modelos consecutivos sino ir sumando las variaciones progresivamente.

Esto se confirma a medias en el modelo '70, ya que si bien las diferencias de concepto no son demasiadas, se trata en realidad de un monoposto totalmente nuevo en el sentido que el diseño fue revisado íntegramente de cabo a rabo, sobre todo desde el punto de vista de una redistribución de pesos y de la eliminación de kilos.

Pero la parte más original de esta máquina es casualmente la que le dio nombre y popularidad, el diseño de la trompa.

En lugar del radiador convencional, que se coloca en el centro de la toma de la trompa, en el nuevo Tecno el radiador ha sido dividido en dos partes por un deflector central vertical, y cada una de ellas ha sido colocada a los costados de la carrocería, dentro de dos molduras ad hoc que engruesan la línea de la carrocería. A continuación de las molduras, nacen dos voluminosos spoilers (los aludidos bigotes), de aspecto masivo pero de construcción liviana que prolongan el plano de las molduras hacia el exterior, carenando las ruedas delanteras. Los spoilers en cuestión son muy eficientes desde el punto de vista aerodinámico, pues neutralizan en mucho la resistencia al avance que provoca el grosor desmesurado de los neumáticos que se usan en la actualidad. Estos "bigotones" tienen también incorporadas las tomas de aire que ventilan los frenos, que ahora están más hundidos dentro de la llanta y de otra manera carecerían de refrigeración adecuada. Para cumplir esta función, del lado interno de los deflectores hay dos conductos de sección rectangular, construidos en la misma resina de vidrio que soplan aire fresco directamente sobre los discos. Habíamos dicho que los frenos están dentro de las llantas; también el portamazas y los anclajes a la suspensión han sido trasladados allí, necesitando alargar un poco los brazos de suspensión y retocar levemente la geometría. Esta no varía del clásico esquema Tecno de dos triángulos superpuestos, el superior con el brazo de reacción hacia atrás y el inferior hacia adelante. Este tren delantero conserva las óptimas cualidades de los autos de la marca en frenadas, tanto como en la tenida en curvas. El tren trasero se conserva convencional, aunque con portamazas nuevos que se unen a la estructura a través de un triángulo invertido inferior, una bieleta única arriba y dos largos reactores anclados atrás del piloto, en la cuaderna que le sirve de respaldo. Hasta aquí, salvo pequeños detalles, la estructura básica de un auto ganador que no aporta novedades sensacionales pero sí aprovecha al máximo un cúmulo de teorías que ya se han probado más de una vez como efectivas.

CONSTRUCCION

El tanque y el radiador de aceite del Tecno '70 están colocados a uno de los lados del auto, precisamente detrás del piloto, entre los reactores y la suspensión derecha.

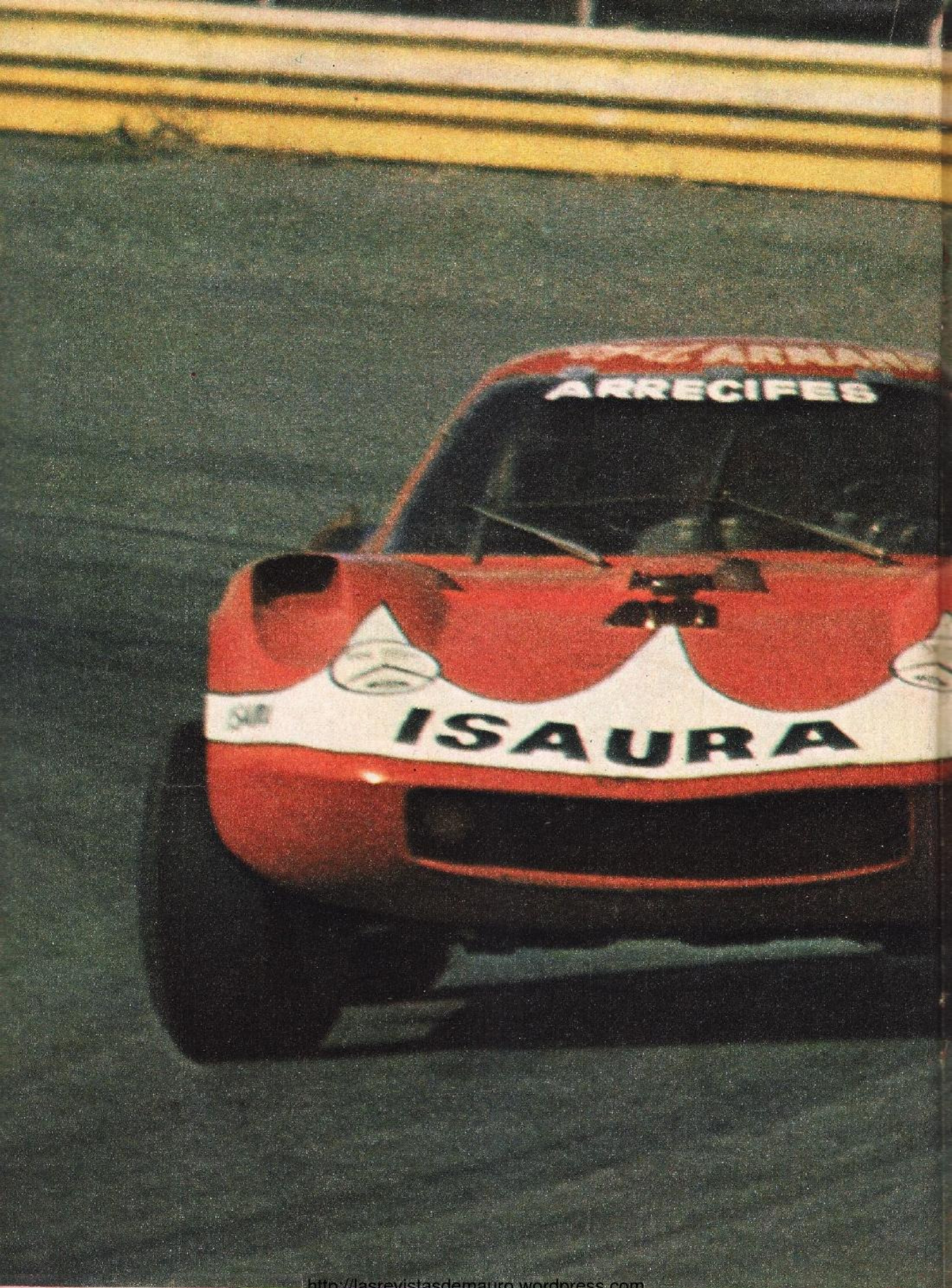
Esta ubicación de elementos y el retraso de los radiadores de agua con respecto al eje delantero ideal del auto demuestran la preocupación de la gente de Tecno por alejar lo más posible los pesos de los ejes ideales acercándolos al baricentro con el fin de disminuir al mínimo los efectos de la inercia polar en las frenadas o en trayectorias curvas; esto es, hacer el auto más maniobrable.

La clásica estructura tubular triangulada de Tecno también ha sido perfeccionada, aliviánándola al máximo pero sin quitarle nada de su tradicional rigidez. La única modificación que puede notarse a simple vista es la nueva cuaderna delantera, correspondiente a la pedalera. Está constituida por tubos de acero al níquel-cromo 25 CD-4, en secciones que varían de ovaladas a redondas y rectangulares.

Es importante subrayar el montaje de los tanques hechos en espuma poliuretánica celular, la que tiene la misión de evitar pérdidas de combustible en caso de accidentes, aún los más violentos.

La carrocería de fibra de vidrio y resina poliéster ha perdido bastante peso con respecto a las versiones precedentes y el auto completo cumple apenas con lo justo los 450 kg que manda el reglamento. Desde el punto de vista aerodinámico, aparte de lo ya apuntado en la trompa, el alerón de cola de aluminio ahora es compuesto, con una aleta auxiliar de incidencia variable.

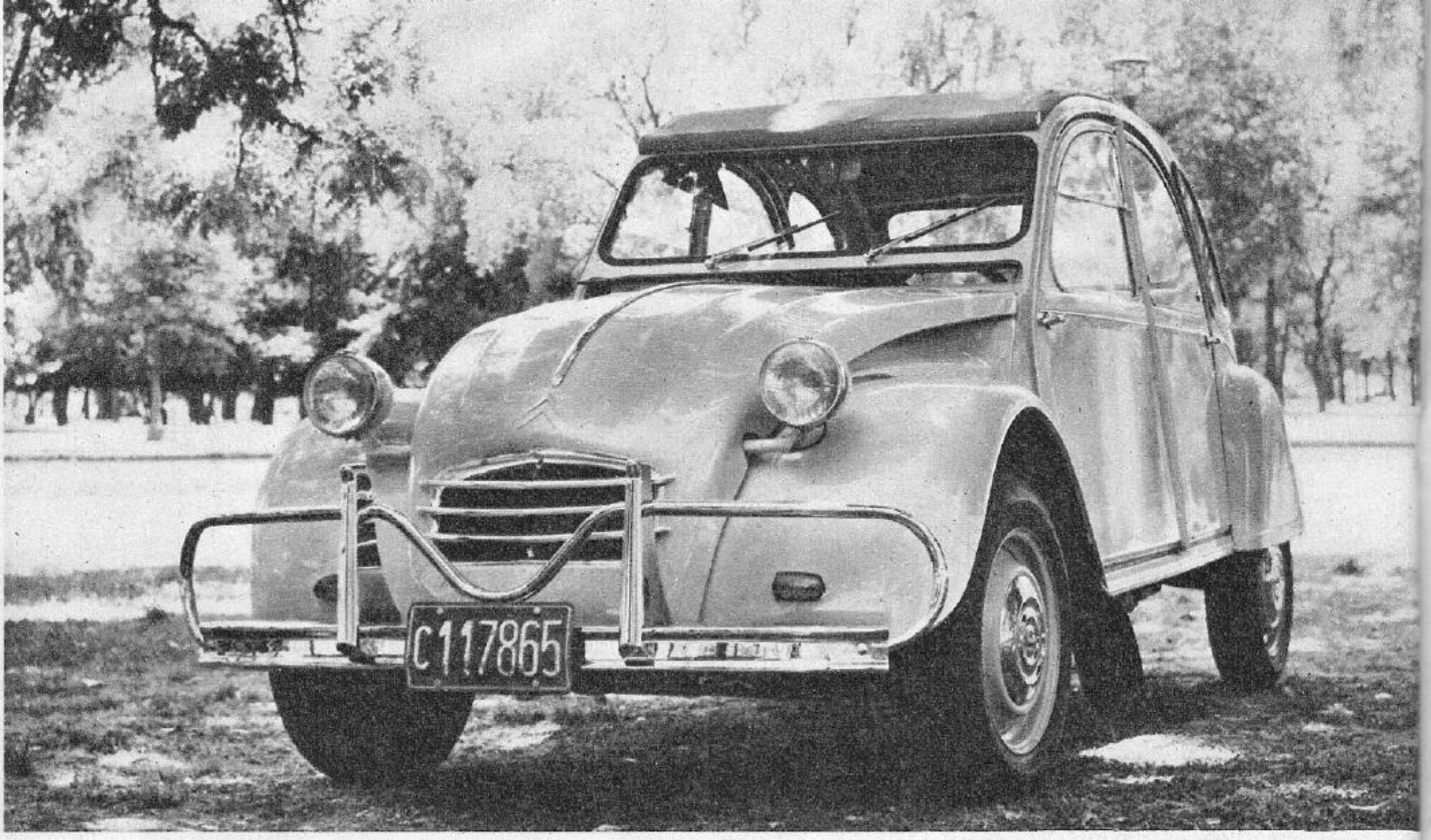
Regazzoni tiene cifradas todas sus esperanzas en este auto para ganar el Campeonato Europeo de F-2, tras los pasos de su compañero de Ferrari, Jacky Ickx, de Jean Pierre Beltoise y del último ganador del certamen, el hoy retirado Johnny Servoz Gavin. Es evidente que sólo necesita este título para graduarse definitivamente como uno de los mejores pilotos de la actualidad. 1971 lo espera con dos opciones para F-1: seguir con Ferrari o apoyar a Tecno en su escalada a la categoría mayor con un ambicioso proyecto. Un Tecno con motor Porsche tres litros . . .

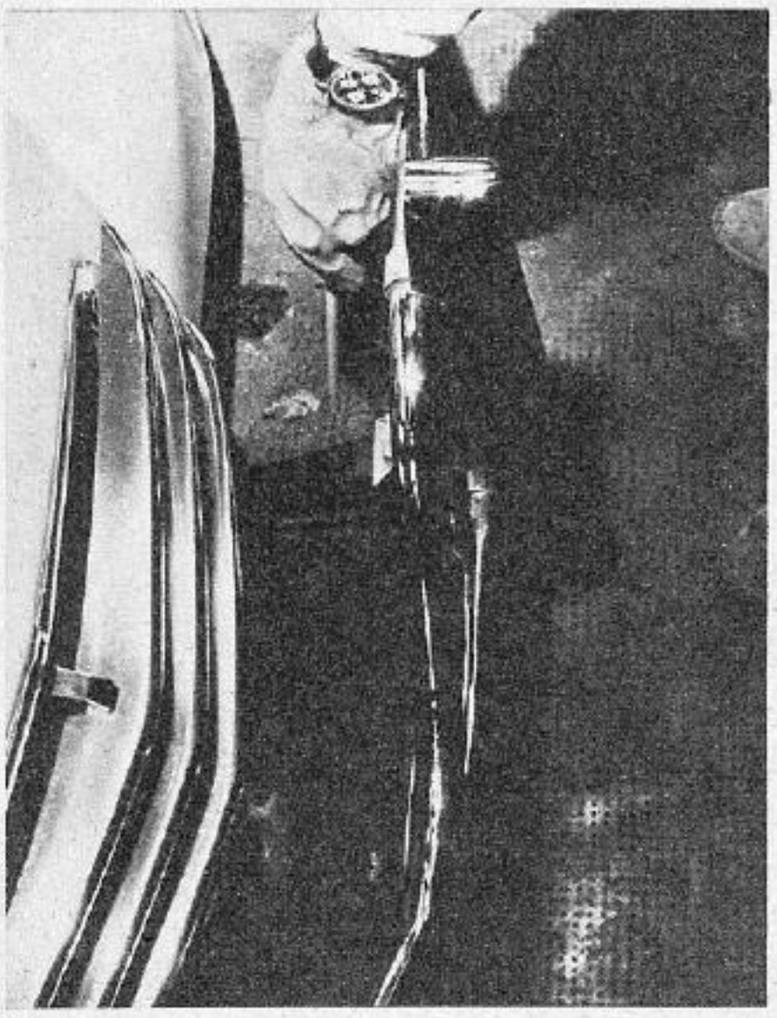


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carlos Pairetti

LIEBRE-FORD TC'B'

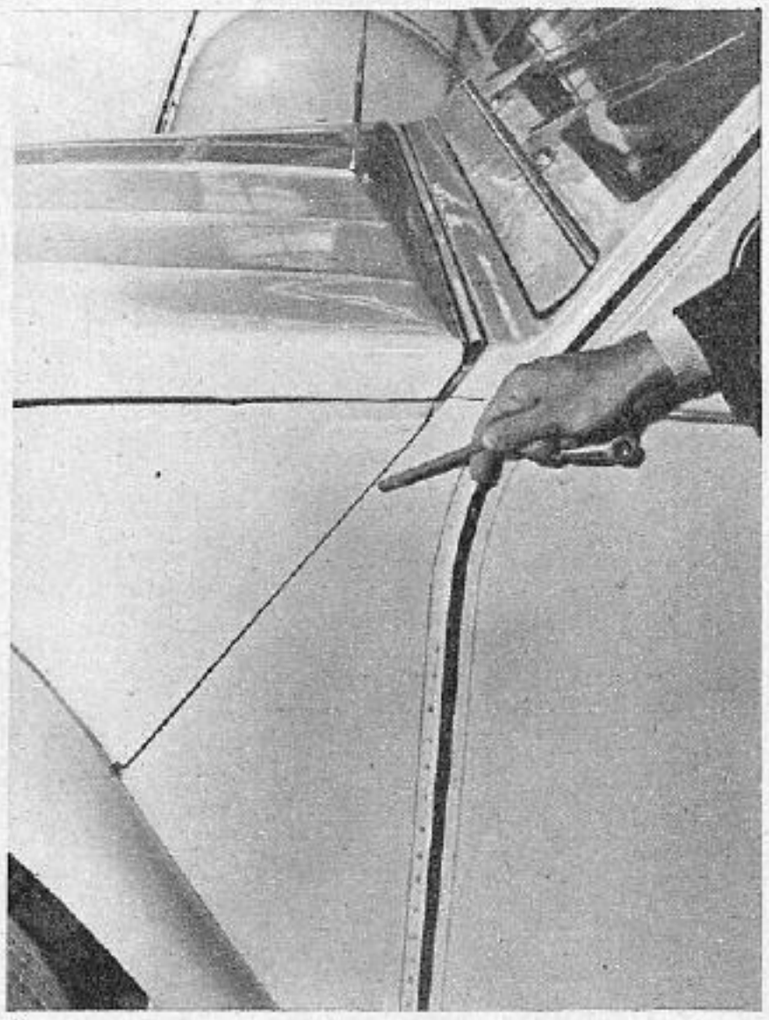




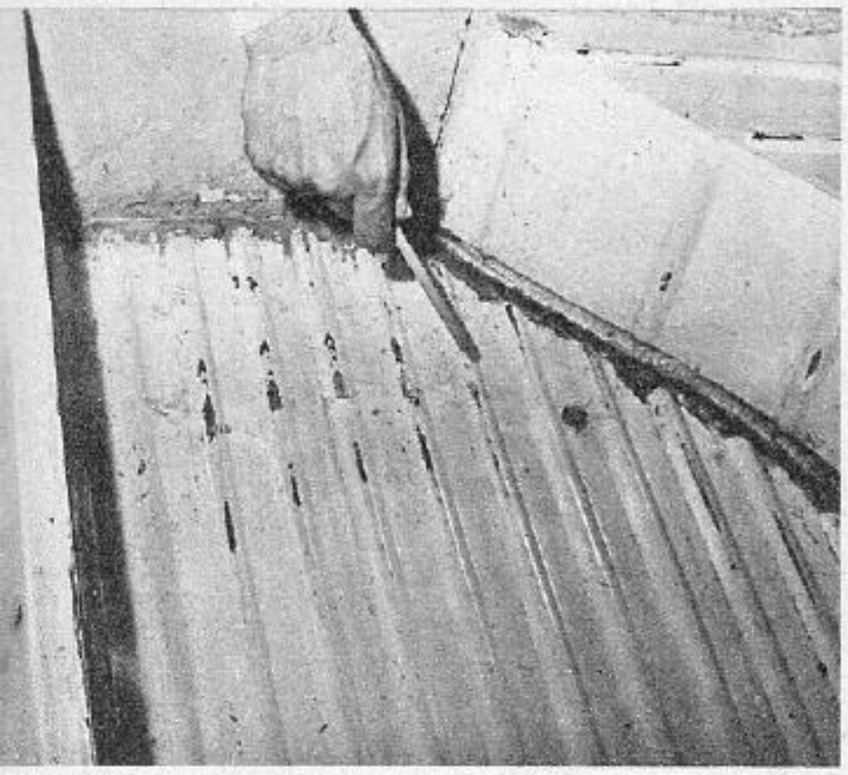
1



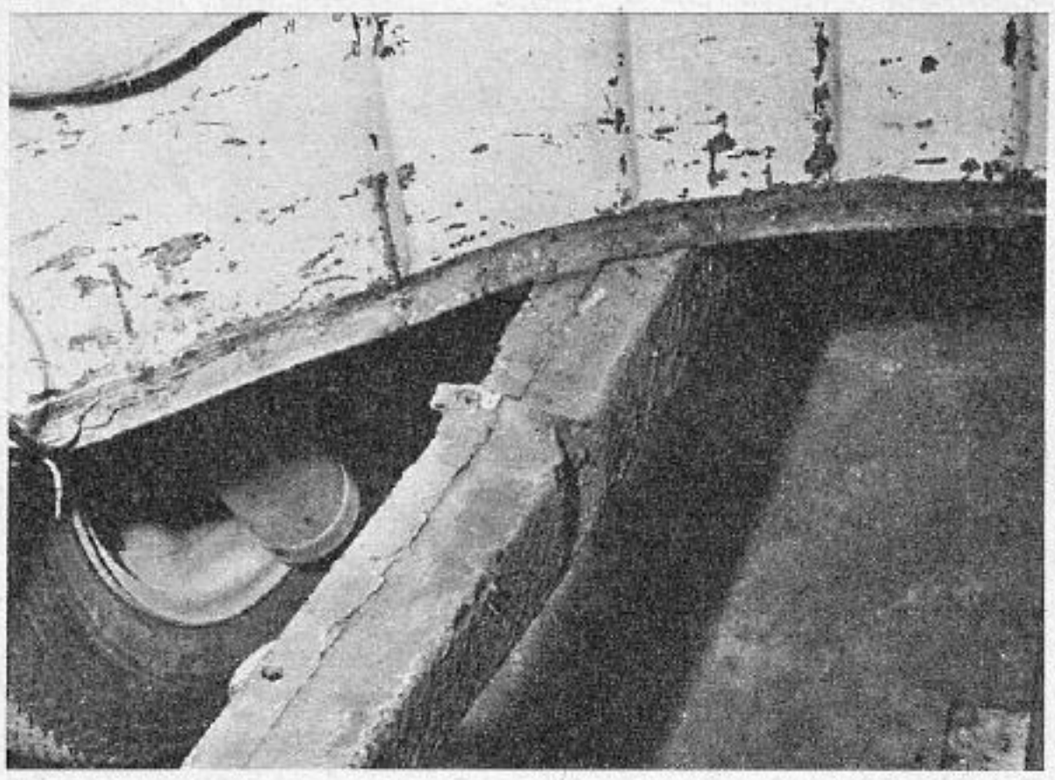
2



3



6



7

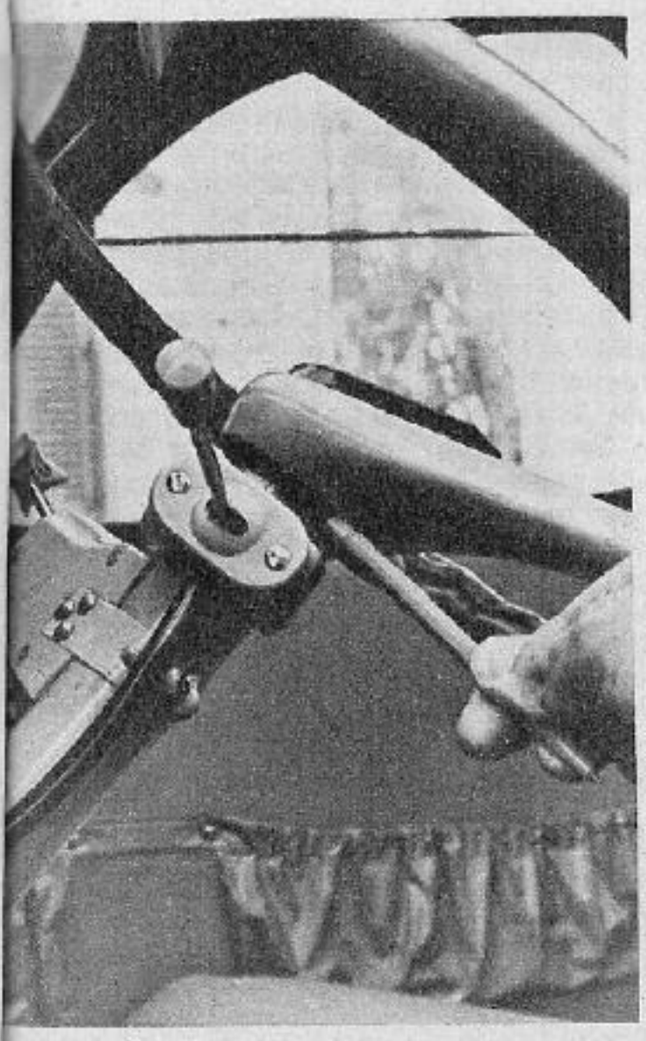


8

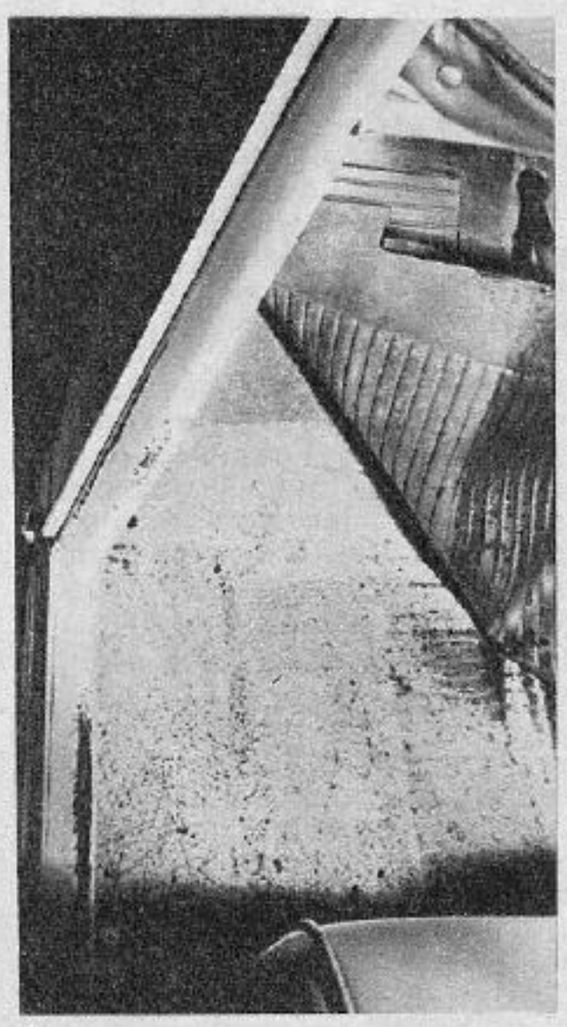
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COMO COMPRAR UN 2CV USADO

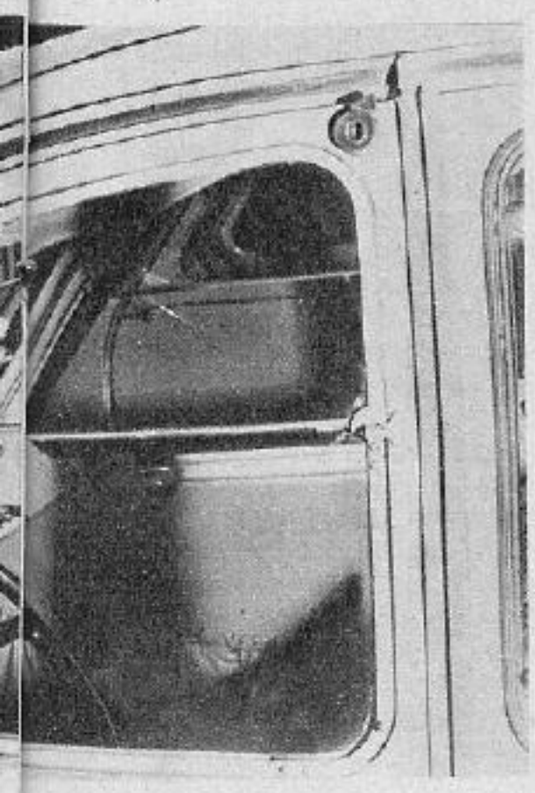
Hoy destinado a la gente que piensa. O por lo menos, que piensa en comprarse un Citroën usado. Poco a poco iremos ocupándonos de las marcas de más venta en el país



4



5



9



El Citroën 2CV es, por muchas razones, uno de los autos que más se compra, y por esa razón hoy ocupa el banquillo de los "en observación". Antes de empezar con las fotografías, vayan algunas recomendaciones.

Como todos saben, y lo pueden ver, el Citroën es un coche sumamente fácil de reacondicionar. Es por eso que no es tan importante tratar de descubrir un vuelco como en el caso del Peugeot 404, que ya hicimos en el Nº 233, o de cualquier otro monocasco similar, ya que de haber sufrido alguno, éste podría haber sido bien, reparado. Y por "bien reparado" no nos referimos a algún disfraz para su venta, sino una reparación realmente bien hecha que lo deja en buenas condiciones, ya que al tener chasis, la carrocería solamente "viste" al automóvil, pero no influye mayormente en la marcha. Sí lo hace, en cambio, en el cierre de las puertas, detalles de comodidad, ruidos y todo lo que atañe únicamente a la carrocería como tal.

Por otra parte, el Citroën 2CV es un auto un poco rarito, muy particular; no sólo en su aspecto, sino también en su comportamiento. Es por eso que no debe estudiárselo como se lo hace a un automóvil vulgar, porque lo que puedan notar que les parezca anormal o raro, puede no serlo en este coche; y en cambio deben aprender a diagnosticar otros aspectos que no presentan en los primeros.

Pero creemos que el haberse decidido a la compra del 2CV supone ya un conocimiento de sus pro y contras, y por eso, vamos a los detalles.

FOTO 1: Comenzaremos por inspeccionar los largueros del chasis. Los extremos de los mismos deben estar en buenas condiciones, aunque eso no garantice el buen estado de la totalidad del larguero, como ya veremos. Además, ya que estamos en la zona, controlamos las defensas: su fijación y estado general.

FOTO 2: Ahora sí comienza el examen de los largueros como se debe. Sacudimos el auto como muestra la fotografía, de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba para ver si la trompa sigue el mismo movimiento de vaivén del resto del coche, como debe ser, o si lo hace con cierta independencia, como si existiese una bisagra en el piso, a la altura de la pedalera, que es más o menos donde suele agrietarse el chasis cuando se ha chocado de frente.

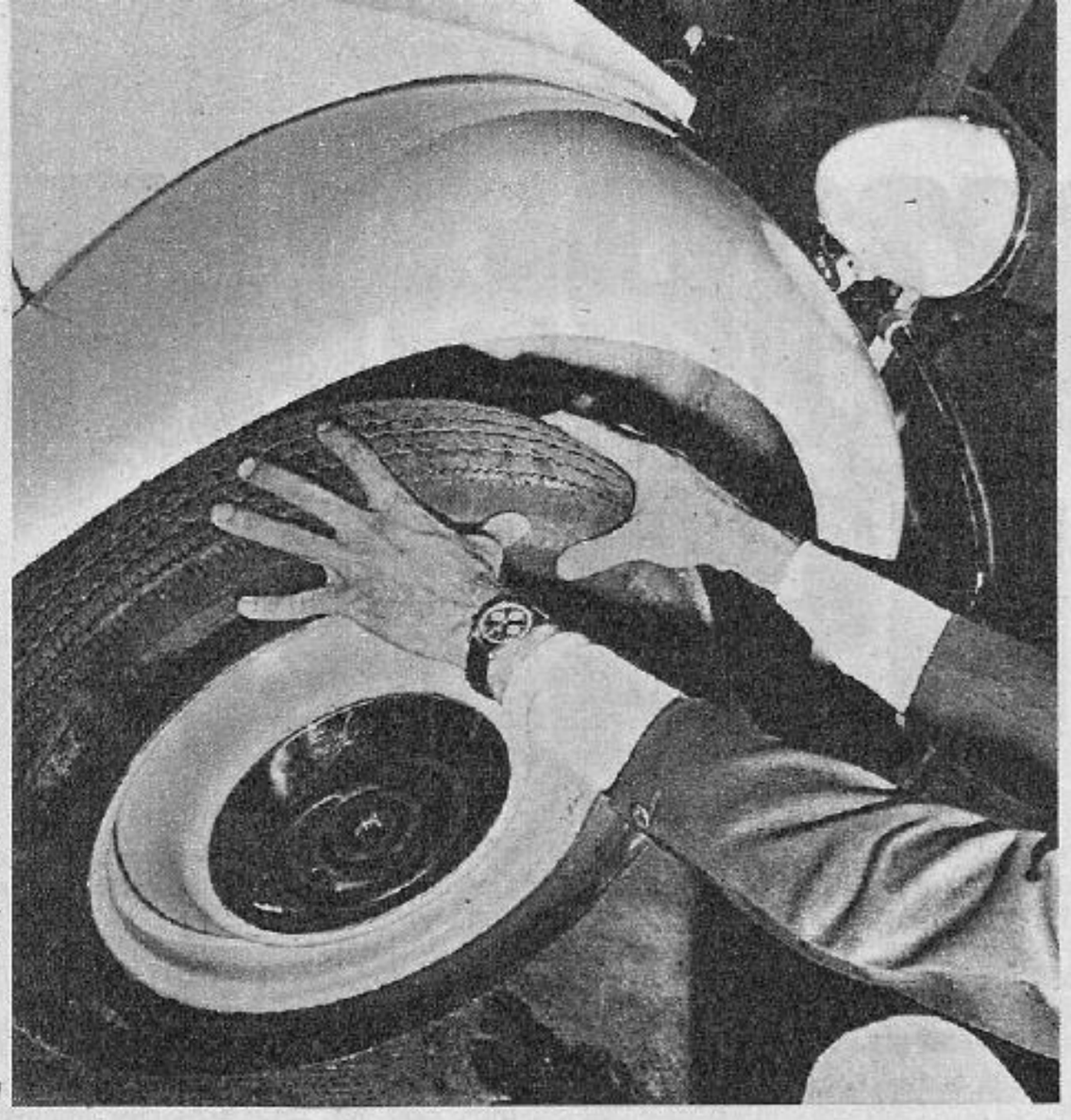
Este mismo movimiento es el que también nos sirve para controlar el estado de la suspensión, ya que si se hamaca mucho, está mal de amortiguación. Pero sigamos con los largueros del chasis.

FOTO 3: Esta unión de los laterales del capot con el torpedo debe tener los bordes paralelos. La convergencia o divergencia de los mismos indicaría largueros doblados, y esto significa choque. Recordemos que los largueros doblados siempre afectan a la dirección y, por ende, a la estabilidad direccional. La suspensión también puede verse perjudicada por el mal estado de los mismos. Pero este detalle de la unión es solamente uno de los delatores de choque. Hay más.

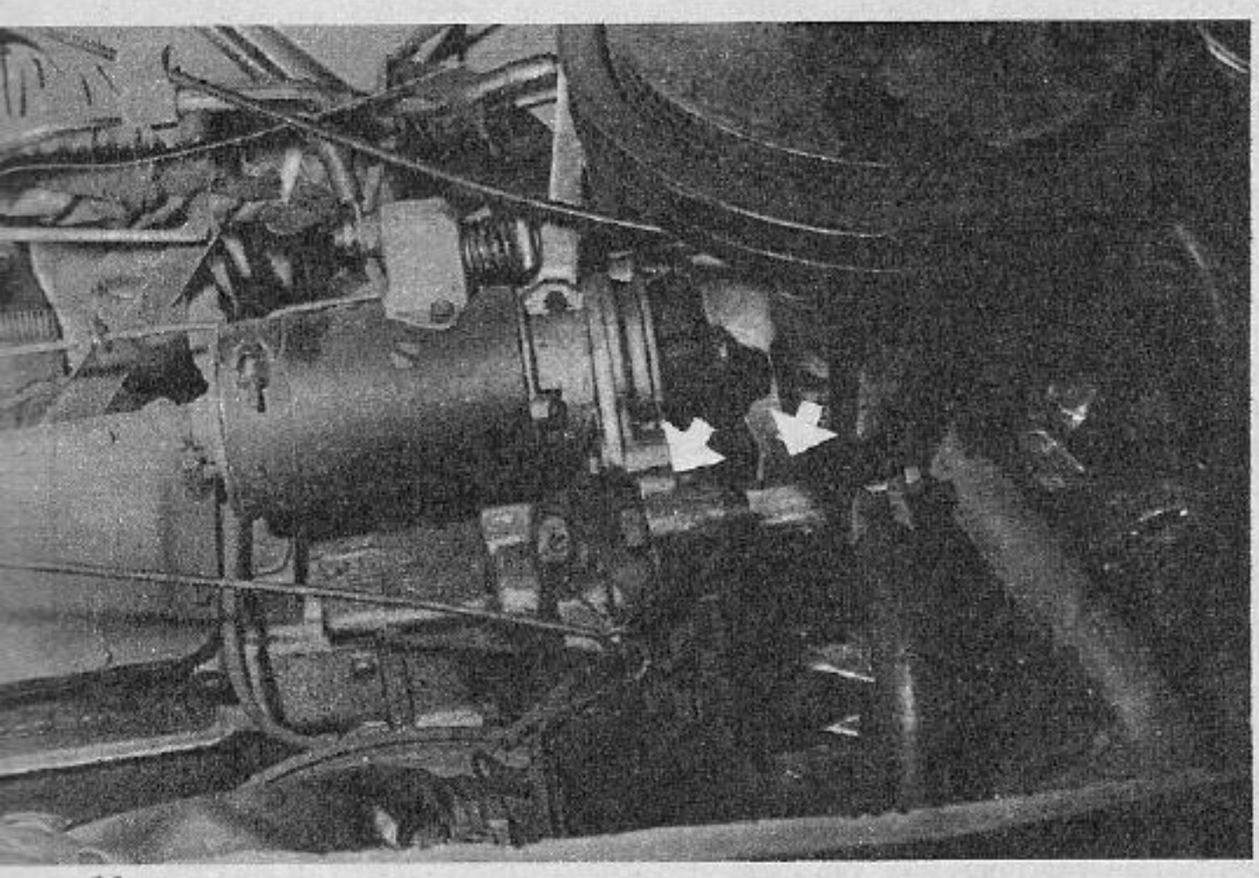
FOTOS 4 y 5: La luz entre el volante de dirección y la columna de la misma, señalada en la fotografía, debe ser de 2 mm. aproximadamente. Cuando no es así, se debe nuevamente a dobladura de chasis. Y generalmente, como consecuencia del mismo golpe, la dobladura del larguero marca algunas ondulaciones en el piso. Levantamos la alfombra para no encontrarlas, y de paso, aunque no tenga nada que ver con los choques, cuidamos que no esté picado de óxido.

FOTOS 6 y 7: Los largueros del chasis no se doblan solamente por choques frontales, también lo hacen cuando el auto es golpeado de atrás. En ese caso, la chapa de molduras trasversales que vendría a ser el piso del baúl, se arruga en las zonas que muestra la fotografía, o sea las zonas que se encuentran sobre los largueros mismos. En la foto de al lado vemos la misma zona pero sin la chapa y más de cerca. Quitar la chapa es imposible, a menos que se quiera desoldarla como en este caso, para mostrarles el "pliegue" del larguero, pero, repetimos, observando las zonas que cubren los mismos, es suficiente.

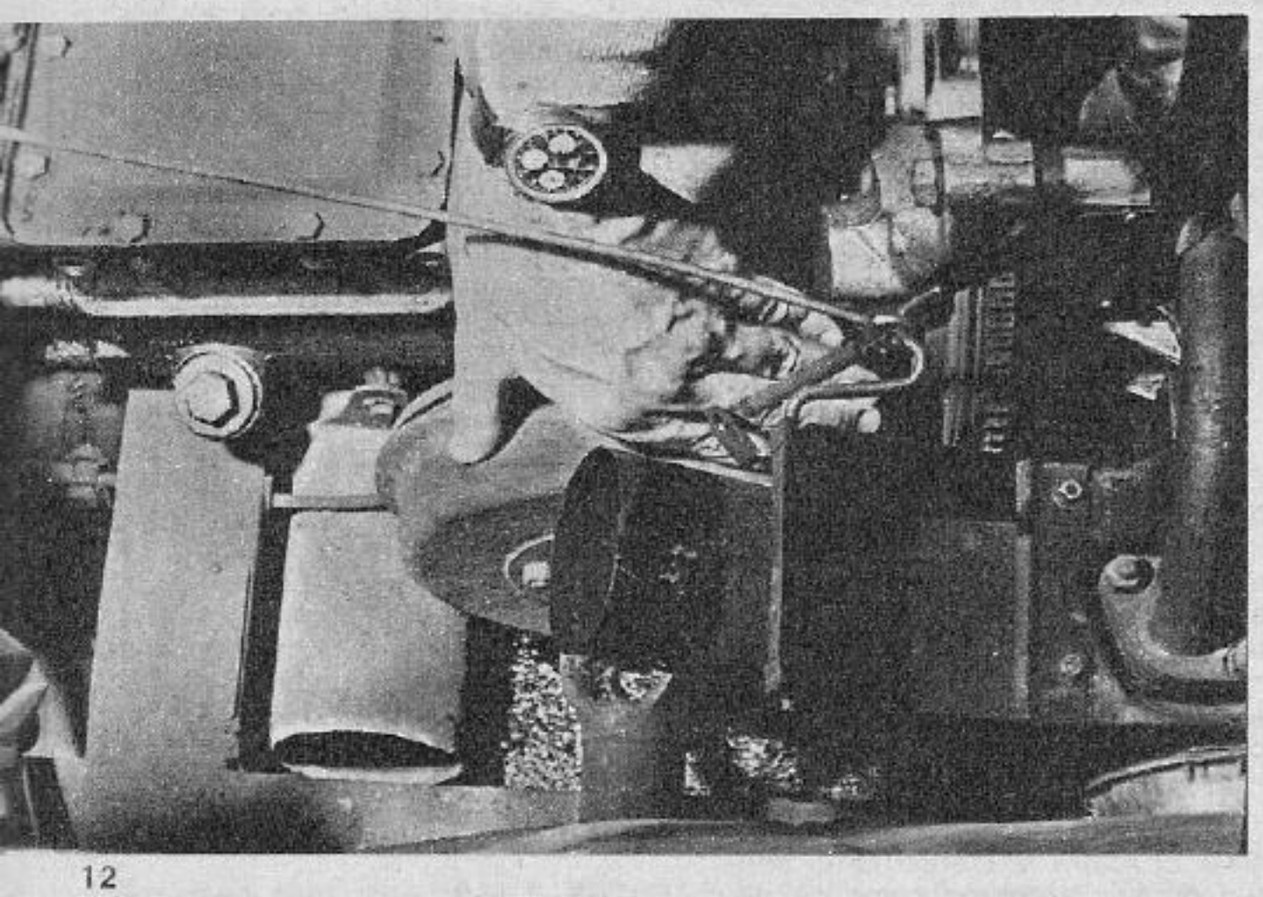
FOTOS 8 y 9: Algo más para mirar en la carrocería: la luz entre puerta y parante debe ser la misma a lo largo de todo el recorrido, de lo contrario, la puerta está fuera de cuadro y sería bueno averiguar por qué. La clásica pose de la derecha es para descubrir arreglos de chapa mal terminados; se aplica a cualquier automóvil. ⟶



10



11



12

FOTO 10: Moviendo las ruedas delanteras, una por una, hacia el motor y hacia afuera, podemos descubrir juego de rulemanes de punta de eje, de perno, o de ambos elementos al mismo tiempo. Cualquiera de ellos no debe existir; debe ser solucionado y no le corresponde a Ud. hacerlo.

FOTO 11: Del motor ya vamos a hablar de lo que tiene que oír y sentir, pero ya que estamos mirando nomás, en lo posible no debemos encontrar ninguna soldadura de carcaza o cárter. Estas suelen encontrarse donde indican las flechas, pero pueden encontrarlas en otros solares de la zona. Podemos medir el aceite, mirarle el colorcito, para que no sea muy oscurito y ponerlo en marcha. El arranque debe ser instantáneo y no debe tirar humo en exceso. Ruidos pueden haber muchos, de los normales y de los que no lo son. Entre estos últimos también podemos hacer una división: los que tienen importancia y los que si bien la tienen, pueden ser admitidos por tratarse de un usado. Entre los primeros está el ruido de biela, por ejemplo, y entre los que pueden comprenderse, el de pistón (siempre que no sea mucho) y de válvulas, que es normal hasta en un auto nuevo que no las tenga bien reguladas. Pero cuando de escuchar ruidos se trata, volvemos al mismo problema: hay que saber qué y cómo oír, y eso no podemos escribirlo.

Lo que falta de motor ya lo hablaremos cuando haya que manejarlo; por ahora, terminemos con mirarlo y tocarlo.

FOTO 12: Sacamos el tubo de fieltro de la calefacción para que pudiesen ver mejor. Moviendo la campana de freno hacia atrás y adelante, podemos sentir el juego en las estrías del acople de la cruceta con el palier, eso es, si existe tal juego que normalmente no debería sentirse. El juego de las crucetas en sí, tampoco debe existir, pero lo notamos más fácilmente al manejar.

Y allí vamos, a manejarlo.

Al sentarnos para ponerlo en marcha podemos ir pegándole una miradita general a todo lo que nos rodea para tener una idea del aspecto interior: tapizado, perillas y palanquitas, pintura y felpa interior, uniones de la bandeja y el tablero, y todo aquello que nos da una idea de cómo ha sido tratado el automóvil mientras estuvo en uso. Podemos también tomar los pedales de freno y embrague con la mano y moverlos hacia arriba y abajo y de lado a lado para controlar que no tengan mucho juego.

Al colocar la llave de contacto, ésta no debe tener juego excesivo; al tirar de la perilla de arranque, la puesta en marcha debe ser instantánea, y al acelerarlo en vacío no se debe oír ruido de escape que evidencie roturas en el sistema. Tampoco el humo debe ser blanco o espeso. Al darle arranque, si el motor está frío, mantenga el cebador tirado al máximo hasta que el motor esté en marcha, y si ya estaba en temperatura, lo único que tiene que hacer al arrancarlo es hacerlo con el acelerador completamente apretado.

Cuando el motor se encuentre regulando, puede colocar la primera velocidad, la marcha atrás o cualquier otra de las tres restantes sin necesidad de apretar el embrague, ya que éste es del tipo centrífugo. En caso de no poder o de oír ruido al hacerlo, algo anda mál, no es normal. Una vez enganchada la primera velocidad, con sólo apretar el acelerador el coche se pondrá en movimiento. Y si en el momento de ponerse en movimiento se oye un chillido en la zona del embrague, está gastada la corona del mismo o el ferodo es muy duro. También se puede arrancar en la forma convencional, o sea apretando el embrague, enganchando primera, y largando el embrague progresivamente a medida que oprimimos el acelerador de la misma forma. En este caso, puede tironear al empezar a moverse, y eso significaría empastamiento del disco de embrague o simplemente mala regulación del mismo.

Ahora ya estamos en movimiento, y si al pasar de una marcha a otra sentimos un golpe seco en la trasmisión, pueden ser las crucetas o las estrías de acople que ya habíamos sentido al mover la campana de freno (foto 12). Y al pasar de una marcha a otra tampoco se debe oír ruido de caja; de lo contrario volveríamos a investigar el embrague o, peor aún, los sincronizadores de caja.

Cuando nos encontramos manejando, además del motor debemos controlar dirección y frenos. Si la dirección está desalineada o tiene un brazo de dirección doblado, tirará hacia un lado mientras marcha y vibrará la trompa al frenar o acelerar bruscamente. Un brazo de suspensión doblado también lo podemos notar cuando vemos la rueda delantera inclinada ocmo las traseras de un 1093. El desajuste de la dirección lo notamos cuando golpetea el volante en el empedrado.

Frenos: Si tiene los frenos bien regulados deberá frenar en la distancia normal, aunque aún así puede tirar para un lado en el momento de frenar. Eso se debe a la cinta empastada por aceite o fluido para frenos, o algún freno excesivamente mal regulado o con sus cintas ya terminadas. Un zumbido durante la marcha también es sinónimo de cinta empastada. Si al tener el pedal de freno apretado a fondo, éste va progresivamente bajando su tope, aunque sea lentamente, algo está mal en la bomba de frenos. Debe ser solucionado. Neumáticos: No son muy exigidos dada la poca velocidad que desarrolla, pero aún así, los cascos se deben encontrar en buenas condiciones para su seguridad. Los manchones los podemos detectar cuando oimos un ruido rítmico en la rueda que aumenta con la velocidad. Suspensión: Al moverlo como en la foto 2 no se debe hamacar mucho, y al pasar sobre un pozo no muy grande pero sí profundo (bordes angulosos) que no se oiga un ruido seco y metálico. Caso contrario, un "batteur" (batidor de inercia) descargado o roto.

Antes de terminar, podemos volver a escuchar los ruidos del motor, pero hay que saber diferenciarlos para clasificarlos, y eso no se lo puede explicar, pero si alguien lo ayuda, recuerde: el ruido de biela es prohibitivo, el de pistón se comprende en un usado pero no conviene y el de válvulas se presta a muchos orígenes que quien lo ayuda puede interpretarlos y valorarlos, aunque casi nunca suelen ser muy graves.

Si bien esta nota los ayudará en lo que buscan, de ninguna manera les garantiza una compra extraordinaria. A lo sumo les reduce las posibilidades de equivocarse a las que hay que agregarles el porcentaje de suerte que, naturalmente, les incluimos gratuitamente en el saludo: A la gente que piensa, ¡suerte!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Kodak



Nueva cámara Kodak Instamatic 133.

Le permite todo.



Para atesorar sus mejores momentos.
Y tomar muy buenas fotos.
Sin complicaciones. A cualquier hora.
En cualquier lugar. Para fotografiar de noche o en interiores, simplemente se le inserta el cuboflash.
Nueva cámara Kodak Instamatic 133.
Eficiente. Práctica. Perfecta. Se carga en un instante. Para transparencias en color: película Ektachrome-X 126.
Para coloridas amplicopias: película Kodacolor-X 126. Y también toma fotografías en blanco y negro.

NUEVA CAMARA KODAK INSTAMATIC 133. OTRA CAMARA FABRICADA POR KODAK EN LA ARGENTINA. CUESTA MENOS DE **$ 70.- (Ley 18.188)**
Pregunte por ella. Y llévesela.



Abra-cargue-dispare

PELICULAS
Kodak
CAMARAS

Visite a su distribuidor Kodak.

Laboratorio Kodak de Color de Buenos Aires: inigualable calidad de proceso. Calidad Kodak.



Ahora Ud. ya puede
a todo lujo su Enciclo

(No importa el número de fascículos que haya adquirido. Ud. merece tener las tapas para coleccionar la obra completa)

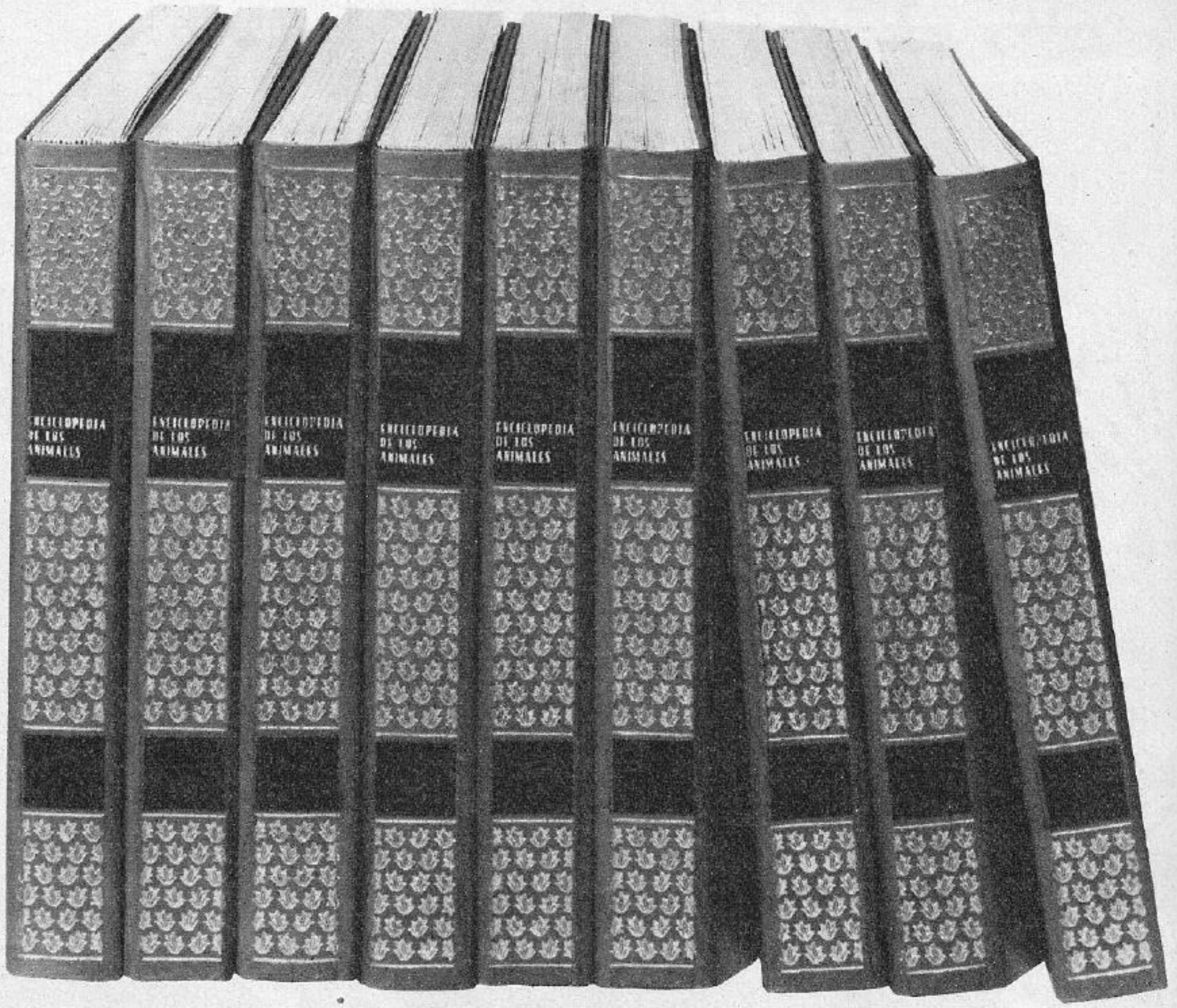
Ya están en venta, en todos los quioscos del país, **las lujosas tapas para hacer encuadernar el Tomo I de la colección.** Estas tapas, con títulos, guardas y lomo sobreimpresos en oro, se entregan con portadas, índices, las instrucciones precisas para realizar la encuadernación y un cupón-oferta para efectuarla al mejor precio de plaza.
Todos estos elementos, presentados en un sobre de polietileno herméticamente cerrado, para su mejor protección, se ofrecen al público a m$n 600.— ($ 6.—). Y además, en forma gratuita, se incluyen 32 páginas a todo color, que constituyen la INTRODUCCION GENERAL a la obra ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES.

ENCICLOPEDIA de los ANIMALES

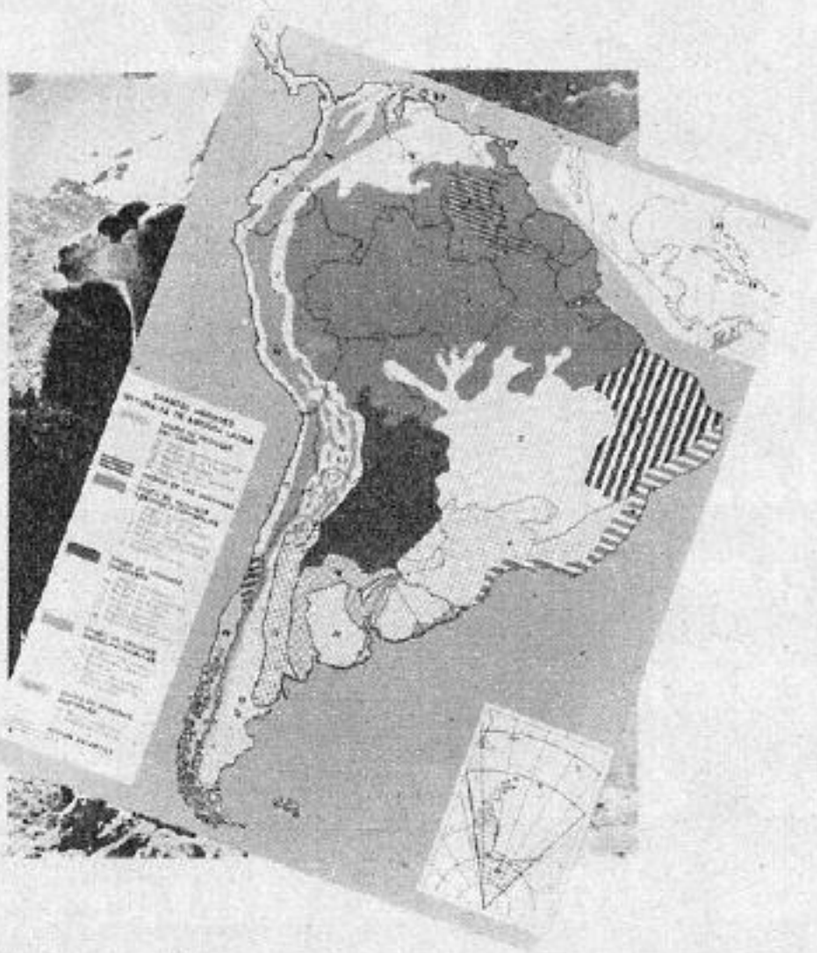
LA PRIMERA GRAN COPRODUCCION INTERNACIONAL DE EDITORIAL ABRIL (ARGENTINA), NOGUER (ESPAÑA), RIZZOLI (ITALIA) Y LAROUSSE (FRANCIA).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





tener encuadernada pedia de los Animales.



UN SUPLEMENTO GRATUITO SOBRE LA FAUNA LATINOAMERICANA.

A partir del fascículo Nº 22, y como un medio de retribuir a los lectores el entusiasta apoyo con que recibieron nuestro esfuerzo, la ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES publicará en cada una de sus contratapas una descripción completa y específica sobre nuestra rica fauna latinoamericana, a cargo de un destacado especialista argentino, ilustrada con excepcionales fotografías a todo color.
Estas contratapas podrán coleccionarse y ser encuadernadas en un tomo por separado, al finalizar la Enciclopedia.

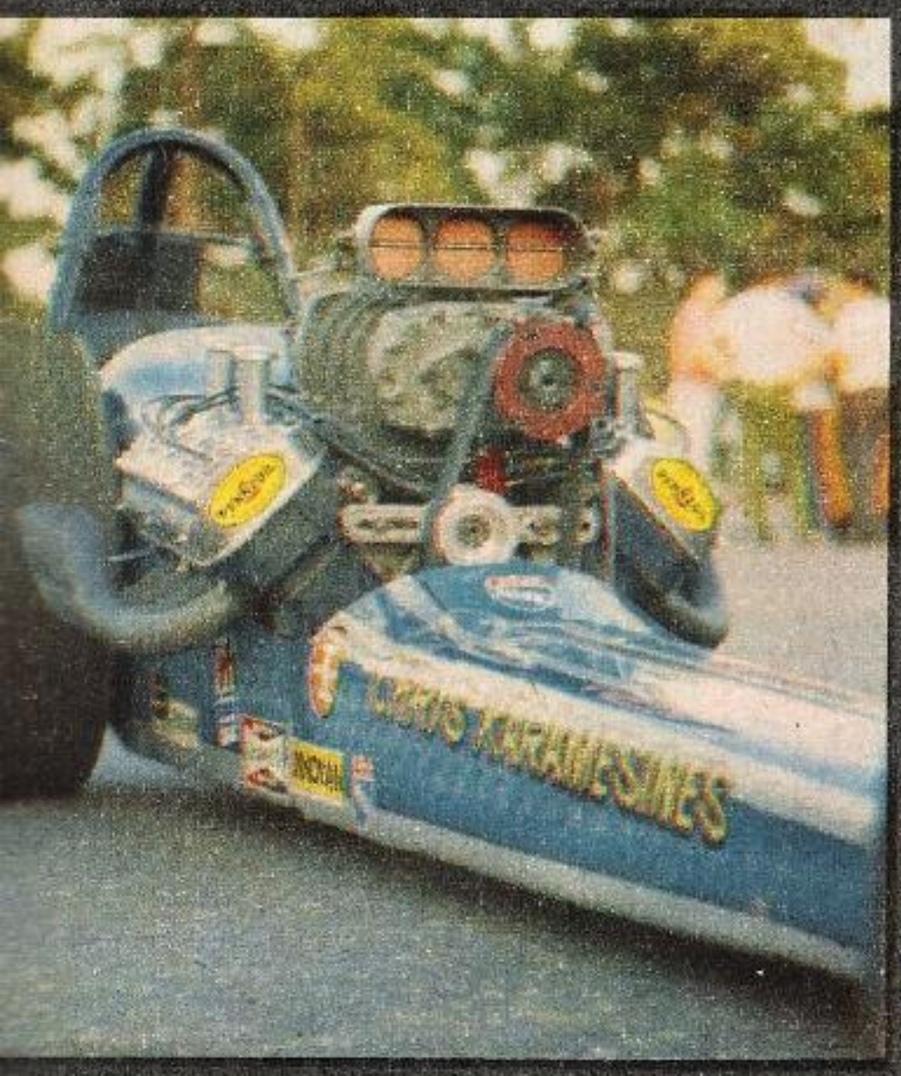
RECUERDELO: Desde el Nº 22 no tire las contratapas. Consérvelas porque también se coleccionan.

Texto y fotos: **JUAN ALBERTO ABRAHAM**



Impresionante aceleración: 200 kilómetros por hora en sólo dos segundos.

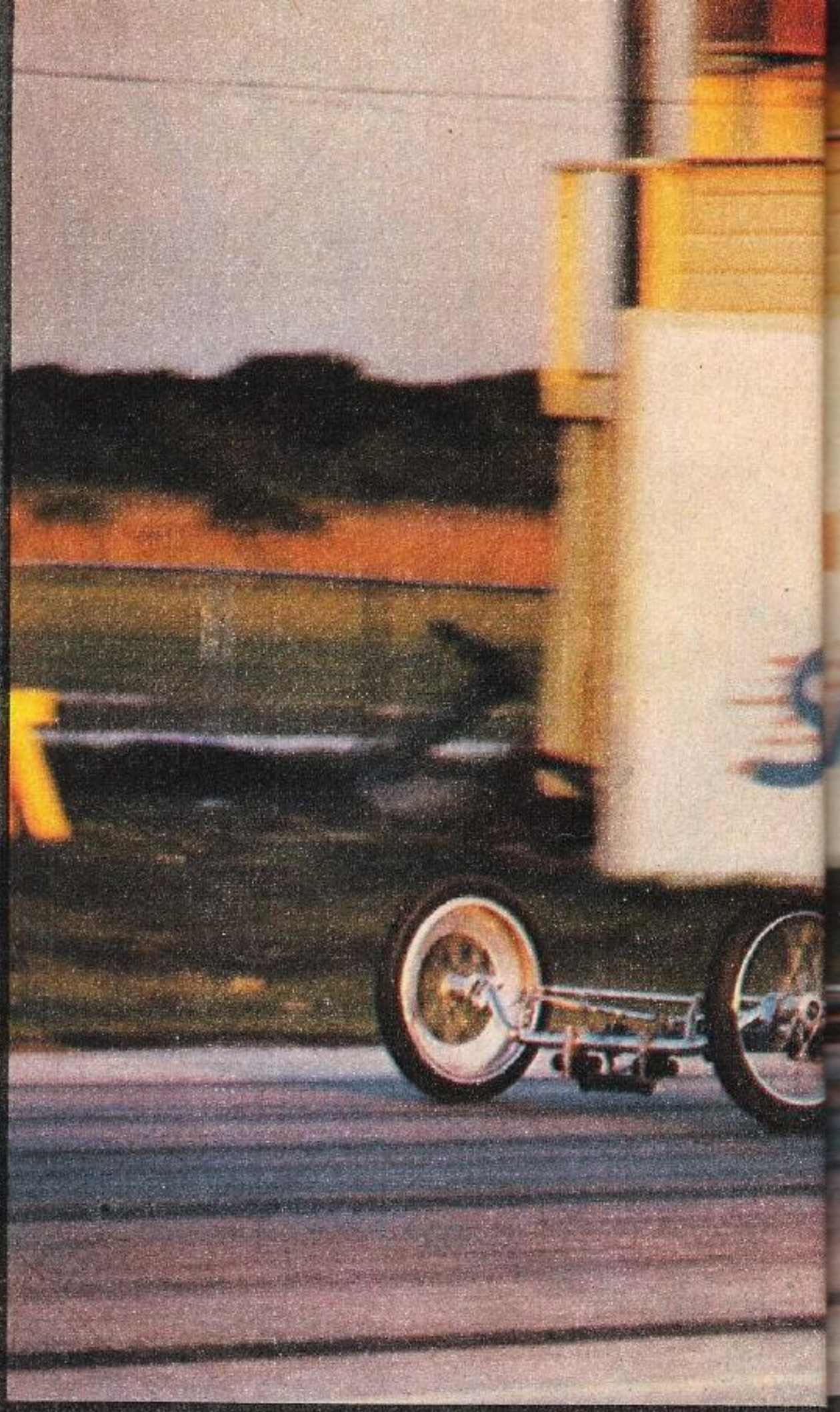
Bajo la inocente carrocería del Volkswagen se esconde este fornido motor V-8. La veloz combinación es conocida como el "Durachrome Bug".



Vista de la "saludable" planta motriz que mueve el dragster del popular Chris Karamesines.



Ultimos toques al motor del Mini-Cuda de Don Schumacher, consagrado campeón norteamericano 1970.



¡ESTAN

6 segundos para recorrer 400 metros con partida detenida. Algo así como 360 kilómetros por hora a la llegada. Todo esto se consigue con 1.500 HP y más de 50.000 dólares

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TODOS LOCOS!

Acomodar el racer en la línea de partida, mirar de reojo al rival de turno y esperar que la serie de lamparitas comiencen a encenderse progresivamente hasta que la última dé la señal de partida, es el ritual eterno de las carreras de drags (picadas, entre nosotros). Pero tras la simplicidad que puede suponer pisar a fondo y devorar en el menor tiempo posible la tira de asfalto que cobija la línea de llegada un cuarto de milla (400 metros) más adelante, se esconde la mayor sofisticación fierrera que pueda imaginarse.

Las picadas profesionales cuentan con una impresionante legión de adictos que, ya sea en la pista o desde la tribuna, le da color a los campeonatos nacionales de Estados Unidos y reúne todos los fines de semana poderosa maquinaria en las innumerables "strips" que se hallan diseminadas a lo largo y ancho del país. Las categorías abren perspectivas a todos los gustos y posibilidades económicas, desde el simple señor que día tras día maneja un auto con caja automática ida y vuelta de su oficina, hasta los monstruos máximos de este circo automotor: los denominados "AA-fuel dragsters", fácilmente identificables por su alargada silueta con ruedas de bicicleta adelante y grandes patonas atrás (casi flanqueando al piloto) y plantas de poder tan sobrepreparadas que multiplican varias veces la potencia original de fábrica.

Una reunión típica de campeonato, como la recientemente realizada en Center Moriches (estado de Nueva York) reunió a los mejores hombres del ambiente gracias a un argumento nada despreciable: 100.000 dólares en premios. El espectáculo, como es habitual, estuvo centrado en la presentación de los AA-fuelers y los "funny cars". Los AA, sin discusión los más veloces y por ende la categoría de mayor atracción, son capaces de pasar de la inmovilidad a la línea de llegada en la cercanía de los seis segundos, o, dicho con otros números, alcanzan velocidades de alrededor de 360 kilómetros por hora en un pique de sólo cuatro cuadras.

Estos aparatos, cuyo costo generalmente oscila entre 20.000 y 40.000 dólares (no aptos para paupérrimos fuercas, por supuesto), están equipados con

→



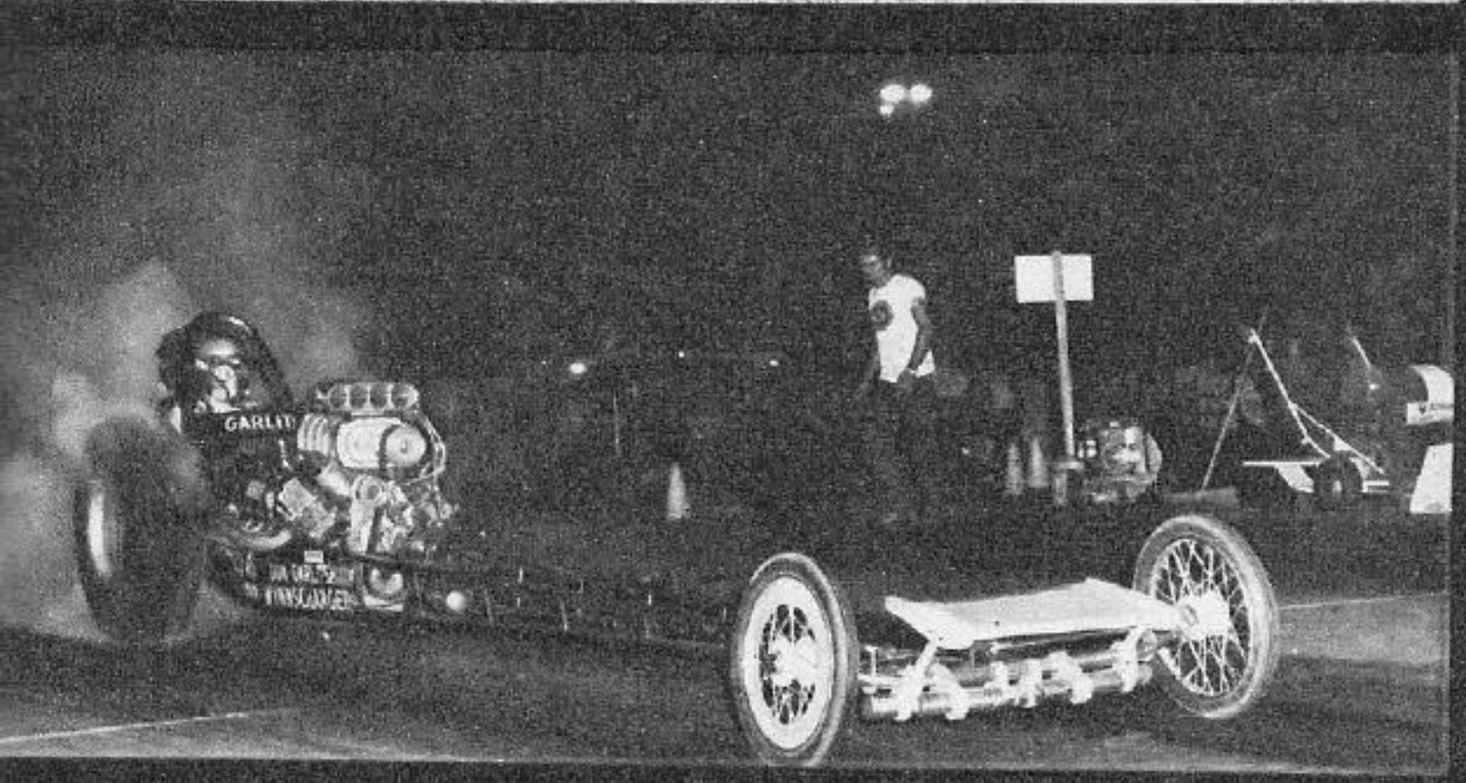
La carrocería típica de un "funny-car"; hecha de una pieza copiando el original, pero mucho más liviana y desmontable en pocos segundos. El "Doran Special" es uno de los mejores representantes de los Chevy II.



El potente "funny-car" preparado por Bill Ski, "arruga" las ruedas traseras mientras espera la luz verde. Obsérvese la posición del piloto y su máscara antigases. Una nube de humo es generada por las ruedas traseras cuando llega el momento del pique.



La revolución en "drags". El "Pawnbroker" con motor trasero (Dodge-hemi) con el que Duane Ong marcó historia en la serie del campeonato norteamericano disputada en eCnter Moriches, al lograr la primera victoria para el nuevo diseño de 6 metros de largo.



El monstruo de Don Garlits, movido por un Dodge con compresor y capaz de alcanzar una velocidad de 360 km/h en un pique de 400 metros.

motorazos en los cuales no se hace cuestión de cilindrada (hay hasta quien usa dos motores juntos) y cuya potencia anda generalmente arañando los 1.500 HP. Chrysler, Ford y Chevrolet son las marcas predilectas, y de ellas son los Chrysler con cabeza hemisférica los que dominan actualmente el panorama.

Su alimentación dista mucho de ser provista por un surtidor común de nafta. El combustible utilizado es una exótica mezcla de nitrometano (descendiente de la nitroglicerina) y metanol (una clase de alcohol). Si alguien decide suicidarse, no tiene más que inhalar por pocos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



segundos los gases de escape de un dragster. Si, en cambio, sólo busca aislarse del mundo quedándose sordo, sólo tendrá que pegar su oído al estruendo que despliegan los 1.500 caballos desatados.

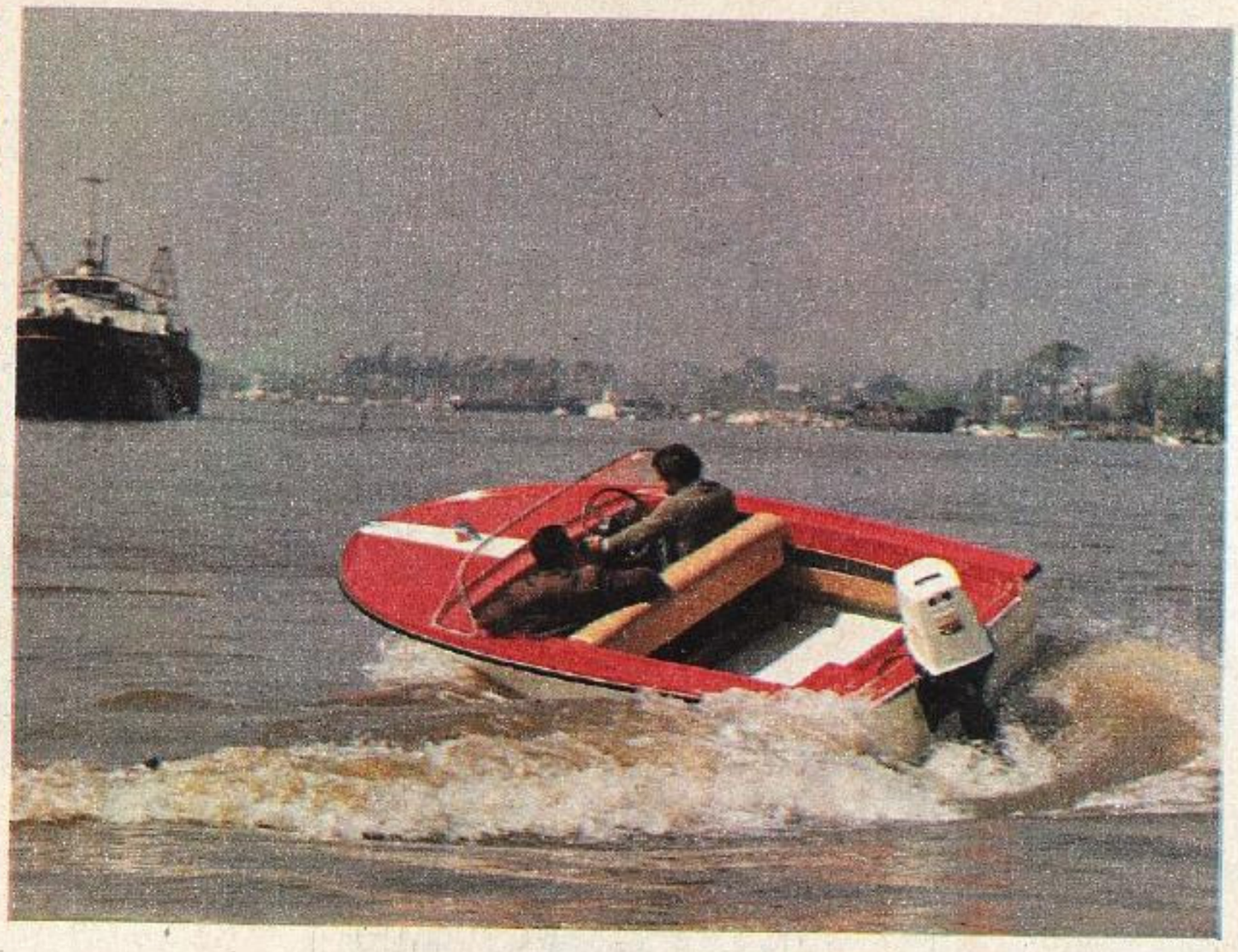
Los funny-cars son lo que podríamos denominar lobos con piel de oveja. Exteriormente parecen poco modificados modelos de los autos de calle, pero en realidad la carrocería que exhiben es un simple caparazón de plástico o aluminio —de una sola pieza— fácilmente desmontable en menos de un minuto y que deja al descubierto tanto motor como espacio pueda aprovecharse. Sus velocidades, tras la corta carrera del cuarto de milla, suelen estar en el rango de los 320 Km/h.

Para ambas categorías es indispensable contar con algo más que buenos frenos cuando llega el momento de detener el bólido. Por tal motivo suelen llevar como equipo standard uno o dos paracaídas, que el piloto acciona por medio de una palanca y que al desplegarse logran frenar el impulso.

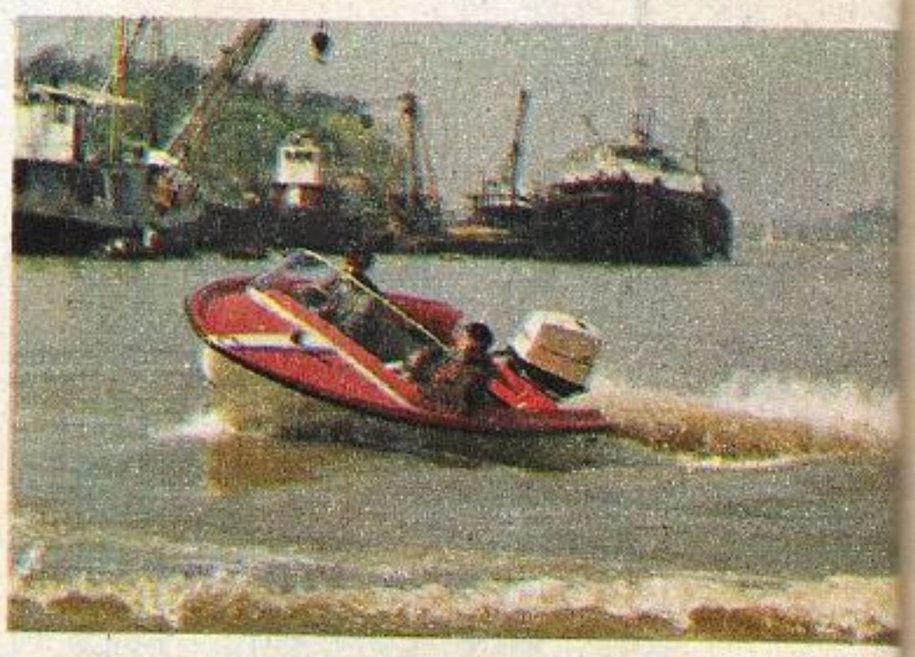
Los nombres de los principales pilotos generalmente trascienden el dominio de las carreras en sí para asociarse con productos publicitados ampliamente, proveyendo de tal forma "extramoney" para quienes han alcanzado la fama conduciendo o preparando dragsters. Don Garlits, Jim Nichols, Chris Karamesines, Don Schumacher, son personalidades de similar rango al alcanzado por A. J. Foyt, los hermanos Unser o Mario Andretti en Indianápolis.

Como cualquier sección del automovilismo que se precie de estar en la "onda", las carreras de drag marcan año tras año innovaciones tendientes a bajar alguna fracción en la afanosa búsqueda por quebrar la barrera de los seis segundos. Quizás la más sustancial de todas ha sido, en los últimos tiempos, la positiva incursión de varios AA-fuelers con motor trasero. Fue uno de ellos, el Pawnbroker Chrysler de Duane Ong, quien acaba de marcar historia al conquistar el primer triunfo de la nueva tendencia en las series del campeonato que tuvieron lugar en Center Moriches. El nuevo diseño obligó, por motivos de estabilidad, a llevar el largo total del vehículo a seis metros y unas curiosas aletas hacen el papel de aerodinámicos correctores tras el motor. Su triunfo abre, sin lugar a dudas, una nueva etapa en la historia del "drag".

motonautica



DOR





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ADO V-II



La nueva Dorado de Regnicoli, casco en "V" profunda de robusta construcción y elegante línea. El Johnson 60: buena velocidad de crucero y apreciable autonomía

por **NICOLAS GELORMINI**



La última embarcación producida por el astillero Regnicoli la constituyó el Dorado V-II. Hace ya un tiempo que está en plena fabricación y no habíamos tenido oportunidad de probarla; salvamos esa falta con este test que ofrecemos coincidiendo prácticamente con la iniciación de la primavera. El astillero Regnicoli S. A. desarrolla sus propios proyectos y la experiencia que aporta don Emilio Regnicoli, los conocimientos de Jorge y el empuje de Horacio llevan adelante una empresa que se inició hace mucho tiempo y cuya historia constituye una buena parte de la historia motonáutica argentina. La lancha que hoy nos ocupa, conocida en el ambiente como "la nueva Dorado", es la concreción de todas las conclusiones a que se llegó de la observación del modelo anterior. Basta de prólogo y a la pesca del Dorado.

DISEÑO

Producto del tablero de Jorge Regnicoli, hace recordar mucho a la Dina. El casco es de "V" profunda, alcanzando más o menos un ángulo de 18 grados. Respecto del Dorado anterior se ha agudizado mucho más, ya que éste tenía apenas tres o cuatro grados. Con este nuevo diseño se ha logrado un andar mucho más suave, una mayor docilidad en el gobierno, ya que dobla mejor y se consigue llegar más rápido a la condición de planeo. Por otra parte se evita la cavitación y siente menos el peso cargado.

Posee dos deflectores; el que está ubicado más hacia el centro (se entiende que en cada banda) es de tipo convencional, pero el externo es netamente cóncavo y se continúa claramente hasta la proa. Desde ese mismo deflector hacia el costado, el mismo casco es cóncavo, lo que facilita el despegue del agua del mismo disminuyendo la resistencia y evitando la formación de una estela inútil. El deflector cóncavo (ciento por ciento basado en la Dina) frena muchísimo el derrape y en las curvas, aun tomadas con el mango a fondo, se agarra fuerte y sin inclinar la lancha. Al desviar hacia abajo la estela se consigue evitar las salpicaduras (agradecido el pasaje) y se aumenta la sustentación (agradecido el motor)

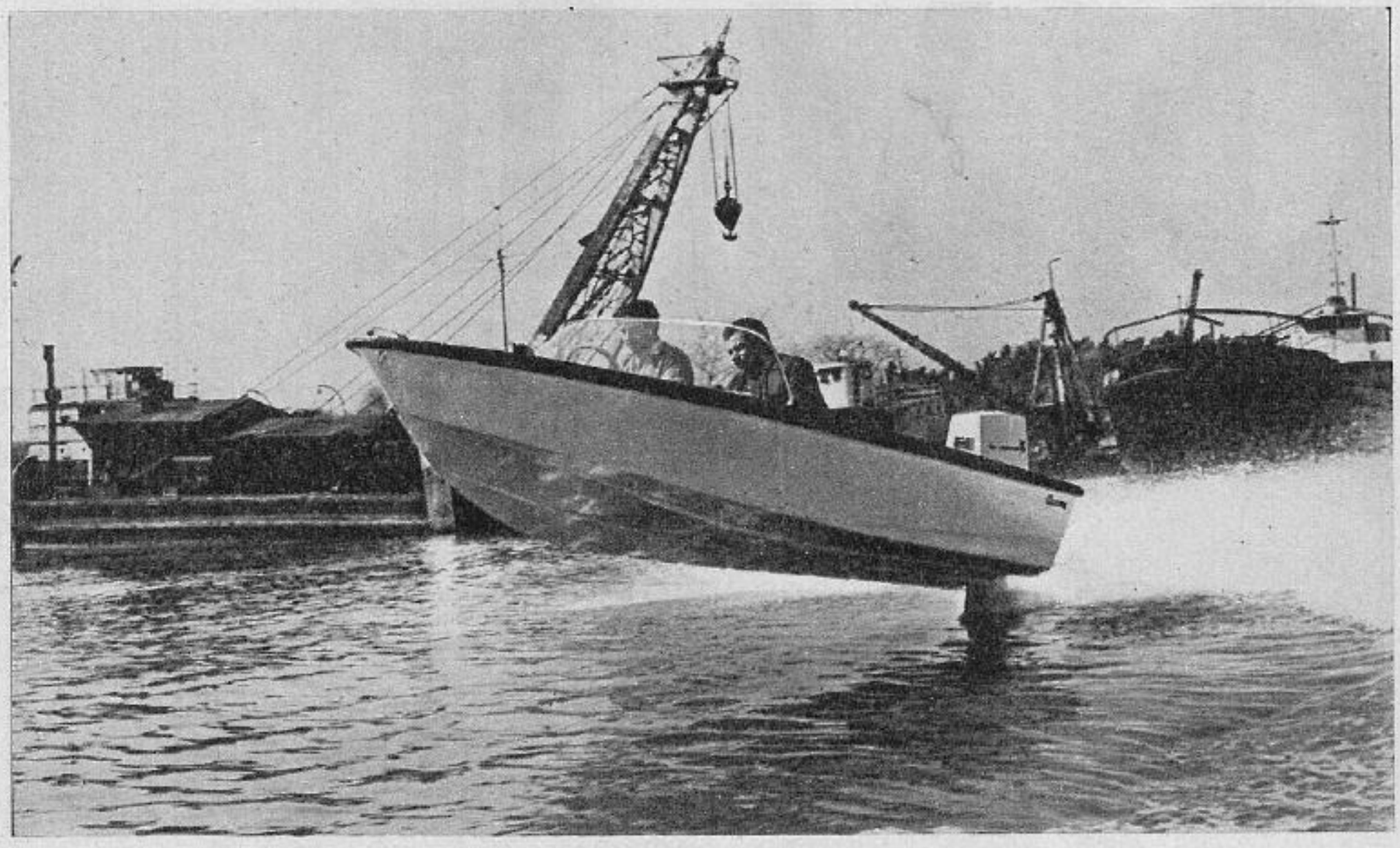
A un metro y medio de popa el casco presenta un corte y en popa un plano de quince centímetros que sirve para definir correctamente el plano de salida del agua en la zona de trabajo del propulsor. Un estanco de 500 kilos le da una reserva de flotabilidad más que suficiente.

ESTETICA Y TERMINACION

Líneas agradables y mano de obra prolija. La cubierta de proa tiene un resalte central bastante ancho y que va pintado de distinto color que el resto, a modo de faja. Ya que hablamos de colores digamos que la Dorado V-II se entrega en rojo, amarillo, turquesa, verde, petróleo y celeste, con la faja central blanca. El piso va salpicado de plástico de tonalidad gris. Toda la cubierta va bordeada por un resalte curvo de aproximadamente dos pulgadas que resulta no sólo un bonito remate que delimita y define la línea de la borda sino que es muy útil para evitar resbalones. Este resalte llega hasta el espejo de popa, o mejor dicho, hasta el borde posterior de la bandeja del motor.

El borde inferior de la cubierta lleva, de acuerdo con lo que ya es clásico, una defensa compuesta de bagueta de aluminio y goma antirroce. Hay un cáncamo en proa y dos en popa, todos cromados. Muy bueno el artefacto de luz de navegación en proa, apreciable tamaño y bien hecho. El tapizado es de plástico, el mismo en asientos y guanteras laterales; bien mullidos, no sólo dan sensación de confort sino que son confortables. Los instrumentos del tablero se proveen como accesorios opcionales; la que probamos tenía cuentarrevoluciones, reloj cuentahoras de marcha del motor y llave de luces. El volante es del tipo depor-

→



Claramente visibles resultan los deflectores y lo agudo de la V. Golpea poco al caer y sale rápidamente.

Puesto de comando mullido y confortable; un tablero sencillo y volante deportivo con aro recubierto de micarta.



Abajo, derecha: Detalle del control del motor; contribuye a facilitar el manejo.

tivo, con tres rayos calados de aluminio y aro con recubrimiento doble de micarta. Todo el borde inferior del tablero va cubierto por perfil de aluminio que se prolonga hasta debajo de la bandeja del motor.

CONSTRUCCION

El casco y la cubierta totalmente construidos en poliéster reforzado. El casco lleva cinco largueros longitudinales de madera de cedro de 20 milímetros de espesor. Van revestidos de plástico totalmente y dan una buena resistencia estructural al conjunto. El casco tiene tres fieltros, rovin de 30 cabds y el velo de superficie; en total, en la zona del fondo, se llega a espesores del orden de 5 a 6 milímetros. En la quilla se solapan los fieltros, tal como ocurre también en las cantoneras, lo que duplica el espesor del plástico en las zonas de mayor solicitación. En los costados y en la cubierta se colocan dos fieltros, el rovin y el velo de superficie. En algunos puntos críticos se aumenta la cantidad de fieltros, llegando a diez en algún caso.

La cubierta posee elementos propios de resistencia: hay tres largueros longitudinales y dos trasversales; también hay un refuerzo trasversal bajo el tablero configurando el borde inferior del mismo y yendo a unirse a dos que hay inclinados en cada banda. El mismo apoya pie es un elemento estructural de unos 20 centímetros de altura.

El espejo de popa está íntegramente construido en madera de cedro de 40 milímetros de espesor. Va recubierto en ambas caras por plástico, lo que lleva el espesor a unos 53 mm aproximadamente. En la construcción del Dorado V-II se utilizan solamente tres matrices: casco, cubierta y bandeja para el motor fuera de borda. Ya que hablamos de la bandeja digamos que se empezó a entregar un nuevo tipo de bandeja de popa, que permite mayor capacidad debajo de ella y es más alta, lo que hace aún más difícil que entre el agua cuando se corta bruscamente la velocidad.

HABITAT

La sensación que se siente es de confort, amplitud y buen gusto en los detalles. La lancha que probamos tenía el asiento enterizo que se ofrece como opcional. Es de armazón de madera de cedro, va abulonado al piso y los almohadones y respaldos van rellenos con plástico. Aunque es enterizo está dividido en tres sectores con almohadones independientes; debajo de cada uno de ellos un espacio amplio para guardar elementos. Los asientos son blandos y al mismo tiempo no deformables. Al estar rellenos también en su borde superior permiten sentarse allí, lo que puede resultar particularmente útil para el esquí acuático. Detrás del parabrisas hay una bandeja grande que resulta especial para apoyar cosas; nosotros llevamos papeles que no llegaron ni a agitarse por el viento, ya que quedan eficazmente protegidos del mismo por el parabrisas que a los costados se dispone paralelo a la banda.

El parabrisas es amplio, pero nos parece un poco bajo. Molduras de aluminio lo rematan en su perímetro y va abulonado a la cubierta. Bajo ésta hay espacio para acomodar elementos, limitado por el apoya pie. En ambas bandas hay guanteras laterales largas y amplias, van tapizadas en el mismo plástico que los asientos. El respaldo del asiento delantero tiene cuatro compartimientos bien profundos donde también pueden acomodarse elementos no muy grandes. El espacio que queda detrás es suficiente para que dos o tres personas tomen sol cómodamente. Bajo la bandeja del motor se aloja la batería y el tanque de nafta; hacia cada banda queda todavía suficiente espacio para colocar un tanque más. Hay una cavidad en el estanco de popa (donde va ubicada la batería), donde están los tapones de desagote del estanco y del casco. Resulta práctica la disposición, ya que si algo se de-

EVALUACION

Diseño:	80
Estética:	75
Terminación:	80
Navegabilidad:	85
Performance	80
Habitat	80
Construcción	85
Promedio	80,7

Nota: Para esta evaluación se ha tenido en cuenta una escala de 0 a 100.

ACCESORIOS

El astillero ofrece como accesorios: asiento back to back o corrido en proa, ambos tapizados en plástico, tanque para combustible fijo a proa de 75 litros de capacidad y mangueras de conexión, carpa de lona especial con matafiones, cuerdas y cumbrera; colchonetas tapizadas en plástico de 0,50 m de ancho por 1,38 m de largo; capota de tela plástica y caños de aluminio rebatible sobre cubierta; parabrisas de cristal inastillable; tacómetro electrónico, reloj cuenta horas y butacas separadas.

PERFORMANCE

Velocidad máxima (prueba efectuada con dos pasajeros a bordo. Se han tomado los tiempos en dos corridas sobre el trayecto de 1.000 metros, una en el sentido de la corriente y otra en sentido contrario): 61,5 km/hora.

Tiempo que tarda en planear (con dos pasajeros a bordo): 3,2 segundos.

Velocidad mínima de planeo (con dos pasajeros a bordo): 19,4 km/hora a 2.500 rpm.



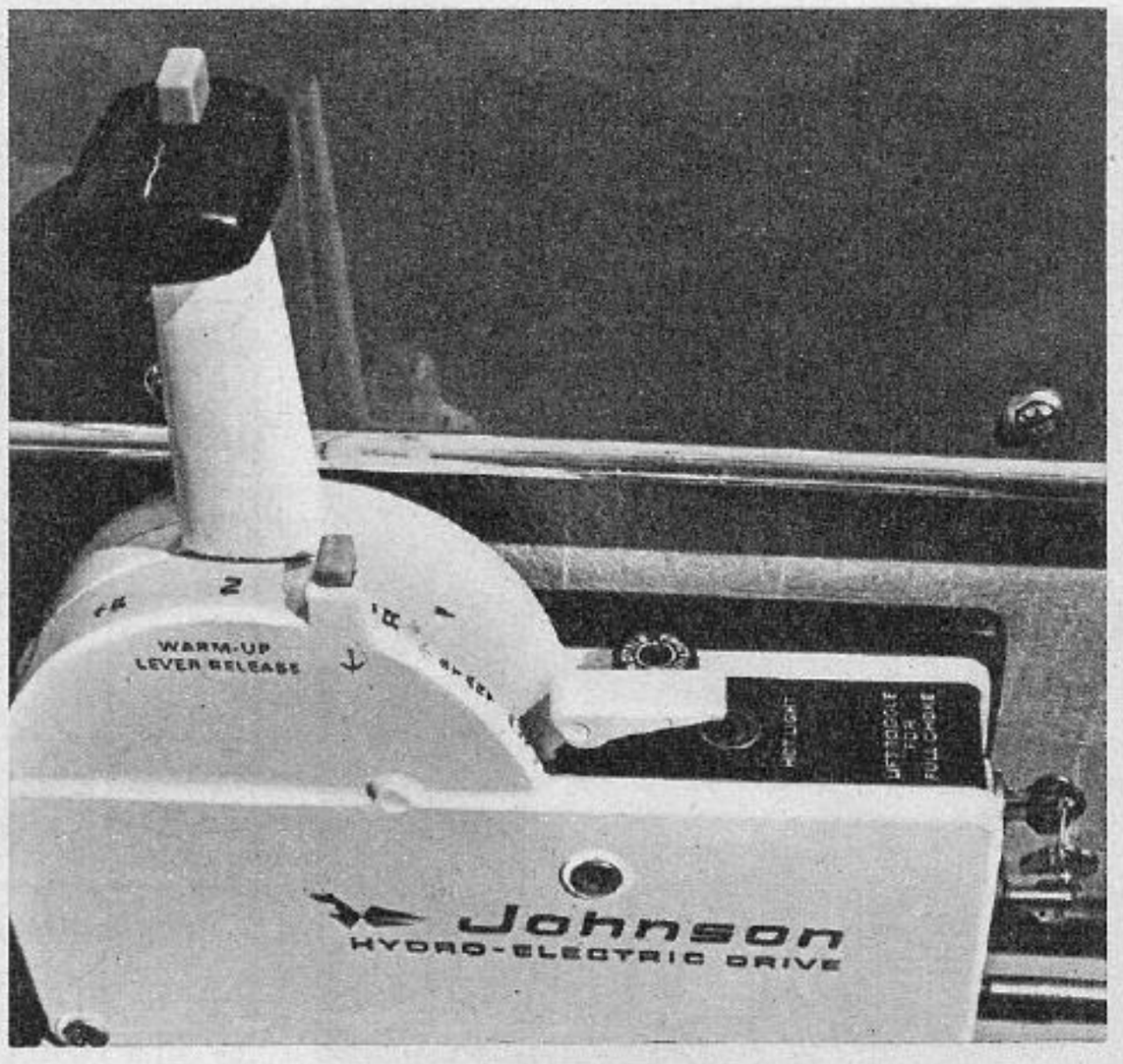
Va a comenzar la "calesita"; nótese el resalte de borde de cubierta y la cómoda posición del conductor.



Vista a popa; se aprecia el lugar que queda para dos tanques más, las guanteras laterales que llegan hasta el espejo y la ubicación de la batería.

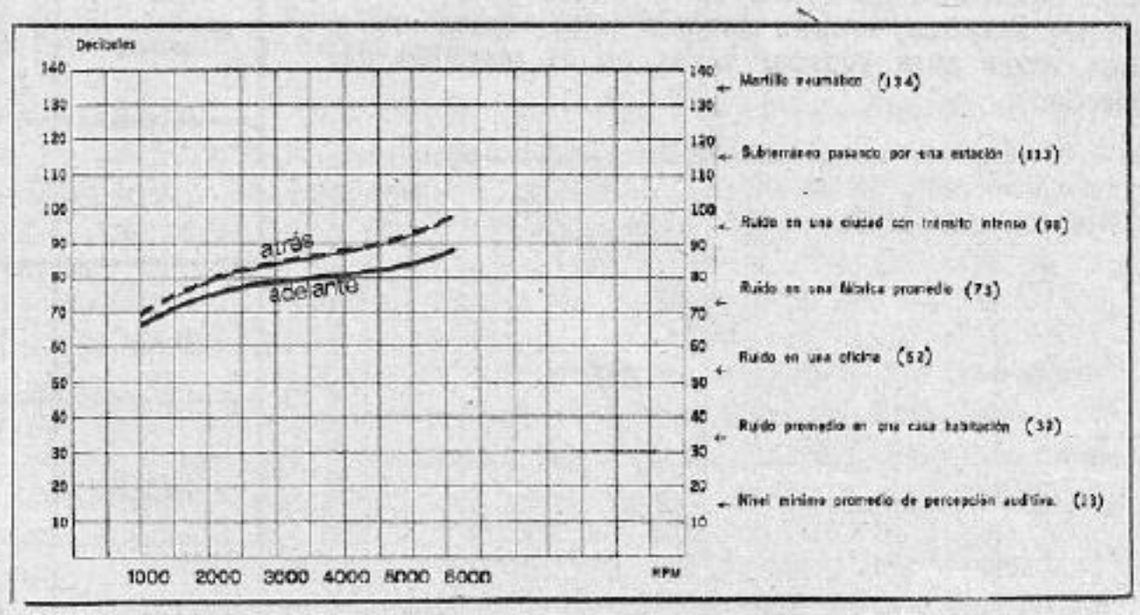
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

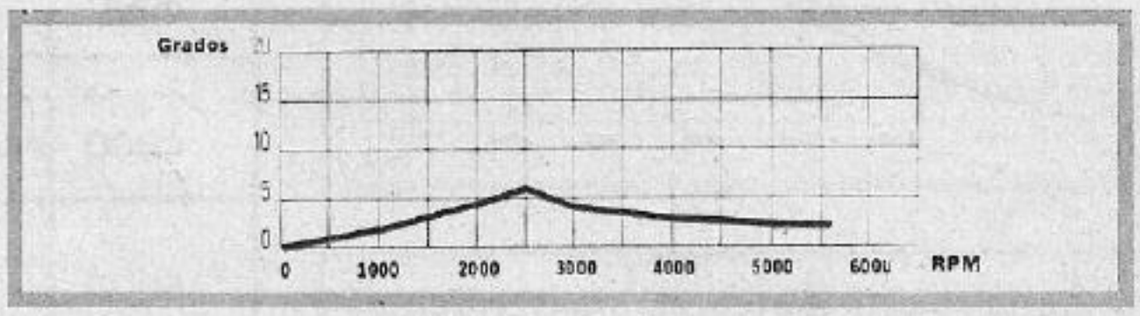


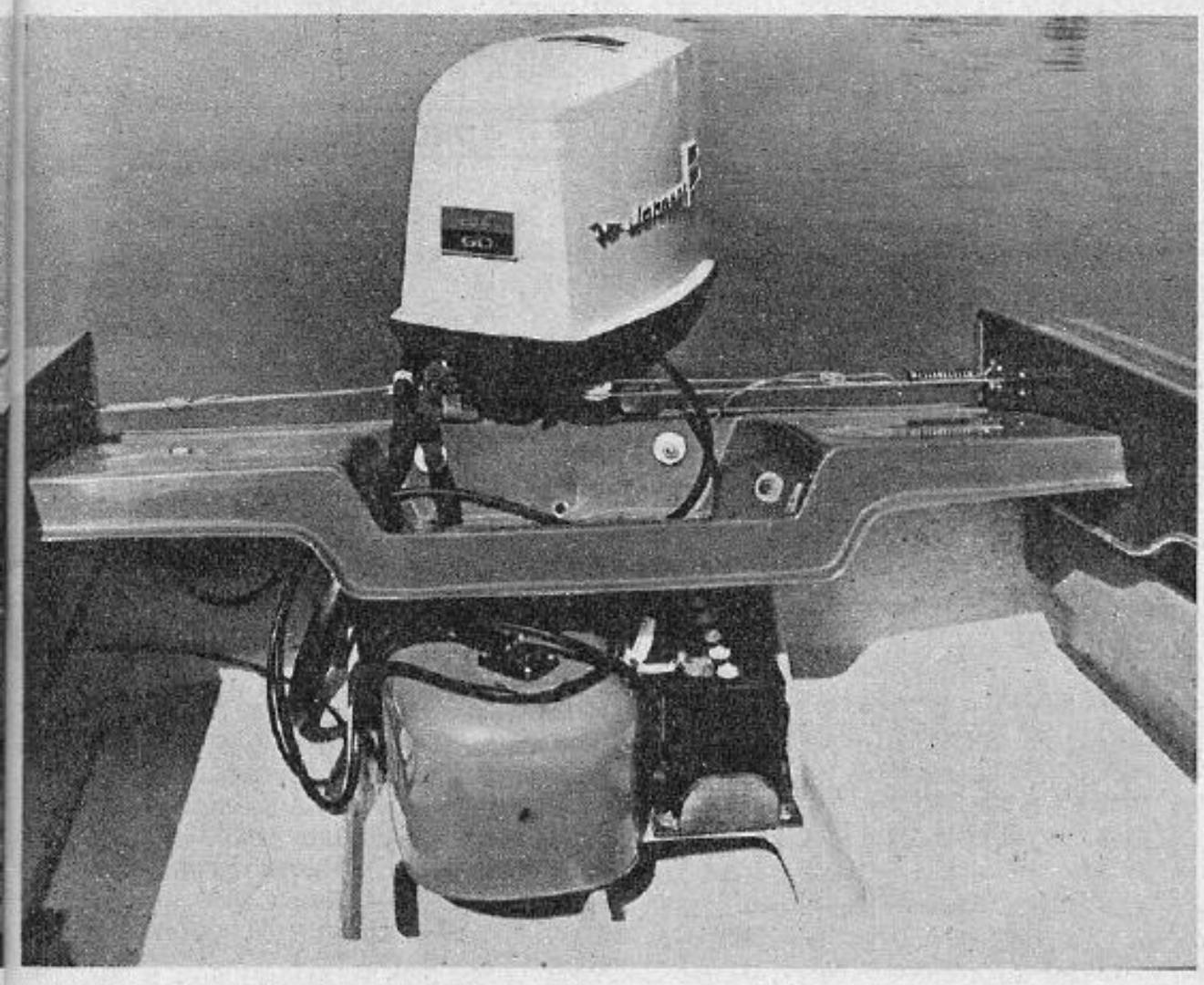




RPM	Velocidad	Consumo específico
rpm	km/h	Lts/h
1000	5,5	1,4
2000	13,1	3,1
3000	23,7	5,5
4000	38	8,5
5000	53	14,4
5600	61,5	22,5







CARACTERISTICAS DEL MOTOR

Marca: Johnson.
Importador: Casa Stewart.
Modelo: 1970.
Potencia: 60 HP a 5.000 rpm.
Cilindrada: 720 cm3.
Nº cilindros: 3.
Diámetro: 76 mm.
Carrera: 60 mm.
Arranque: eléctrico (12 volts).
Enfriamiento: agua con termostato.
Nº palas hélice: 3.
Paso: 13" (330 mm).
Diámetro: 19" (482 mm).
Peso: 94 kg.
Relación caja: 12:29.
Hélices opcionales: paso entre 9 y 21 pulgadas y diámetros de 12 a 14 pulgadas. También se ofrece la de dos palas de alta performance.
Precio: la legislación actual impide la comercialización de motores nuevos si no es dentro del conjunto casco-motor; en base a ello los precios son:

— casco Dorado V-II con motor de 40 HP: 13.067 pesos ley 18.188.
— casco Dorado V-II con motor de 60 HP: 14.650 pesos ley 18.188.
— casco Dorado V-II con motor de 85 HP: 17.059 pesos ley 18.188.
— casco Dorado V-II con motor de 115 HP: 18.680 pesos ley 18.188.

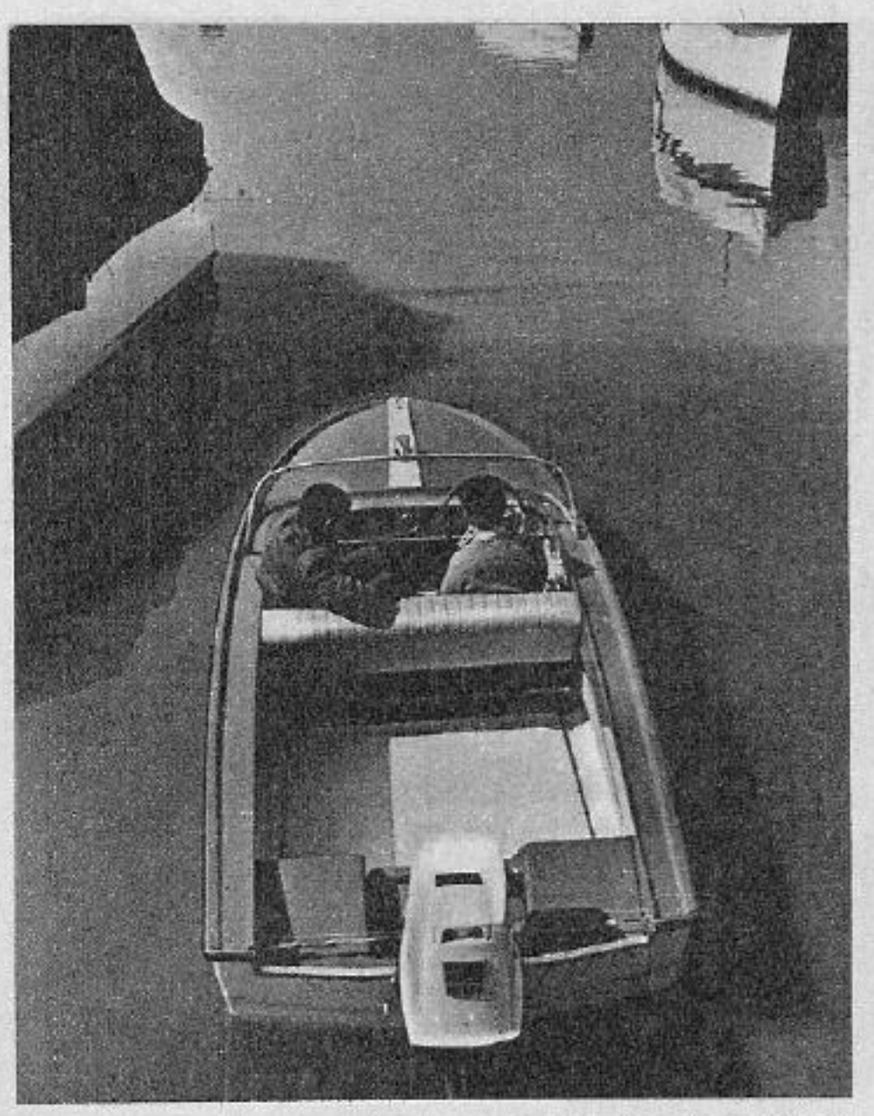
rrama queda circunscripto a ese lugar y no se desparrama por todo el piso. El astillero indica como capacidad cuatro personas, pero creemos que, desde el punto de vista de la comodidad que ofrece, seis se ubican perfectamente, y queda espacio para algunos bultos.

NAVEGABILIDAD

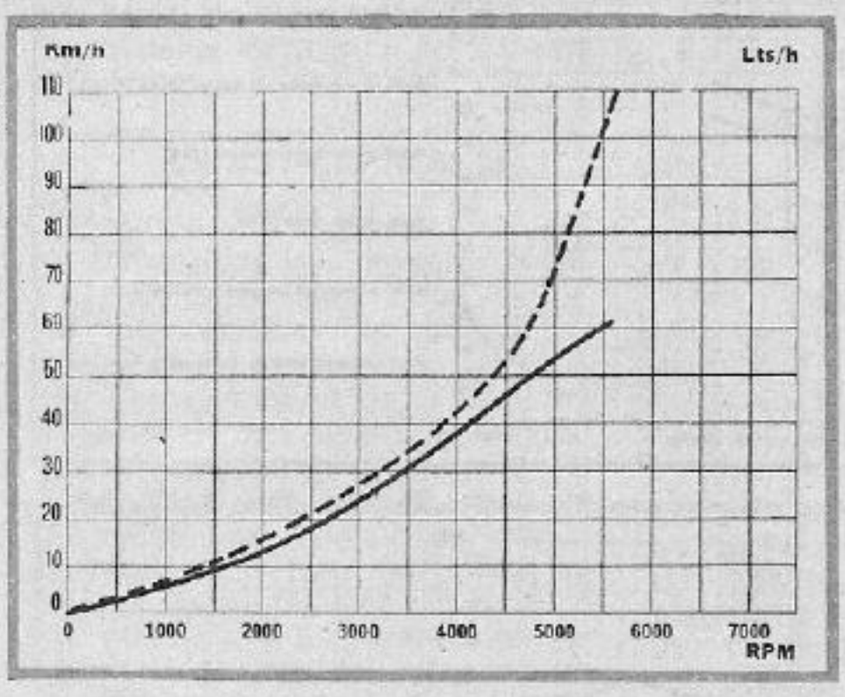
El diseño del casco la hace muy apta para tomar con seguridad las curvas, se agarra bien y se inclina poco. Cuando se gira en círculos cerrados de ocho a diez metros de diámetro, acelerando de a poco, escora espectacularmente en una maniobra llamativa y segura. Allí puede verse, del lado de adentro de la curva, cómo trabaja el deflector externo apartando el agua del casco. El cockpit resulta completamente seco, ni en las vueltas ni en los saltos conseguimos embarcar una gota de agua; colabora en ello el puntal de 0,78 m.

La conducción resulta cómoda, por el buen espacio frente al volante (no hay necesidad de abrir

→



Total sensación de calma en la Dorado V-II con el asiento enterizo; amplio espacio para "solarium" y buen lugar para guardar cosas en el respaldo del asiento.



Condiciones meteorológicas vigentes en el dia de las pruebas			
Temperatura	Presión	Humedad	Viento
c	mm Hg	%	km/h
19	758	42	3

Condiciones de la embarcación

Casco: Nuevo

Motor: 21 horas de uso

Cantidad de combustible: 25 litros en tanque portátil

CARACTERISTICAS DEL CASCO

Fabricante: Astillero Regnicoli s.a

Modelo: Dorado V-II **Material:** poliester reforzado

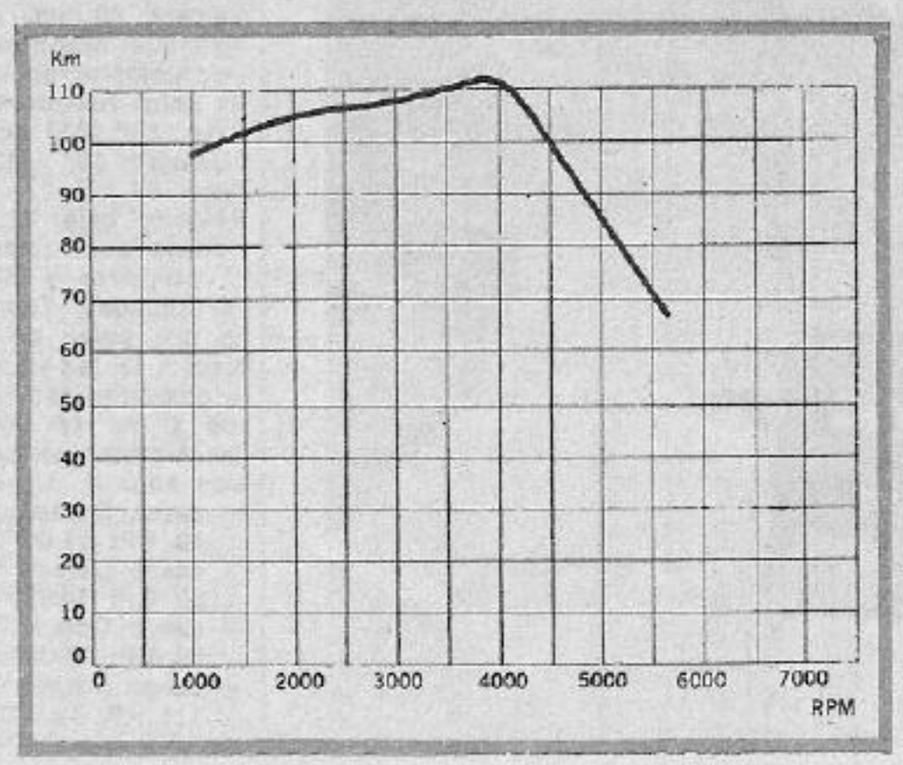
Eslora	Manga	Puntal	Peso	Capacidad	Potencia admitida
m	m	m	kg	pasajeros	HP
4,33	1,75	0,78	200	4	40-115

Precio: 4800 pesos ley 18188

Accesorios: se indican aparte

RPM	Autonomia 25 litros
rpm	km
1000	98,2
2000	105,8
3000	107,1
4000	111,1
5000	86,1
5600	68,4

RPM	Asiento
rpm	º
1000	2
2000	4,5
3000	4
4000	3
5000	2,8
5600	2,5



las piernas para ubicarse) y el nuevo comando Johnson presenta un conjunto donde está todo lo necesario para el comando del motor. Consecuencia de estas dos cosas: posición fácil de manejo, buena visión y sencillo gobierno. No encontramos fuerte marejada, pero en lo que la anduvimos se mostró suave en los saltos y con buena salida al acelerar. Muy estable, se puede cambiar de posición a bordo sin ningún problema.

PERFORMANCE

El Dorado V-II con el Johnson 60 HP no sólo gasta poco a velocidad máxima sino que permite desarrollar una velocidad económica de crucero de casi 40 kilómetros por hora. A esa velocidad la autonomía correspondiente es de 110 km para el tanque de 25 litros. Con el opcional, de 75 litros, el radio de acción se aumenta hasta casi 450 kilómetros, lo que facilita la realización de largos paseos sin preocuparse del reaprovisionamiento. Con el acelerador a fondo la autonomía baja a 68 kilómetros cada 25 litros de combustible, pero se consiguen algo más de 60 km/hora de velocidad. La pequeña inflexión que presenta la curva de autonomía (en la zona entre 2.500 y 3.000 rpm) indica el límite del planeo.

La velocidad mínima de planeo es baja (se obtuvo un promedio de 19 km/hora a 2.500 rpm). En ello influye el diseño del casco, que aun a poca velocidad consigue sustentarse fácilmente. La lancha acelera bien y sale con comodidad de la posición de parada; en poco más de tres segundos se llega a la condición de planeo y en 5,5 segundos se está en las 4.000 rpm. Sobre 500 metros se hizo la prueba comparativa de recorrerlos a fondo, viniendo lanzados, y con partida detenida. Los tiempos obtenidos fueron respectivamente 29,2 y 31,8 segundos. La curva de velocidad en función de las revoluciones por minuto indica lo correcto del aprovechamiento del motor, ya que la prestación de éste se realiza sin llegar a la zona de "achatamiento" donde pequeños incrementos de velocidad exigirían consumos y potencias desproporcionados. Normales los valores de sonoridad.

CONCLUSIONES

El Dorado V-II ha sido pensado más para paseo y trabajo que para correr; claro que no son de despreciar los 60 km/hora que alcanza, pero más nos gusta para el tan mentado "grupo familiar", que puede encontrar en él amplio espacio, buena estabilidad y mucha seguridad. De las tres versiones de asiento nos quedamos rotundamente con el asiento enterizo delantero; acepta tres personas cómodas y atrás queda todo libre para utilizar como solarium. Espacio para guardar cosas hay mucho: bajo cubierta, bajo los asientos, en los respaldos, bajo la bandeja del motor, guanteras laterales. El Johnson 60 empuja mucho y con la autonomía que tiene se suprime el problema de abastecimiento de nafta y pueden tentarse fines de semana que sean algo más que andar revoloteando por la primera sección del Delta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 20 de octubre de 1970 — **Nº 235** — **Unica sección, 3 páginas**



SANTA CRUZ

Carrera Competición

RIO GALLEGOS. Un grupo de aficionados que habitualmente toma su café o su vermut en la confitería Carrera de esta ciudad, decidió que mejor que decir es hacer y creó, sin más trámite, la peña CARRERA COMPETICION. La finalidad de la Peña es intervenir en las próximas 24 Horas de Río Gallegos, prueba que lentamente va acaparando el interés de toda la Patagonia. Así es como el grupo inicial, formado por Tato Tanarro, Emilio Gutiérrez, Barrios, Ilhero, Maldonado, García de las Longas, Morales, Vera y otros, demuestran su entusiasmo organizando concursos dé truco, un asado monstruo en la ría local, con variados entretenimientos y otras formas de arrimar mangos a la idea. Ya se han designado pilotos oficiales. Los locales Oscar "Cacho" Hawkins, el "Tordo" Pío Martínez y Hugo "Swift" Martín tripularán sendos Peugeot 504 cero kilómetro. En los pits, los relojes estarán a cargo de José María "León" Pazos, toda una garantía con un Omega en la mano..

Más de las 24 horas

RIO GALLEGOS. La CADAD ha contestado afirmativamente al pedido de fiscalización de la prueba "24 Horas de Río Gallegos", organizada por el Automóvil Club local. También se gestiona la venida del presidente de la ACTC, señor Carlos Druetta, como autoridad principal de la prueba; recordemos que Druetta tuvo igual tarea en la Primera Vuelta de la Provincia de Santa Cruz, disputada a principios de mayo último. Mientras tanto el interés por la carrera aumenta y si no lo creen, vengan a ver los pedidos de reglamento enviados desde Viedma, Coronel Pringles, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia, Sarmiento, Trelew, Gaiman, Santa Rosa, etcétera, etcétera. En Comodoro Rivadavia, por ejemplo, se ha creado la Escudería "Imposible Misión Pomelo", que participará con tres autos: un Torino 380, un Renault 850 y un Fiat 600. El Fiatín tendrá de pilotos a Jorge Fuentes, Carlos Saavedra y Joly Contreras; el Renault sufrirá a manos de José Luis Quintana, Mario Alvarado y Freddy Agrebó. El Torino no tiene aún timoneles y la preparación de los coches se efectúa en talleres locales.

CORDOBA

Cafeteras en San Joaquín

Se corrió en San Joaquín, provincia de Córdoba, la 3ª prueba puntuable para el campeonato zonal de Ford T y Chevrolet hasta 1927, que organiza el Club Sportivo y Recreativo Serrano.

Lamentablemente, de todas las cosas buenas que en cuestión de organización venía realizando esta comisión, poco se pudo ver en esta prueba, que debió suspenderse poco después de la mitad del recorrido total, que estaba programado a 25 vueltas. Las causas que originaron esto se plantearon de la siguiente manera: en el giro Nº 13, Alberto Marucco, que marchaba puntero, quiso superar por el lado interno de la pista al coche piloteado por José Di Salvo, que estaba 6º, para sacarle una vuelta. En esas circunstancias la máquina puntera embistió en su derrape y con la rueda trasera la delantera de la otra máquina, que en forma descontrolada chocó con el borde externo de la pista, iniciando un espectacular vuelco que felizmente no tuvo consecuencias personales. El público comenzó a cruzar la pista innecesariamente y por el lado que le quedaba más cómodo (el coche volcado quedó fuera del circuito), haciendo que todo se convirtiera en un verdadero caos. Marucco, que no había perdido la primera posición, se detuvo en la vuelta siguiente, pero varios coches continúan en carrera, entre ellos el de Adolfo Mon que marchaba 2º y de esta forma se adueña de la primera colocación, cumpliendo un giro más (15 en total), ocurriendo porque no había orden oficial de detener la carrera. Posteriormente, ya restablecido el orden, se da la clasificación oficial, que es encabezada por Alberto Marucco con 14 vueltas, 2º Adolfo Mon, 14, 3º Edmundo Saby, 4º Serafín Pinasco, también con 14 vueltas, 5º Héctor Juan, 13, 6º José Di Salvo 12, 7º Julio Bellone, 8º Juan Carlos Gillo, 9º Aldo Muguerza con 12 giros. Entonces se origina la protesta de parte de Mon que cumplió 15 vueltas, decidiéndose elevar el informe a la Federación Nº 5 de CADAD.

El campeonato hasta la fecha, sin computar la prueba de San Joaquín, lo encabeza Adolfo Mon, con 12 puntos, 2os. Aldo Chibaudo y Alberto Marucco con 9 unidades cada uno.

CORDOBA

Regularidad

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally hizo disputar su sexta fecha puntuable para el campeonato cordobés de la especialidad. La misma se largó desde el frente de la Municipalidad de Alta Gracia con rumbo a José de la Quintana, Despeñaderos, San Agustín, Almafuerte, Los Quebrachos, Los Cóndores, Río Tercero y regreso por ruta 5, San Agustín, Despeñaderos, San José de la Quintana y Alta Gracia, totalizando así 250 kilómetros.

Cincuenta y seis binomios fueron de la partida, lográndose así el mayor número de participantes hasta la fecha.

En la categoría Especial triunfaron PASALACQUA-LASTRA con 55 puntos en contra. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por DINELLA-COSTA con 56; COSTA-BRANDALISE con 93, RUIZ-ELENA con 102, NIZZO-DEL LLANO con 108 y GIULIETTI-NIZZO con 191 puntos en contra.

En Tercera Categoría el triunfo correspondió al binomio

→

FLORENZA-FLORENZA con 114 unidades en su haber. Escoltas fueron BRIZZIO-GHELLI con 220 y PORTA-VIRS con 544.

La categoría Novicios contó con la mayor cantidad de inscriptos, notándose en esta forma el auge de esta especialidad mecánica en nuestra provincia. Aquí triunfaron BRIZZIO-PAOLINI con 29 puntos, escoltados por AGOSTINI-FERNANDEZ a 9 puntos de diferencia.

También se disputó una categoría para pilotos locales, en la que triunfó la pareja MORANTE-BLANCO, escoltados por SALAS-MENENDEZ.

Como acostumbra ACRYR en todas sus competencias, también hubo premios para debutantes y para damas. En la primera se impuso el binomio ISA-ISA, mientras que las damas favorecidas fueron AGUILERA-NIZZO.

MOTOCICLISMO

Se disputó en Villa María la vigésima prueba puntable del campeonato fiscalizado por el Ahuca Motor de aquella ciudad.

Constó de tres series, repechaje y final a 30 vueltas, en el circuito "El Zapato".

En la primera serie se impuso Juan Carlos Rossi, que también triunfó en la final. En esta oportunidad fueron sus escoltas José García y Oscar Ceballos. La segunda batería se la adjudicó Miguel Angel Genovese, ocupando la segunda colocación Alberto Scurra, y posteriormente Alberto Castillo. En la tercera tanda ganó César Pérez, siendo sus escoltas Juan Carlos Aubor y Roberto Méndez.

En el repechaje se clasificaron Miguel Sampronio y Héctor Bulgra, quienes pasaron a competir en la serie final.

La final fue para alquilar balcones. Tras mantener un emocionante duelo, Juan Carlos Rossi logró imponerse a César Pérez, ocupando la tercera colocación Tomás Migliore.

Como complemento se disputó una prueba para máquinas de 100 cm³ libre preparación, triunfando en la misma Oscar Ceballos. El cordobés Roque German, que estuvo a punto de batir al puntero, perdió el control de su máquina al intentar pasarlo, sufriendo una espectacular rodada, sin consecuencias. La segunda colocación quedó entonces para José García, ubicándose tercero Juan Carlos Rossi.

El campeonato del Ahuca Motor sigue encabezado por Rossi con 134 puntos, siendo sus escoltas Oscar Ceballos con 118 y José García con 54 unidades.

MOTOCICLISMO

Se corrió una nueva fecha del campeonato organizado por la Cámara de la Motocicleta de esta ciudad, que tuvo como escenario un circuito de 800 metros totalmente pavimentado, ubicado en la localidad de Deán Funes. La prueba fue auspiciada por el club F.K.M. y el Club de Leones de aquella localidad cordobesa.

Se disputaron las cinco categorías que otorgan puntaje para este certamen: 125 standard, 98 semipreparadas, 100, 150 y 200 libre preparación.

Mucho público se dio cita para presenciar este espectáculo, que prácticamente fue el único que se realizó en esta provincia, ya que las demás programaciones debieron suspenderse por la lluvia.

Con respecto a la competencia, digamos que en la categoría de 125 cm³ standard triunfó Serafín Vázquez, quedando como escoltas Víctor Notaris y Raúl Martini.

El piloto Héctor Brezzo se adjudicó la serie reservada para 98 semipreparadas, siendo su escolta José Kantor. Los puestos siguientes fueron ocupados por Oscar Tofino, Ruben Catalán y Luis Gómez.

En 100 cm³ libre preparación fue absoluto ganador Ramón Orozco, colocándose en la segunda ubicación Ricardo Quilez. Posteriormente se ubicaron Oscar Tofino, Jesús Morales y Arturo Pico.

En la prueba reservada para máquinas de 125 a 150 cm³ libre preparación, se impuso en gran actuación Oscar Tofino, tras mantener una dura lucha con Víctor Notaris y Serafín Vázquez, quienes finalmente quedaron en esa posición.

Por último, y en la carrera más esperada de la tarde, es decir, en la que intervienen motos de hasta 200 cm³ de libre preparación, ganó Roberto Obregón, quien logró imponerse por escaso margen a su inmediato perseguidor, Luis Sabadini. Más atrás se ubicaron Hugo Zabala, Ricardo Iwulski y Rofael González.

La programación se realizó con toda normalidad, y sólo hubo que lamentar algunas caídas sin importancia.

ASAMBLEA DE LA REGIONAL NUMERO 5

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo realizó el pasado 26 de septiembre su asamblea anual extraordinaria, que contó con la presencia de los delegados de todos los clubes afiliados a la misma.

Los clubes que estuvieron representados fueron: Asociación Cordobesa de Volantes, Luis Gentile y Héctor Sartori; Automóvil Club de Capila del Monte, José Prieto; Córdoba Automóvil Club, René Ferrero; Córdoba Kart Club, Fernández Posse y Ovidio Bruera; Córdoba Moto Club, Juan Gómez y Ovidio Gaudio; San Francisco Auto Club, Eres Alissio y Nilo Almada; Sport Auto Club de San Francisco, Ulderico Boschetti; Auto Moto Club de Carlos Paz, Jorge Lazaga Garay; Parque Comunitario de Justiniano Posse, Dr. Carlos Parodi; Club Juventud Unida de Río Segundo, Ovidio Bertoti y Atilio Pereyra; Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, Pedro Galluzzi y Roberto Nizzo; y Marcos Juárez Motor Club, Sr. Juan Oria.

Entre las resoluciones más importantes de esta asamblea, se dispuso que las entidades integrantes de la federación deberán organizar y realizar por lo menos una prueba cada dos años en cualquiera de los campeonatos zonales que organice la federación. En caso contrario, quedará excluida de dicha institución.

Por otra parte digamos que el próximo año se creará un campeonato zonal de carácter promocional y fomento, que será para coches standard por fuera y libre por dentro. Es decir que se volverá al reglamento con el cual se iniciara el automovilismo zonal en esta provincia hace ya varios años, y que por supuesto servirá para la promoción de nuevos valores dentro del automovilismo deportivo.

Por último, la federación regional aceptó la incorporación de nuevas entidades, aprobadas por el comité ejecutivo. Ellas son el Centro Comercial, Industrial y Turismo La Cumbre, Club Sportivo y Recreativo Serrano, Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, y Auto Moto Club Ricardo Risatti.

Los señores Alessio Chessel y René Ferreiro fueron ratificados como delegados titular y suplente ante la CADAD.

SANTA FE

Adquisición de la Peña *Juan Manuel Bordeu*

FUE ESCRITURADA LA MANZANA DE TERRENO ADQUIRIDA POR LA PEÑA AUTOMOVILISTICA "JUAN MANUEL BORDEU", DE ANGELICA (Santa Fe)

El jueves 17 de septiembre de 1970 en Angélica, ante el escribano público, don Raúl Eguiázu, fue firmada la escritura traslativa de dominio, por la cual la Peña Automovilística "Juan Manuel Bordeu" toma posesión definitiva, de la manzana de terreno Nº 93 ubicada en la planta urbana de este distrito.

Firmaron la misma, por la parte vendedora, los señores José Luis, Héctor Alberto y Evelio Francisco Cigogna, y por la parte compradora los señores Juan Carlos Barberis, Ricardo Alberto Martinet y Vito T. Romero, presidente, secretario y tesorero respectivamente de la citada Institución. Es evidente que éste significa para la popular entidad de Angélica, un paso trascendental hacia su venturoso futuro. En el mencionado terreno la Peña Automovilística "Juan Manuel Bordeu", piensa llevar a cabo un amplio plan de obras, de acuerdo al proyecto confeccionado por el arquitecto Sr. Alberto Martín Ledesma.

JUAN MANUEL BORDEU ESTARA PRESENTE EN EL "2º GRAN FESTIVAL TUERCA" QUE SE REALIZARA EN ANGELICA (Santa Fe)

El sábado 12 de diciembre de 1970 se realizará en Angélica, organizado por la Peña Automovilística "Juan Manuel Bordeu", el "2º GRAN FESTIVAL TUERCA", en agasajo a los volantes de la "Categoría Limitada 27" y a sus respectivas Princesas. El mismo contará con las agradables presencias del volante Juan Manuel Bordeu, de su esposa, la actriz Graciela Bordes, de la "1ª Reina de la Limitada 27", señorita Ana María Ellena, y de la "Reina de Televisión", señorita Mabel Teresita Bianchi. Este Festival Tuerca que sin duda alcanzará contornos realmente sensacionales, se llevará a cabo en el establecimiento de campo "San Mateo",

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

del señor Vito T. Romero, ubicado a 3.500 metros al este del pueblo de Angélica y a 2.500 metros de la unión del acceso pavimentado a esta localidad con la ruta nacional Nº 34. A las 19 horas dará comienzo el Gran Picnic a la canasta y a las 22 horas comenzará el Gran Baile Popular, que será animado por dos destacados conjuntos orquestales: "Jazz Los Americanos, de San Vicente" y "Típica Los Bohemios", de Santa Clara de Saguier. Durante el mismo, será elegida la "2ª Reina de la Limitada 27", por un jurado "tuerca", integrado por prestigiosos periodistas del deporte automotor. Coronará a la flamante reina la "1ª Reina de la Limitada 27", señoría Ana María Ellena.

No será éste un Festival más, será un Festival distinto, diferente, un verdadero Festival Tuerca. Todos a divertirse, viviendo momentos de sano esparcimiento, junto a los audaces campeones del vértigo y a la exquisita beldad de sus soberanas. Y DELE ROSCA AL 2º GRAN FESTIVAL TUERCA.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

¿Qué pasa en la Regional No 3?

Esta pregunta se escucha cada vez con mayor asiduidad e insistencia en los últimos tiempos, en toda la región bonaerense que depende de Mar del Plata, cabecera de la Federación Regional Nº 3.

Y el interrogante tiene razón de ser, ya que la actividad automovilística es prácticamente nula (salvo la organizada por clubes en forma absolutamente particular) desde la primera carrera del campeonato zonal de Turismo Grupo 2, el pasado 8 de marzo, cuando se inició el mismo en el todavía virgen autódromo florense. Desde entonces todo ha sido silencio e inoperancia, ya que las competencias programadas con posterioridad se suspendieron sistemáticamente y lo que es más grave aún, sin ningún tipo de explicación oficial.

Todo esto provoca el descontento y el desaliento de las entidades miembros y muy especialmente de los muchos concurrentes habituales a las carreras zonales.

Esta realidad indiscutible, aunada a la opinión generalizada en todo el ámbito de la Federación, nos lleva a afirmar que la única y directa responsabilidad de este maremágnum de desaciertos es de las autoridades marplatenses, que no trabajan con la dedicación y la agilidad necesarias para dar impulso a la alicaída actividad tuerca. Los hechos hablan por sí solos: el campeonato zonal está paralizado, las entidades desconectadas entre ellas y con las autoridades y éstas, a su vez, pretenden fiscalizar lo que cada club gestiona u organiza en forma privada.

Este descepcionante panorama ha hecho pensar a algunos en pedir la desafiliación y ser incluidos en la Regional Nº 1 (Buenos Aires), que ofrece mucho mejores posibilidades.

Nosotros, mientras tanto, nos preguntamos qué hace CADAD a este respecto; al parecer la desidia llega hasta su seno, ya que la situación se debe al "no te metás" del alto organismo.



Reunión de la Peña El Bosque

MERLO. Con la organización y fiscalización de la Peña Automovilística El Bosque de esa localidad, se llevaron a cabo pruebas para las categorías Fiat 600 standard, Turismo hasta 700 cm³ preparación libre, y Cafeteras hasta modelo 1927. Todo se cumplió de acuerdo a lo previamente programado, resultando la reunión un éxito total.

La pista de tierra, muy bien compactada, habló a las claras de la dedicación de la entidad por brindar cada vez mejores espectáculos.

Las series finales fueron intensamente disputadas, cosa que dejó conforme al numeroso público presente.

Las clasificaciones fueron las siguientes:

FINAL FIAT 600 STANDARD (20 vtas.)

1º	Nº	7	Roberto Nuin	Prom.	59,564	km/h
2º	Nº	4	Máximo Pinasco	"	59,301	"
3º	Nº	1	Oscar Capocassa	"	58,680	"
4º	Nº	3	Eduardo Ghersi	"	57,281	"

FINAL HASTA 700 cm³ PREP. LIBRE (20 vtas.)

1º	Nº	7	Guillermo Riandi	Prom.	65,289	km/h
2º	Nº	1	"El Baqueano"	"	64,848	"
3º	Nº	2	Héctor Iglesias	"	64,413	"
4º	Nº	16	Francisco Marinaro	"	63,802	"

(Todos con DeCarlo)

FINAL CAFETERAS HASTA MOD. 1927 (20 vtas.)

1º	Nº	16	Adolfo Re	Marca	Dodge	Prom.	68,550	km/h
2º	Nº	8	Heriberto Marveggio	"	Chevrolet	"	66,780	"
3º	Nº	71	Carlos Saccan	"	"	"	66,582	"
4º	Nº	17	Juan Cousso	"	"	"	65,289	"





yachting

por JUAN PEDRO SIEDMANN Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO

DIEZ PUNTOS A SAN PEDRO

Con un éxito notable se llevó a cabo la VII Semana Internacional de Yachting de San Pedro. Muchos participantes y varias clases realzaron la fiesta



Como siempre, los Pengüin fueron mayoría. Aspecto de la primera ceñida de la regata inaugural.

LA CLASIFICACION FINAL DE LAS DISTINTAS CLASES FUE:

CLASE LIGHTNING

Clas.	Timonel	Tripulante	Embarcación		
1)	Fernando Müller	Rodolfo Schulmeier Martín Beuveniste	Capaliti	3	puntos
2)	Antonio Gneri	Jorge Miano Carlos Silvera	Kiwi	6	"

CLASE 505

1)	Alberto Tonconogy	Oscar Montes	Super-fiaca	8,7	puntos
2)	Héctor Domato	Pedro Siedmann	Huevo Frito	11	"
3)	Jorge Heller	Eduardo Farre	Rififi	19	"

CLASE POLARIS

1)	Angel Vila	———	Pssst	0	puntos
2)	Alfredo Rittaco	———	Belatrix	16	"
3)	E. Brancaleone	———	Aldebarán	16,7	"

CLASE SNIPE

1)	J. Fernández Viñas	E. Ardisone	Camba	18	puntos
2)	Luis Galván	L. Carriquiliborde	Apagón	18,7	"
3)	Daniel Mugaburu	Marcos Mugaburu	Rapanuit	21	"

CLASE FINN

1)	Guillermo Alfonso	———	Amasijo	0	puntos
2)	Ricardo Pérez Habiaga	———	Yogui	9	"
3)	Alberto Cappagli	———	Opa	21,7	"

CLASE PENGUIN

1)	Pablo Gianelli	Homero Pereyra	Kakata	150,7	puntos
2)	Martín Costa	Marcelo Ripoll	Cambalache	146,7	"
3)	Raúl Lacchini	Ana María Acevedo	Biondina	140,1	"

CLASE CADET

1)	Juan Mc Call	Sandro del Río	Querandí	3	puntos
2)	Diego Brauer	Alejandro Bertomeu	Patagón	6	"
3)	Martín Steinhauer	Antonio Rendle	Cricket	19,4	"

RESULTADO DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Argentino largó frente a Dársena Norte una regata para barcos que miden en la fórmula del CCA, entre Buenos Aires-Puerto Sauce (ROU-Buenos Aires, interviniendo en la misma 22 embarcaciones.

CLASIFICACION GENERAL — Premio Jorge M. Caroni

1)	Armando Grandi	Atrevido	18h 44m 30s
2)	Enrique Sieburger	Sancir	19h 29m 42s
3)	Juan Carlos Canzobre	Gitano	19h 30m 21s

SERIE B — Premio Isla del Tigre

1)	Armando Grandi	Atrevido	18h 44m 30s
2)	Enrique Sieburger	Sancir	19h 29m 42s
3)	Juan Carlos Canzobre	Gitano	19h 30m 21s

SERIE C — Premio Punta Brava

1)	Agustín Suárez	Soleil	20h 45m 16s
2)	Horacio Carabelli	Comanche	21h 37m 51s
3)	Raúl Alderete	Charango	22h 31m 03s

SERIE D — Premio Arroyo Rosario

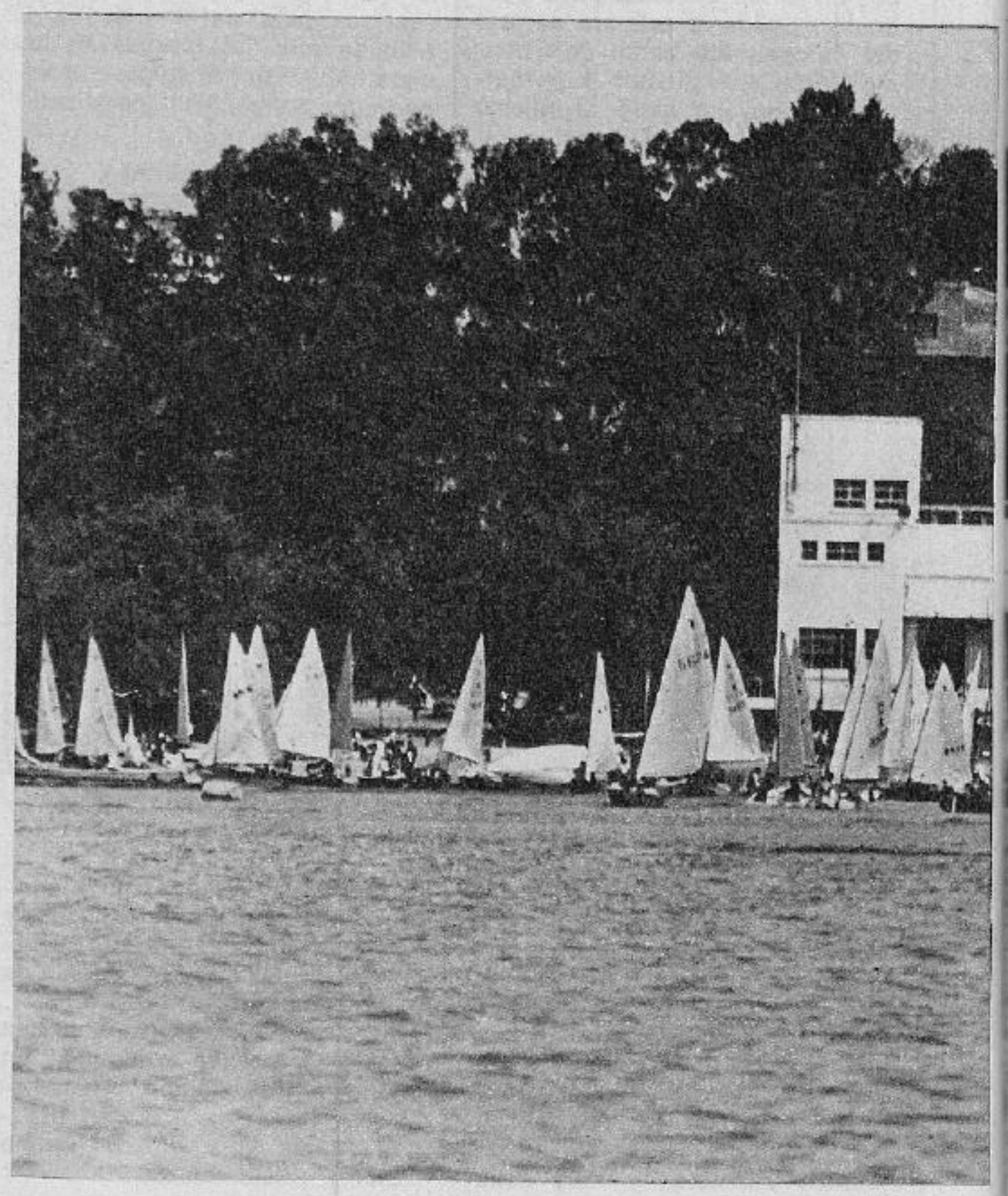
1)	José Amuchástegui	Tahali	21h 49m 09s
2)	Arístides Chiesa	Fauno II	23h 03m 44s
3)	Otto Weber	Sun Crest	23h22m 10s

NOTA: La posición final del Atrevido está pendiente de una protesta presentada por la tripulación del Gitano al tocar el spinnaker del primer yate mencionado la mesana del segundo de los nombrados.

Del extenso calendario de regatas, hay una fecha que es imprescindible destacar: la Semana Internacional de Yachting de San Pedro, la que se constituyó, de un tiempo a esta parte, en cita obligada de todos los monotipos de orza que pululan por nuestras aguas, todo gracias al esfuerzo de los dirigentes de un club que quiso hacer algo distinto, a base de tesón y sacrificio, porque lograron hacer realidad un festival donde se juntan, en números considerables, casi todas las clases chicas, a pesar de la contra de tener que correr las regatas en una cancha que dista mucho de ser la ideal. Es por ello que consideramos oportuno iniciar esta nota con las más sinceras felicitaciones a todo San Pedro, en especial al Club Náutico, y desearles que "SU" semana prosiga con el creciente éxito que tuvo hasta la fecha.

VII SEMANA INTERNACIONAL DE SAN PEDRO

Aprovechando el fin de semana largo que nos proporcionó el Día de la Raza, se realizó el mencionado festival con la concurrencia de 110 barcos provenientes de casi todos los clubes náuticos del país y esto a pesar de que este año no se consiguió la "chata" que generalmente cede la Marina de Guerra para el trasporte de las embarca-

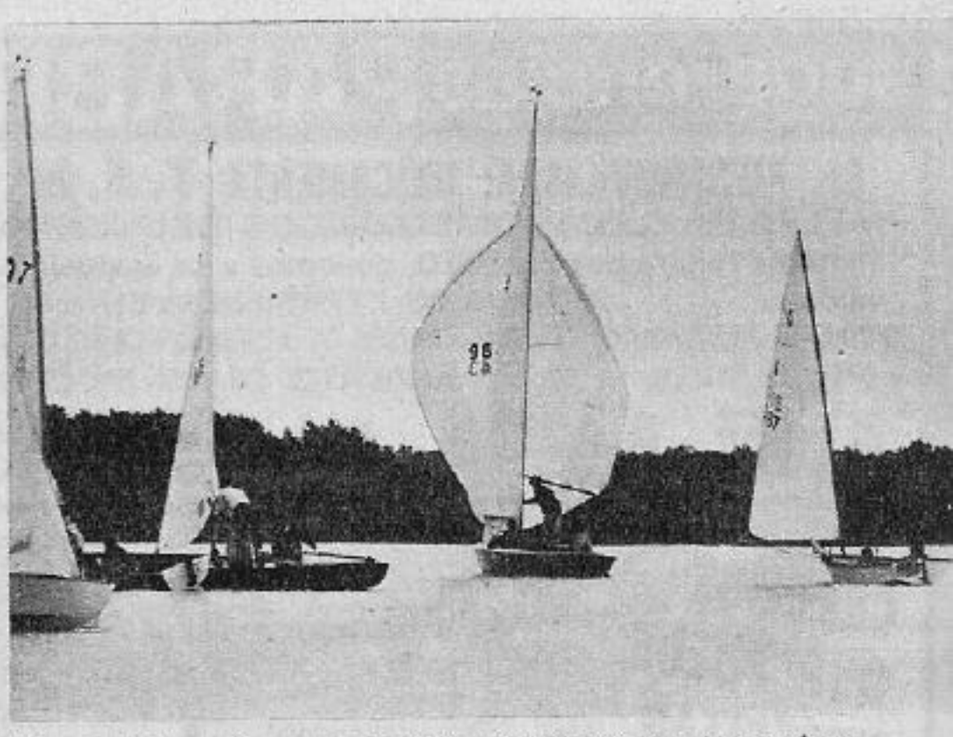


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Otra vista del varadero del club organizador; las tripulaciones, algunas preparando su barco; la mayoría, abasteciéndose de comestibles.



Virada del reach en la segunda regata; se ven tres snipes, tres pengüins y un lightning.

ciones, por lo que se apeló a cualquier tipo de carromato para llegar hasta la laguna. Hubo algunos que en su afán por llegar se hicieron alrededor de 80 km con el trailer en llanta (de más está decir cómo quedó esa rueda); otros hasta se vinieron con veleros de porte, remontando el Paraná durante 30 horas con varias yolas a remolque. Indudablemente, piantados hay por todos lados.

El torneo se realizó sobre un total de tres regatas sin descarte, las que se llevaron a cabo sin incidentes de ningún tipo, es decir, fueron perfectamente largadas y trascurrieron con escasas protestas. Como lo hace habitualmente, el club organizador corrió con los gastos del alojamiento de las tripulaciones y se encargó de que nada le faltara a nadie, logrando que las pruebas se realizaran a la perfección.

Tampoco hay que olvidar los premios que nuevamente resultaron ser muchos y muy buenos, así como la tradicional fiesta del sábado que fue una amable reunión de camaradería.

LAS REGATAS

Se corrieron una el sábado y las dos restantes el domingo. En la primera sopló un lindo sudeste de unos 25 km, calmando al promediar la prueba, con muchos borneos y con los consabidos correderes de viento (tan de la laguna de San Pedro); de más está decir que la regata en sí fue bastante reñida, dada la intercambiabilidad de las posiciones debido a los bordes, buenos para algunos, malos para otros.

En la segunda serie Eolo se presentó con pocas ganas de soplar, haciéndolo de a ratos y en dirección Este; con respecto a la competencia, ésta fue una lotería, porque se escapaba el que se hacía de la racha propia; sin embargo, cosa curiosa, en la mayoría de las clases resultó ganadora de la serie la tripulación que a los postres se alzaría con el título.

Durante el intervalo entre las dos regatas se largó un pampero digno del mayor respeto y no faltó el fanático que saliera a planear un rato a pesar de que la intensidad del viento obligó a postergar la prueba por casi una hora, tiempo que trascurrió hasta que pasara la primera racha. Por ende se largó la última serie con viento Sudoeste de unos 20 km, también calmando sobre el final y rotando al Sur, lo que trasformó a la regata en una linda calesita en la que ganaron los que supieron hacer caminar más a su barco.

En definitiva, el saldo de San Pedro es excelente, tanto en el aspecto deportivo como en el humano, puesto que los tres días durante los cuales trascurrió el festival fueron tres días de verdadera fiesta.

Vista de la playa del CNSP en momentos que se esperaba la iniciación de la tercera regata.





Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

Sr. AUTOMOVILISTA: UNICAMENTE T. E. M. A.
TALLERES ELECTROMECANICOS DEL AUTOMOVIL
Mientras reparamos su AUTO, ponemos a su disposición otra unidad. 20 AÑOS DE EXPERIENCIA EN:
AFINACION ELECTRONICA • FRENOS • AJUSTE DE MOTORES • CAJAS DE VELOCIDAD y TREN DELANTERO.
ABIERTO DIA Y NOCHE
T.E.M.A. Ind. y Com.
PERU 1536 Cap.
T. E. 26-8761

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

CREEMOS QUE PUEDE NECESITAR ALGUNOS REPUESTOS. CONSULTENOS..



EN REPUESTOS Y CARROCERIAS, LINEA COMPLETA
FIATODO
SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992
Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES.
ESTACIONAMIENTO PROPIO.
ENVIOS AL INTERIOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

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

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



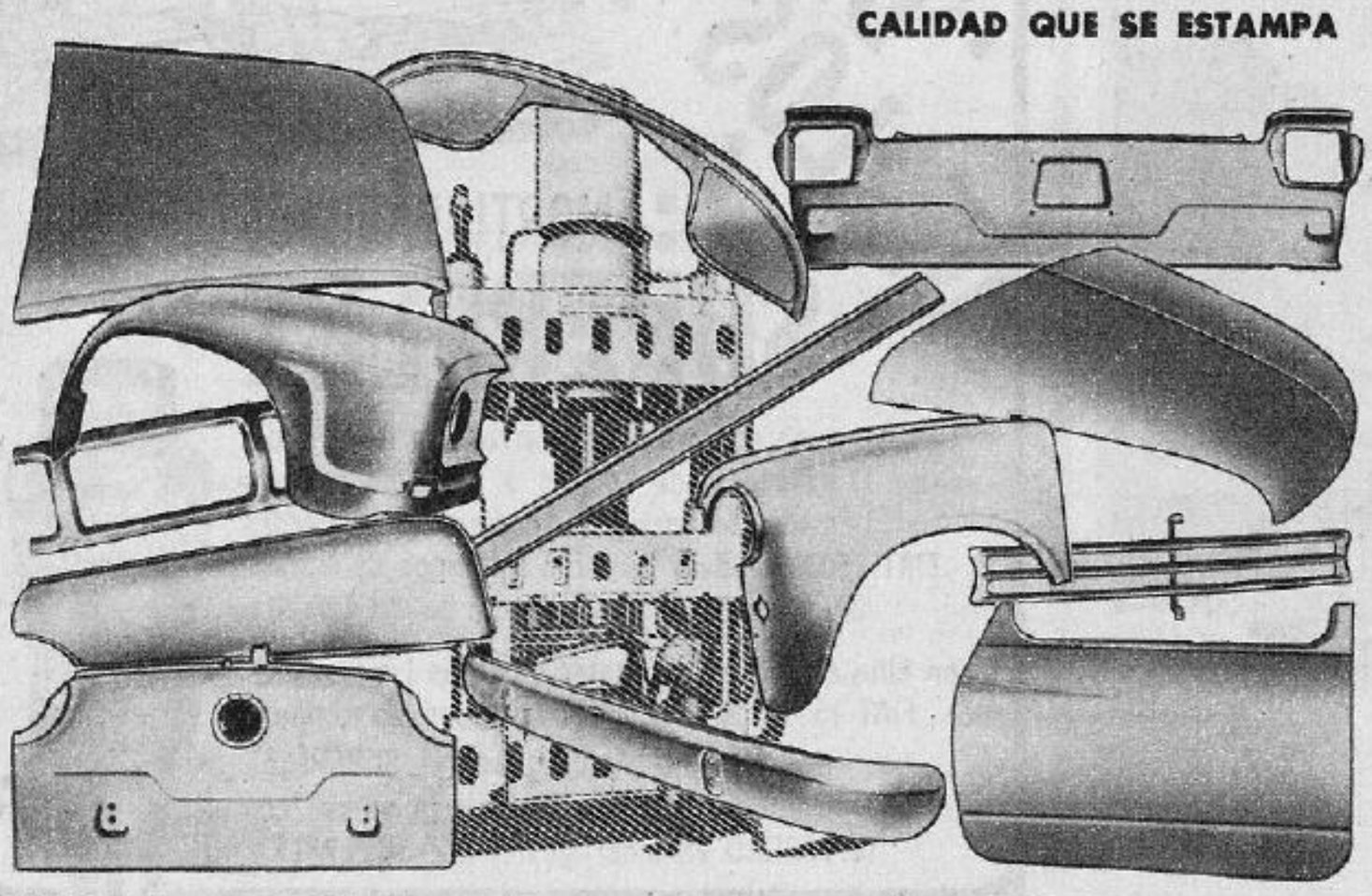
CITROEN	$ 84.-
FIAT 600	$ 75.-
RENAULT	$ 90.-
DI TELLA	$ 84.-
FALCON	$ 102.-
RAMBLER Ent.	$ 99.-
VALIANT	$ 101.-

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

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

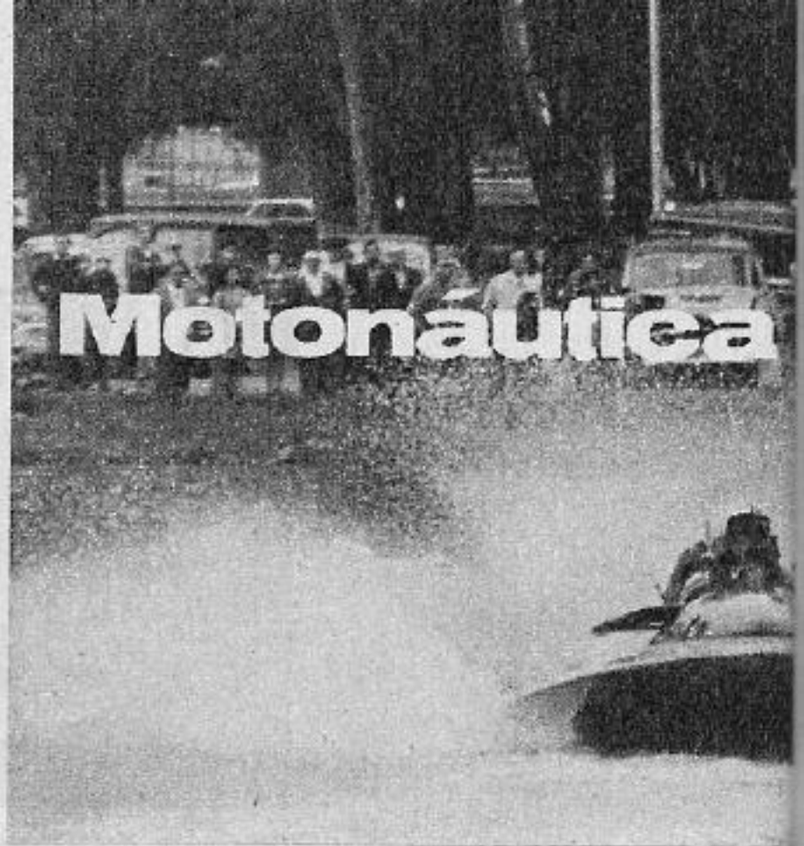


CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M R
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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



ESTO VA COLOR

Buen espectáculo en el Lago. Muchas lanchas, mucho entusiasmo y muchas descalificaciones. Los hidroplanos con problemas. Fernández, Mat« thesius y Soriano triunfaron en sus respectivas categorías. La fuerza libre y la situación de la Orca G T

Otra etapa cumplida del Campeonato Argentino de Timoneles y que tuvo su principal atractivo en la gran cantidad de embarcaciones clasificadas: en este caso fueron 39. El tiempo sigue sin ayudar a este deporte; lluvioso y con algunas ráfagas de viento que preocupaban a los hidroplanistas y a los catamaranes de alta velocidad. Pero pudo más el entusiasmo y ante discreta cantidad de espectadores se disputaron las carreras correspondientes a trece categorías diferentes.

Como ya es habitual comenzaron los BU-A. Rafael Tozzoli se impuso con su Terca por apenas 6 segundos sobre Brioschi, mostrando una neta superioridad sobre el resto y donde Paladini, con aspiraciones al Metropolitano, apenas pudo acercarse cincuenta segundos al primero. La AP no produjo novedades, ya que recién en la BP las cosas comenzaron a tomar temperatura. En esta categoría largaron en este orden: Tabutah, Karina, India y Alcatraz. Julio Quiroga (Karina) en la segunda vuelta pasó limpiamente a José Pini (Tabutah)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TOMANDO

por NICOLAS GELORMINI

y acumuló ventaja paulatinamente hasta imponerse. Daray (Alcatraz), por su parte, en la cuarta vuelta pasó a Luis Buchele (India) y se pegó a Pini, al que consiguió dejar atrás. Finalmente, el primer puesto fue para Quiroga y el segundo para Daray; doce segundos fue la diferencia y excelente carrera para ambos. Se completó la clase con el triunfo de Miguel Angel Gómez (trece segundos sobre Francisco Orden).

Les había llegado el turno a los hidroplanos OF. Se alinearon seis para la largada de la primera manga, pero por adelantamiento masivo de los corredores la misma fue anulada. Fue una lástima, porque el espectáculo era verdaderamente hermoso, pero lo cierto es que se adelantaron y mucho. Algunos vieron la bandera roja en seguida (caso Morales) y otros tardaron dos vueltas (caso Uris). Todo el mundo a cargar nafta y empezó el desbande. A Valente no le volvió a arrancar el motor y Dubini no conseguía sacarle una sola explosión al suyo. Largaron, pues, cuatro pilotos. Uris se quedó en la curva de la boya y tardó más de dos minutos en poder arancar, de modo que llegó con sólo tres vueltas; Angel del Río (debutante, con casco diseñado por Jorge Regnicoli y construcción de Julio Claude) llegó primero, pero fue descalificado por adelantamiento en la largada. En resumidas cuentas la primera manga fue para Boniface con 5 vueltas y 5 m25s, es decir, un tiempo más que pobre. Segundo Morales y tercero Uris. En la segunda manga Uris puso las cosas en su sitio y se la adjudicó con un tiempo de 4m33s. Sin embargo la diferencia con la Miss Belén de Boniface era mucha y no podía pensarse en descontarla.

También en dos mangas se disputó la Clase Mojarra. En la primera tomó el comando Jaremczuk, manteniéndolo dos vueltas. Al cabo de ellas Matthesius pasó al frente en la recta opuesta al palco de control; sacó ventajas poco a poco y

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

CENTRAL COMPETICION S.R.L.
SERVICE INTEGRAL PEUGEOT
CHORROARIN 177 CAPITAL
AUTOS DE CARRERA

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

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

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

CILINDROS Y CAMISAS PARA MOTORES
Citroen 2CV - Deutz - Hanomag
Fiat - Renault - Peugeot - etc.
PRECIOS ESPECIALES A MAYORISTAS Y RECTIFICADORES
MP DISTRIBUIDORA
CANGALLO 3486 - T. E. 89-4194

PEUGEOT 404
EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

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

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 sumada a una colocación y service garantizado

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.

en rosario en corsa

lópez puccio s.r.l. - córdoba 1177 - t.e. 61592 - rosario

la máxima jerarquía en stereo con radio para automotores



modelo especial para peugeot 504 SANYO



Unico distribuidor en todo el país

nicolás m. canet

Pte. Roca 1686 - T.E. 27553 ROSARIO

NO BUSQUE MAS!



CHAPA·TODO

PARTES DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS

Puertas - Guardabarros - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas
Opticas, Zócalos, etc.

envios al interior
AV. ALBERDI 267 39 - 5896

MICROCARGADOR DE BATERIAS



FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES

EDUARDO A. POLONI E HIJO

SALTA 1574 T.E. 22743 - ROSARIO

AUTOGOL para su AUTO UNION

toda la línea repuestos y accesorios legítimos e importados

AUTO UNION D.K.W.

3 de febrero 1563 T.E. 45364 Rosario

piense con precisión



REPARACION Y VENTAS:

INSTRUMENTAL AUTOMOTORES S.R.L.

TABLEROS
VELOCIMETROS
AMPERIMETROS
LIMPIA PARABRISAS

CUENTA REVOLUCIONES
MEDIDORES DE NAFTA
ACEITE Y TEMPERATURA
LAVA PARABRISAS

GÜEMES 2057
T.E. 22527
ROSARIO

EXTINGUIDORES PARA AUTOMOVILES



HNOS. FERRETTI

AV. PELLEGRINI 1218 T.E. 62825

EXPOSICION PTE. ROCA SRL

REPUESTOS DE CHAPERIA DE AUTOMOVILES



PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS

PTE. ROCA 1581 T.E. 27232
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051
ROSARIO



CAMPEONATO ARGENTINO DE TIMONELES

Club Organizador: Asociación de Volantes Motonáuticos
Escenario: Lago del Parque Tres de Febrero — 11/10/70

CLASIFICACION

CLASE BU-A (Hidroplanos internacionales hasta 350 cm3) (Circuito chico)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vueltas	Tiempo
1	1	Terca	Rafael Tozzoli	Mercury 20	8	7m45s
2	18	Aída	Sergio Brischi	Mercury 20	8	7m51s
3	17	Danger	Raúl Ortiz	Mercury 20	8	8m05s
4	6	Andrea	Ricardo Paladini	Carniti 22	8	8m44s
5	69	Play Boy ...	Eduardo Tiraboschi	Chrysler 20	8	8m54s

CLASE ARGENTINA PASEO

CATEGORIA AP (Para lanchas con motores de hasta 45 HP)

1	15	Mariano	Luis Galiana	Evinrude 40	7	10m23s
2	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	7	10m36s

CATEGORIA BP (Para lanchas con motores de hasta 60 HP)

1	20	Karina	Julio Quiroga	Mercury 50	8	10m06s
2	21	Alcatraz	Justo Daray	Mercury 50	8	10m18s
3	39	Tabutah	José Pini	Mercury 50	8	10m24s
4	22	India	Luis Buchele	Mercury 50	8	10m43s

CATEGORIA DP (Para lanchas con motores de hasta 105 HP)

1	69	Gerinel	Miguel A. Gómez	Mercury 100	8	8m27s
2	66	Rosa C	Francisco Orden	Mercury 100	8	8m40s

CLASE OF (Hidroplano internacional con motor de hasta 1.000 cm3)

1	21	Miss Belén ..	Héctor Boniface	Mercury 45	10	10m35s
2	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 50	7	9m06s

CLASE ARGENTINA MOJARRA (hidroplano con motor Ford 60 HP)

1	6	Estrellita V ..	Alfredo Matthesius	12	11m13s
2	1	Freskyta	Juan Jaremozuk	12	11m29s
3	2	Laura	José L. González	12	11m42s
4	35	Veneto	Carlos Guglielmo	6	6m11s
5	31	Lunática	Rodolfo Hombre	5	6m21s

CLASE ARGENTINA TURISMO

CATEGORIA CT (Para motores fuera de borda de más de 400 y hasta 500 cm3)

1	8	Caprichito ...	Julio Garrido	Chrysler 35	6	9m34s
2	6	Mazzita I ...	Carlos Mazza	Chrysler 35	6	9m34s

CATEGORIA DT (Para motores fuera de borda de más de 500 y hasta 700 cm3)

1	25	Toco Fondo .	Daniel Canestrari	Carniti 40	8	9m09s
2	7	Apolo XI	Miguel Giorgio	Carniti 40	8	9m10s
3	29	Swing	Lucio Pensa	Chrysler 45	8	9m35s

CATEGORIA ET (Para motores fuera de borda de más de 700 y hasta 850 cm3)

1	79	Miss Sanitizied	E. Jornet Rojo	König 65	8	8m58s
2	69	M. Sanitizied II	A. Hernandorena	Carniti 55	8	9m00s
3	42	A papá	Horacio Anglada	Carniti 50	8	9m39s
4	4	Lunga	Carlos Guchele	Mercury 50	8	9m44s

CATEGORIA GT (Para motores f. de borda de más de 1.000 y hasta 1.150 cm3)

1	11	María Marcela .	Alberto Vega	Mercury 95	8	9m05s

CATEGORIA IT (Para motores f. de borda de más de 1.350 y hasta 1.500 cm3)

1	60	Orca GT	José L. Fernández	Johnson 115	8	6m55s
2	12	Melange	Germán Barbot	Mercury 100	8	7m24s
3	50	Sagitario	Miguel Godino	Mercury 100	8	8m02s

CATEGORIA JT (Para motores f. de borda de más de 1500 y hasta 1.650 cm3)

1	12	Aries	Ricardo Viaggio	Mercury 125	8	8m04s

FUERZA LIBRE

1	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	8	6m44s
2	60	Orca GT	José L. Fernández	Johnson 115	8	6m55s
3	8	Jorall	Sebastián Aires	Ford F-100	8	7m32s
4	12	Aries	Ricardo Viaggio	Mercury 125	7	6m52s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

se impuso con tranquilidad por 9 segundos. Tercero se clasificó Traba y cuarto González, que recién en la tercera vuelta pudo conseguir que su motor (probablemente algo mojado) levantara vueltas. Los tiempos respectivos de las seis vueltas fueron los siguientes: 5m 32s; 5m41s; 5m49s y 5m50s. Con una vuelta menos terminó Hombre, en 6m21s, quien no podría largar la segunda manga por problemas en la dirección de su mojarra. En la segunda manga Ramón Traba se adelantó en la largada; su Ray andaba como nunca y hubiera sido un contrincante de riesgo, pero el reglamento hay que cumplirlo; fue descalificado y marchó a los boxes. Matthesius se ubicó al frente ,reguló el tren de carrera de acuerdo con sus perseguidores y triunfó por once segundos de ventaja sobre la "Freskyta".

En la DT Daniel Canestrari tuvo un percance al tirar su lancha al agua. Faltaba un minuto para los cinco previos y al botarla pegó la hélice en el fondo, doblando una pala. Con bastante tranquilidad, teniendo en cuenta que se pasaba el momento de la largada, se cambió la misma, y aunque la que se colocó no era la más apropiada, la Toco Fondo hizo suya la carrera. Claro que no en forma cómoda, ya que Giorgio (Apolo XI) entró a un segundo de diferencia; pero de todas maneras los 400 puntos fueron para Canestrari. Tercero se ubicó Lucio Pensa.

La ET brindó un sostenido monólogo a cargo del König de Jornet Rojo montado sobre su nueva Codinet celeste. Escoltándolo Hernandorena a muy poca distancia, pero sin representar riesgo, cumplieron las ocho vueltas de rigor sacándole casi medio circuito al tercero. En la IT triunfó Fernández por doce segundos sobre el catamarán de Barbot, que era la primera vez que corría desde la tentativa de record en La Plata. O mucho nos equivocamos o el domingo 25 van a andar todavía más parejos, para beneficio de todo el público.

Cerró la jornada la prueba de Fuerza Libre. Pedro Soriano no tuvo problemas: en cuanto apretó el acelerador pasó al frente y todavía dio la impresión de que le quedaba algo más bajo el capot. Pero lo mejor de esta clase y quizá de toda la jornada fue el duelo entre Oscar Guembe (catamarán y Chrysler 135) contra José Luis Fernández (catamarán y Johnson 115). En realidad Guembe había sido descalificado por adelantamiento en la largada, pero la lucha igual fue seguida por todos "parados en los tablones". Guembe salió con ventaja, aun sobre el Algramar, pero Fernández poco a poco se le fue acercando. La mejor aptitud de su Orca GT en las curvas fue aprovechada al máximo por su piloto, que evidentemente tiene excelentes condiciones para este circuito. Los nuevos pistones del Johnson respondieron bien y entraron en una misma línea en la última virada de la isla. La Orca, siempre por adentro, salió con apenas un metro (si llegaba) de ventaja sobre la Fury SS de Guembe, y así terminaron. Un regio final para una jornada que sirvió para mostrar que lo que falta por verse este año va a ser de primera línea.

en rosario = corsa

LOPEZ PUCCIO S.R.L.

¡sportivissima!
¡son las nuevas!
de 6 pulgadas.
diseño exclusivo
para su peugeot
FABRICANTES
INDARA S.R.L
SAN MARTIN 2646 T.E. 81-1166 - 80025 - ROSARIO

IKA RENAULT
REPUESTOS Y ACCESORIOS
LINEA COMPLETA
VERACRUZ
TORINO
RENAULT
JEEP
ESTANCIERA
GLADIADOR
3 DE FEBRERO 2037 T.E. 26232 - ROSARIO

repuestos y accesorios
DKW FIAT ISARD DE CARLO PEUGEOT
CITROEN HEINKEL ISETTA RENAULT N.S.U.
MILTON JORGE BARBAGALLO
PRODUCTOS ROBERT BOSCH "envios al interior"
AV. ALBERDI 270 T.E. 39-4522 ROSARIO

REPUESTOS DI TELLA
DIMARA S.R.L.
DISTRIBUIDORA MAYORISTA REPUESTOS AUTOMOTORES
ENVIOS AL INTERIOR CONTRAREEMBOLSO
AV. ALBERDI 398 T.E. 33806 ROSARIO

auto centro srl
Linea completa de accesorios de toda marca. Nac. e imp.
Faros Parrillas Molduras Ornamentos
Portaequipajes Tazas Paragolpes
Alfombras Manijas Defensas
ventas por mayor y menor
Pedidos al interior contrarreembolso
URQUIZA 1486 T.E. 46268

PEUGEOT 504
403 404 T4B
linea completa repuestos
eduardo
anexo repuestos BORGWARD
ahora en su nuevo local
AV. PELLEGRINI 1075
T.E. 815424 ROSARIO

LA CASA DEL REPUESTO INGLES
linea completa
DI TELLA
MORRIS
M.G.
27 DE FEBRERO 1284 - T.E. 81-2626

di tella
rastrojero
falcon
Centro del repuesto
AV. PELLEGRINI 1698
T.E. 49719
ROSARIO

PHILIPS AUTORADIO
viva el sonido
pongale philips
a su auto
AUTO RADIO
maica
distribuidor en rosario
pte. roca 1686 t.e. 27553
REPRODUCTOR STEREO

CUPEIRO: cómo se trabaja para ganar



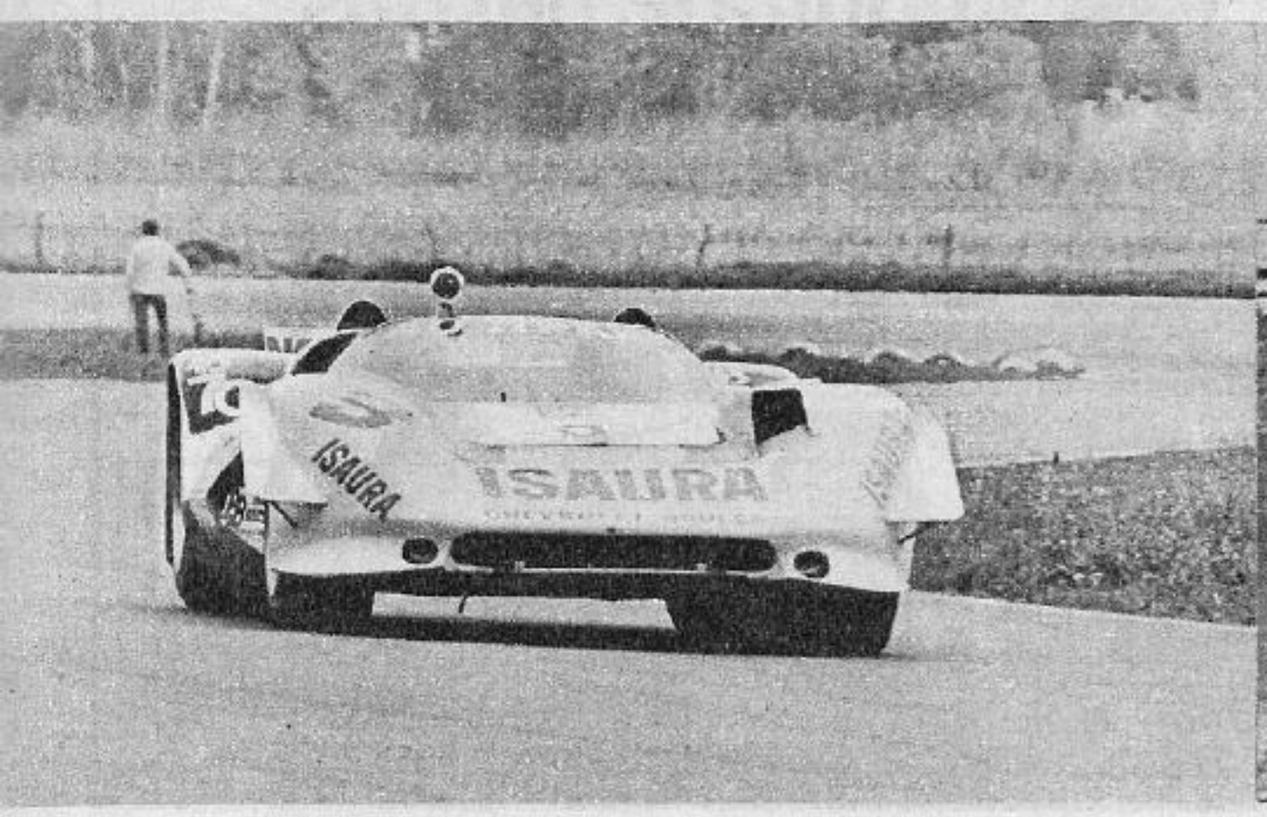
- ***Ganador en todas las categorías***
- ***Los factores que influyen***
- ***¿Por qué gana?***
- ***El equipo más organizado***
- ***El secreto: método, organización y responsabilidad***
- ***La confianza de Cupeiro***
- ***Las razones de un no***
- ***¿El nuevo Cupeiro? No, el viejo Cupeiro***
- ***La clave del éxito del Gallego***

por CARLOS F. FIGUERAS

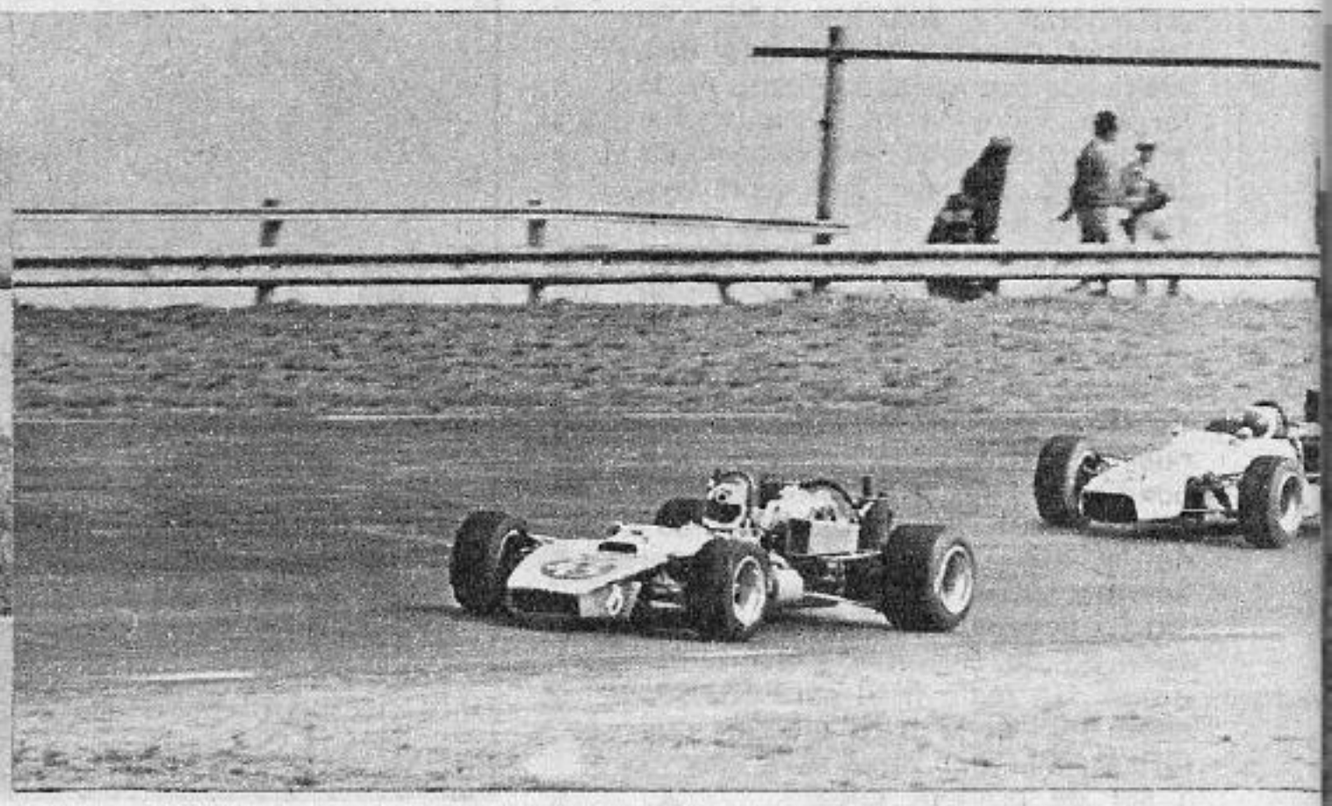
"¿Por qué gano? . . . No sé realmente el porqué. Lo deduzco, me imagino por qué. Creo que logré establecer un método, no para ganar, sino para hacer las cosas bien y posiblemente ahí está la causa de los éxitos obtenidos últimamente. Uno va mejorando poco a poco y puliendo detalles en la parte organizativa; pero no es de ahora . . . Hace tiempo que trabajo de la misma forma. La diferencia es que en este momento la suerte la tengo de mi lado y antes no. Lamentablemente sin la suerte no podés ganar carreras. ¿Cómo se logra establecer un orden, un método, montar una organización? No es fácil; se necesitan dinero, gente capaz, tiempo para dedicarse a esto y rodearse de gente de confianza . . . más que eso, gente en la que uno confíe plenamente. De esa forma vos te subís al auto tranquilo, relajado, sin pensar en que Fulano se puede haber olvidado de poner una chavetita o de revisar las puntas de eje . . . ahí está el secreto del éxito o el fracaso."

La razón del triunfo, de los triunfos, es ésa . . . el método, la organización, ese porcentaje importante de posibilidades que da el taller para que Mengano pueda ganar una carrera. La responsabilidad de que cada uno sepa qué hacer y cómo. Método, método y más método, aunque a veces sea odioso, molesto y deprima. Es la única forma, no hay otra. Por eso Cupeiro gana en cualquier categoría, sea SP, TCB o F-1. Porque sabe cómo hay que hacer para ganar. Por eso siempre ganó. Por eso en cualquier categoría siempre tuvo auto ganador y lo seguirá teniendo mien-

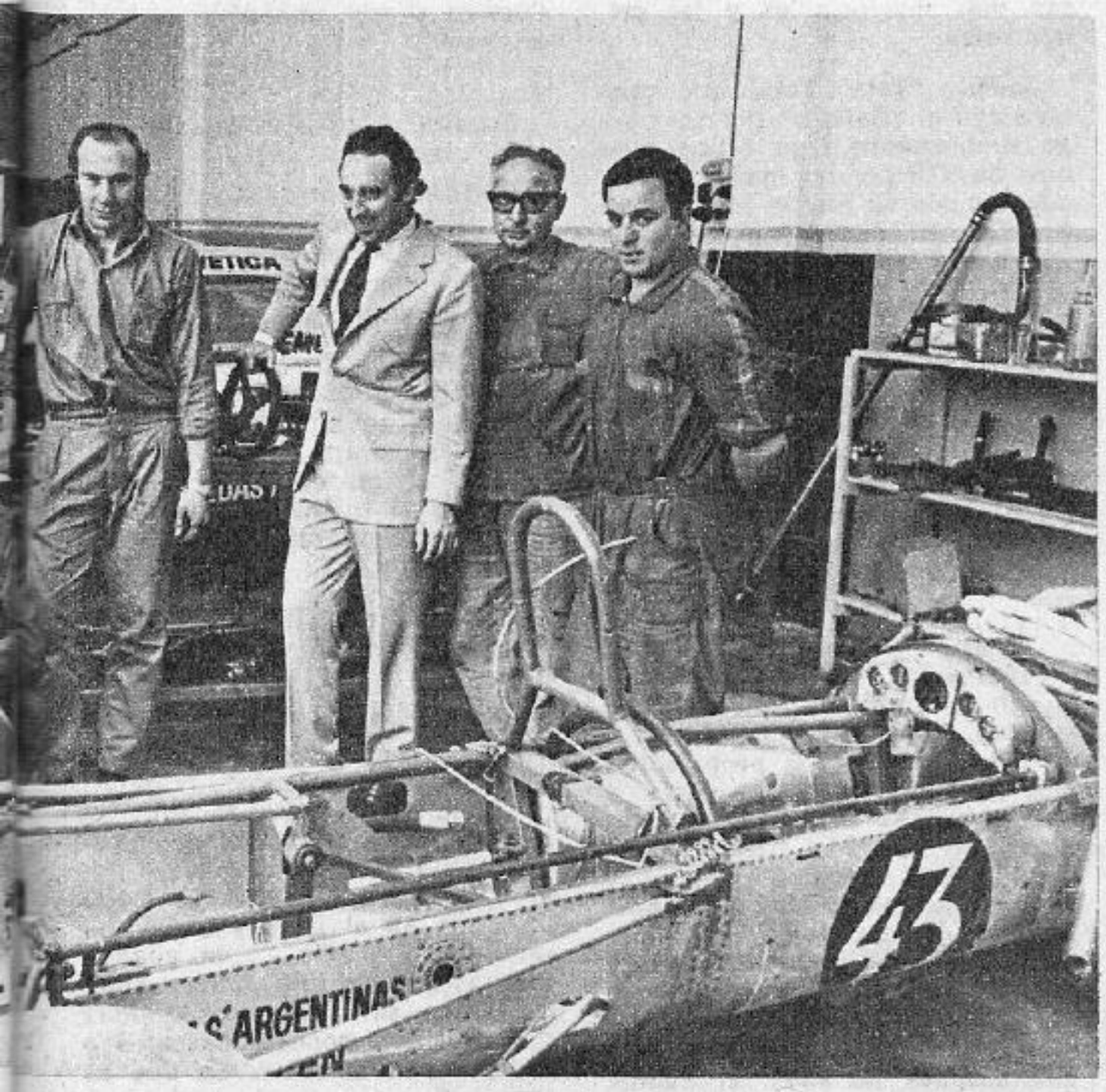
El SP de Cupeiro ganador. Un auto hecho a conciencia y con responsabilidad. Manejo fino, seguro y correcto. Suficiente para ganar.



El F-1 con que debutó y ganó en Raphy 500. Una demostración más de lo que es capaz de hacer.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cupeiro y su gente al lado del F-1 ganador de Rafaela. Además, el perrito mascota recién integrado al team.

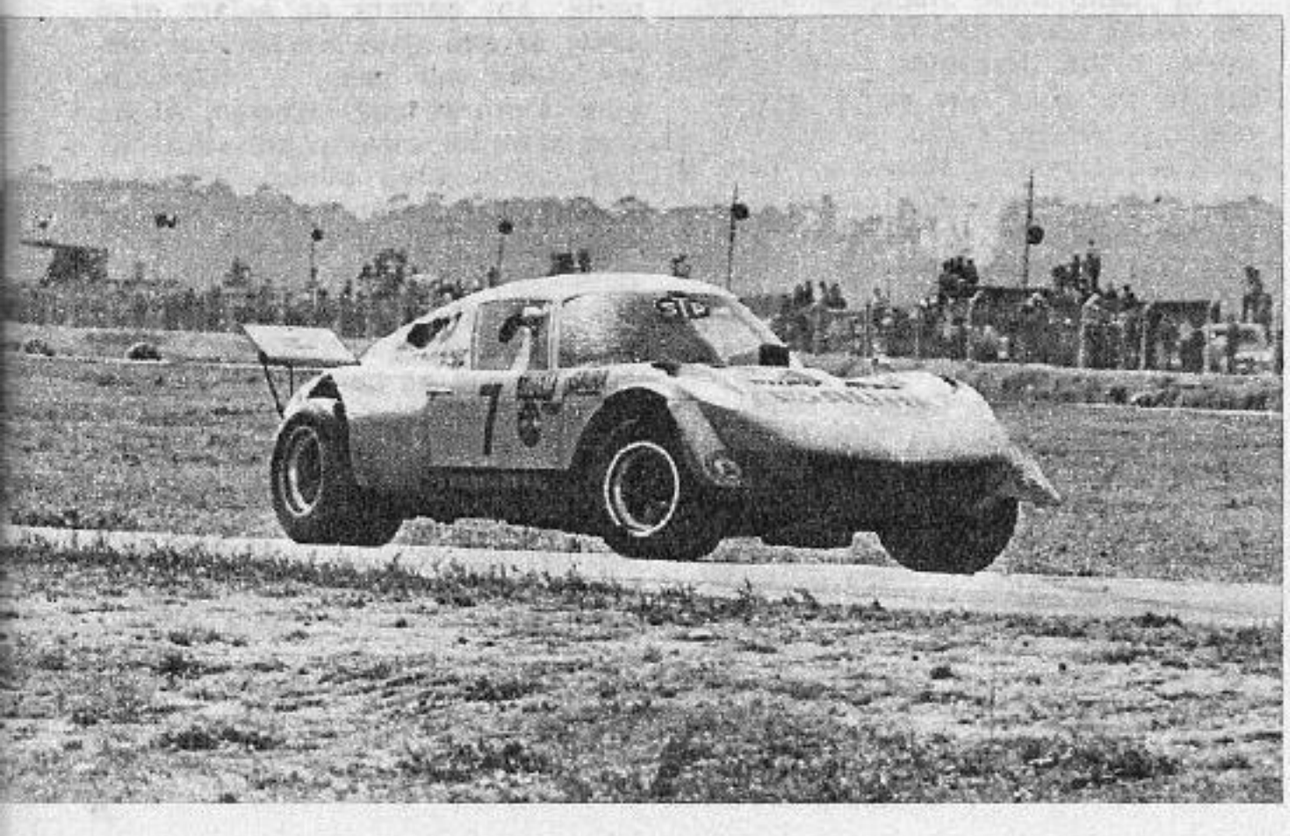
tras se lo proponga, accionando los mismos botones, moviendo las mismas palancas. ¿Suerte? Por supuesto que hay que tenerla de aliada, y también hay que ayudarla y hacerle arrumacos para que no lo deje a uno plantado. Todo eso hace que uno gane o pierda. Pero suerte sola, no. Cuando los triunfos se multiplican, ya no es sólo suerte. Es... bueno, precisamente lo que llamamos "método"

LA SEMANA DE TRABAJO

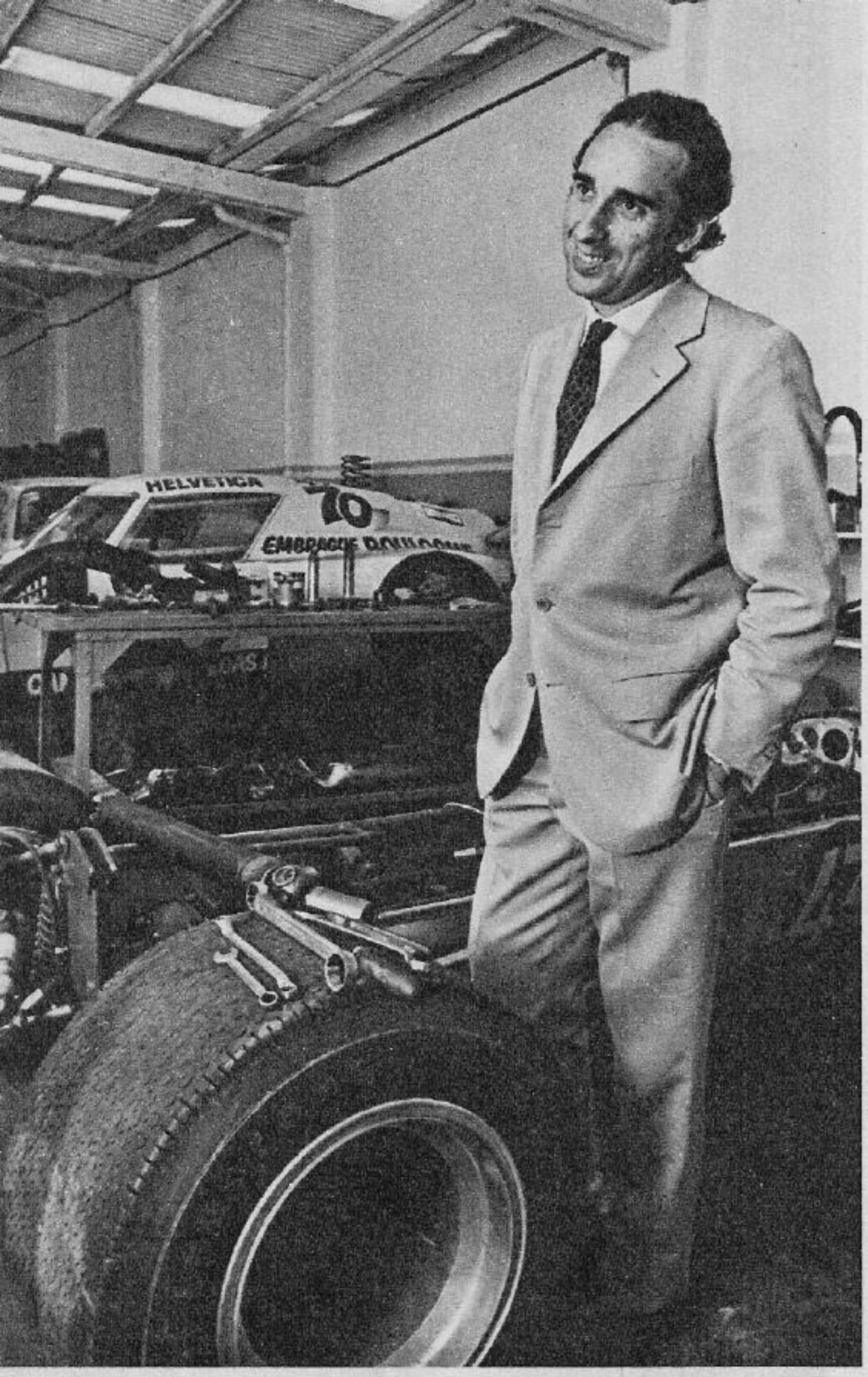
Día miércoles antes de la carrera de Córdoba. El SP destripado en forma ordenada en el taller. El puente De Dion armándose, las suspensiones revisadas, las puntas de eje cambiadas, el motor en lo de Herceg. Cinco personas trabajando en el taller. Dos afuera buscando repuestos y comprando cosas: Poxipol, cinta adhesiva, mordazas de freno, yerba, etcétera. Tata Ecker, amigo personal de Cupeiro, con boletas en mano, lápiz y papel haciendo sumas, multiplicaciones y divisiones. El "Gallego" presente, mirando, preguntando, y también opinando, porque al final el que se sube al auto es él ¿no?

¿Qué se hace en el auto después y antes de cada carrera? El **lunes** posterior a la carrera de Las Flores —llegaron el domingo a la noche al taller— se desarmó todo el auto de pe a pa. Suspensiones completas, rótulas, caja-puente, motor desmontado para que Her-

TCFB. También el "Gallego" es hombre de punta con el mejor auto de la categoría. Una Liebre III que dobla en serio.







"Háganme una nota así gano el domingo que viene... ustedes son unos ratones, pero me dan suerte." Suplicante Cupeiro.

ceg trabaje en él, frenos, puente trasero, etcétera.

El **martes** el "Laucha" Ríos, bien temprano, llevó la caja de cambios a lo de Sáenz para revisarla toda en el magnaflux, armarla y volverla al taller. Eso le demandó todo un día. A la noche ya estaba la caja revisada y lista para los "500 Km de Córdoba". Corbeira desarmó las suspensiones del auto y pasó todo por el "magna". ¿Es necesario? Tan necesario como que después del triunfo del "Gallego" en Las Flores, descubrieron las dos puntas de eje y un disco de freno fisurados. Se reemplazó todo y la conciencia quedó tranquila. Mientras tanto el chapista trabajaba desde el lunes en la construcción de un tanque de nafta suplementario para acoplar a la cola del SP, previa colocación de una estructura suplementaria para sostenerlo. El **miércoles** a última hora ya estaba montado. A partir del mediodía se había empezado a armar el auto y el **jueves** estaba terminado y listo para subirlo al camión rumbo al autódromo "Oscar Cabalén". Cuatro días de trabajo constante y el SP de Cupeiro nuevamente en condición de ganador.

.....

LOS RESPONSABLES DE CADA COSA

¿Quiénes son? ¿Qué hacen? **Juan Carlos Fernández,** chapista de los buenos. Hace magia con chapa y martillo en lugar de galera y varita. **Ramón Quilisi**, soldador, hombre de autógena. **"Laucha" Ríos,** ex acompañante de Carlos Pairetti, se ocupa de la parte mecánica, desmontar y montar el motor para que Herceg se ocupe de él. Revisa además las partes vitales del auto. **Lito Corbeira**, comparte la responsabilidad con el "Laucha" Ríos. **Aníbal Uriarte**, encargado de comprar gomas y llantas y tener siempre el stock necesario en el taller. **Reinaldo Marcelino,** el contacto. El que anda consiguiendo todo en la calle con la pick-up Chevrolet y hace más de 300 kilómetros por día buscando las cosas más inverosímiles y las primordiales.

Además **"Tata" Ecker** que colabora con el "Gallego" por ser amigo simplemente y se ocupa también de STP por las mañanas. Las cuentas son su fuerte. El dice que es algo así como "veedor" pero con cierta vergüenza.

También integran el equipo una **pick-up Chevrolet** que está en manos de Marcelino, un camión **Chevrolet C-30** con su respectivo semirremolque donde descansa el SP mientras es trasladado a los autódromos. Un semirremolque que costó más de 2 millones y medio, sin gomas. El taller rodante de Cupeiro Competición.

.....

"¡Cómo no voy a estar contento con mi auto! Por supuesto que lo estoy. Anda bien, dobla bien, hace todo bien. Poco a poco lo fuimos haciendo a nuestro gusto, a mi gusto. ¿Si es el más organizado? No lo sé. La Comisión General Motors dispone de más y mejores medios de los que yo puedo tener. Tienen el apoyo de GMA, hay una fábrica detrás de ellos y muchos más millones de los que yo puedo distraer en esto. Sin duda hacen las cosas muy bien. Creo que después de ellos, el equipo más organizado es el mío. Con respecto a la comparación que todo el mundo hace entre los Chelco y mi auto pienso que la diferencia está en que los Chelco andan un poco más en las rectas. Doblar, doblan igual, pero en las rectas se van un poco. Ellos han seguido trabajando y nosotros nos disponen, tendría en el taller tres medios económicos de los que ellos HP. Los coches de la CDC estarán hemos quedado con los 340-350 en los 360 HP. Si yo tuviera los ingenieros que estarían proyectando todo el tiempo, de eso no te quepa duda alguna..."

.....

"Tata" Ecker levantó los ojos de las boletas y comprobantes que rebuscaba en un cajón. **"Si Jorge gana dos carreras más salvamos los gastos por este año. Ganando dos carreras estamos del otro lado. ¿Sabés una cosa? Compramos un avión... un Cessna modelo 1964 que hacía un tiempo estaba parado. Hay que hacerle unos chequeos que duran unos dos meses ...después tendremos avión propio para movilizarnos."**

Fue caminando hacia el fondo del taller para mostrarnos el semirremolque. Pasamos junto a la Liebre III a la que se le estaba haciendo un carenado de aluminio para las ruedas traseras y "Tata" confesó en voz baja como para que el "Gallego" no lo oiga: **"¡Sabés lo que dobla este auto ahora! Viste que todo el mundo se queja porque las Liebres no doblan y hasta Berta se volvió loco para que el coche de Copello doblara más o menos bien.... si llega a probar esta Liebre se vuelve loco. ¡No sabés lo que es! Y eso es mérito de la gente que trabaja en el auto y del "Gallego" que se las sabe todas. Antes el auto era un desastre: se retorcía como una banana, hubo que reforzar la estructura y modificarle casi todos los detalles... ahora es otra cosa."** Se calló cuando se acercó Cupeiro y nos empezó a mostrar el "semi".

.....

Cupeiro. —¿Cuándo sale esta nota, viejo?

CORSA. —Dentro de una semana... ¿Por qué?

Cupeiro. —Pregunto para saber cuándo voy a ganar la próxima.

CORSA. —¿Qué?

Cupeiro. —Claro... si cada vez que ustedes hacen un poster o sale mi auto en lámina central, gano una carrera en F-1 o SP.... A ver si el fin de semana que viene gano en Hughes. Ustedes son una manga de ratones, pero me traen suerte.

CORSA. —Son puntos de vista... otros dicen que los mufamos.

.....

Atendió un montón de llamadas telefónicas. "La Razón", "Clarín", un noticiero de TV y Ricardo Lorenzo (hijo de Borocotó) que apareció en el taller buscando un grillo. **"La semana pasada se metió un grillo en el baño y cantó durante todo el día... lo guardamos porque los grillos traen suerte. Ahora se las tomó... habrá que salir esta noche a buscar uno y dejarlo en el taller. En una de ésas..."**.

El "Gallego" se pasó la mano por la cara y confesó: **"Estoy un poco cansado de esto. No tenés tiempo de dedicarte a tu familia, a tus cosas o tomarte un fin de semana de vacaciones sin pensar en nada".**

Hablamos del "Desafío de los Valientes" y de sus causas o razones para borrarse de la lista. **"Por muchas cosas. Porque yo, para correr cobro; a esta altura me parece ridículo pagar para montar un espectáculo que favorece directamente a la fábrica. Ya me había anotado y todo, pero una semana antes mandé a pedir el reintegro y les mandé un telegrama informándoles que no pensaba correr. Fui a pedir un coche, un 1.600 nuevo al señor Vighi, de Fiat; quería comprarlo para entrenarme porque nunca anduve en un 1.600 y menos en la Pampa de Achala. El descuento que me ofrecían no era el satisfactorio y yo no estaba dispuesto a perder plata. Además, como le dije a algunos que dijeron que lo que sucedía era que no tenía ganas de perder, yo no soy un «valiente»: soy corredor de autos. Por otra parte, esa carrera no aclara gran cosa; el que gane no será el mejor piloto del país.... hay muchos factores que influyen. Al fin y al cabo no estarán presentes todos los mejores pilotos del país, porque un montón de ellos no podrán estar, como el caso de Di Palma, Copello, «Larry», Gastón, Marincovich y otros...; yo no voy a hacerle el caldo gordo a nadie. Por eso no corrí."**

.....

Así piensa Cupeiro, así gana carreras, así hace las cosas y las piensa. Esa es su manera de "hacer". Por eso gana. Por eso siempre está en pie de guerra en cualquier categoría. Por eso tiene autos que funcionan. Por eso, para él, los autos son un negocio. Por eso invierte. Y otra vez: **por eso gana.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FINAL DEL CAMPEONATO MUNDIAL
DE CONDUCTORES DE

FORMULA 1.1970

DESDE EL AUTODROMO
"MAGDALENA MIXUCA" DE MEXICO:

Jueves 22
Viernes 23 de 17 a 17.30
Sabado 24 de 19 a 20
Domingo 25 de 18 a 20.30

TRANSMISION DIRECTA
VIA SATELITE
DE LA CARRERA

Campeones del camino

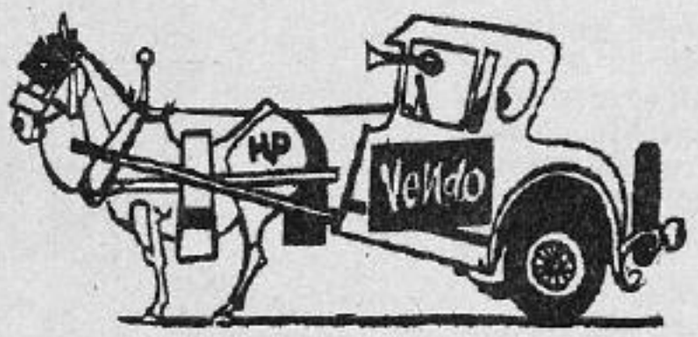
Con relatos de
CARLOS A. LEGNANI

RADIO SPLENDID

su red de emisoras
y sus 3 ondas cortas

en exclusividad!

AVISOS corsificados



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

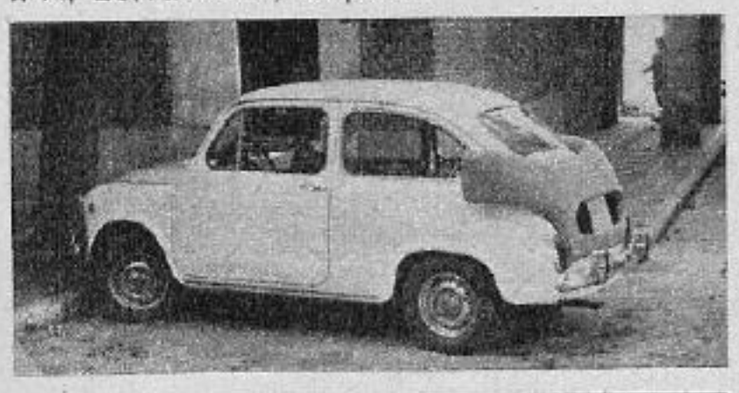
Extendemos el alcance de este servicio de corsificados al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3er. piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes, en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

SE VENDEN COLECCIONES de Parabrisas Corsa y de Automundo. Tratar tel. 621-3403.

CAPOT TOMAS DE AIRE LATERALES. Diseño exclusivo. Fábrica, vende o instala IPA, Leiva 4247, Capital.



VENDO ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT. Motor y caja 0 Km. Diferencial en perfec-



tas condiciones. Estado general impecable. Pasteur 764, tel. 47-5227.

VENDO CAR-STEREO Cassette importado "Crown" CSC 1000, parlantes CSP 10. Nuevo. $ 520. Tel. 30-4143.

LANCHA SIN ESTRENAR - UNICA PARA EL DELTA. Con motor 0 Km. de 300 HP (sí 300). Todos los comandos y Ves-Drive totalmente importados. VEALA (aunque no sea para comprar). Dueño directo vende $ 50.000 (Ley 18.188). Sr. Cholo, 9 de Julio 334 - San Fernando.

BUSCALDI 69-7213 VENDE dos motores marinos "BPM" SS desarmados, 2800 cc., 150-170 HP, 5500-6000 RPM; dos carburadores Dellorto, dos Weber 40 DC03, magnetos Marelli verticales, múltiples repuestos.

VENDO NASH 1932, 6 cilindros, buen estado $ 170.000 m/n. Dos cilindros opuestos 750 cc. $ 80.000. Tel 792-2871.

FIAT 800 Cupé roja, modelo 67, con radio, primera mano 38.000 kilómetros reales, impecable. Llamar únicamente de 8 a 10 horas al tel. 772-9010.

IGNISCOPIO (Osciloscopio para ignición) y lámpara de puesta a punto "Heatkit" únicos en el país, vende en 140.000 m/n., el ingeniero Julio Siccardi, tel. 63-5879 (de 20 a 21 horas).

ALBERTO GOMEZ vende su Peugeot 404 de carrera. Listo para largar cualquier categoría. Ugarteche 3270, Capital.

FORMULA-4 CRESPI 5 Serie Motor BMW. Nuevo. Impecable. Vendo. Tel. 93-9202.

SE VENDE UN "HOT-ROD" con motor y bancadas buen estado. Tratar en: calle Mack Spangenberg Nº 2130, Avellaneda.

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

FORMULA-4 CRESPI, sin motor vendo. Totalmente equipado con ruedas, cubiertas, instrumental, tanques, etc. Verdadera oportunidad para iniciarse en Fórmula-4. Verlo en Av. Santa Fe 4949, preguntar por Joaquín Rodríguez Muñoz.

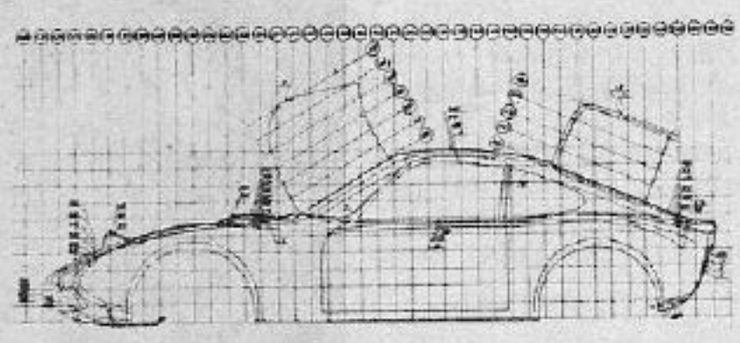
NORBERTO CASTAÑON, vende su chasis Fórmula-2 a estrenar. Construido por Formar-Martos. Tratar: H. Yrigoyen 4261, Lanús.

MOTOS DE COMPETICION VENDO, 125-R.K.4., ex campeona, 175-R.K.4., especial montada en cuadro superliviano. Repuestos especiales, carburador 30 mm, cilindro R.K. a nuevo, embrague y repuestos varios, todo para Zanella R.K. vendo por alejamiento de la actividad deportiva. Llamar a tel. 73-0659, después de las 15 horas.

VENDO, no, no vendo ¡Regalo!, Renault Gordini 68, realmente dominguero. Verlo es codiciarlo, 30.000 kilómetros caminados. Llamar al 740-7913, de 18 a 21 horas. Preguntar por Washington.

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

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



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

VENDO O PERMUTO por coche último modelo, avión Air Coupé, totalmente metalizado, biplaza, arranque eléctrico, freno pie y mano, triciclo, luces carreteo y

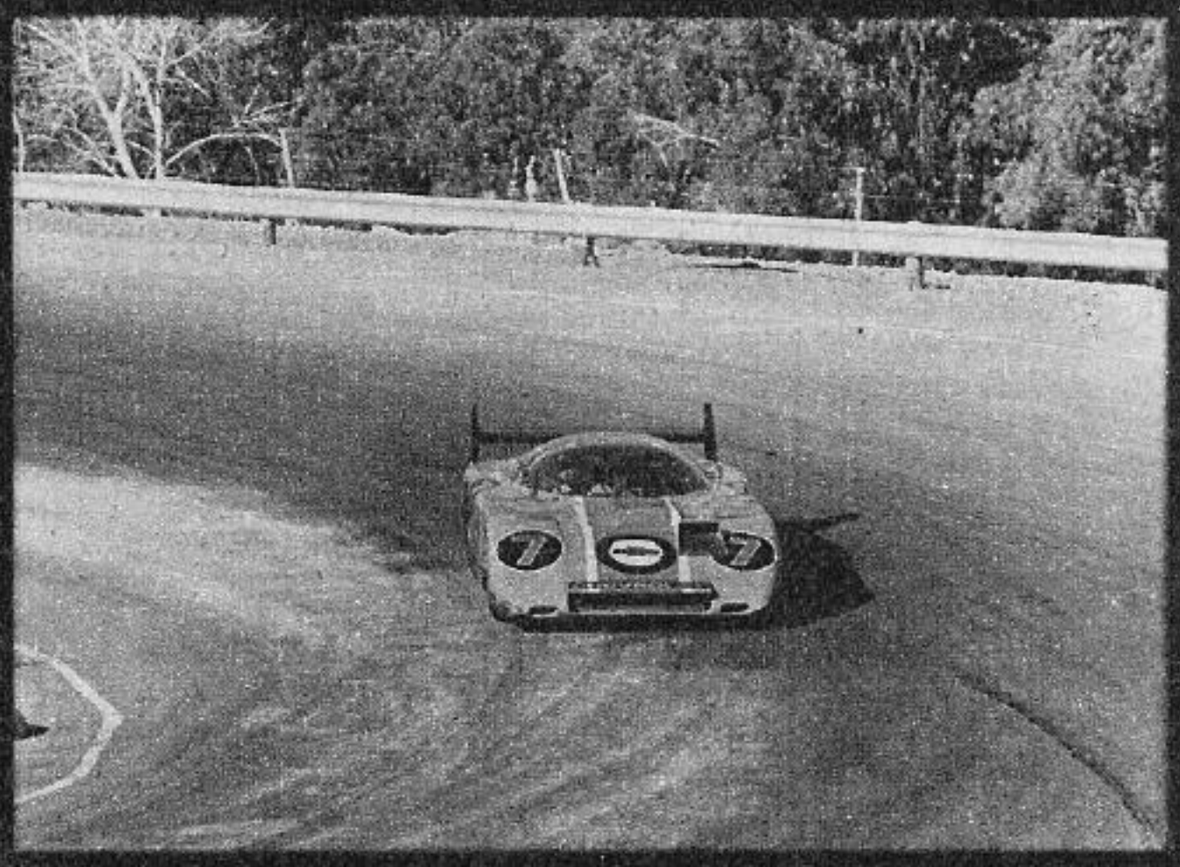


aterrizaje e intermitente. Instrumental completo. Motor 85 HP. Una pinturita en rojo y blanco. Carlos Pomodoro, Uruguay 201, Río Tercero, CORDOBA.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPO Y F-2

Otra competencia de la categoría mayor de nuestro automovilismo tendrá lugar en el autódromo El Zonda de San Juan. La organización corre por cuenta de la Asociación Sanjuanina de Volantes que decidió incluir en el programa también una competencia para Fórmula 2.

El programa dará comienzo el día viernes en el cual tendrán lugar los entrenamientos oficiales. Para ello el circuito permanecerá abierto de 15.30 a 16.45 para los F-2 y de 17 a 18.30 horas para los SP.

Al día siguiente se realizarán las pruebas de clasificación, que se harán por el sistema de otorgar una hora para que los competidores giren en dicho lapso las vueltas que deseen, pudiendo elegir el mejor tiempo de una de ellas. Los horarios que se han fijado son desde las 15.45 a 16.45 para Fórmula 2 y desde las 17 a las 18 horas para Sport Prototipo.

El programa para el día domingo es el siguiente:

9.00 hs. 1a Serie acumulativa de SP a 20 vueltas (64,600 km.).
9.45 hs. 1ª Serie acumulativa de F-2 a 12 vueltas (38,760 km.).
10.30 hs. 2ª Serie acumulativa de SP a 20 vueltas (64,600 km.).
11.15 hs. 2ª Serie acumulativa de F-2 a 12 vueltas (38,760 km.).
12.00 hs. 3ª Serie acumulativa de SP a 20 vueltas (64,600 km.).

El monto total que se ha instituido en premios alcanza a la suma de 65.000 $ Ley 18.188.

TURISMO GRUPO 2

En el autódromo de Nueve de Julio. La carrera contará con puntaje para el Campeonato Argentino. Hasta el momento las características de la prueba no se conocen en virtud de que el reglamento no fue enviado a CADAD.

REGULARIDAD

Organizada y fiscalizada por el Club Regularista de Chivilcoy se realizará el próximo sábado una prueba de regularidad y educación vial para las siguientes categorías: Primera, Segunda, Tercera, Velocímetro original y Novicios o Debutantes. El premio en disputa se ha denominado "Premio Municipalidad de Chivilcoy Pro Radicación de Industrias". Se efectuará una neutralización de dos horas en Azul para almorzar y reabastecerse de combustible, para luego continuar la competencia hasta Balcarce y posteriormente arribar a Mar del Plata frente al Palacio Municipal. Se han estipulado los siguientes aranceles: Inscripción del automotor $ 2.000 y almuerzo en Azul, banquete en el Hotel Provincial, desayuno, estacionamiento y entrada al Casino $ 6.500 por persona.

Para cualquier tipo de información al respecto dirigirse telefónicamente al 4556 de Chivilcoy o a la calle Suipacha 168 de esa localidad.

FIAT 600, CITROEN 2CV Y MODELOS 1931

El Lobos Automóvil Club realizará el domingo próximo en el Autódromo Municipal de esa localidad una carrera para estos coches.

La preparación para las categorías Fiat 600 y Citroen 2CV será libre. En lo que respecta a los modelos 1931 sólo existirá la limitación a un solo carburador.

Las competencias se realizarán sobre un circuito de tierra de 1.700 metros, de óptimo trazado y mantención, a partir de las 10 horas.

Para inscripción e informes los interesados en participar deben dirigirse al Lobos Automóvil Club, T.E. 1487 - Lobos.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

En el circuito de Magdalena Mixhuca se disputará la última competencia con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores. Decretado ya Rindt como campeón mundial post-mortem, el interés se reduce a la eventual oposición que puede encontrar Ferrari, teóricamente favorita.

Acérquese... hable seguro palabra por palabra...



PP



Acérquese a Odol spray

Aerosol con valvula dosificadora

Sienta ese rocío incitante, de delicioso sabor, que da fresco aliento a sus palabras.
Con DESODORANTE BUCAL "ODOL SPRAY" comuniquese con la gente sin temor.

SEGURIDAD Odol

Parabrisas CORSA correo

¡AE, AE! ¡MULATONAS!

de Carlos Alberto Zamora, ciudad de Córdoba.

Amigos: Soy asiduo lector de vuestro semanario y los felicito por la amplitud de temas que abarcan con sentido informativo, práctico y ameno. Pero a veces —y esto sería sano que lo reconozcan —seleccionan los temas de acuerdo a vuestro gusto y conveniencia sin pensar en los lectores, y entonces sucede que muchas veces nos quedamos con las ganas de enterarnos de muchas cosas que, o son tocadas superficialmente o directamente no mencionadas. Un hecho concreto que avala lo que digo es el espectáculo de las recientes "500 Millas de Rafaela", donde en forma acertada y para dar más brillo a la fiesta automovilística, se presentó ante el público la comparsa Marumbá de Reconquista, Santa Fe (a la manera de las típicas "escolas do samba") haciendo despliegue de ritmo y colorido como sólo ella, con su gran espíritu, pueden hacerlo. Presentaciones semejantes se hacen en carreras de gran jerarquía de otros países y estos números son considerados patrimonio y parte de estas competencias. Sin embargo la gente que no tuvo la oportunidad de concurrir a Rafaela, se quedó sin saber que aquí en nuestro país existen personas con tan buen gusto como para incluir la alegría musical y policroma al ruido de los motores.

He leído vuestro número pertinente y no encontré nada de eso. Ni siquiera una mención. No deben olvidarse que dicha presentación se hizo salvando dificultades, y con gran corazón teniendo en cuenta la baja temperatura de la mañana de la carrera. Además muchos de los integrantes de la comparsa son corsas, y del modo que saben hacerlo quisieron estar presentes, ¿se imaginan ustedes la decepción al ver que ni siquiera se los nombra?

Según ustedes, y en eso estoy de acuerdo, el automovilismo argentino debe extenderse, ampliarse, jerarquizarse. Pero no piensen que sólo con especificaciones técnicas, palabras raras y fotos más o menos agradables se va a lograr. Espero una respuesta correcta y justa, que sea el feliz epílogo de este olvido involuntario. Desde ya muy agradecido, y adelante...

R) Usted lo ha dicho: olvido involuntario pero además imperdonable para con los integrantes de la Comparsa Marumbá, que desafiando al frío nos hicieron vivir un grato momento con su jerarquizado espectáculo. El año que viene si se repite en Raphy, habrá gran desagravio. ¡Ae, Ae! ¡Mulatonas empulpadas! ¡Lleva!

CITROEN

de Miguel Angel Oviedo, Córdoba.

Señores de CORSA: me es sumamente grato dirigirme a quienes hacen tan excelente muestra de periodismo, a los fines de solicitarles quieran tener a bien remitirme la dirección de Citroën Argentina (departamento de Relaciones Públicas o Ventas).

Motiva este pedido el hecho de que me encuentro imposibilitado por una enfermedad que me impide caminar, por lo que quisiera dirigirme a dicha fábrica para que me facilite con un plan de ventas especial la adquisición de un automóvil.

Sin otro motivo los saludo con mi mayor estima.

R) La dirección de Citroën —donde funcionan los departamentos que a Ud. le interesan— es Zepita 3220, Capital Federal. ¡Suerte!

RALLY PRIMAVERA

de Mario Jaraz y Simón Levinson, Resistencia, Chaco.

Señores: nos dirigimos a Ustedes a los efectos de usufructuar vuestra buena voluntad con los lectores. Pues mediante vuestra publicación nos hemos enterado de la realización del clásico "Rally Primavera", y siendo nuestra intención participar en el mismo, acudimos a ustedes con el propósito de que nos den a conocer el reglamento, forma de inscripción y demás requisitos a llenar.

Entendemos que posiblemente les sea imposible publicar todo esto en esta sección del Correo, por lo que en este caso les agradeceríamos nos proporcionaran la dirección del club organizador para dirigirnos a ellos. Nuestras excusas por la molestia y nuestra felicitación por la revista.

R) Gracias. La dirección del Club Argentino de Regularidad es Alberti 338, Capital. El CAR organiza este rally en conjunto con el Avellaneda Automóvil Club. De todos modos trataremos de hacerles llegar a los organizadores vuestra dirección para que les remitan lo solicitado.

SECUESTRO EN CUBA

de Alberto C. Ibáñez, Santa Fe.

Estimados Corsarios: por tercera vez les escribo para que me contesten varias preguntas.

1) El 23 de Febrero de 1958 se difundió una noticia sensacional: "Un ídolo popular, el campeón mundial de automovilismo Juan Manuel Fangio había sido secuestrado por los rebeldes en La Habana (Cuba) donde se preparaba para correr un Gran Premio de Fórmula 1". ¿Qué hay de cierto en esto?

R) Todo. Fangio fue secuestrado por el movimiento clandestino encabezado por Fidel Castro como una manera de llamar la atención de la opinión mundial. En todo momento fue tratado con toda corrección e incluso amabilidad, para ser liberado luego de la carrera en la que no pudo participar.

2) ¿Qué velocidad final desarrolla el Falcon '70 de 3 velocidades con palanca al volante?

R) De ese coche hay dos versiones que nosotros no hemos testeado: el 188" y el 221". En el 221" que testeamos nosotros, pero de cuatro velocidades, la máxima lograda fue de 167 Kms. En cuanto al 188" estimamos que la máxima estará en los 145 Km/hora.

3) ¿Tendrá posibilidades (si se crea el Grupo 1 el año próximo) el Falcon 221" 7 bancadas?

R) No creemos que vaya a matar, pero sí que puede estar en la conversa.

"EL CABALLERO DEL CAMINO"

de Sergio Almada, Paso del Rey, provincia de Buenos Aires.

Señores: les felicito, les congratulo y les pregunto:

1) ¿Dónde, cuándo y con qué coche se mató Eusebio Marcilla?

R) En la localidad santafesina de Recreo durante la Vuelta de Santa Fe de 1953, más exactamente el 14 de Marzo. Como siempre la máquina que pilotea-ba el recordado "Caballero del Camino" era una cupé Chevrolet.

2) Si Porsche corre en 1971 en Fórmula 1, ¿quiénes serán los pilotos oficiales?

R) No se sabe absolutamente nada. Pueden ser pilotos que actualmente compiten con otras marcas en F 1, como alguno de los que lo hacen actualmente con Porsche en SP. El tiempo dirá.

3) ¿Dónde se consiguen buzos y guante antiflama y cascos integrales?

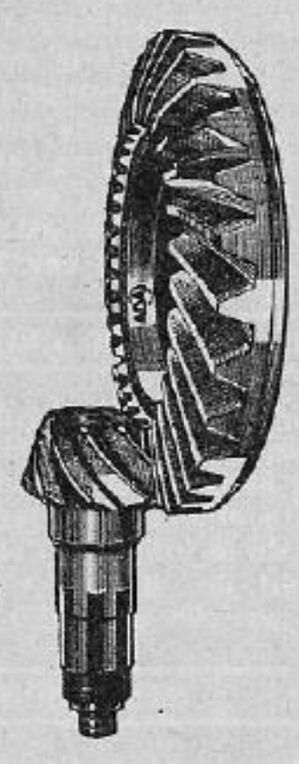
R) En Andrew's, Avenida del Libertador antes de llegar a la General Paz. Ahí tienen trajes, guantes y cascos importados.

ADA®

LA MARCA ES SEGURIDAD

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

PIÑON Y CORONA



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

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Perfección...
para que Ud. la disfrute

Sabe por qué se llaman Perfect Circle nuestros aros de pistón? Pues, porque son verdaderamente PERFECTOS. Esto significa larga vida para su motor, menor consumo de nafta y muchas otras ventajas de las que sólo disfrutan quienes eligen la PER-FEC-CION.

PC

PERFECT CIRCLE

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

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

PIACENTINI S.A.

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

faltaba Kent.

Para gente que ya lo tiene casi todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com