$80

Nº 182

Parabrisas CORSA

14 al 20 de Octubre de 1969



Las revistas de Mauro

SAN NICOLAS: 200 MINUTOS DE TC

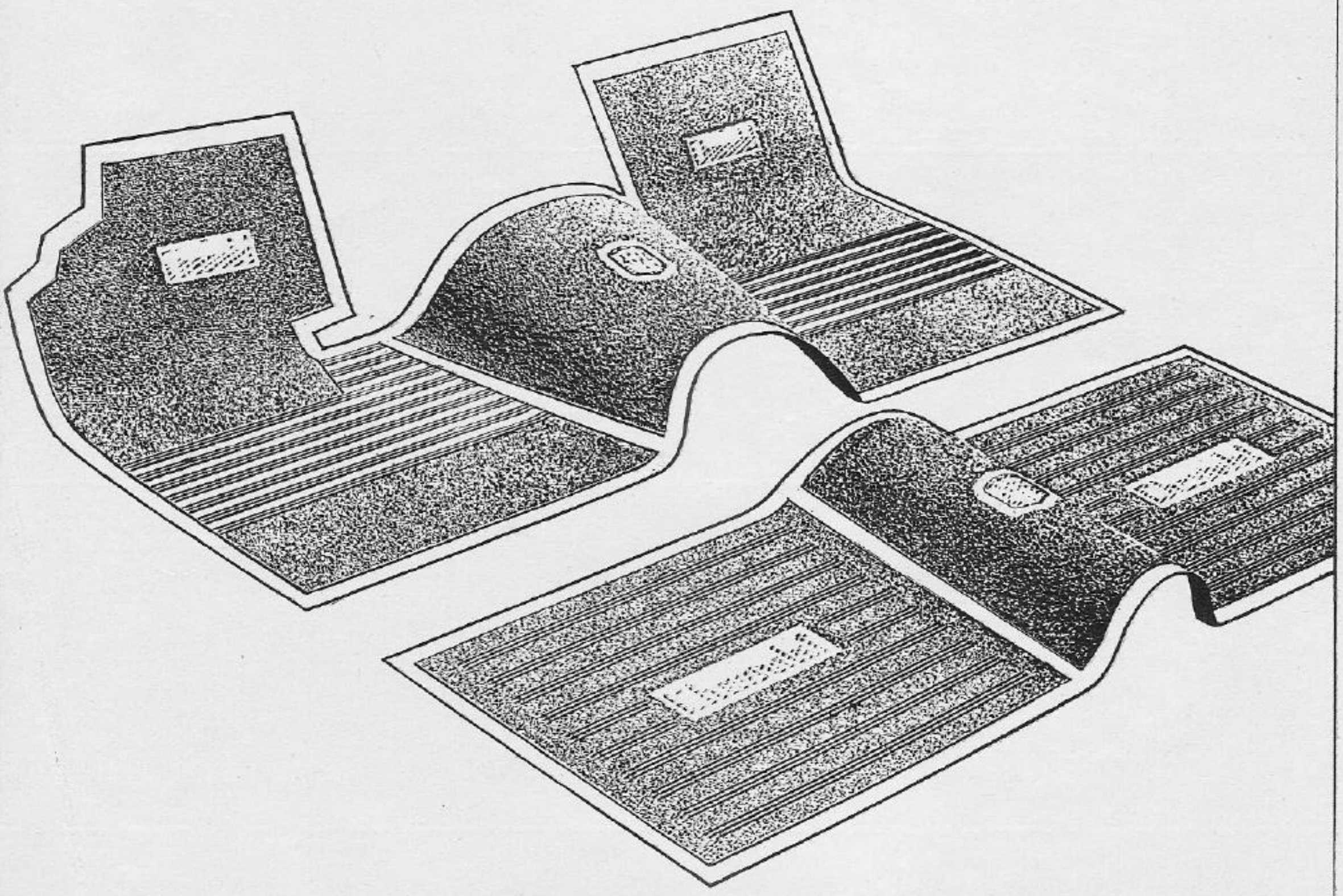
A SIETE DIAS DEL G.P.

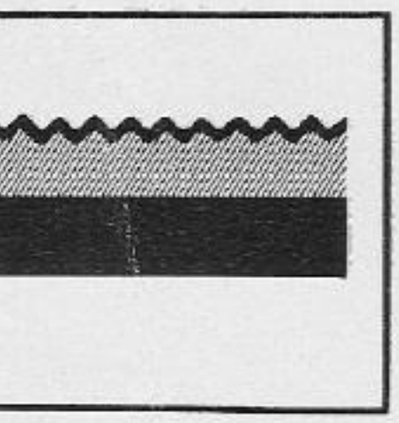
¿COMO SE CORRE UN RALLY?

Para conductores de taco fuerte

nuevos cubrealfombras Pirelli

Protegen, alegran y valorizan su coche manteniendo flamantes las alfombras originales. Hay un juego diseñado especialmente para cada marca y modelo de automotor. Colores brillantes: Habano Biela - Verde Magneto - Rojo Dinamo - Negro Leva - Plateado Volante - Azul Cigüeñal - Dorado Competición.

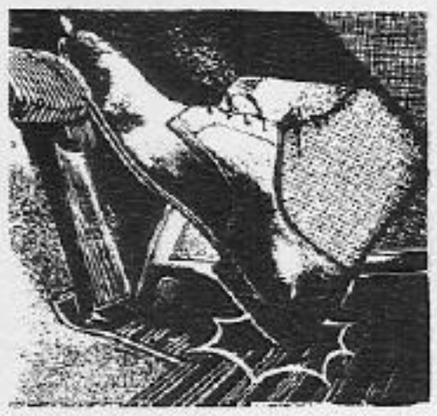




Unidades elásticas súper resistentes al desgaste y a la abrasión

Capa superior: Antideslizante, de gran "agarre", elaborada con Policloruro de Vinilo brillante.

Capa inferior: Base elástica de natural adaptación al piso, exclusiva de Pirelli.



Los cubrealfombras Pirelli se venden en los negocios del ramo.

Cómprese un juego y... métale taco nomás!

proteger... el verbo es

PIRELLI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 182 del 14 al 20 de octubre de 1969

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 A. L. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

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 Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, y Rubén Torres.

CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad interino: Guillermo Coleman
Promotores: Juan Carlos Hiquis, José Alberto Rivas, Laura Benvenuto
Tráfico: Nilda Marruco

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 prohibe 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

¿Qué carrera de autos hay para los aborígenes habitantes de este bendito suelo que tenga más encanto, clima y atractivo que el Gran Premio? Ninguna por cierto, porque el Gran Premio (ex Standard, ex Internacional Standard, ex Internacional Turismo, y hoy de Turismo a secas) ha sido una carrera sin parangón para quienes han tenido la suerte de correrla o por lo menos de seguirla de cerca en su recorrido.

La semana que viene, después de un año de no realización, volvemos a tener Gran Premio, pero esta vez va a ser un Gran Premio bastante diferente, tal vez mucho más duro que el tradicional, que recorría las provincias del noroeste. Hemos discutido mil y una veces si el recorrido sureño está bien o mal. El nuevo trazado tiene su razón de ser en el deseo gubernamental de promover la zona meridional de nuestro país. El deseo es muy loable, pero no comprendemos hasta qué punto el GP pueda hoy promocionar al sur. Pensamos que primero debería existir en esa zona una infraestructura que permitiera que un acontecimiento como un Gran Premio la promocionara. Claro está que muchos pensarán que estamos en un dilema similar al del huevo y la gallina. ¿Quién primero? Nosotros pensamos que debe ser el huevo antes, porque ¿a quién se le puede ocurrir, por ejemplo, que surjan hoteles de turismo por el solo hecho de que una vez por año mil personas pasen por allí a los repiques en pos de un Gran Premio?

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

SP Y F-1 EN EL AUTODROMO

Dspués de muchos años el club Estudiantes de La Plata vuelve al automovilismo (la primera vez fue en Ensenada con una carrera de TM muy accidentada) con una importantísima carrera en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Habrá Sport-Prototipo y Fórmula Uno, ambas con puntaje para los campeonatos argentinos respectivos.

La de SP se denominará "2 Horas Super Shell Sprint" y se correrá en el circuito Nº 15 de 6.964,73 metros, sobre cuatro series, de media hora cada una, con una clasificación final en base a la suma de las tres mejores series de las cuatro a disputarse. Es decir, que el piloto elige sus tres mejores tiempos para que se le haga el cómputo final.

La de Fórmula Uno será el complemento del programa y se efectuará en dos series de 15 vueltas cada una al circuito Nº 6 de metros 4.208,22 y con clasificación final por suma de tiempos.

El total de premios a distribuirse es de 10.000.000 de pesos. Vulgo diez palos. El programa del domingo comenzará con el izamiento de la bandera, suelta de palomas y globos, la banda del colegio Ward y muchas otras menudencias. Los entrenamientos se realizarán los días jueves y viernes de 14.30 a 17 horas. La clasificación el día sábado de 15 a 17 y el domingo el programa comenzará a las 7.30 horas (muy tempranito) y se cerrará a las 13.

ROSARIO: TURISMO ZONAL

La Chicago Argentina inaugura su autódromo pavimentado. En Ovidio Lagos al 8100 (700 metros de allí, aproximadamente) se realizará la primera carrera para Turismo Anexo "J", dividida en las siguientes categorías: A hasta 800 cm³, B hasta 1.150 y C de 1.151 a 2 litros. La inauguración oficial del autódromo se realizará en el mes de abril próximo, por eso esta primera carrera se llamará "Premio Preparación". El trazado es de 2.500 metros.

LIMITADA DEL '27: MACACHIN

El domingo venidero se correrá una nueva prueba de la categoría Limitada del '27. La prueba tendrá puntaje para el Campeonato de la Categoría Fomento Limitada del '27 donde se darán cita los volantes más destacados de la categoría. El programa en Macachín comenzará a las 10 de la mañana con las pruebas de clasificación, siguiendo con las series, repechaje y final.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

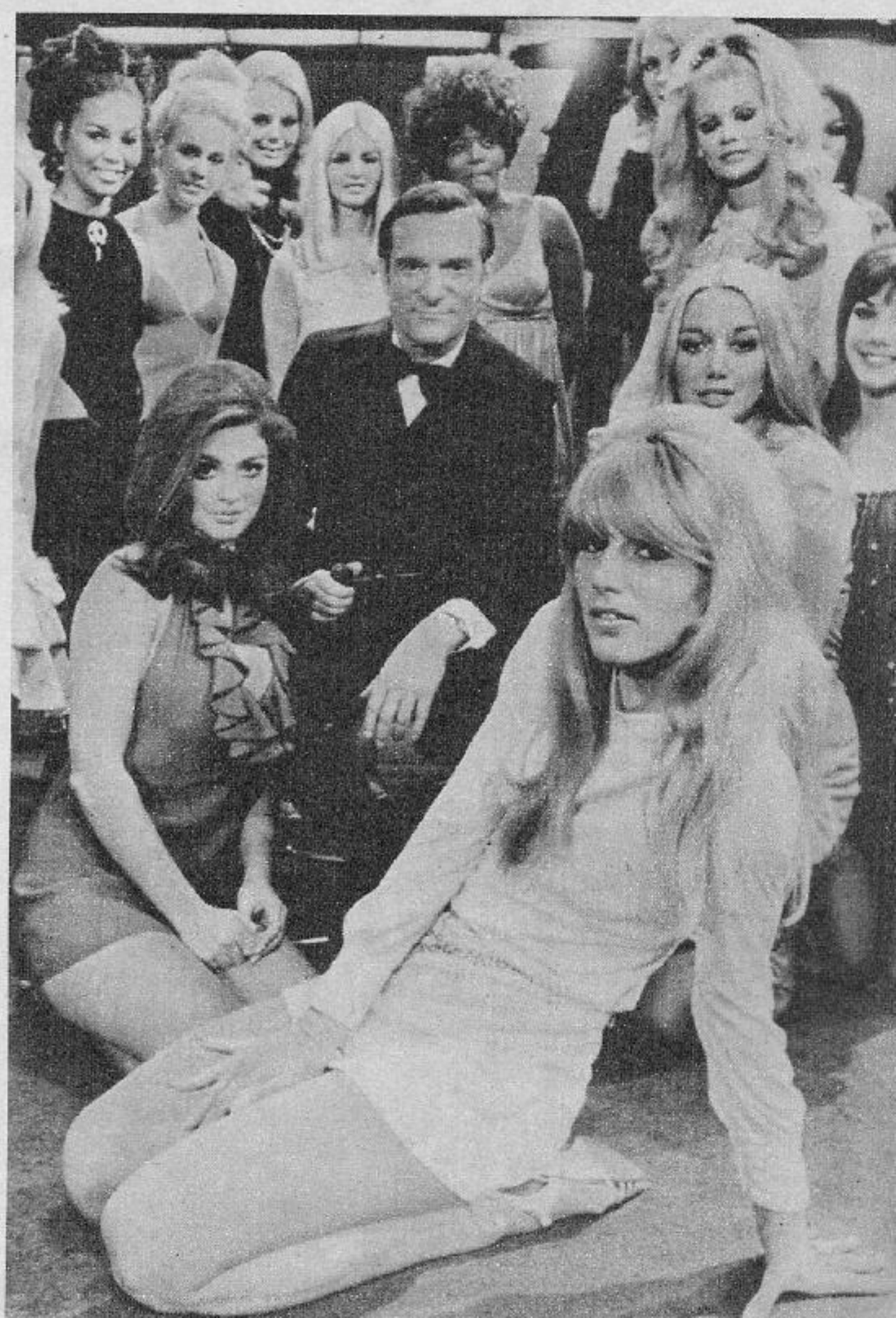
ULTIMO ROUND DE F-1 EN MAGDALENA MIXHUCA

El domingo próximo se correrá en el circuito cercano a Ciudad de México, denominado Magdalena Mixhuca, la última carrera por el Campeonato Mundial de Conductores. El Gran Premio de México, donde si bien podrá haber alternativas interesantes, el campeonato no está en juego. Luego de México los muchachos tendrán sus merecidas vacaciones hasta que en el mes de enero tengan que rumbear para Sudáfrica.

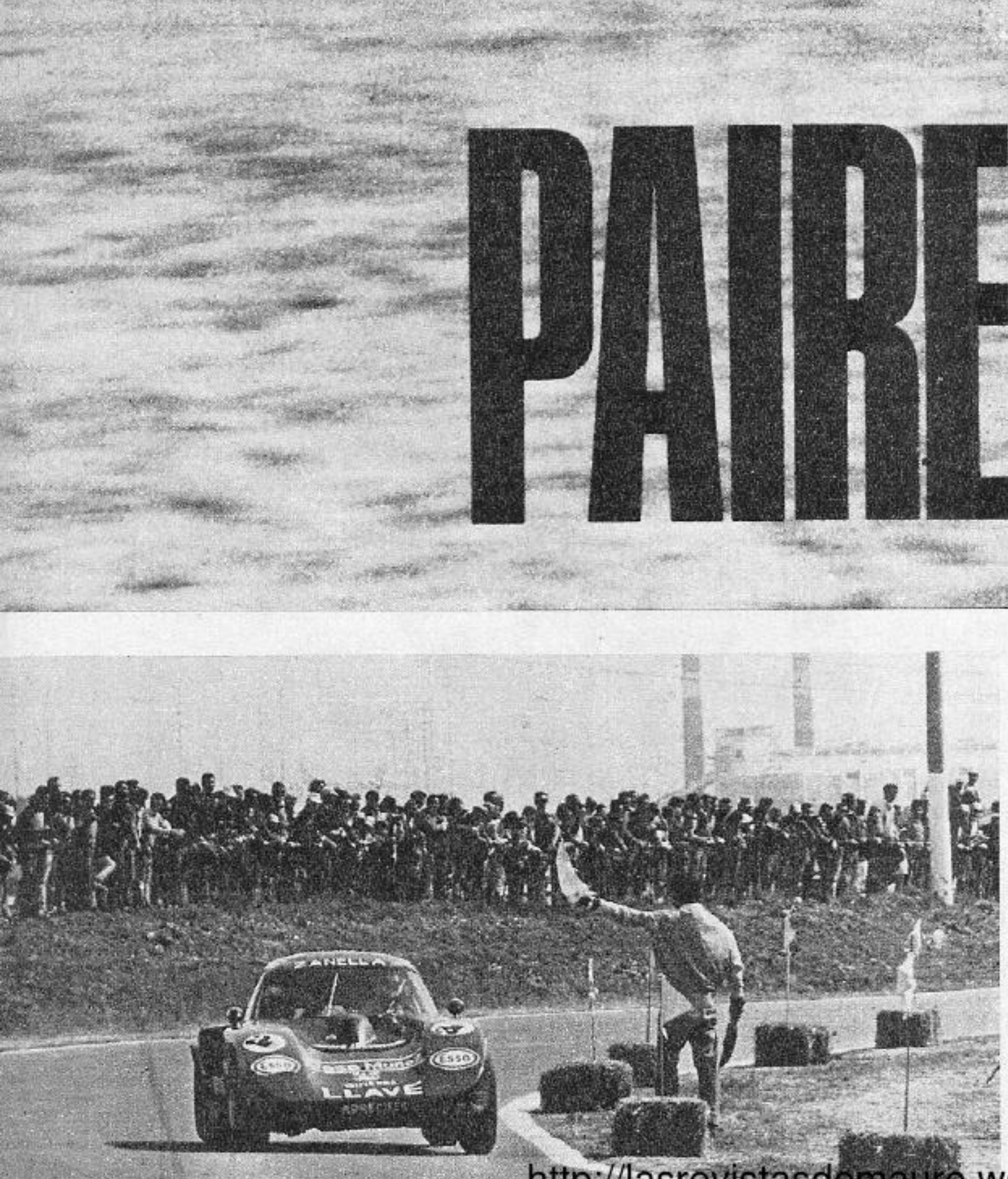
RALLY DE ESPAÑA

También por el Campeonato Europeo de Rally se disputará entre el 16 y el 19 de octubre, la última prueba con puntaje. La competencia es el Rally de España, que abarca gran parte del territorio ibérico y donde participarán los equipos oficiales de muchas fábricas europeas.

—A ver, ¿déjeme adivinar . . .? Usted, el de la pipa en la mano debe ser el famoso. Pérez Loizeau, quizá . . . Fontanarrosa, de Atlántida . . . o Basualdo perhaps . . .
—No, yo soy Hugh Hefner, el dueño de la revista Play-Boy.



PAIRETTI, RIT

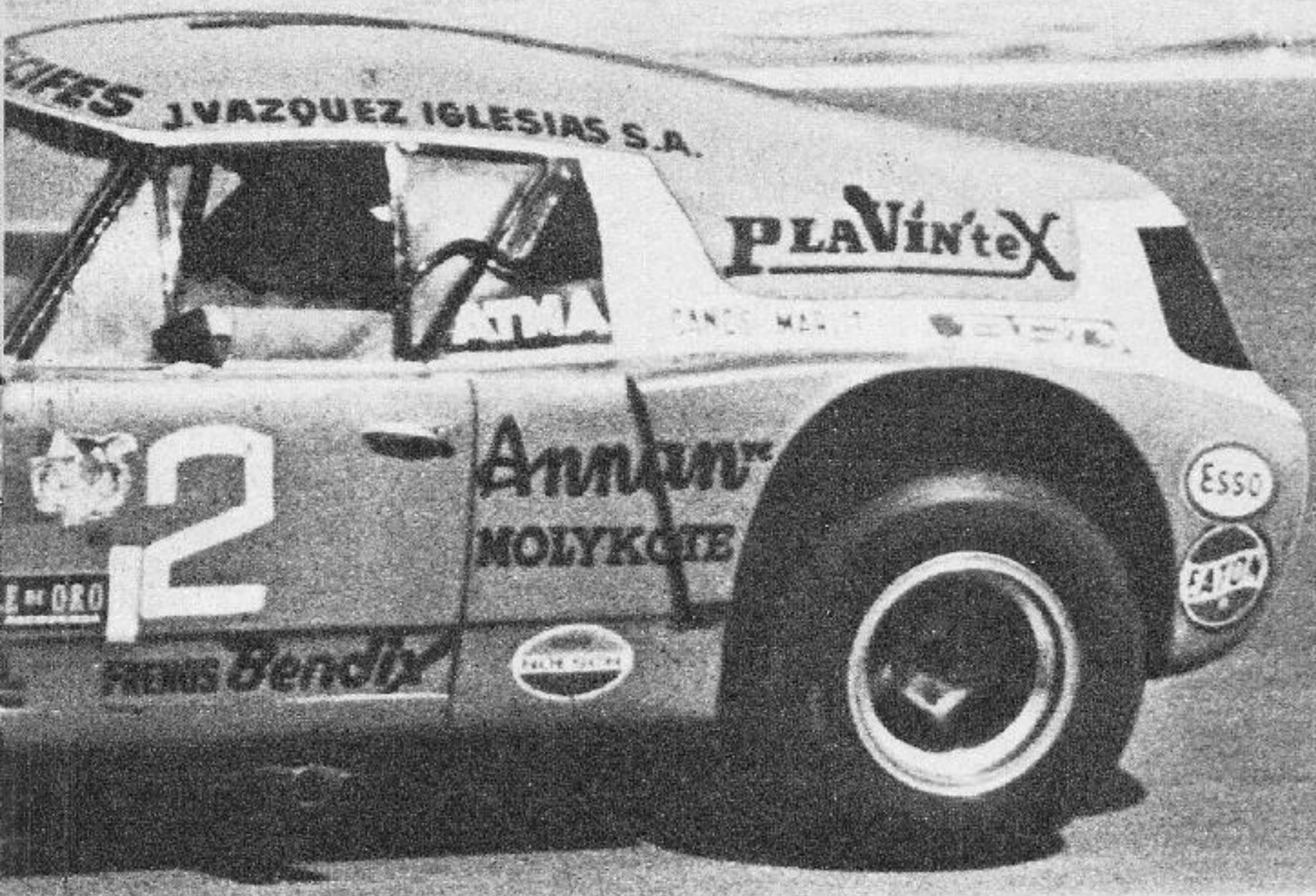


Asombroso
Luis Di Palma. En la clasificación, mató; en carrera, punteó y dejó un record notable. Luego, rompió, pero ese motor es algo serio.

Amable grupo humano Integrado por Urruti, Casá y simpáticas acompañantes que repartían flores, sonrisas, femineidad, primavera, regocijo, gracia y donaire por doquier ¡ahhh . . .! . . .



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MO GANADOR



Finalizada que fue la carrera de San Nicolás nos encontramos con que Pairetti ganó una competencia interesante por lo disputada y en la cual la punta cambió de manos en varias oportunidades. Gastón Perkins fue el segundo y pasó al frente en el campeonato

Por CARLOS F. FIGUERAS y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Fotos de MARIOLINO CASTELLAZZO y HUGO PEREZ CAMPOS

Cuando escribíamos esta crónica ya habían pasado cuatro horas desde que Pairetti acomodó su anaranjado TC en el primer puesto final. Con ese pequeño margen de tiempo trascurrido es más fácil componer sobre el tablero, todo lo visto desde las diez de la mañana hasta la una del mediodía, y poner cada cosa en su justo lugar para el rápido y breve análisis. En primer lugar resalta con bastante evidencia que lo que vimos fue una linda carrera de TC. De lo más lindo visto últimamente, y a pesar de la famosa solución

→

del carburador único, que al final de cuentas no vino a solucionar casi nada. Recordemos, sin ir más lejos, la última carrera disputada en este mismo circuito hace dos años cuando ganó Larry con el Torino de Lutteral. Esa vez Andrea Vianini, con la Garrafa, hizo el record de vuelta con un tiempo doce segundos más lento que el record de Luis Di Palma el domingo pasado. Si consideramos que hace dos años no existían las limitaciones de peso actuales (la Garrafa estaba en los 1.100 kilos con combustible), ni el carburador único, resulta que la solución no soluciona. Con la alimentación restringida se bajó el record del circuito en forma absoluta.

Luis Di Palma —decíamos— estableció el mejor tiempo para la vuelta en carrera, pero también el sábado consiguió el mejor puesto de largada cumplida la clasificación. Y el domingo salió a aplastar. Y lo logró. Se adelantó a Pairetti, quien formó pareja con la Liebre cordobesa en esta singular largada practicada en San Nicolás en donde se dio la señal a dos coches simultáneamente y con diez segundos de intervalo entre cada parejita.

Pero muy a pesar de Di Palma, si en algo se destacó esta carrera, fue por la sucesión de aspirantes al título. Pairetti acosaba de atrás, y cuando a Luisito la junta de la tapa dijo "No doy más", vino el otro arrecifeño y se lo pudo tragar. Pero tampoco éste pudo aguantar la embestida de Emiliozzi, debutante con el Pronello-Halcón impulsado por un Emiliozzi F-100. Hasta que también al "Gringo" se le pasó su cuarto de hora para dejar lugar al duelo más interesante quizá de toda la carrera: nuevamente Pairetti ahora versus José Manzano. Hasta que a Manzano el radiador de aceite lo dejó sin ninguna esperanza y así el Matto pudo irse a casa con el paco.

Carlitos Pairetti viene a ser algo así como el único Gran Padrino que tiene nuestro polifacético automovilismo. Descubre valores jóvenes quizá merced a alguna desconocida pitonisa de aquellos pagos y les da todas las enseñanzas que están a su alcance. Entonces los larga a la lucha en alguno de sus autos. Ese es el proceso de siembra. Pero ahora ya comenzó la cosecha. El domingo anterior, Arrecifes estalló en otro de esos festejos que acostumbra trasnochar porque García Veiga había ganado con maestría la carrera de Sunchales, corrida en el Autódromo de Rafaela. Al "Nene" García Veiga lo había presentado al automovilismo Carlos Pairetti el año pasado. Esta temporada puso en circulación veloz a otro joven llamado Marito Gar-

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Buena actuación de Mauricio García en su reaparición tras el período de suspensión. Confirmación, a la vez, del buen ojo de Pairetti.

Tuqui Casá como Periquita: hizo lo que pudo. De paso, ¿por qué te cortaste el pelo, Tuqui?

Gastón Perkins y Federico Urruti cuando viajaban chupados en el más puro estilo competición. Nos gustaría saber a quién se le ocurrió que eso es inseguro para prohibírselos. Sigamos en el ridículo, que total ...

cía. Que el domingo llegó tercero en San Nicolás.

Confeccionada también y sobre la mesa la lista final, resalta sugestivamente que los cuatro primeros puestos están ocupados por productos Liebre de Pronello & Cía. Porque el Nova, cambios pequeños mediante, es una Liebre III de la más pura estirpe, Gastón Perkins obtuvo su prolijo y constante segundo puesto, merced también a un animalejo similar; por su parte, Marito García llevó con soltura durante las 38 vueltas una ya poco anciana Liebre 1½, y cerrando el cuarteto entra Federico Urruti con aparato similar al de Gastón. Así, en forma ininterrumpida, es dable observar a través de los últimos resultados de TC (y los resultados de la mayoría de las carreras disputadas esta temporada), que las Liebre de cualquier dinastía siguen siendo patronas en su terreno, las mueva Tornados o Chevroletes.

Los Emiliozzi protagonizaron el "revival" del viejo duelo Ford-Chevrolet cuando peleaban con todo el primer puesto contra Pairetti. Al final, privó la mala suerte que azota al olavarriense, y reventó el motor. Sin duda, con la planta motriz que lo impulsaba —mientras anduvo— el Halcón era el coche que "mataba". Seguramente, con un piloto mejor dotado al volante, hubiera robado veinte segundos por vuelta al resto. Era comentario difundido entre el público de opinión aguda, la distancia que se escuchaba levantar a Emiliozzi antes de las curvas y la distancia mucho menor que lo hacían los otros candidatos de punta. Si el Halcón los hacía en los cuatrocientos metros Perkins y Urruti, por ejemplo, lo hacían en los doscientos.

Vimos también banderas negras por doquier. Así fue eliminado Villegas cuando se adelantó a una máquina en la zona penalizada. Claro que ocurrió, según Villegas, porque se vio obligado a hacerlo porque el coche que estaba delante suyo frenó. No obstante, hubo también otras banderas negras flameantes ante cada parabrisas roto. *"Estas carreras para señoritas sí que son lindas"*, comentaba con sorna a nuestro lado un bigotudo seguidor del TC desde hace muchos años.

Y aunque éste o aquél tengan sus gritos en contra, San Nicolás estuvo entretenido y agradable. Fue una verdadera carrera, con coches que pasaron treinta y ocho veces frente al público en el mejor de los casos, lucha y paridad de máquinas. Ganó un Chivo gracias a que Pairetti realizó una brillante carrera y el fierro aguantó. Invoquemos entonces todos a la divina providencia, y tengamos fe en que existan muchas carreras como la del domingo en el circuito semipermanente de San Nicolás.

LA CARRERA

El misterio era Emiliozzi. Porque si mantenía un ritmo constante no tendría problemas en ganar. Al Halcón se interponían Di Palma con su Liebre IIB (la misma con que ganara en Maggiolo SP) con evidente más velocidad, Pairetti gracias a jugarse en las curvas y Faraoni por conocer el circuito y hacer las cosas bien.

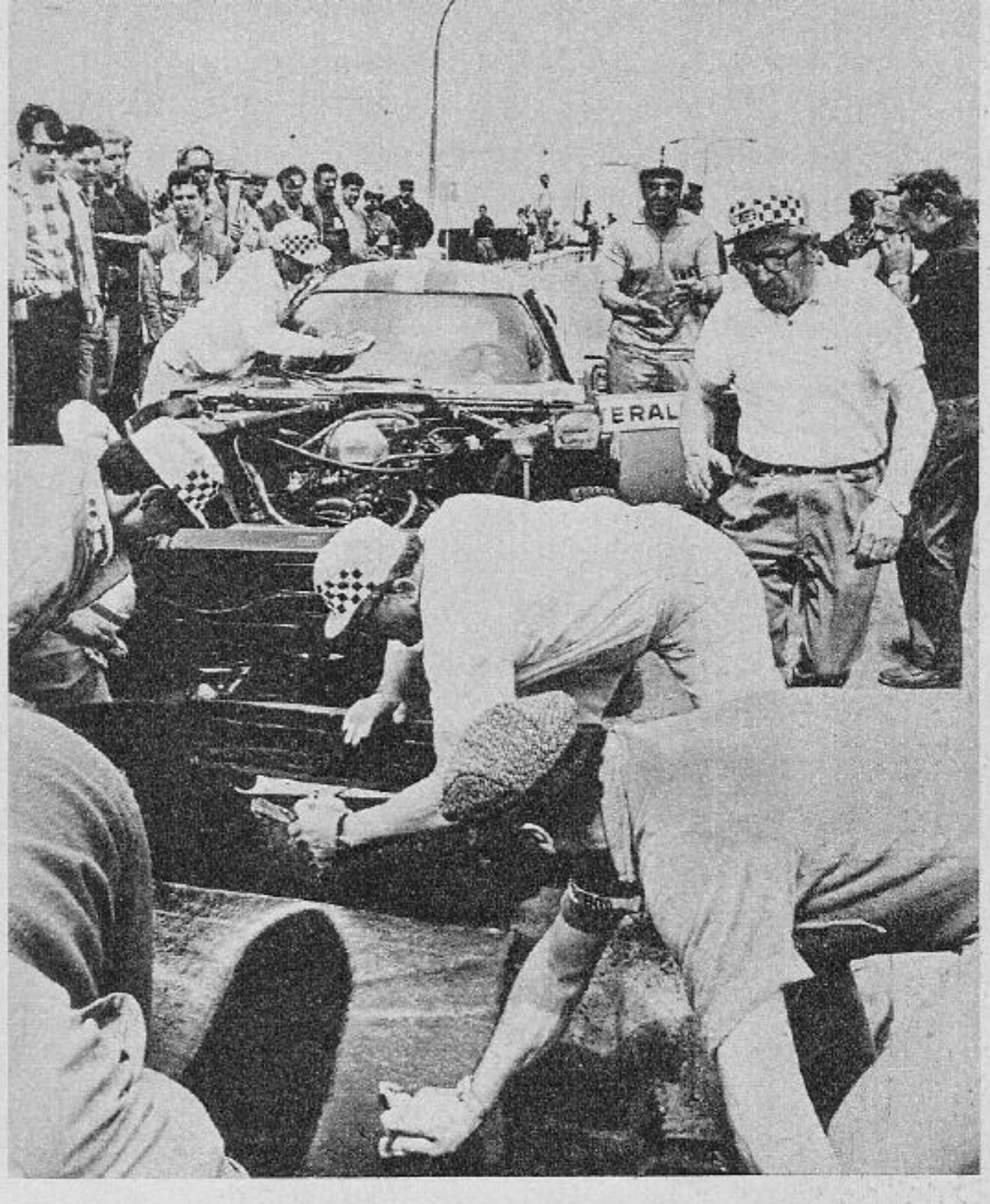
En tandas de a dos fueron largando cada diez segundos, y en la primera vuelta Di Palma, que marchaba en punta, marcó de parado un tiempazo de 4m42s9 seguido por Pairetti, Emiliozzi y Faraoni, en los relojes. Gastón, Franco y Urruti evidenciaban falta de performance y al pasar por tercera vez por el palco, Gastón marchaba adelante con Urruti pegadito a su cola. Así viajaron durante varias vueltas, recuperando terreno gracias a la astucia y disciplina, hasta que la CADAD dijo ¡basta! Manzano apuntaba en el quinto lugar muy cerca de Faraoni, y Héctor Plano peleaba con Mauricio García con un Chevrolet muy veloz. Y llegando a la cuarta vuelta seguían siendo 30 los autos que giraban. Cosa rara, pero después de 60 kilómetros largos de carrera, no había ningún abandono. En el 5o. giro se produjo el cambio. Di Palma entró a los boxes con la junta de la tapa de cilindros soplada... y a otra cosa. Nunca más volvió a salir a la pista. Lo intentó, pero fue imposible. También Villegas entraba para siempre debido a la bandera negra. Pairetti quedaba en punta, pero no por mucho.

Al pasar por quinta vez Emiliozzi era el puntero absoluto, aunque por sólo 1s1/10 sobre el Nova de Pairetti. Tercero Faraoni, cuarto Manzano, muy cerca, y quinto Franco. La fila india se había formado y el ritmo era interesante.

Diez vueltas y el orden en el camino era: Pairetti - Emiliozzi - Faraoni - Manzano - García - Franco - Perkins - Urruti - Casá - Malnatti. Los únicos que andaban en la misma cantidad de giros.

Plano entró en boxes y allí perdió todo lo que había logrado. Una goma "fané" y tres minutos perdidos. Dos vueltas después (en la 13º) Emiliozzi aflojaba el tren de marcha: mucho humo blanco, y entró a los boxes con un posible pistón pinchado. También pudo ser válvula, pero el asunto era que el Halcón de Pronello confiado a Emiliozzi cumplía sólo con un tercio del recorrido total. Manzano había empezado a fallar (a oídos vista), pero no era nada importante, porque el problema no vendría de ahí. Pairetti era el indiscutible primero.

→



EL DEBUT DE LOS EMILIOZZI

Por supuesto, los curiosos se arremolinaron alrededor. Allí estaba, con el capot abierto, el Halcón. Dante Emiliozzi consumía los nervios que lo separaban de la cercana hora de largada moviéndose entre el habitáculo y el motor. En su mano derecha sostenía el mismo casco parecido a aquellos que tanto se usaban antes y que se asemejaba más a un zapallo cortado por la mitad que a un elemento de seguridad.

Iba a debutar con el Halcón. Para eso lo tuvo en Olavarría muchos días, poniéndole el motor con un solo carburador que preparó en tiempo casi record. Es inconfundible, con el magneto erguido sobre el múltiple de admisión, detrás del carburador (los motores TC de Pronello llevan el magneto adelante, movido por la distribución). Esta vez tampoco tuvieron mucho tiempo para probar "in situ" la máquina. Para colmo, a ellos solos, y como una rara paradoja, les cabía defender los colores oficiales de Ford. Por primera vez en la exitosa historia del apellido estaba sentado Dante en una máquina que representa a la fábrica. También Pronello había llevado el coche de Pascualini, un Halcón nuevo, pero no pudo correr. "Me informaron aquí que tendría que haberlo hecho revisar en Buenos Aires —explicaba Pronello— cuando días antes me dijeron que podía traerlo a San Nicolás. Lo curioso es que ellos nunca pueden saber cuál de los dos coches es el nuevo, y bien podía haber corrido hoy Emiliozzi con el recién construido, sin que lo revisaran. Sin duda, existe alevosía por parte de la CADAD."

Pero el problema más grave que aqueja a la organización que representa a la marca de Pachecho es sin duda el de los motores. Hace un mes que se corrió la última carrera y todavía Pronello no recibió los elementos de motor que necesita para recambio.

El domingo próximo vendrán cuatro coches de Villa María al Autódromo de Buenos Aires: tres Sport Prototipos y un Fórmula Uno. Y ésta es la gran primicia que se hilvana con el diálogo. Porque de la inactividad que había caído sobre el nombre de Reutemann ahora resulta que llueven los chimentos: por un lado se asegura que irá a correr en Fórmula 2, a Europa, en representación de un equipo que formará el ACA con él y Benedicto Hugo Caldarella. Ahora también Pronello lo reintegrará a su equipo: "Nunca tuvimos ningún tipo de roce personal con Carlos, simplemente, el no aceptó las condiciones del contrato y corre de la forma que le interesa. Eso no priva de que yo, teniendo un coche de sobra se lo ofrezca", siguió Pronello.

Y mientras nos alejábamos del Halcón que ya se aprontaba a largar, nos concluía diciendo: "Yo lo hubiera traído mucho antes a este circuito para probar las distintas relaciones. Ahora largamos con la 1,27 de caja y 3,57 de diferencial. Sinceramente, hubiera preparado el coche como para correr en un autódromo. Tampoco conseguimos las Dunlop que necesitábamos, que son iguales a las que tiene Pairetti".

Después, Emiliozzi abandonaría y Pronello seguiría esperando como lo viene haciendo desde hace ya tiempo, pero con la sonrisa de quien sabe que no es una negación la dificultad por lograr un nuevo triunfo, sino que simplemente es una postergación que en cualquier momento terminará.

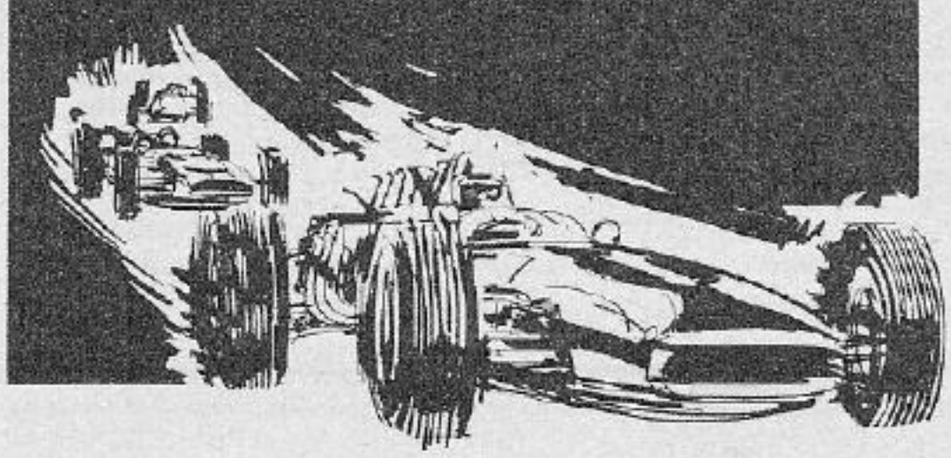
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Dramático momento de la parada de José Manzano que pide apuro, mientras Pablo Macagno y los mecánicos —con monísimos gorritos— se reparten el trabajo para cambiar el radiador de aceite.

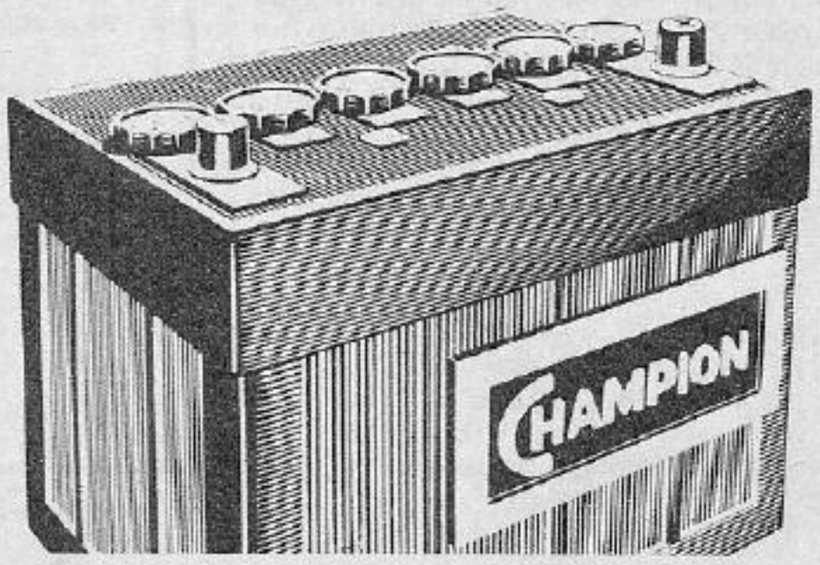
Evidentemente, el Tornado un carburador hecho por Pablo Macagno debe ser uno de los motores más caminadores de TC. Lo insinuó en Hughes y lo confirmó en San Nicolás. Pudo ganar.

Manteniendo un ritmo fenomenal, Pairetti supera a los rezagados Plano —de buena actuación al principio— y Pocho Rondelli.

buena marcha y performance...



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





CHAMPION

CHAMPION S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES

ro, hasta ese momento, con Manzano a sus espaldas con una luz de 21 s. Faraoni 9 detrás del segundo, y Perkins un poco más distanciado. Urruti, que había perdido una vuelta, recuperaba en forma alarmante. Casá seguía con su ritmo parejo y seguro y Marito García veloz y regular, dando espectáculo en la curva siguiente a la largada.

Poco después de la mitad de la carrera empezó la lucha a muerte entre Manzano y Pairetti. El mendocino mandaba en los relojes, pero en la ruta Pairetti quería mantener la supremacía. Faraoni seguía tercero y Perkins cuarto, sin la velocidad que estamos acostumbrados ver en los coches de Zurita.

Y el crédito tuvo que parar. Cuando faltaban 11 vueltas para terminar, la Liebre III de Faraoni entró a los boxes con una manguera de agua rota. San Nicolás perdió sus esperanzas volcándose hacia la Liebre naranja de Marito García que es de Ramallo. Tres vueltas después también Manzano quedaba con ganas de ganar. Radiador de aceite kaput. De esa forma, Gastón quedó segundo de un Pairetti que quedaba sin adversarios serios a la vista. Tercero García, cuarto Casá (con una vuelta menos), quinto Gradassi y sexto Urruti, perseguido por Rondelli.

Así quedó todo. Gastón segundo de Pairetti, que merecía ganar sin duda alguna, Marito García tercero y cuarto Urruti que en las dos últimas vueltas lo pasó en los tiempos a Casá y Gradassi. Tuqui con un quinto lugar que habla de su regularidad y también de su falta de velocidad en su Tractor "modifié".

Una carrera llamativa, muchos punteros y un resultado justo. Además, un lindo día. En fin, todo salió bien.

CHATARRITAS DE SAN NICOLAS

Gran mufa de **Bonanno** el sábado por la tardecita. Sentado con **Tuqui Casá, Pinillos y Moro Boubée** en un Fairlane, escuchaba una radio de Rosario que pasaba resultados de las carreras de Palermo. El asunto estaba en la octava carrera y el caballo se llamaba Cartoon. Salió segundo... perdió por medio hocico. No se supo si la bronca venía porque le había jugado una cantidad considerable de boletos o porque lo tiene en sociedad como propietario. Lo cierto es que la bronca existió. Igual tomen nota para la próxima, porque puede ser... se llama Cartoon.

El Gallego Cupeiro fue a San Nicolás con la Liebre III-Chivo. Salió a probar temprano y se le quedaban trabados los frenos de disco. Poco después (a las 14.50), cuando se inició la clasificación, se le rompió un espárrago de balancín antes de poder hacer una vuelta completa. El sábado por la noche en consecuencia se fue con su auto particular rumbo a Buenos Aires.

Alberto Beguerie fue uno de los que más sufrió durante las pruebas de clasificación. Había hecho un tiempo superior a los 5 minutos y quedaban nueve autos por clasificar, en tanto que él estaba en el puesto 22º. Finalmente la sonrisa volvió al rostro de "Santos Vega". Fue 9º al final, con un auto que anda falto de velocidad.

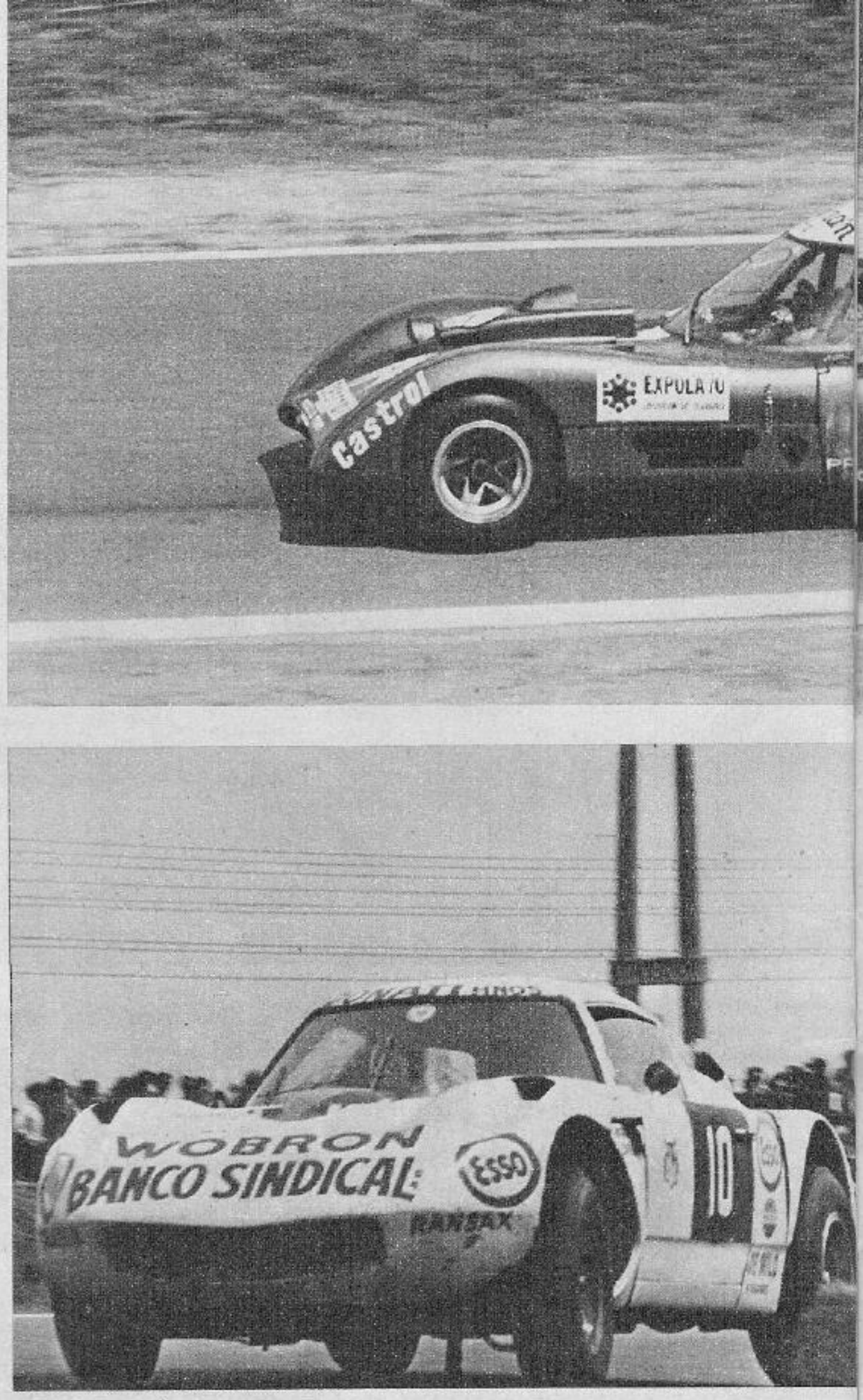
Héctor Rey, tras el frustrado debut en Chacabuco con mecánica de Zurita, logró hacerlo en San Nicolás. Dio unas vueltas en la clasificación, pero tenía problemas. Tampoco en San Nicolás pudo materializarlo.

Por la tarde del sábado, bajo un sol que rajaba la tierra y un viento impresionante, se temió que la carrera no se hiciera. ¿Por qué? Porque el circuito estaba en condiciones de seguridad lamentables debido a que la gente transitaba por él, sobre el pavimento y de espaldas al sentido de la carrera. Además, había autos particulares, pick-ups y hasta camiones. El **vicecomodoro Grillo** estaba realmente desesperado y se agotaron los medios para lograr que todo volviera a la normalidad. Se pudo. Con cincuenta minutos de atraso se largó la primera tanda clasificatoria.

Federico Urruti rompió el motor el día viernes. El sábado ya tenía encima de su Liebre III el motor Tornado de la Peña Pedrazzini-Marchiano, que patrocinan y apoyan a Carlos Del Forno. Buen rendimiento del motor y un cuarto puesto final, pese a una detención y a la vuelta perdida. La causa de la rotura del motor made in Zurita fueron los pernos de pistón, que se corrieron y rayaron las camisas.

Luis Di Palma hizo un tiempo increíble el sábado. Superó en casi 12 segundos el tiempo de Viani-ni con la Garrafa-Chevrolet de hace dos años, pese a la alimentación limitada. El domingo, el motor rindió igual, aunque a último momento, en la largada precisamente, Luis, con la ayuda de una lámpara especial para puesta a punto, le hizo los toquecitos mágicos al distribuidor, porque ya estaba un poquito atrasado. Después, la junta de la tapa de cilindros se sopló... y nunca más.

Hubo muchas banderas negras durante la carrera. La primera fue para **Adrián Villegas.** Causa: pasar a **Luluaga** en plena recta dentro del área penalizada. En la cuarta vuelta ingresó en los boxes y explicó el porqué de la maniobra: "Yo no sé por qué me han sacado...; el que venía adelante mío pisó el freno en plena recta y yo venía atrás... pegadito. Te podés imaginar, lo esquivé por la izquierda y pasé al frente... ¿Qué otra cosa podía hacer? ¿Era preferible que hiciera un desastre? Yo no

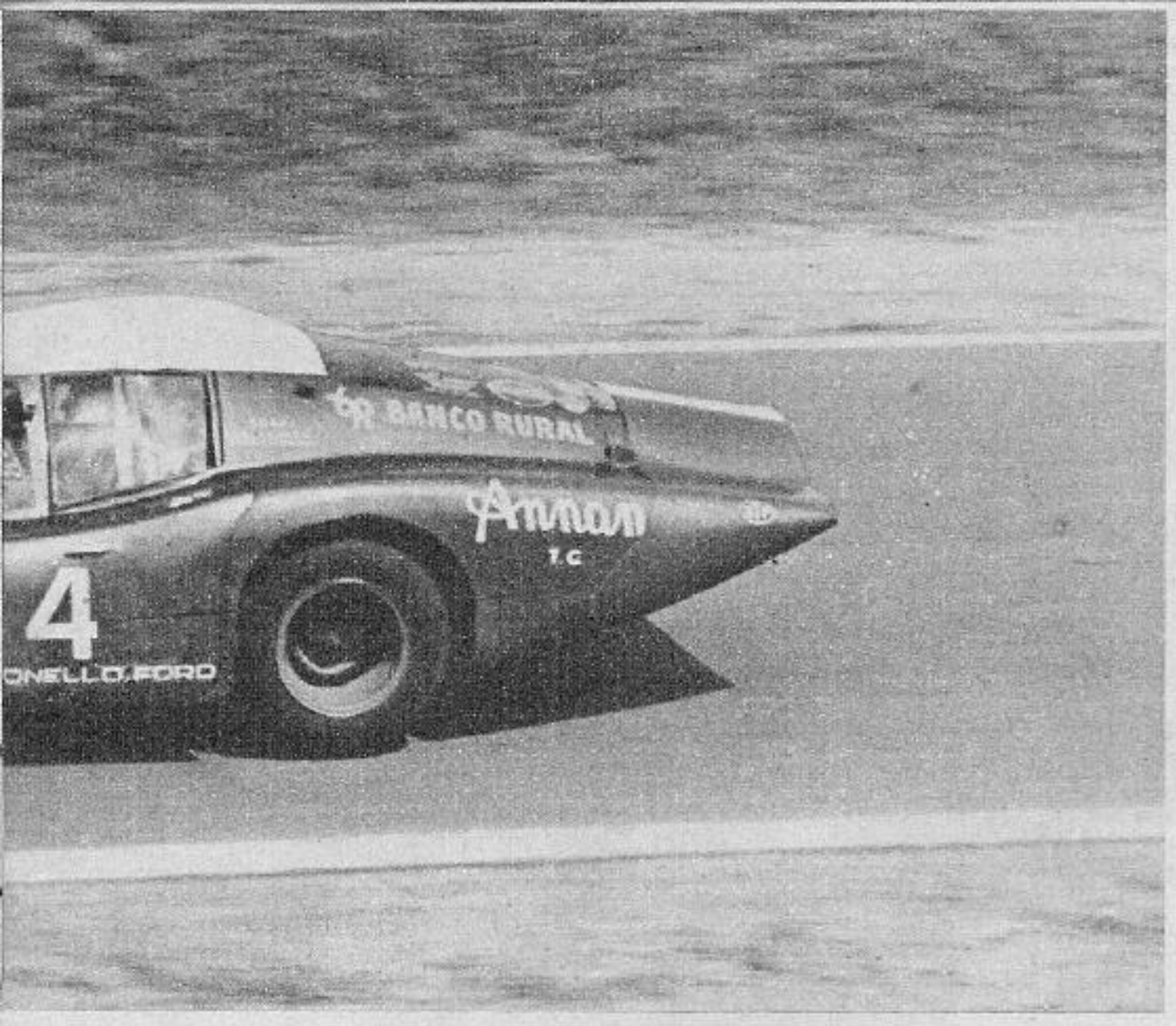


PRUEBAS DE CLASIFICACION

Clas.	Corredor	Tiempo
1º	Di Palma, Luis	4m26s3/10
2º	Pairetti, Carlos Alberto	4m34s8/10
3º	Faraoni, José Manuel	4m36s1/10
4º	Emiliozzi, Dante	4m37s6/10
5º	Manzano, José	4m40s8/10
6º	Franco, Oscar M.	4m45s1/10
7º	García, Mauricio	4m46s1/10
8º	Plano, Héctor	4m46s6/10
9º	Casá, Eduardo	4m48s6/10
10º	Urrutti, Federico	4m49s4/10
11º	Perkins, Gastón	4m49s6/10
12º	Tempone, Antonio	4m54s4/10
13º	Malnatti, César	4m54s6/10
14º	Manzano, Alfredo	4m55s4/10
15º	Bonanno, Ricardo	4m57s1/10
16º	Gradassi, Héctor Luis	4m58s
17º	Luluaga, Juan	4m58s2/10
18º	Calamante, Mariano	4m58s5/10
19º	Villegas, Antonio A.	5m00s1/10
20º	Larriestra, Bautista	5m00s2/10
21º	Bengochea, Malquíades	5m00s4/10
22º	Migliarini, Rubén	5m00s7/10
23º	Tintorelli, Ovidio	5m00s8/10
24º	Pasciulli, Humberto	5m01s5/10
25º	Fulco, Ruben	5m02s7/10
26º	D'Agnilo, José	5m03s1/10
27º	Rondelli, Norberto P.	5m03s1/10
28º	Beguerie, Alberto	5m04s9/10
29º	Gallo, José	5m05s9/10
30º	Saladino, Cayetano	5m06s3/10

Promedio: 208,856 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Dante Emiliozzi estrenó el Halcón. El auto era muy veloz hasta que se rompió.

Cuarto fue Federico Urruti. Siempre ahí, la gente de Perkins.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

1º	Perkins, Gastón	24
2º	Emiliozzi, Dante	18
3º	Pairetti, Carlos	12
4º	Faraoni, José M.	11
5º	Bonanno, Ricardo J.	9
	Rondelli, Norberto	9
	Malnatti, César H.	9
8º	García, Mauricio	7
9º	Larriestra, Bautista	6
	Franco, Oscar M.	6
11º	Urruti, Federico	4
12º	Rodríguez Canedo, E.	3
	Scaramella, Rogelio	3
	Tempone, Antonio	3
15º	Reutemann, Carlos	2
16º	Gradassi, Héctor	1
	Galbato, Carmelo	1
	Villegas, Adrián	1
19º	Magno, Alejandro	0,2

(a de J. C.)

200 MINUTOS DE TC

San Nicolás A. C. - Circuito de F. M. - 15,400 km - 12/X/69

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts.*
1º	2	Pairetti, Carlos	Nova-Chevrolet	2h56m48s7	38
2º	11	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado	2h59m16s4	38
3º	7	García, Mauricio	Liebre 1½-Chevrolet	3h00m46s6	38
4º	10	Urruti, Federico	Liebre III-Tornado	2h59m38s	37
5º	9	Casá, Eduardo	Tractor II-F-100	2h59m56s	37
6º	26	Rondelli, Norberto	Liebre III-Tornado	2h56m08s	36
7º	16	Gradassi, Héctor	Liebre 1½-Dodge	2h56m23s	36
8º	18	Calamante, Mariano	Chevrolet	2h57m19s3	36
9º	28	Beguerie, Alberto	Minifalcon-F-100	2h57m27s5	36
10º	22	Migliarini, Rubén	Liebre 1½-Tornado	2h58m01s8	36
11º	5	Manzano, José	Liebre III-Tornado	3h00m14s8	36
12º	8	Plano, Héctor	Chevrolet	2h57m00s8	35
13º	3	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado	2h58m24s7	35
14º	27	D'Agnillo, José	Liebre 1½-Tornado	2h56m08s4	34
15º	21	Bengoechea, Melquíades	Chevrolet	2h55m40s	33
16º	24	Pasciulli, Humberto	Chevrolet	2h51m34s1	32
17º	25	Fulco, Rubén	Ford F-100	2h36m20s5	31
18º	14	Manzano, Alfredo	Liebre 1½-Tornado	2h27m05s2	30
19º	17	Luluaga, Juan	Chevrolet	2h10m01s5	26

Promedio del ganador: 199,228 km/h.

Record de vuelta: Di Palma (Liebre Berta-Tornado) en la cuarta vuelta en 4m28s3 a un promedio de 207,305 km/h.

entiendo nada...". Si fue así, Villegas tiene razón, pero también hay que considerar que desde abajo ese tipo de cosas no se ven.

La otra fue para Cayetano Saladino, que se quedó sin frenos y viajaba muy despacio. Cuando entró a los boxes se llevó el cordón por delante.

Un episodio extraño se protagonizó en la línea de largada, cuando la Comisión de Seguridad de la CADAD le hizo señas a **Perkins** y a **Urruti** para que se "deschuparan". Gastón y Federico, para acercarse a los punteros, compensando la falta de velocidad viajaron en trencito hasta que vino la orden desde abajo, orden que acataron de inmediato, mandándose a mudar Gastón. No conocemos la razón de esta medida de seguridad, porque consideramos que andar a 230 km|h pegado al paragolpe del auto que va adelante no es una maniobra tan riesgosa como para tratar de evitarla. En todos los lugares del mundo los coches andan "chupándose" en las rectas y nadie se los prohíbe. ¿Por qué acá sí?

Ricardo Bonanno abandonó la carrera. "El coche no andaba nada y no bajaba los 5m15s. Así no podía seguir y no quiero molestar. Preferí salir antes de que me sacaran." Bien Bonanno.

Estaba por promediar la carrera cuando entró a los abastecimientos la Liebre 1½ de**D'Agnillo**. Bajó desesperado del auto y estacionó al lado de la pick-up del servicio técnico de Pirelli. "Rápido.. . rápido. AIRE... AIRE." Castagnola (siempre dispuesto) corrió con el medidor de presión en la mano y la manguera de aire en la otra, en tanto D'Agnillo le señalaba el neumático trasero derecho. Castagnola miró la goma y D'Agnillo se subió al auto siempre con el motor en marcha. El hombre de Pirelli, antes de darle aire midió la presión, estando en 50 libras. Sin duda estaba perfecta. Hábilmente le gritó a D'Agnillo. "Listo... Listo... VA." Dagnilo arrancó y se perdió en la curva. No paró nunca más, seguramente convencido de que el problema había sido subsanado y en realidad... nunca existió.

Faraoni fue otro de los animadores de la carrera durante la mayor parte de su desarrollo. En los últimos tramos rompió una manguera de agua y perdió toda posibilidad de ganar. Igual bien, Faraoni.

Otras dos detenciones importantes. José Manzano: radiador de aceite, quedando 11º cuando venía punteando. **Franco:** diferencial y una goma desbandada. **Alfredo Manzano:** lo pararon con bandera negra por llevar el parabrisas roto. **Rubén Fulco:** también detenido con bandera negra, por rotura de elemento trasparente.

Información del Servicio Técnico de Pirelli. Anadolpatto & Castagnola. Hora: 9.05; temperatura ambiente: 14º5; temperatura de pista: 15; a 60 cm de altura: 14º5. Presión atmosférica: 761 mm. Humedad: 80 por ciento.

SHELL

SHELL
COMPAÑIA ARGENTINA
DE PETROLEO S. A.

CLUB ESTUDIANTES
DE LA PLATA
SOCIEDAD CIVIL

Invitan a Ud. a presenciar la competencia que se llevará a cabo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires

a las 8,30 horas,
el 19 de Octubre de 1969

2 HORAS
SUPERSHELL
SPRINT

A SIETE DIAS DEL GRAN

No se sabe todavia cuál es la ruta definitiva

Hay diversas versiones sobre el estado de la ruta

Los inscriptos apenas llegan a los 200, cifra muy inferior a lo que era normal

El costo del Gran Premio es muy superior a los anteriores

No hay autos extranjeros

Pero de todas maneras HAY GRAN PREMIO y sin duda es lo que todos queríamos

Con las primeras horas de la mañana del próximo martes 21, volverá una de las manifestaciones máximas de nuestro automovilismo. Un acontecimiento tan arraigado entre nosotros que al interrumpirse durante un año dio motivo a las lamentaciones y nostalgias de toda esa cantidad de gente para quien año a año el Gran Premio de Turismo eran 15 días de excepción.

El próximo martes vuelve el Gran Premio de Turismo y ese solo hecho basta para alegrarnos, pero de cualquier manera retorna en una forma muy distinta a lo que siempre fue y aprendimos a querer. Este nuevo Gran Premio es distinto en todo a lo que ya era tradicional en todos los meses de octubre. No va al norte, zona ya consustanciada con la gran carrera. Hay sólo tres categorías, cifra que parece insólita cuando recordamos aquellos grandes premios con cinco, seis y hasta siete clases diferentes. Por último, y esto es realmente lamentable, no es internacional, como lo fue siempre, y esa característica tan positiva del Gran Premio, la de permitir la confrontación con alguien más que entre nosotros, ha quedado anulada. Todo será diferente entonces y queda como único valor verdadero e inamovible la circunstancia misma del Gran Premio que vuelve a realizarse.

LOS PORQUES

¿Por qué va al Sur?

Todos sabemos que en este momento la muletilla oficial es "promocionar el sur" de cualquier forma posible, y el Gran Premio es forma tan buena como cualquier otra o mejor. El GP es organizado por el ACA, pero depende directamente del apoyo oficial que siempre brindó YPF y consideró lógico tomar por primera vez hacia los caminos más australes. Como razón promocional es atendible, pero ¿acaso no son mucho más atendibles las razones económicas de tantos concurrentes particulares para quienes un Gran Premio al sur les resulta prohibitivo? No es sólo la mayor extensión del Gran Premio, sino que todo el sur es más caro; aparte de estar mucho más lejos de los grandes centros poblados que proveen a la enorme mayoría de los competidores. En el Gran Premio al norte uno se quedaba tirado en Catamarca o en Tucumán y en pocas horas estaba de regreso en Córdoba, desde donde todo le quedaba a un paso. Calculemos, en cambio, el caso de un piloto que abandona en Río Turbio. Pierde días y dinero en forma impresionante. Que debe ser el verdadero cuco por el cual los inscriptos no llegan a los 200, cuando todo Gran Premio de Turismo reunía de 400 autos para arriba.

¿Por qué no es internacional?

Porque el ACA consideró que la decisión de realizar el Gran Premio se tomó bastante cerca de la fecha de partida y en consecuencia no había tiempo material para encarar las cosas con la "seriedad que corresponde". Seriedad que jamás puso de manifiesto el ACA al organizar ninguno de los anteriores Grandes Premios Internacionales a los cuales si vinieron equipos internacionales fue por el interés intrínseco de una carrera sensacional y no porque el ACA hiciera nada para promocionar la carrera en el exterior. Como muestra de ello basta citar que el Porsche de Zasada, que ganó el Gran Premio del 67 vino por su cuenta y que al interesarse la fábrica Porsche

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PREMIO

Por GERMAN ROLANDO SOPEÑA

por ese resultado positivo, decidió intervenir al año siguiente con un equipo oficial o semioficial y habiéndose suspendido el Gran Premio de 1968, en Stuttgart, nadie había recibido noticia oficial alguna del ACA mientras se preparaban los coches para la carrera.

Queremos correr en Europa pero no que los europeos corran aquí. La frase misma resume toda opinión. Hoy, que más que nunca tenemos autos nacionales para competir, no permitimos que vengan equipos o coches extranjeros para correr con nosotros. Y la limitación llega incluso a los coches de países limítrofes, que nunca se presentarían en gran número pero le darían un atractivo más al Gran Premio. Esperemos que el error se repare para el año que viene y que de alguna vez por todas se entienda el valor de la internacionalización de esta carrera, que pudiendo tener fecha y categoría mundial apenas la tenemos como una carrera larga para nosotros.

EL GRAN TABU 1969: LA RUTA

Desde hace ya más de un mes hablar del Gran Premio significa caer inevitablemente en el asunto de la ruta a usar. Cundió un poco la creencia de caminos pomo menos que imposibles, parajes desolados y la posible necesidad de auxilios para los auxilios para cubrirse de cualquier eventualidad. Tanto se habló de ello que el ACA decidió revisar todo el trazado original y se fueron practicando cambios en algunas etapas, al tiempo que una comisión del ACA recorre palmo a palmo cada lugar sin haber vuelto, no confirmando la ruta definitiva cuando se escribían estas líneas, domingo a la noche. El problema principal radica en la cuarta etapa —Río Gallegos a Comodoro Rivadavia— cuyo trazado se modifica sustancialmente para evitar una zona demasiado destrozada; pero aún no se sabe exactamente por dónde se irá y en el ACA se espera que vuelva la comisión de estudio del camino para dar a conocer la hoja de ruta definitiva. Hasta el momento sólo la primera y la segunda etapa están confirmadas en su totalidad.

En cuanto al estado de la ruta vale la pena remitirse a las experiencias de los pilotos que ya la han recorrido, que son precisamente los de los equipos oficiales, y que en general coinciden en una apreciación general: caminos difíciles en algunos lados, pero interesantes para saber administrar el uso del auto. O sea que hay que andar lo más a fondo posible sin romper el auto, aunque parezca una perogrullada. Luego de un primer momento en el cual se creía en caminos horribles, la mayoría de los corredores se inclina por aceptar el trazado tal como es, sin mayores quejas. Eso sí: todos coinciden en que la desolación de ciertos parajes puede ser un obstáculo en determinado momento. No revolotearán los cuervos sobre los autos que abandonen, pero poco falta...

LAS CATEGORIAS

Sólo tres categorías es una cifra realmente exigua comparada con las de otras épocas, pero en realidad hoy en día no puede haber más, con los autos que disponemos para correr. Tenemos las clásicas A, B y C, para 1.150, 2.000 cm³ y más de dos litros como respectivas limitaciones. En la A compiten los Renault, mucho más veloces, contra los resistentes Auto Unión, que en un Gran Premio de estas características pueden dar el batacazo. Junto a ellos también hacen acto de presencia algunos solitarios De Carlo como el del inefable flaco Riviére. La categoría tiene un indiscutible dueño, que es Renault, pero 7.000 kilómetros son mucho y habiendo zonas más o menos difíciles la experiencia hace recordar las buenas performances del Auto Unión cuando la resistencia toma carácter primordial. Será la categoría que más sufrirá las durezas del camino, pero un total de 72 inscriptos permite suponer buena lucha entre todos ellos.

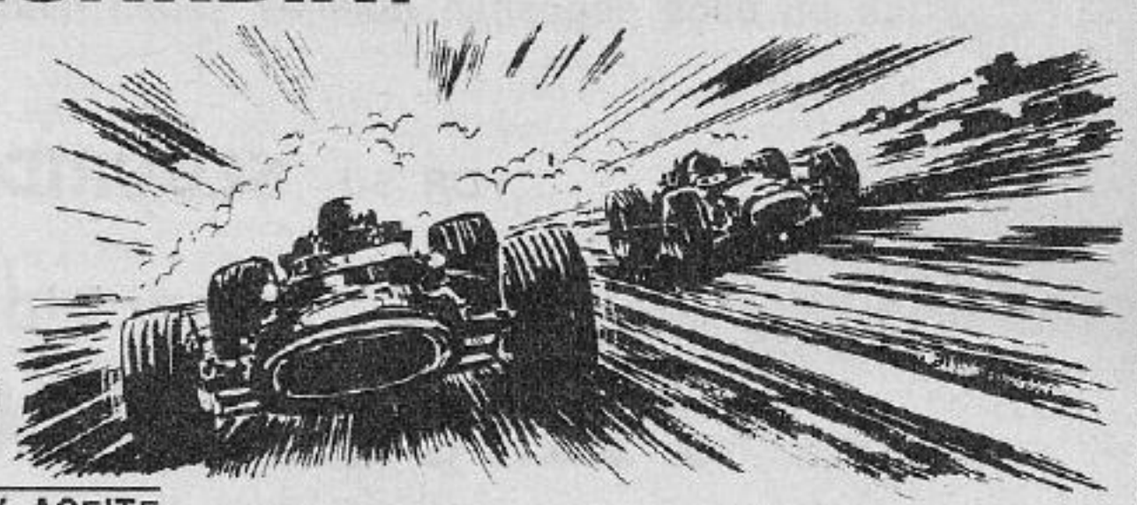
La categoría grande, la C, para más de dos litros, es la más despoblada de las tres, con sólo 25 inscriptos al cierre del registro de inscripciones (faltaban llegar aún los anotados por telegrama). Enorme mayoría de Torinos, un Chevrolet Super y tres Ford Falcon, entre los cuales se cuenta el de Guillermo von Wernich. Casi si ni vale la pena recalcar que no habrá lucha de marcas en una categoría donde el Torino hace lo que quiere, y apenas si puede esperarse una lucha de hombres muy relativa, porque el equipo oficial de IKA-Renault es el evidente favorito. Y allí están planeadas las cosas para que gane Larry, actual puntero del campeonato. Sólo los imprevistos del camino podrán decidir otra cosa.

Y por supuesto, el gran interés de la carrera estará dado por la categoría intermedia, la B, donde tenemos el mayor número de participantes —87— y donde la lucha Fiat-Peugeot está más cerrada que nunca. Van dos equipos sumamente fuertes (siete autos en cada uno) y un apoyo logístico en ambos casos que busca un triunfo muy importante para los dos. A los equipos oficiales se suman los apoyados por concesionarias como Peugeot-Billy (muy fuerte) o Fiat Laprida. Y la gran cantidad de particulares que van con las dos marcas en forma independiente pero también con aspiraciones.

Tanto Fiat como Peugeot en sus representaciones oficiales se juegan idénticas posibilidades y por lo tanto no escatimaron esfuerzos organizaron equipos verdaderamente importantes. A los siete autos que compiten en cada equipo se suman una gran cantidad de pick-ups y camiones de auxilio con multitud de mecánicos para atender los siete mil y pico de kilómetros de este Gran Premio. El costo es indudablemente alto para ambos, pero en el nivel de competencia a que hemos llegado no se puede regalar nada.

CONCLUSIONES

Sin embargo, y buscando el lado positivo de las cosas, se puede enunciar la filosofía de "que el Gran Premio es caro, va muy lejos, no es internacional, no es como antes y hay pocos inscriptos, pero lo cierto es que nuevamente tenemos Gran Premio y eso sólo ya es mucho". Realmente, el hecho de tener otro Gran Premio ya es mucho de por sí. Siempre fue la gran carrera del año. Sin asegurar qué puede pasar con este GP, pugnamos porque vuelva a ser como antes.

SIEMPRE A LA VANGUARDIA!
AUTODROMO DE RAFAELA (5-10-69)
AUTOMOVIL MIDGET CLUB SUNCHALES
FORMULA 1
1º N. García Veiga
2º Víctor H. Pla
están equipados con productos
YACO S.A.C.I.F.I
MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO
SIEMPRE A LA VANGUARDIA
CAÑOS DE RADIADOR - CAÑOS DE FRENO - CAÑOS DE NAFTA Y ACEITE
FABRICA: French y Vte. López - MORON - PCIA. BUENOS AIRES
Teléfonos: VENTAS: 629-7766/2421 - ADMINISTRACION: 629-9100/7654


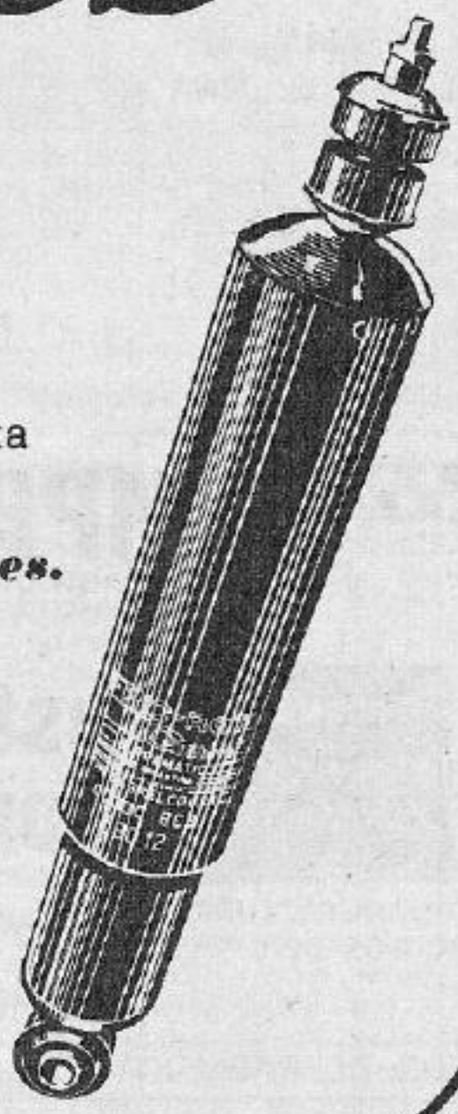


los invencibles

y su confianza

Para el hombre que maneja en la ruta o en la ciudad, lo primordial es la confianza de sentirse seguro de sí mismo, y seguro con el vehículo que lo transporta a la meta fijada...

Los amortiguadores ***FRIC ROT-Gābriel*** aportan en todos los caminos su cuota de indeclinable CALIDAD y SEGURIDAD, justificando la CONFIANZA que en ellos depositan quienes saben medir su condición de ***invencibles.***



POR SU **SEGURIDAD** Y POR SU COCHE...

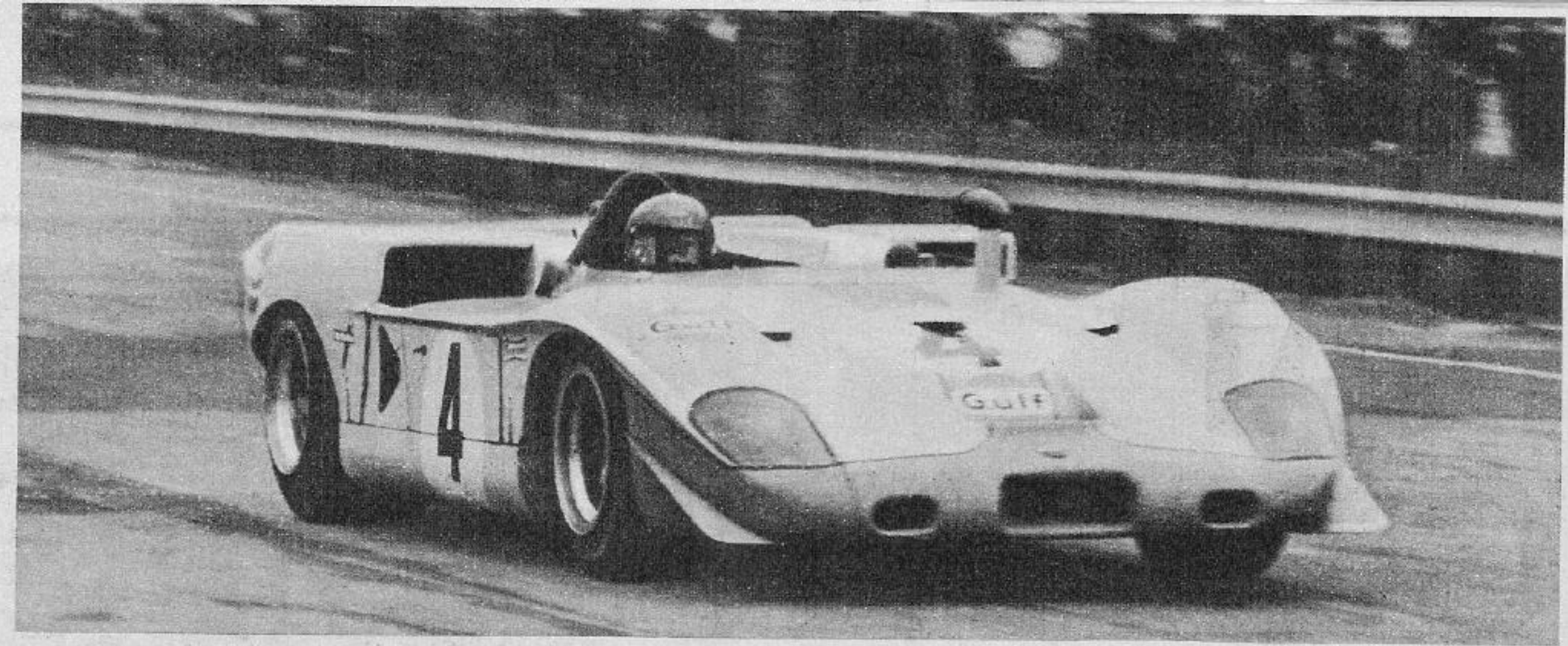
amortiguadores

FRIC ROT/Gābriel

FABRICADOS CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA MAREMONT Cº DE CHICAGO U.S.A.

ROSARIO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LLUVIA PARA UNA DESPEDIDA

Jacky Ickx ganó por abrumadora diferencia los 500 kilómetros de Imola bajo lluvia torrencial que hacía imposible la visibilidad, lo que obligó a suspender la prueba. Adiós con triunfo al equipo de John Wyer

Andrea de Adamich volvió de su incursión por USA, donde tentó fortuna en Fórmula A, para conducir uno de los Alfa 33-3 oficiales de la Scuderia AutoDelta.



Jacky Ickx en su última aparición publicitando las bondades supremas de los combustibles Gulf. A partir de ahora, contrato con Ferrari de por medio, deberá hablar mieles de las naftas de Shell. De algo hay que vivir, ¿no?...



Jacky Ickx, el extraño, el rebelde, el ambicioso, el espectacular, el malcriado, el niño prodigio, el velocísimo Jacky Ickx ha concluido su larga y prolífica colaboración con el equipo Gulf-Mirage de John Wyer con una victoria que, más que eso, fue una exhibición de poderío, de calidad conductiva que quiere justificar de alguna manera los exabruptos temperamentales del precoz piloto belga.

La carrera estaba programada originalmente para cumplir 500 kilómetros en el autódromo de Imola, Italia, en carrera puntable para el **Campionato Italiano di Velocità**, pero un verdadero vendaval de agua y viento obligó a suspender la competencia cuando se llevaban recorridos 356 kilómetros.

En realidad el evento nunca tuvo alternativas que pudieran llamar la atención del numeroso público que concurrió a calarse los huesos por las inmediaciones del circuito, pero el show personal de Ickx fue tan rico, tan completo en efectividad, espectacularidad y virtuosismo, que la gente llegó a romper barandas de madera instaladas en el circuito para demarcación de zonas de seguridad con el fin de instalarse con mayor comodidad para contemplar las evoluciones del nuevo ídolo.

Desde un principio Ickx tomó la punta y se olvidó de los que tenía detrás hasta el momento en que tuvo que empezar a sacarles vueltas. Todo lo que se pueda decir de su actuación en Imola está un poco de más. Ganó por robo. Segundo se ubicó Ignazio Giunti a tres vueltas de diferencia con un Alfa Romeo 33-3 oficial, acaso el único de la **scuderia** que andaba más o menos. Andrea de Adamich, que partió en primera fila, debió abandonar a las pocas vueltas de comenzada la carrera con el motor hecho hilachas; otros integrantes del team milanés tuvieron actuaciones opacas, como Alberti-Pinto y Casoni-Nicor, que llegaron entreverados en el montón a 11 y 14 vueltas respectivamente del puntero, y Nanni-Galli, con otro 33-3 que prometía, se ubicó 20º a 19 vueltas del ganador luego de haber realizado tres-prolijos trompos-tres, todos ellos en las curvas de "Acque Mineralli". Meritoria en cambio la labor de los pilotos y preparadores de los Abarth 2.000, que consiguieron los puestos tercero y cuarto haciendo gala de una preparación bonísima. Ortner-van Lennep y Hezemans-Merzario se ubicaron a sólo 4 y 5 vueltas respectivamente del Mirage-Cosworth de Ickx y esperan volver a presentarse nuevamente en carrera antes de fin de año con le flamante Abarth 3000. Arturo Merzario (...la primera vez que hablamos de él no le conocíamos ni el nombre, ¿recuerda?) es el más prometedor de los pilotos de Abarth y tiene a su consideración una propuesta del "viejo" Ferrari para iniciarse el año que viene sobre una Dino en las lides internacionales.

Perdidos en la maraña de la complicada clasificación de la carrera suspendida se encuentran, sin el brillo a que nos tienen acostumbrados, los Porsche 908 de Ahrens-Lins en 12º lugar, y de Elford-Herrman en 14º.

De esta forma, realmente aplastante, llega a su fin la unión de Jacky Ickx con el hombre que lo llevó a la fama y al triunfo en Sport-Prototipos, brindándole siempre una máquina apropiada para recibir el halago de incontables triunfos, serie de éxitos que tiene como penúltimo eslabón la increíble victoria del viejo Ford GT40 en las 24 Horas de Le Mans. Ahora Jacky Ickx vuelve a Ferrari, pero en forma integral, con el compromiso de correr también los Sport-Prototipos de la casa de Maranello. John Wyer se queda sin su "mano derecha", su as en la manga. Pero como a cambio de eso, recibe a su cargo los autos del desmantelado equipo oficial Porsche. ¿Cuál de los dos vencedores derrotará a su ex camarada en el Mundial de Marcas del '70? No se pierda el próximo episodio...

H. L. B.

FIAT CON FE

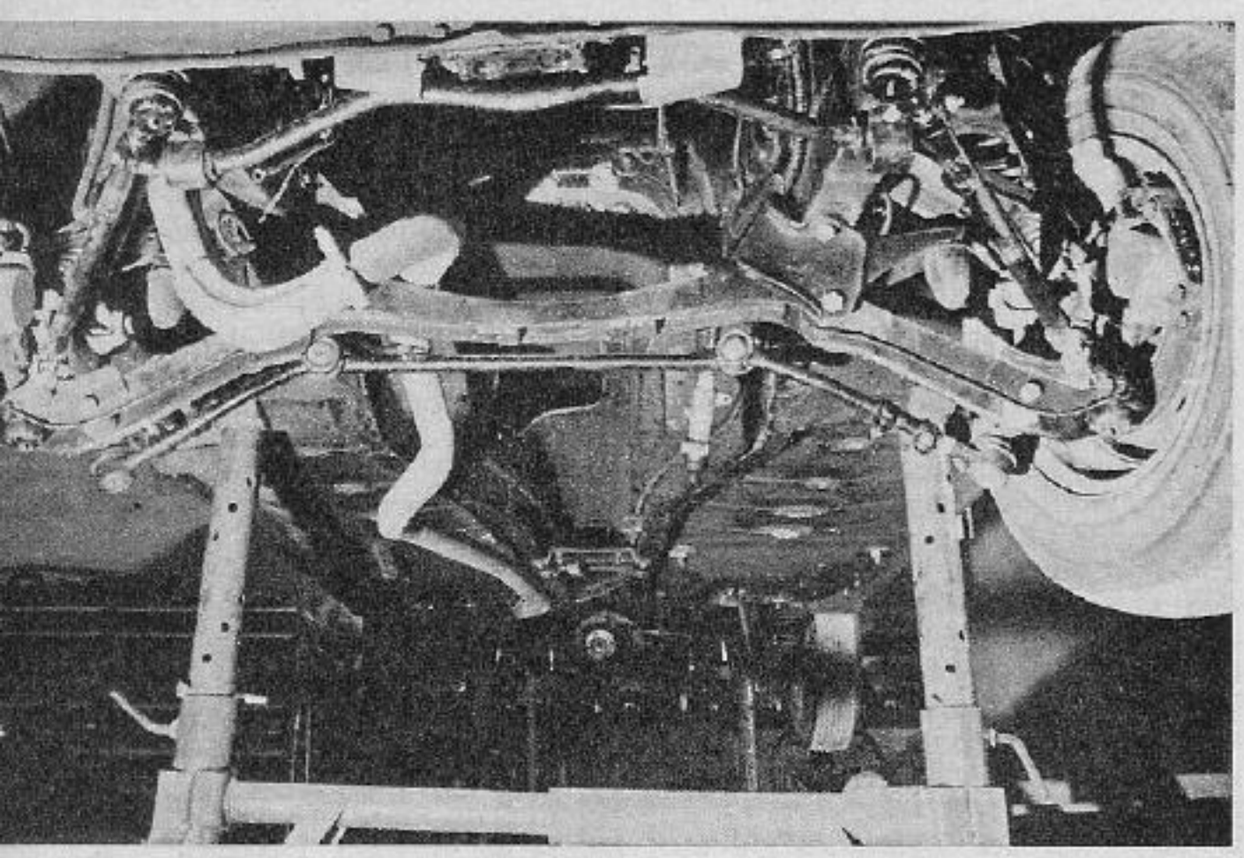
Conferencia de prensa entre fierros, whisky, nombres, cartas, preparativos, fraseo positivo y un interrogante ¿aguantarán el duro GP?



Comienza la conferencia: habla Galluzzi de la parte logística; escuchan José María Ibáñez, Pairetti, Rosatti y Américo Grossi.

A la derecha: Pairetti, flamante en Fiat: "Voy a dar la vuelta".

Vista de la cupé desde abajo. Reforzar suspensiones, punto débil de los Fiat.





Con la doble misión de presentar al equipo oficial que participará en el Gran Premio y de hacer pública una carta dirigida al presidente de la CADAD, la Comisión Deportiva de Concesionarios FIAT reunió a los periodistas la semana pasada. Aprovechando esta ocasión, aguzamos los oídos para escuchar hasta los últimos comentarios de organizadores y preparadores responsables del equipo. Abrimos grandes los ojos para no perder detalle del trabajo hecho y por hacer. Y —por último— tomamos nota de todo lo captado para llegar así a ésta, la última nota, del Gran Premio en los talleres, antes de la largada.

Muchos whiskies —desde el vamos— y del bueno. Uno de los motivos por los cuales existen tres o cuatro nombres infaltables en todo tipo de conferencia de prensa con copa prometida. Bastante gente y un inefable anfitrión de buen desempeño, "detto" El Gordo", o bien Lito Galuzzi. Vaso en mano —entonces— comenzamos por enterarnos de que muy pronto (lamentablemente no estará para los trabajos en los motores para el Gran Premio) tendrán en pleno funcionamiento un par de bancos de prueba que ya están plantados en un recinto especial dentro del taller. Uno de estos bancos es único en el país y es exactamente igual al que posee la división de carreras de la Ford en Inglaterra.

Este singular banquito admite dos motores, uno en cada punta. En uno de los extremos mide hasta 390 HP a 10.000 rpm; el otro mide 290 HP al mismo número de revoluciones. Las mediciones en esta sala no requerirán corrección ya que se crearán las mismas condiciones que exige, por ejemplo, la norma SAE (15° centígrados de temperatura, o cero de porcentaje de humedad relativa, y 760 de presión barométrica). Para eso se han instalado extractores y renovadores de aire por todos lados. Paredes acústicas y una enorme cámara destinada a los gases de escape que, posteriormente, saldrán por una boca en el techo del taller.

Pero vayamos concretamente a que, ahora, en estas pruebas previas al GP, las mediciones medio a "ojímetro" se están haciendo en Rafaela. Donde el equipo tenía también un banco de pruebas hasta que Lito Galuzzi metió sus dedos mágicos y obligó al pobre banco a hacer la clásica señal de "no va más...". Por ahora, y como

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



solución única y de compromiso, Prono y Reutemann se dedican a hacer horas de vuelo con un Fiat girando en el circuito de Rafaela y de allí recoger —si eso ocurriera— alguna experiencia mecánica aplicable a los coches que irán al Gran Premio.

Por ahora ya es cierto que muy pocas serán las modificaciones que se les harán a los coches para la larga lid. Muy pocas diferencias —aclaremos— con respecto a la preparación que se les hace normalmente a las cupés y berlinas para las carreras en ruta. Claro que las suspensiones, como es obvio pensar, serán reforzadas en su mayor posibilidad. Para ello Pairetti, García Veiga, Grossi, Mario Vessuri, Pedelaborde y otras personalidades de la marca, recorrieron la ruta y recogieron su experiencia visual y mecánica. "Existen tramos en los cuales no se podrá poner la quinta velocidad —decía Pairetti—: el ripio no permite viajar más que en cuarta y a ciento veinte. Son colchones de ripio que destrozarán los coches."

Es cierto, también, que irán siete autos, seis cupés y una berlina que oficiará de muletto conducida por Miguel Angel Galluzzi. Las cupés estarán a cargo de Pairetti, García Veiga, Reutemann, Rodríguez Canedo, Pedelaborde y Fernandino. Por su parte, Mario Vessuri correrá con un motor de la Comisión de Concesionarios, y lo mismo harán con Zunino, cuya cupé está en los talleres de Boulogne.

Las seis cupés serán sorteadas entre los seis pilotos. A todas se las blindará por abajo como normalmente se hacía en los grandes premios, aunque ahora la protección será mayor por el terrible problema del ripio. Los motores, por último, irán suficientemente descomprimidos como para pensar sin miedo en dar la vuelta como una realidad, considerando lo largo y sufrido del recorrido, y considerando la fama de "más aguantador" que tiene el Peugeot. Se habla de 120 HP.

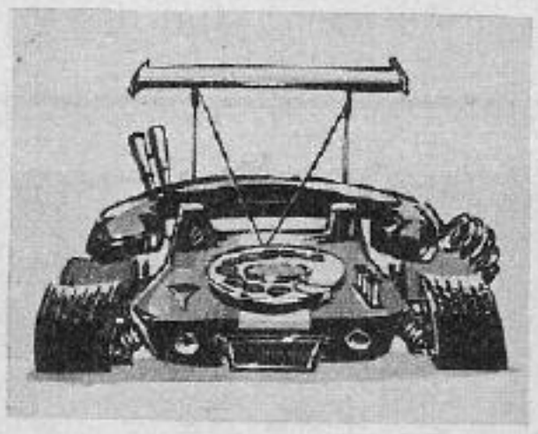
Después, la distinguida concurrencia pasó al cuarto donde sí se concretó, con hora y media de atraso, la prometida conferencia. El motivo del atraso era muy lógico, y para ello dio las explicaciones del caso José María Ibáñez comenzando por pedir las excusas de rigor y atribuir la demora al pedido desoído por parte del Automóvil Club que programó su conferencia de prensa del GP (que resultó bastante poco concreta) para el mismo día, a la misma hora.

Inmediatamente después tomó la palabra el "Gordo" Galluzzi para ir concretamente a los preparativos logísticos que se llevarán a la ruta. Con timidez se declaró responsable del muletto que será auxilio en carrera y que será reforzado por 9 pick-ups distribuidas en el camino y un camión que irá "con tutti". También llevarán un camión cargado de repuestos que podrán ser comprados por los pilotos de la marca que corran en forma particular. Se le formularon las preguntas a las que con valor supo contestar para dejar que Pairetti tomara la palabra y comenzara saludando en un gesto que lo honra. Habló de su experiencia luego de haber viajado por aquellos parajes, del estado en que quedó la berlina de Grossi que gentilmente cedió para que Pairetti la mortificara por aquellos lares, en un gesto que también lo honra, y terminar hablando de la diferencia entre la categoría TC a la que está tan hecho y el Turismo, extraño para él. Después nos fuimos todos a seguir con el whisky y unos sandwichitos de lomo terribles. Entre cupés, palieres y gomas.









EL TELEFONO NEGRO

-¿CORSA?

—Síiií...

—Habla Martín... ¿quién habla?

—Qué tal, querido... ¿cómo andás:

—Bien, che, con bastante trabajo; vos sabés que los negocios no caminan solos y recién llego de Europa. Tengo todo atrasado... me estoy por volver colifa.

—¿Qué novedades tenés?

—Mirá: te llamaba porque estoy indignado. Ayer fui al ACA a anotarme para el Gran Premio y me encuentro con un corrillo de dos o tres personas vinculadas al ACA que hablaban en voz baja acerca de "Larry" y sus declaraciones sobre el mal estado de la ruta del Gran Premio.

—¿Y qué decían?

—Que "Larry" estaba tirando el Gran Premio abajo, que por sus declaraciones había pocos inscriptos porque la gente tiene miedo de anotarse, y mil cosas más. ¿Te das cuenta que no tiene sentido? ¿O es que en este ambiente ya no se puede decir la verdad? Primero, con la farsa de las 84 Horas de Nürburgring, y ahora, con el Gran Premio. ¿O es que en este ambiente —que cada día se pone más quisquilloso— ya no se pueden dar opiniones, o decir verdades porque siempre hay un ofendidito? Te puedo asegurar que esto ya cansa y es indignante.

—Mirá, mientras lo que se diga sea verdad... sigamos adelante.

—Okey..., chau, viejo, y hasta uno de estos días, tomaremos un whisky juntos. Esperemos que el ACA organice bien las cosas para el próximo Gran Premio, y si no tiene ganas, o no se considera capaz de hacerlo... que le dé oportunidad a algún club de esos que saben hacer las cosas. Chau...

-Hola. ¿Gastón Perkins está, por favor?

—Sí, un momentito...

Llegado Perkins al teléfono se practican los saludos del caso.

—...¿qué resolución tomás en caso de correrse el 26 la vuelta de Chacabuco para TC?

—Mirá, yo ya lo tengo decidido. Si se hace Chacabuco, ni Franco ni yo vamos al Gran Premio, porque prefiero correr en TC por la posición en el Campeonato. Además, creo que IKA-Renault ha tomado la previsión de anotar también a Urruti y Ruesch en eventual reemplazo de Franco y mío. Por ahora yo me voy esta tarde a San Nicolás. (La conversación trascurría el pasado jueves.)

(Extracción de diálogo telefónico con corredor de SP.)

—¿Sabés la de Gastón?

—No... ¿qué pasa?...

—Parece que cuando le ofrecieron el auto del equipo IKA para correr el Gran Premio de Turismo le indicaron muy especialmente que la carrera tenía que ganarla "Larry", que es el que va punteando en el Campeonato Argentino, y por supuesto, merece seguir al tope. Entonces Gastón le contestó que no tenía ningún problema, pero que aceptaba con la condición que le dieran libertad total en las etapas.

—¿Y en qué quedó?

—Que sí... que no tenían problemas en darle libertad en las etapas siempre y cuando "Larry" fuera el ganador de la clasificación general. Me parece que se van a dar como en la guerra...

—Esperemos que no sea así.

-Hola, ¿CORSA? Habla Jackie Ickx...

—Andá a cargar a tu hermana... CLIC.

-Hola. ¿Comisión de Concesionarios GM?... Con Raúl Pellegrino, por favor.

—El habla, ¿cómo les va muchachos? ¡¡¡Todavía no recibí ni un puntd para Mr. Pinta; cómo puede ser!!!

—No desesperes, Raulito, no desesperes. Decinos, ¿qué novedades hay sobre el futuro de la Comisión?

—Desgraciadamente todavía no hay novedades viejo; estamos igual que antes o peor; ya no sé qué pensar. Hace dos semanas, más o menos, renunció la Comisión Directiva en pleno; por eso llamamos a Asamblea para dentro de unos días para ver qué se hace... si seguimos o directamente se cierra la cortina...

Y como final, un chimentito que no vino por el teléfono negro, pero que es de importancia fundamental. JACKIE STEWART CORRERIA CON BRABHAM EL AÑO QUE VIENE. Resulta que a pesar del formidable éxito del campeón sobre Matra en el presente año, el cuarteto organizativo-económico formado por Ken Tyrell-Jackie Stewart-Dunlop-motor Cosworth seguiría funcionando el año próximo de la misma forma que hasta ahora, pero usando los próximos monocascos Brabham, sin descontarse por ello la utilización de los actuales tubulares que tan buen resultado demostraron en manos de Jackie Ickx. Por su parte, Matra volvería a usar el motor V-12 de magros resultados en 1968 pero que fue bien experimentado este año en bancos de pruebas. Se verá qué pasa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOODYEAR

cubiertas G8S

sin cámara ¡SEGURIDAD ANTIRRIESGO!



(Por eso varias de las más importantes fábricas de automotores del país las colocarán muy pronto en sus unidades)

¡Decisivo! En EE.UU. prácticamente el 100% de los automóviles salen de fábrica equipados con Cubiertas Sin Cámara. En la Argentina, varias de las más importantes empresas las colocarán muy pronto en sus unidades. Su preferencia es lógica: cuando uno o varios clavos entran en una Cubierta Sin Cámara Goodyear, ésta se cierra fuertemente sobre los mismos —gracias a su **sellado hermético**— ¡evitando repentinas pérdidas de aire! Y el automovilista podrá seguir su marcha sin el peligro y molestia de detenerse para cambiar la cubierta. Cubiertas Sin Cámara Goodyear ¡antipinchaduras!, ¡antirreventones!... ¡donde ellas siguen andando, las cubiertas con cámara piden auxilio!

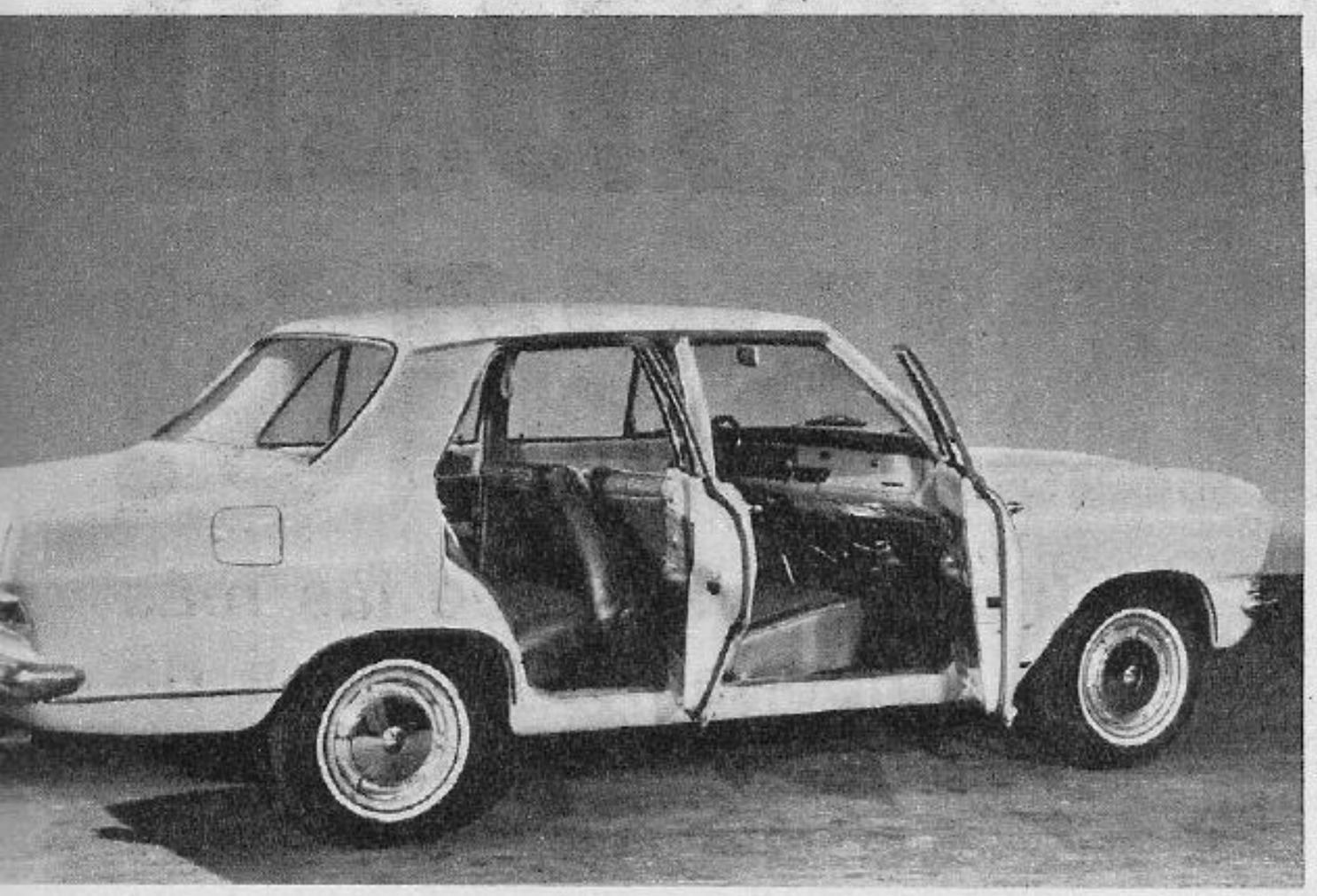
GOODYEAR

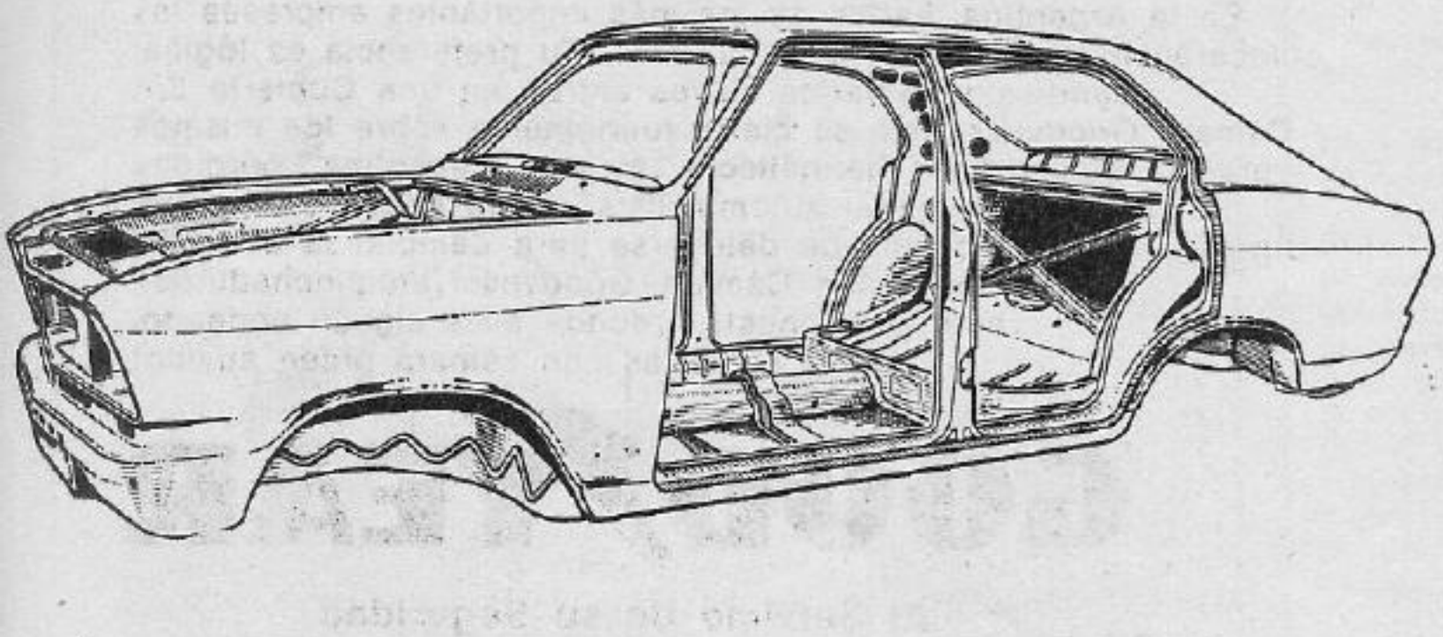
Al Servicio de su Seguridad

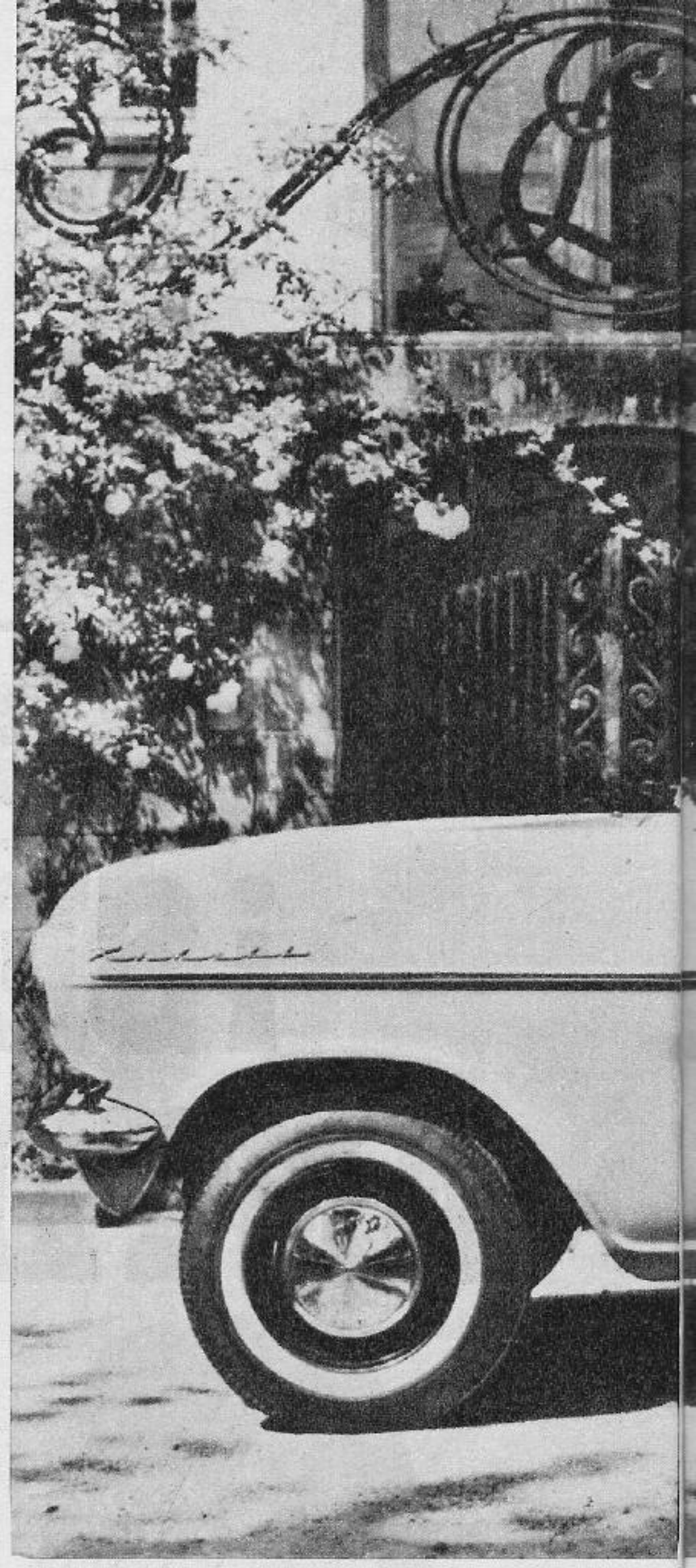
GM-ARGENTINA

LO QUE VENDRA

Se habla del Opel Kadett, a ser fabricado por General Motors durante 1971. Por ahora... nada por aquí..., nada por allí. Durante 1971 conversaremos más







Arriba, derecha: Opel Kadett 1963/64, sedan, dos puertas. Fue uno de los primeros Opel de la línea Kadett.

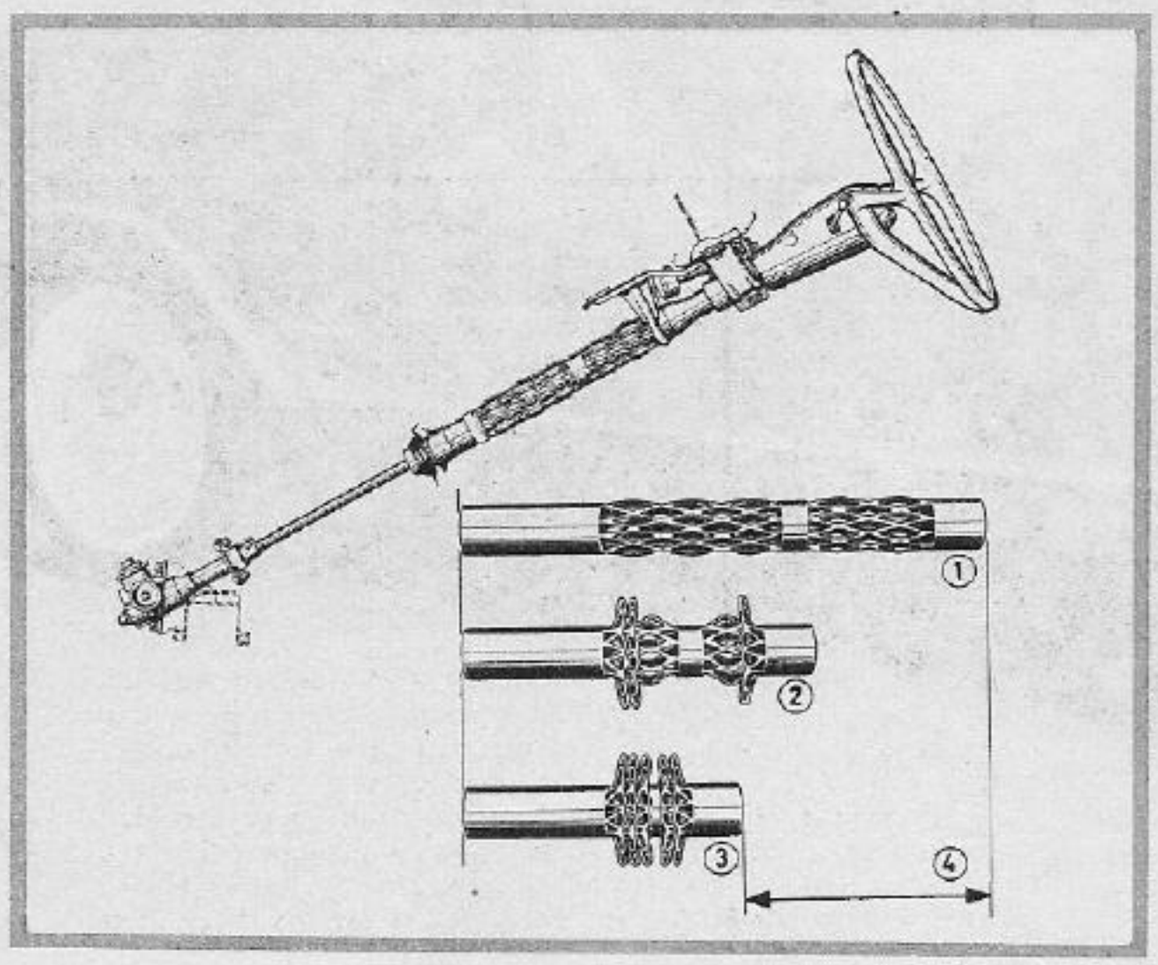
Arriba, izquierda: Este es el Kadett cuatro puertas correspondiente al año '65 en su versión standard. En el '65 se ofrecía una versión de Luxe, con frenos a disco adelante y motor algo más potente.

Abajo, izquierda: Estructura monocoque, rígida en la sección del habitáculo y debilitada en los extremos, a efecto de absorber la energía inercial en caso de impacto eventual (Dios no permita...).

Abajo, derecha: En el caso de los Kadett alemanes la cuestión seguridad era primordial. En este caso, la columna de dirección deformable de acuerdo con el siguiente orden: 1) sección absorbente antes del impacto; 2) compresión posterior al impacto; 3) compresión total; 4) distancia de compresión. El Nova próximo a hacer su aparición en la Argentina también llevará este dispositivo de seguridad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Siguiendo con la bellísima costumbre que nos hemos tomado desde hace cierto tiempo, consistente —de acuerdo con la mejor tradición Boy Scout— en realizar una buena acción todos los días, seguimos levantándole la perdiz a todo el mundo.

Así han desfilado por las páginas de CORSA, con carácter de primicia, muchos autos que ustedes, preclaros lectores, han conocido mucho antes de su lanzamiento al mercado. No crean que todos los esfuerzos para detectar y develar aquellos "Top Secret" han tenido ecos favorables; hemos oído unos cuantos ladridos . . . que, al buen decir de Cervantes, fueron la mejor señal de que en realidad cabalgamos . . .

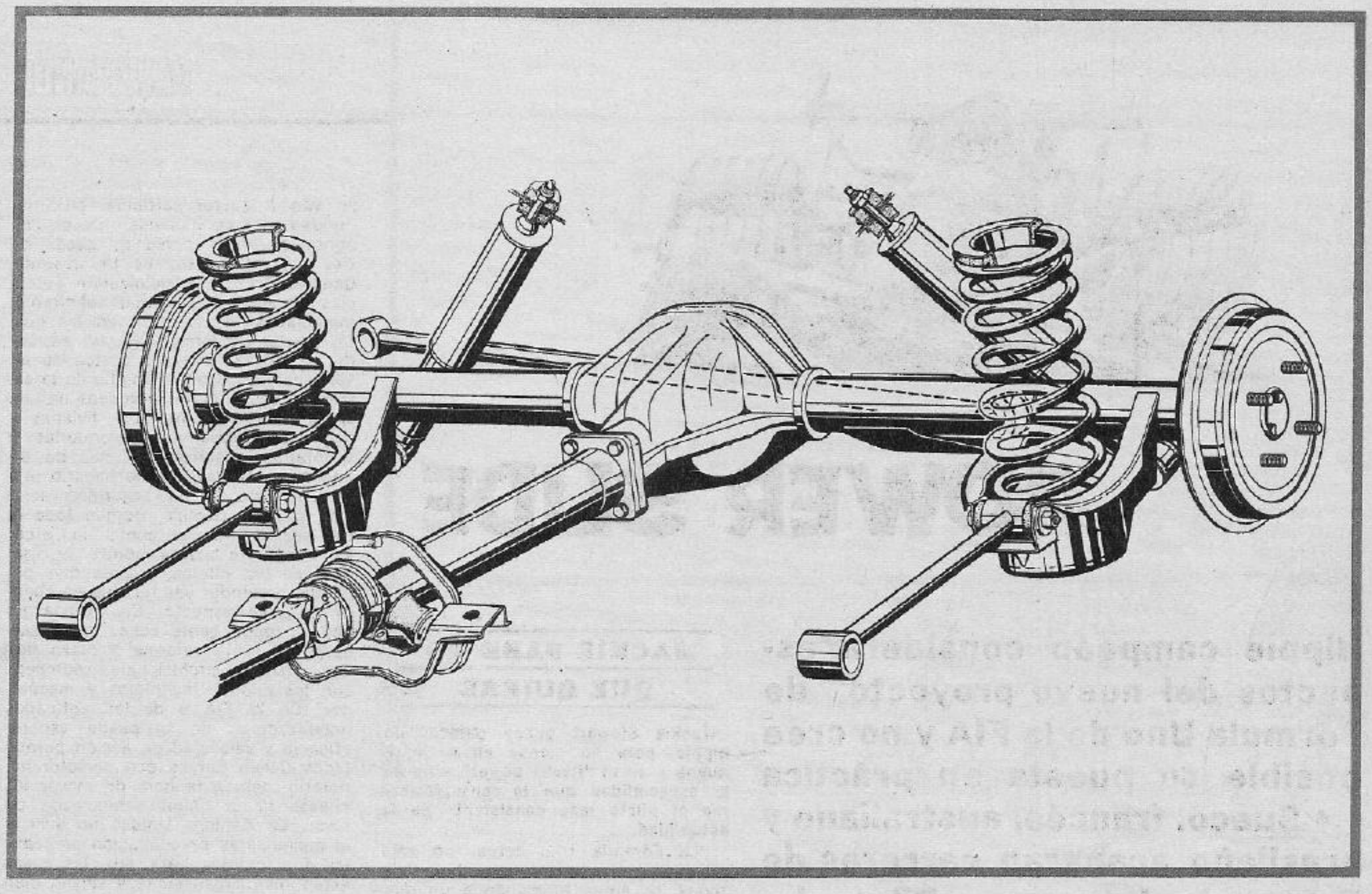
Esta vez le toca el turno a nuestros amigos de General Motors. Vayamos al grano: ¿Saben ustedes qué va a pasar durante el trascurso de 1971? . . . Además de los acontecimientos lógicos, como ser doce meses, 52 semanas, 365 días y qué sé yo, va a ser presentado un nuevo auto, que tendrá 1700 cm³, denominación de fábrica MDS, marca Opel, modelo Kadett, fabricado por GM Argentina.

Y vayamos a las características del motor 1700 que equipará al Opel Kadett MDS. Se trata de un cuatro cilindros en línea, 1.698 cm³. Diámetro y carrera: 88x69,8 mm; potencia máxima: 85 HP a 5.600 rpm. Torque máximo: 14 kg. a un régimen oscilante entre las 2.600 y 3.000 rpm. Relación de compresión: 8,8:1. En cuanto a su construcción, tiene un árbol de levas a la cabeza, comandado a cadena, cigüeñal 5 bancadas, un carburador invertido Solex 35





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Arriba, izquierda: Y aquí el Opel Kadett correspondiente al período '66/'67/'68 que montaba el motor 1700, que será el que posiblemente se ofrezca en nuestro medio.

Abajo, izquierda: Durante el mismo período —'66 al '68— parte de la línea Kadett estaba constituida por esta cupé —bastante corsita ella— que andaba cerca de los 150 km/h.

Arriba, derecha: Puente trasero correspondiente a los Kadett. Eje rígido guiado por dos barras longitudinales, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

Abajo, derecha: Y éste, señores, es el motor 1700 cm³ que equipará a los Opel Kadett a producirse en nuestro país. Fundamental: árbol de levas a la cabeza, comandado a cadena. Después, un convencional cuatro en línea.

PDSI con starter automático y filtro de aire seco (el aire no... el filtro). Bujías AC 44 o Bosch W 175 T1; batería 12 volts, 44 amp.; dínamo 350 W.

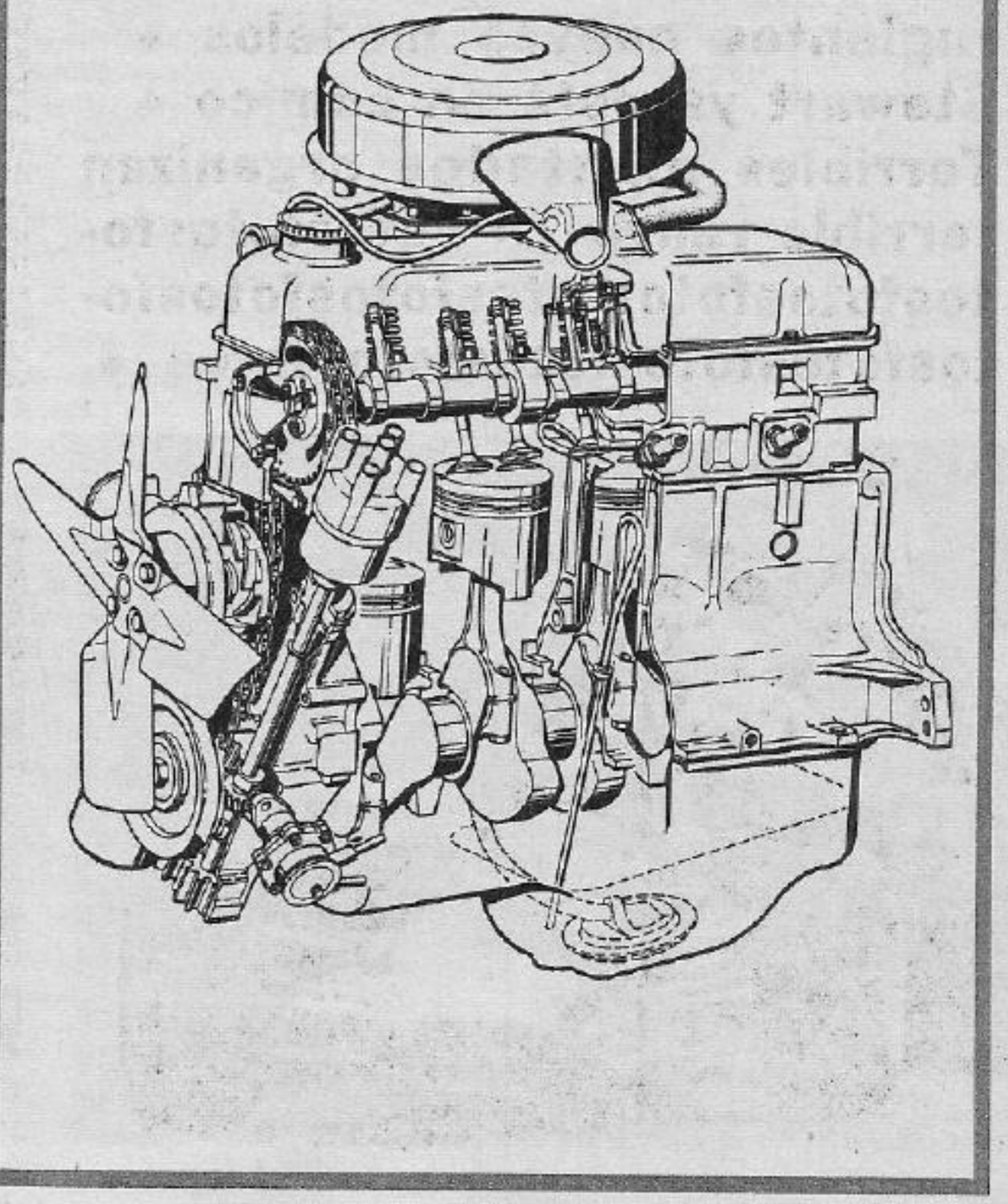
El embrague es monodisco seco a diafragma, caja de cuatro marchas y retroceso, originalmente con palanca al volante, con las siguientes relaciones de multiplicación: 1ª, 3,428:1; 2ª, 2,156:1; 3ª, 1,366:1; 4ª, 1:1; retroceso, 3,317:1.

La suspensión delantera es a brazos triangulares superiores trasversales; brazos interiores simples con barras de tracción longitudinales y resortes helicoidales; suspensión trasera a eje rígido, dos resortes semielípticos, una barra estabilizadora trasversal y una pizca de amortiguadores telescópicos.

Y nos quedarían las dimensiones, para que esta nota sea muy parecida a una maldad. Largo: 453 cm; ancho total: 169 cm; altura total: 144 cm. Peso en seco: 989 kg; peso total admitido: 1.420 kg.

Para completar el árbol genealógico, incluimos un raconto de lo que fue de los Opel Kadett desde 1963 hasta hoy; de su evolución de carrocería y de sus diversos modelos.

Entre éstos se encuentra el futuro auto de GM. Nos inclinamos —dentro del campo de la adivinanza y la premonición— por pensar que se producirá el modelo sedan cuatro puertas. Aunque también podría ser la cupé dos puertas... o el fastback cuatro puertas... o el dos puertas... o una rural de dos pisos con tres puertas y pieza de servicio... Pero lo que es seguro es que General Motors se mandará en el '71 un Opel Kadett 1700 denominado MDS. Y listo.





POWER SLIDE

Hippie campeón considera aspectos del nuevo proyecto de Fórmula Uno de la FIA y no cree posible su puesta en práctica * Sueco, francés, australiano y brasileño acaparan carreras de F 3 en Inglaterra * Piloto inconstante se emancipa * Lancia retorna a las pistas (con éxito) * Ferrari ocupa Módena con rugientes nuevos modelos * Stewart ya está en cómico * Terribles piantados organizan terrible rallye * Fotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotosfotos *

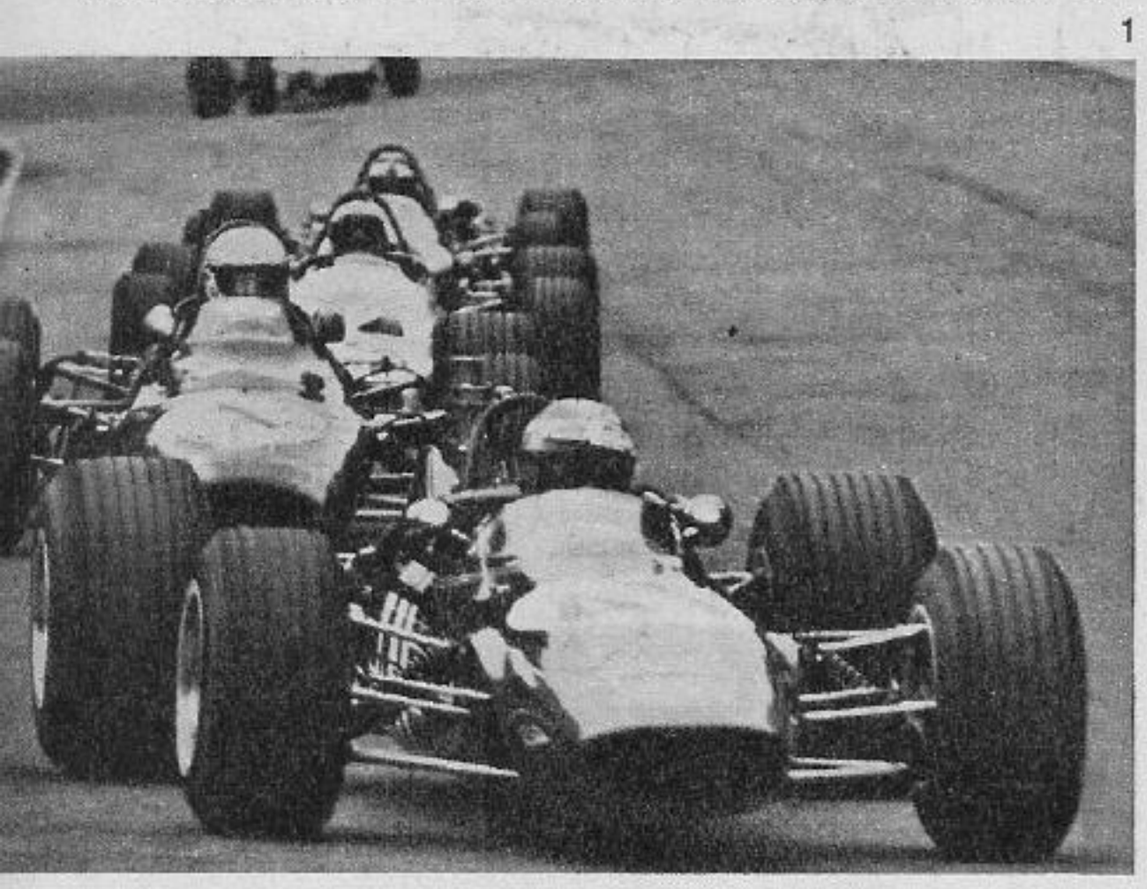
JACKIE SABE LO QUE QUIERE

Jackie Stewart puede parecer un hippie, pero no piensa en la marihuana y en el "flower power", sino en la especialidad que lo consagró como el piloto más consistente de la actualidad.

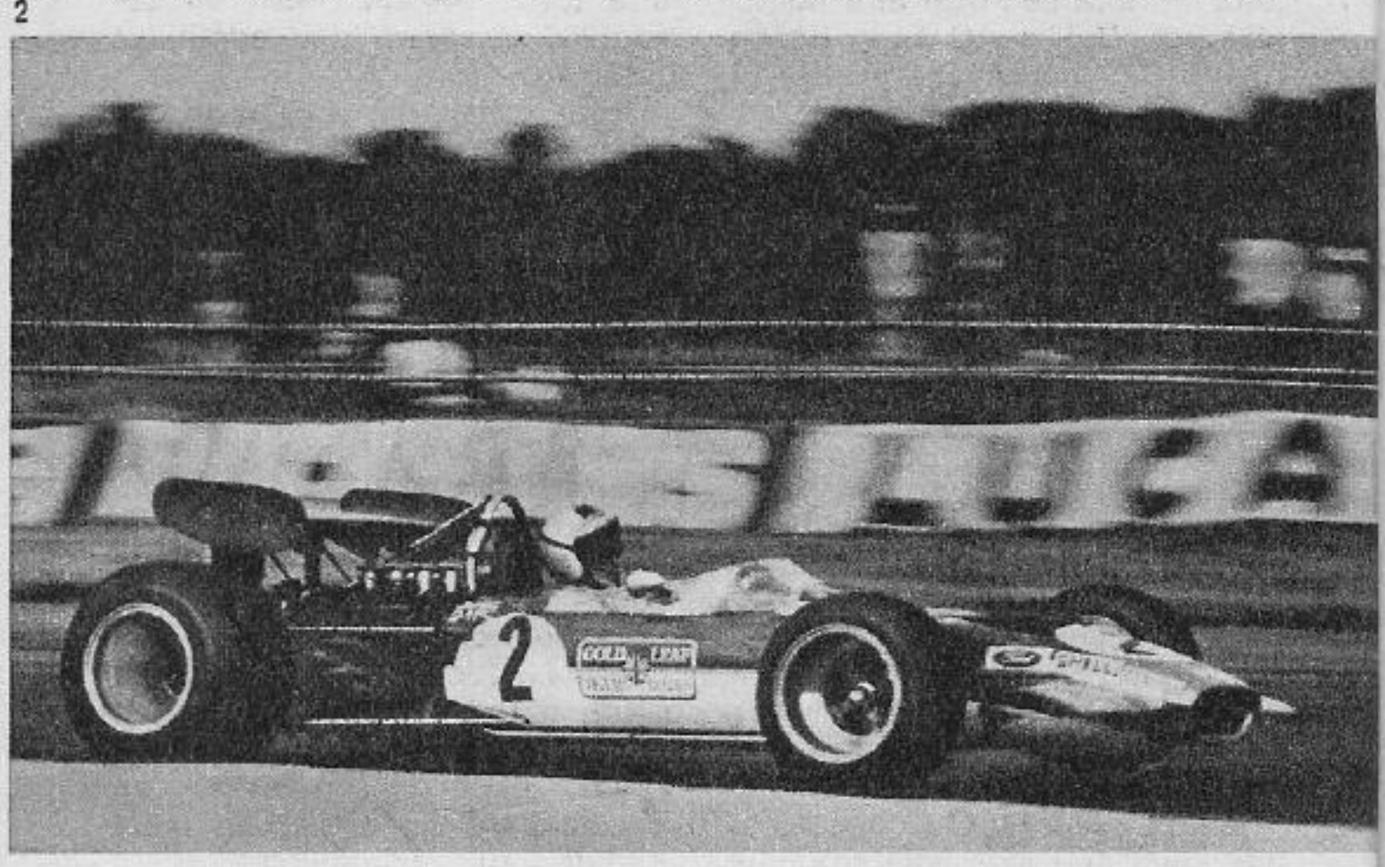
"La Fórmula Uno actual no sólo fue bien pensada sino que, ahora que todos los autos funcionan a un mismo nivel, las carreras se hacen cada vez más y más interesantes. Sólo faltaría agregarles unos kilos a los 520 actuales. Con 600 kilos de límite los constructores podrían robustecer un poco las máquinas, que son demasiado frágiles. He oído algo sobre la posibilidad de imponer la F-1 también en USA, pero es evidente que ese proyecto va a terminar arrumbado en algún armario, porque los americanos no van a querer adaptar sus máquinas a nuestra conveniencia. Al público yanqui, acostumbrado a «ver» todo el Campeonato Nacional, no le gusta presenciar una sola carrera en casa y enterarse de los resultados de las demás por los diarios. Además, los profesionales de USA saben que los europeos les llevan ventaja en esta especialidad y no van a querer participar en inferioridad de condiciones. Desde mi punto de vista personal, pasar de tres a cuatro litros es un absurdo. Con 4.000 cm³ se alcanzarían potencias de 600 HP, las que solicitarían inmediatamente tracción en las cuatro ruedas en forma urgente, elevando exageradamente los costos de investigación. Desde el ángulo de la seguridad, los circuitos europeos no son aptos para máquinas tan livianas y potentes. Habría que reformarlas y adaptarlas, gastando fortunas de un año para otro en vez de hacerlo progresivamente, y la seguridad sería sólo para el público, porque todo lo que sea un muro de contención o cosa semejante atenta contra la «salud» de los pilotos, y creo que podemos pretender ser tenidos en cuenta en este aspecto. En Europa no hay tampoco gente capaz de encargarse de tanta reforma a plazo fijo. Los únicos profesionales europeos son los pilotos, ingenieros y mecánicos. De la FIA o de las entidades organizadoras no se puede esperar eficacia y velocidad de acción porque todos tienen cargos con carácter honorario, pero a la hora de mover los huesos nadie quiere saber nada de nada. En Estados Unidos no sucede lo mismo. Hay preocupación en todos los funcionarios para que las cosas estén bien organizadas y salgan bien en tiempo record, porque así llegan más velozmente las ganancias y se van antes las preocupaciones. Aquí, en Europa, hay hasta comisarios deportivos de «jerarquía» que ignoran lo que deben hacer en una carrera ante la primera anormalidad. ¿Cómo se puede pedir a este tipo de gente tan desorganizada que remodele su pista en tres meses para acomodarse a una nueva reglamentación? A mí no me gustan los reglamentos yanquis en detalle, pero sí me agrada la funcionalidad global del sistema de trabajo de ellos. Los yanquis son ejecutivos; los europeos, dilettantes.

"De ellos podríamos copiar varias cositas. Por ejemplo, la publicidad en los autos, que abre campos no investigados —ni aprovechados— aun en Europa. ¿Qué me importaría a mí que

1



2



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

mi Matra se llamara «Things go better with Coca-Cola Special» si todo funcionara mejor, no sufriéramos porque nos faltan repuestos y hay que emparchar los viejos, y hay, sí, más ganancias para todos? Otro detalle es el arreglo de la pista, pero siguiendo los lineamientos generales de ellos. En Europa el automovilismo no es más de lo que ha llegado a ser por sí solo porque a los europeos no se nos da la gana de darle una mano, que si no..."

ENFANTS TERRIBLES

Reine Wissell, de Suecia, con Chevron; **François Cevert**, de Francia, con Tecno; **Wilson Fittipaldi**, de Brasil, con Lotus, y **Tim Schenken**, de Australia, con Brabham. Estos son los nombres de los nuevos niños terribles de la rejuvenecida y nuevamente vigente Fórmula Tres. Las batallas entabladas entre estos cuatro aprendices de crack han conmovido las pistas del imperio británico, único productor hasta hace poco de pilotos jóvenes en condiciones de ganar en las reñidísimas porfías de esta categoría promocional. Ese dominio era, posiblemente, la causa principal por la que se había desvanecido el interés en el resto del mundo por la Fórmula Tres, pero los triunfos de estos cuatro "recién llegados", que peleando en tándem les pasan por arriba al mismísimo Roy Pike, acrecienta el interés de Europa continental y llega hasta nuestras costas en oleadas refrescantes cada vez que el brasileño luce lo aprendido aquí, en Sudamérica. ¿No necesitarán un argentino para completar el quinteto? Total, no es necesario que gane todas, todas, todas las carreras. Con que arrime no más en algunas...

EL BUEY SOLO...

...bien se lame, y el piloto solo no tiene quién lo mande, puede haber pensado Jochen Rindt antes de decidir que, efectivamente, ya tenía las paciencia bastante maltratada por llevarle el apunte a tanto jefe de equipo. El carácter de Rindt es de los que no se llevan de la brida, y cada vez que cambia de marca lo hace con esperanzas y propósitos que se desvanecen con el trascurrir de las semanas y los meses hasta trasformarse en hastío, frustración y ganas de mandar a paseo a medio mundo. Pero ahora, como ya no le queda mundo para mandar a pasear, Rindt ha decidido encarar su futuro en forma totalmente independiente. La oportunidad se la da Goodyear, y el proyecto consiste en que Rindt construya sus propios monopostos a gusto y paladar. El motor sería, con seguridad, un Ford Cosworth V8, y la fábrica de neumáticos pondría un tanto por ciento de los costos, más —por supuesto— la "chuenga" para forrar las llantas. El proyecto de Rindt es ambicioso, pero hasta que no se demuestre lo contrario es evidente que esta decisión lo alejaría de toda posibilidad de éxito inmediato. Rindt manejando es un genio, pero acaso su instancia lo lleve a convertirse en el Stirling Moss de la década del '70.

POR LA CUERDA

Lancia no se conforma, al parecer, con sus éxitos en el campo de los rallies. Ahora intenta un retorno a los carreras de velocidad, que al parecer es un deseo plenamente justificado, vistos los brillantes resultados de las 84 Horas de Nürburgring. Todo comenzó en el circuito de Mugello, en Scarpería, Italia, cuando hace un par de meses cinco Lancia Fulvia Z ocuparon los cinco primeros puestos en la categoría hasta 1300 cm³, mientras Sandro Munari asombraba en Sport Prototipos hasta 2000 cm³ al ubicarse segundo de Arturo Merzario (Abarth 2000) con un espectacular Lancia Fulvia, trasformado en "barchetta". El aparatazo (ver documento fotográfico) es terrible con su cockpit tipo F-1, barra individual, radiador de aceite externo arriba, al costado del piloto, y con la "cascarita" solamente. Se esperan nuevos resultados. Promete matar.

El circuito de Módena rebasa ruido y olor a Ferrari. Peter Schetty, suizo, excelente piloto de montaña con posibilidades de proyección al estrellato, gira con la nueva Ferrari Tasmania, derivada de la que utilizó Chris Amon para adjudicarse la serie del año pasado, mientras éste se halla de regreso en USA para seguir compitiendo en la CanAm y en las últimas pruebas del Mundial. La ausencia del neocelandés es suplida por Tino Brambilla (a pesar de su brazo resentido), quien se ocupa de pilotear la flamante 512/S, para Sport 5000 cm³, proyecto que se desarrolla en manos de los ingenieros Forghieri y Marelli. Deben producirse 25 modelos de esta serie para poder ser nomologados, y las características de su motor son: 4993 cm³, 12 cilindros en V, inyección indirecta, tracción atrás, caja de cinco y retroceso. Peso: 820 kg. Modelos: berlinetta o spyder en vistosos colores a elección.

Interrogado sobre las condiciones de seguridad de Nürburgring para carreras de F-1, Jackie Stewart opinó que **"lo único que cambió aquí desde los tiempos de Caracciola es el diámetro de los árboles" (!)**.

Terrible promete ser el terrible rally que programan a dúo el periódico londinense "Daily Mirror" y el Royal British Automobile Club en honor a la nueva Copa Mundial de Fútbol. La cosa arrancaría del estadio de Wembley el 19 de abril de 1970 para terminar en el estadio azteca de la ciudad de México el 27 de mayo —no se informó de qué año— pasando en el proceso por montañas, glaciares, lagos congelados, precipicios, cataratas, desiertos, húmedas junglas, páramos con alacranes, fértiles praderas, parques, plazoletas, cascotales, punas, tundras y andurriales surtidos de 25 países europeos y americanos, sin contar las salidas de camino. La prueba está abierta a todo tipo de inconsciente, profesional o amateur, que, dejando familia en casa o cargándola entre los bidones, no tenga otra cosa que hacer que pelarse las posaderas recorriendo medio mundo a bordo de su hasta ayer pacífico utilitario. Terrible, repetimos. Se continuará informando.

1 **Wissell, Schenken, Cevert y el asombro de Inglaterra en estos días, Emerson Fitipaldi, ganador en Brands Hatch y Mallory Park con su Lotus F3.**

2 Inconstante Jochen Rindt: **A la búsqueda del éxito con máquina propia. "Basta de directivas. Yo me entiendo."**

3 **Sandro Munari conduce el prototipo Lancia HF 1600, primer paso hacia un retorno "con todo" de la casa italiana al mundo de las carreras.**

4 Capo Stewart: **la manera de ver con ojos actuales los problemas de la categoría que lo consagró campeón.**

5 Piantadísimo "swinging London": **ahora a los ingleses se les ocurrió festejar el Mundial de Fútbol de México con la carrera más estrafalaria del mundo.**

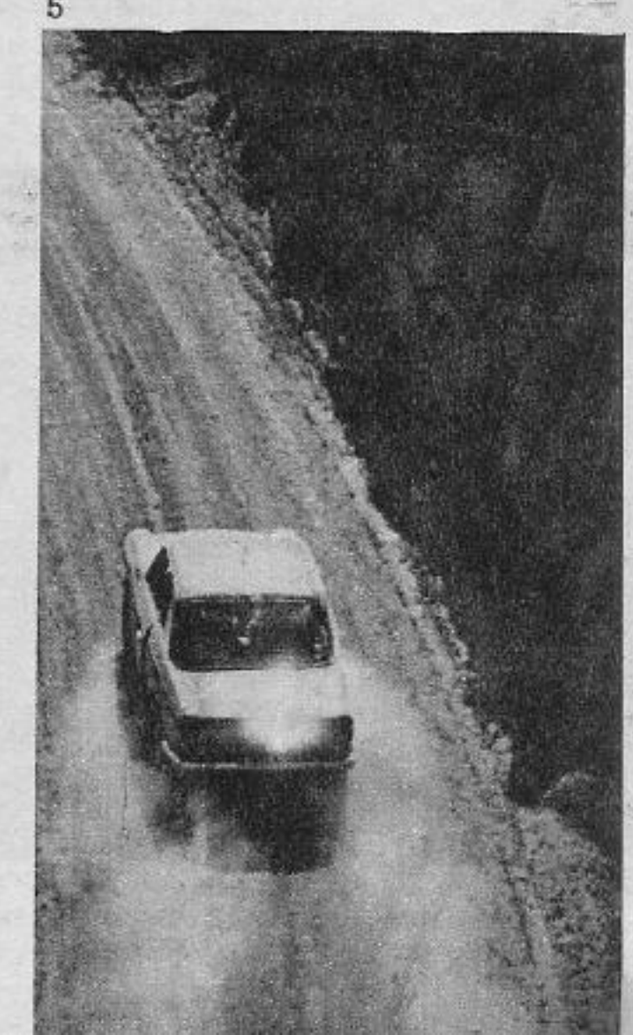
3



4



5

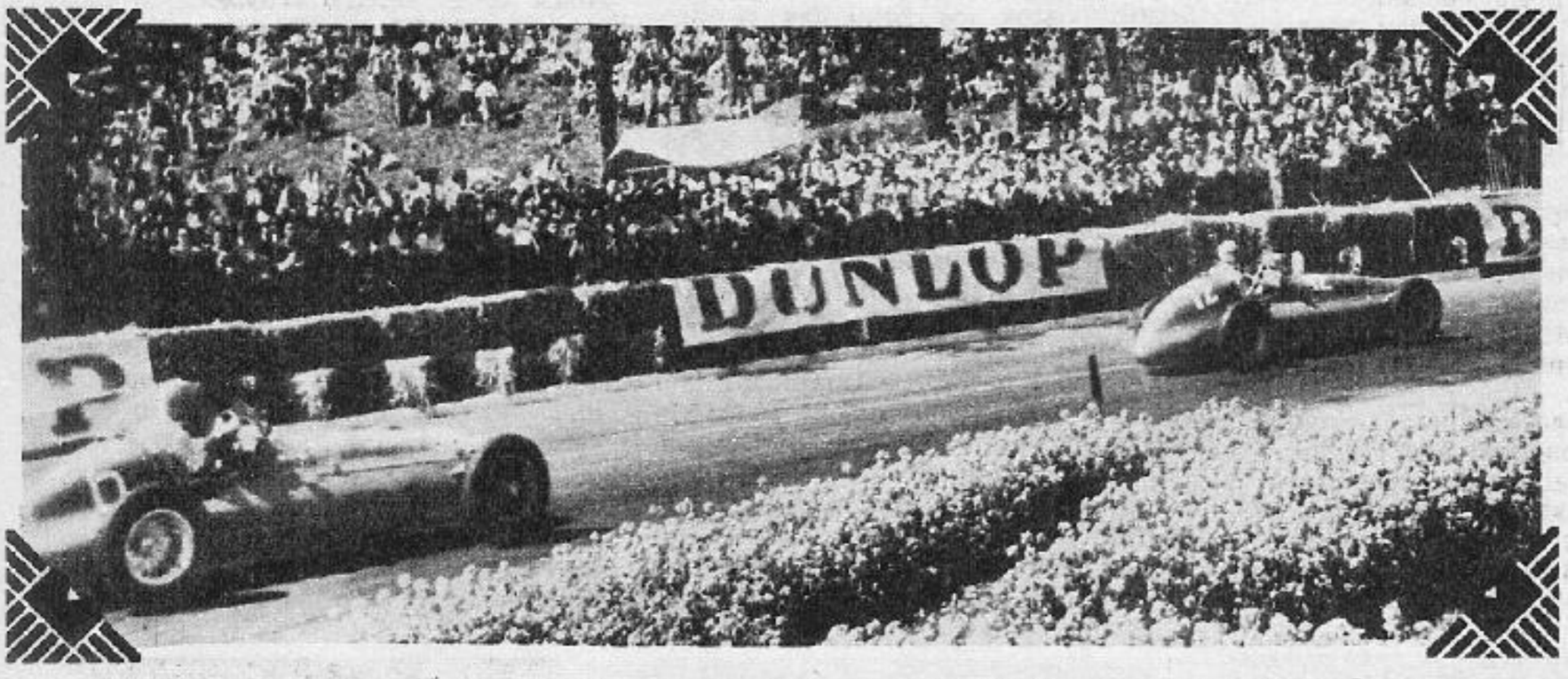


LOS HOMBRES DE LA EPOCA DE ORO

BENEDICTO CAMPOS

Por LUIS A. GOMEZ
Fotos de JUAN E. MASTROPASQUA





Año 1949: Juan Manuel Fangio (Argentina) Benedicto Campos cumple gran actuación y puntea la final. En la foto lo sigue de cerca Juan Manuel Fangio.

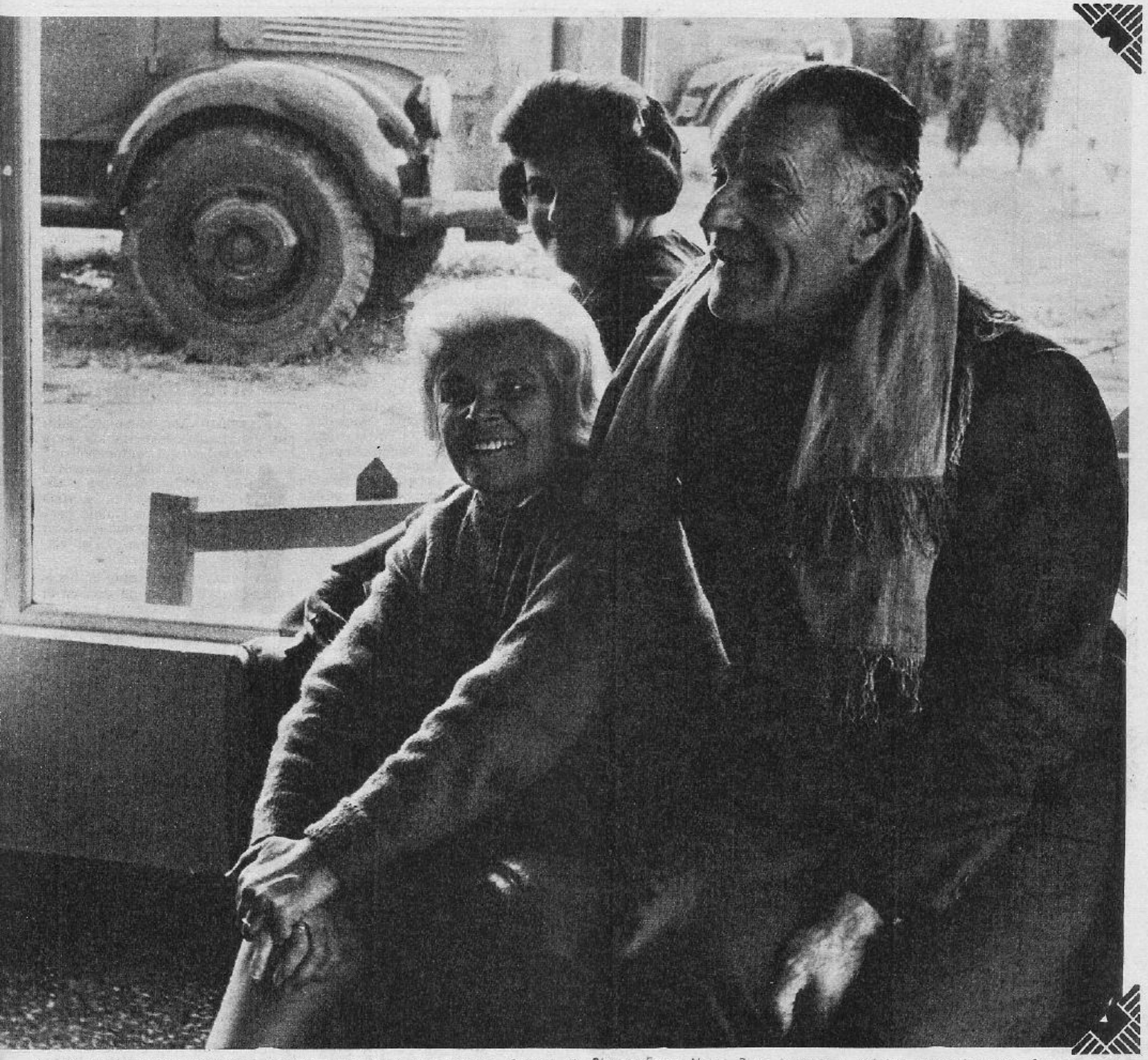


Benedicto Campos, en una recepción en el Automóvil Club Argentino, junto a Oscar Gálvez, Luiggi Villoresi, Alberto Ascari, Juan Gálvez y Ernesto H. Blanco.



Desde Italia en 1949 envió esta foto a su hija apodada "Betty".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En la actualidad con Benedicto Campos acompañado por Filomena Campos de Ríos y Emma Mabel Ríos, hermana y sobrina, respectivamente. Quienes a su vez son madre y hermana de Armando J. Ríos.

Piloto espectacular que se jugaba en cada curva piloteando una máquina no menos espectacular y simpática, la "Betty". Sus actuaciones en la Mecánica Nacional y en las pistas europeas como coequipier de Juan Manuel Fangio

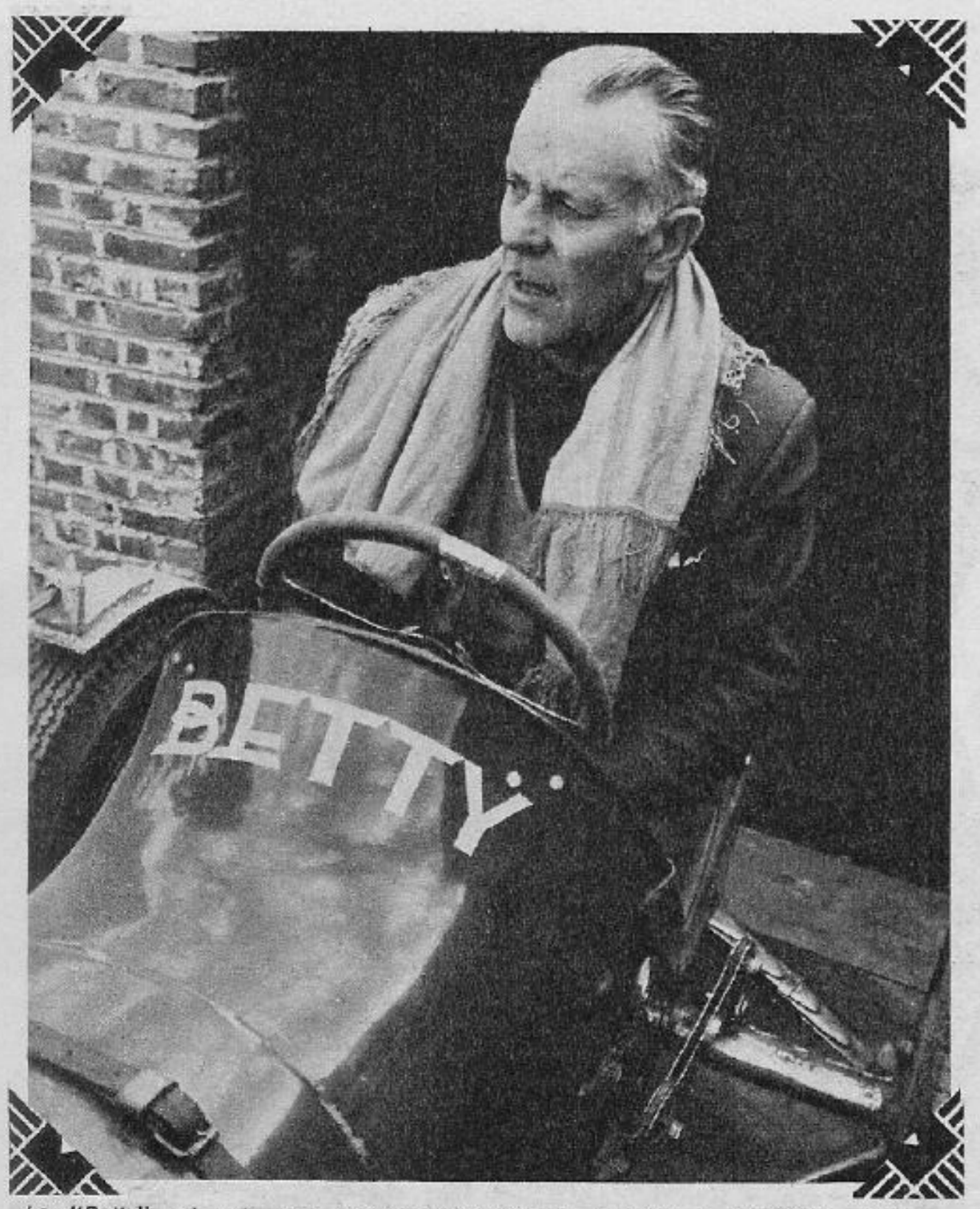
"Todo tiempo pasado fue mejor", se suele afirmar. ¿Es cierto eso? Los viejos dicen que sí, pero los jóvenes dicen que no. ¿Quiénes tienen razón, los jóvenes o los viejos? Pensamos que ambos tienen su cuota de razón: los viejos por ser viejos y los jóvenes por ser jóvenes, los unos por tener muchos recuerdos y los otros por no tenerlos.

Lo más probable es que al evocar tiempos pasados, nuestras mentes sirvan de tamiz y sólo dejen pasar los recuerdos gratos; de ahí posiblemente derivaría la mentada afirmación popular... Cierto o no cierto, la verdad de la milanesa es que en automovilismo deportivo nacional hubo una época que bien podría llamarse "de oro" y no sólo por el hecho de ser "pasada", sino simplemente porque dio hombres notables que llegaron a producir actuaciones de excepción, tanto en nuestro país como en los principales escenarios mundiales. Por otra parte, esa época se caracterizó por la neta prevalencia del hombre sobre el medio mecánico, la verdadera diferencia no estaba sólo "en el pie derecho" sino en toda la humanidad del piloto, en su espíritu, en su empuje, en su garra.

Hay un hombre que pertenece a esta época de oro, que por su estilo personal y por sus actuaciones espectaculares será siempre recordado por los aficionados a los fierros que lo vieron en acción o siguieron sus actuaciones más o menos de cerca: Benedicto Campos, el de la "Betty".

Campos nació, siendo muy pequeño, en Las Grutas (partido de Necochea) el 28 de octubre de 1912. Su infancia fue parecida a la de la mayoría de los chicos de la época: trascurrió durante su ni-

→



La "Betty", el auto que tantas satisfacciones le diera a Benedicto. Hace apenas un par de semanas volvió a sus manos para descansar merecidamente en el garaje de su primer dueño.



En la actualidad don Benedicto desarrolla gran actividad. Dirige la marcha de su empresa: Agro Rural Betty. Trabaja como en sus mejores épocas, pero ahora buscando HP o RPM en los tractores de la empresa.



Antes de largar la final aparecen Benedicto Campos y Juan Manuel Fangio en el circuito de Spa, donde debieron abandonar los dos (1949).

ñez. Después de su infancia vinieron la adolescencia, los pelos en las piernas y la necesidad de andar a los piques sobre un coche de carrera.

A los 23 años —eso fue por el 1935—, con un Dodge por él mismo preparado (y que conserva como recuerdo), Benedicto Campos hizo su debut como piloto en una carrera disputada en Juárez, pero debe abandonar por roturas mecánicas. Poco tiempo después resolvió construir una "baquet" Ford V8, pero la suerte volvió a mostrarse esquiva y en 1938, ante el auge del Ford T, acondicionó un "viejo aparato" y participó en el premio "Playas de Necochea", que ganó de punta a punta.

Como esa prueba era tradicional por entonces, decidió "hacer" otro auto mejor para intervenir en la edición 1939. Pacientemente se puso a trabajar en una pieza de los fondos de su casa hasta ver su obra terminada. Y allí vino el primer problema: no pudo sacar el auto en forma normal y con varios amigos lo volcaron para que pudiera pasar por la puerta...

"Con ese Ford T me cansé de ganar carreras —afirma Campos—. Fíjese que me invitaron a correr en Puán y Santa Rosa y cuando los demás corredores se enteraron dijeron que si yo corría no corrían ellos..."

Ante esa alternativa lo vendió y decidió dar un paso hacia lo grande.

AL TURISMO CARRETERA

1940. Se organizaban las "Mil Millas" de ese año para TC del Avellaneda Automóvil Club y Campos vislumbró la posibilidad de intervenir. Adquirió una cupé Ford y acompañado por José Leoz tomó parte en la competencia. Ganó la primera etapa en tiempo record y finalmente ocupó una discreta posición en la clasificación general. Siguió corriendo con suerte variada en 1941 y llegó entonces el paréntesis forzado a causa de la guerra. A pesar de ello siguió hurgando entre los motores y cuando se podían conseguir algunos litros de nafta salía a practicar por los caminos cercanos.

Cuando se reanudó la actividad automovilística en diciembre de 1946, volvió a "su ambiente" y fue así como corrió en distintas categorías. En Fuerza Limitada intervino en el Gran Premio Balneario Municipal, ganando una serie y siendo tercero en la final que se adjudicó el malogrado Edison Hortal. De ahí en más "no se perdió ni una". Triunfó en el Gran Premio Juan M. Garat, corrido en el Parque Independencia de Rosario, al entonces excepcional promedio de 82,145 km/hora, siendo suyo también el record de vuelta a 85 kilómetros... Fue atracción en Ayacucho, Necochea, Dolores, Salto y muchas otras partes y consiguió la segunda colocación en el premio Volante de Oro disputado en Arrecifes, para ganar en tiempo record el premio Circuito Urbano Pradere, en Rojas, al comando de la llamativa y famosa "Betty", máquina que había sido bautizada con el sobrenombre de su hija.

Reapareció en pruebas en ruta en la Vuelta Sierra de la Ventana y compitió en el Gran Premio Internacional a Chile, aunque su mejor performance la cumplió en el Gran Premio Ciudad de Coronel Pringles, en el que ganó la primera etapa, y en la final, cuando llevaba notoria ventaja sobre sus más empinados rivales (Fangio, Oscar Gálvez, Julio Devoto, José Cordonier, Pablo Gulle, Ernesto Marimón y otros), sufrió un vuelco que le privó de una victoria segura.

RECONOCIMIENTO

La campaña de Benedicto Campos no pasó desapercibida para los dirigentes del automovilismo de la época, y cuando se organizó el equipo argentino que iba a capitalizar experiencias en Europa fue nombrado junto a Fangio para defender el prestigio nacional en los principales escenarios del Viejo Mundo.

Era, nada menos, que la esperada oportunidad de demostrar condiciones y coraje al lado de los ases mundiales. No pudo darse el gusto de ganar una carrera, pero en Marsella, al comando de un Simca, se impuso en una serie a Maurice Trintignant después de luchar rueda a rueda en las vueltas finales.

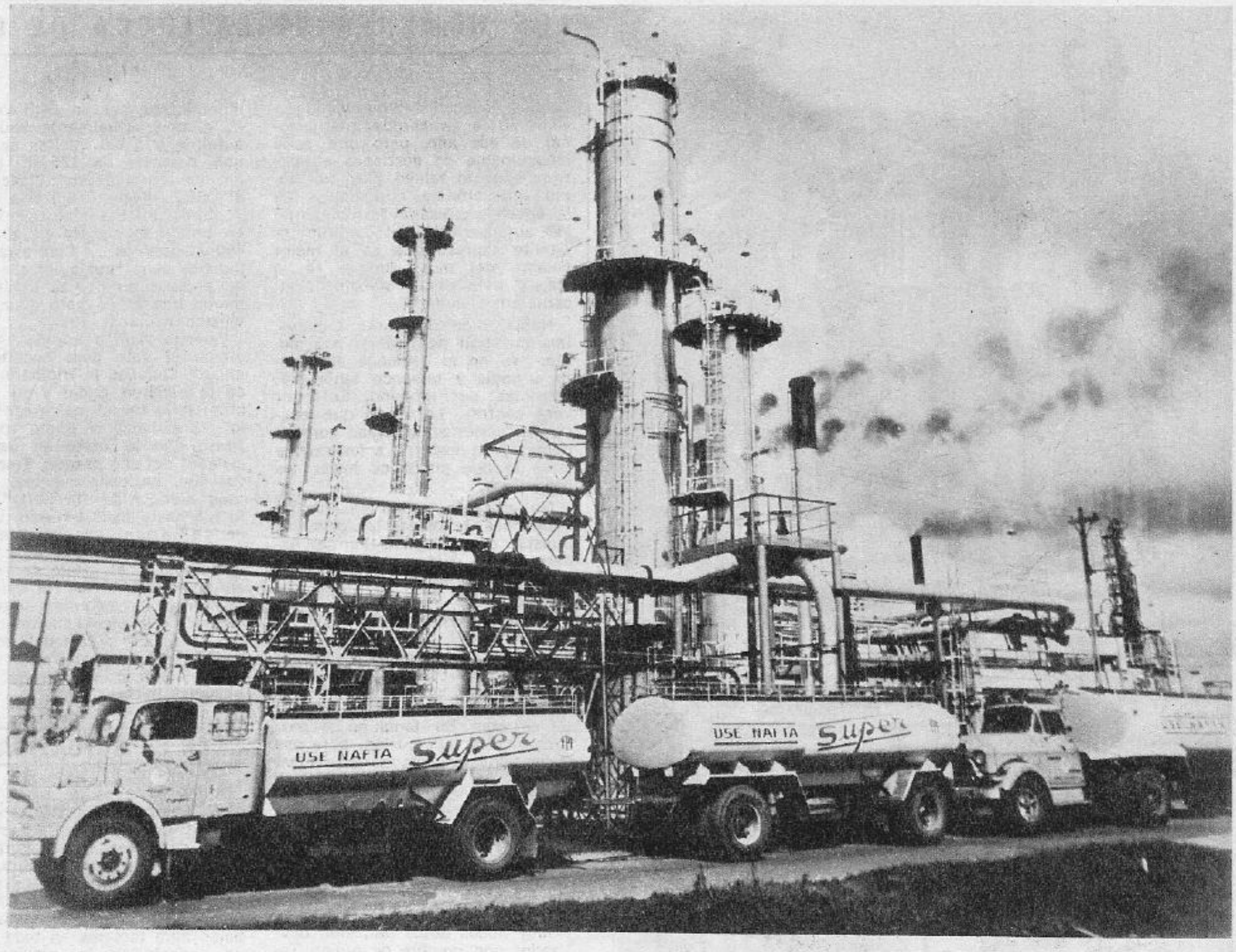
El factor llamado suerte —clamado por unos y renegado por otros— no estuvo del lado de Campos. En Reims cortó el cigüeñal cuando iba en punta bastante cortado de Villoresi y Fangio, que lo escoltaban. En Monza, marchando a la cola del auto de Alberto Ascari, se cortó una biela del motor de su Maserati y abandonó. Albi, Pau, Perpiñán, Spa y los restantes autódromos universalmente conocidos supieron del paso de Benedicto Campos. El mismo preparaba su auto y se las ingeniaba para estar siempre entre los tres primeros. Soportó muchas cosas —hoy las recuerda superficialmente—, pero igual sacó a relucir su fibra. Cuidaba el motor que tanto le costaba armar y esa actitud trae a colación una anécdota. Corría en Albi y faltando pocas vueltas se fisura un caño y empieza a perder aceite. Para en boxes y le comenta el desperfecto al manager, pero éste insiste en que siga. Obediente, Campos arranca y en uno de los recodos del circuito, junto a un quiosco, paró. Pidió una cerveza y ahí no más decretó su abandono...

—¿Para qué iba a fundir el auto si al domingo siguiente teníamos que volver a correr? ¡Ah!, encima la muchacha que atendía el quiosco no me quiso cobrar la cerveza... para los argentinos, me dijo, todo era gratis... Así evoca Benedicto, a veinte años, uno de los tantos episodios vividos en Europa.

CAMPEON EN 1950

En el año 1950 Campos se consagró campeón de la categoría

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



YPF es líder en nafta...

Su permanente esfuerzo técnico y económico no ha sido superado en el país. En sus modernas instalaciones de refinación al "platino" se invirtieron más de 17.000 millones de pesos para producir una nafta común que es superior y una nafta "super" que es sensacional.

CARGUE NAFTAS YPF. PURA POTENCIA. Y PEGUELE FUERTE

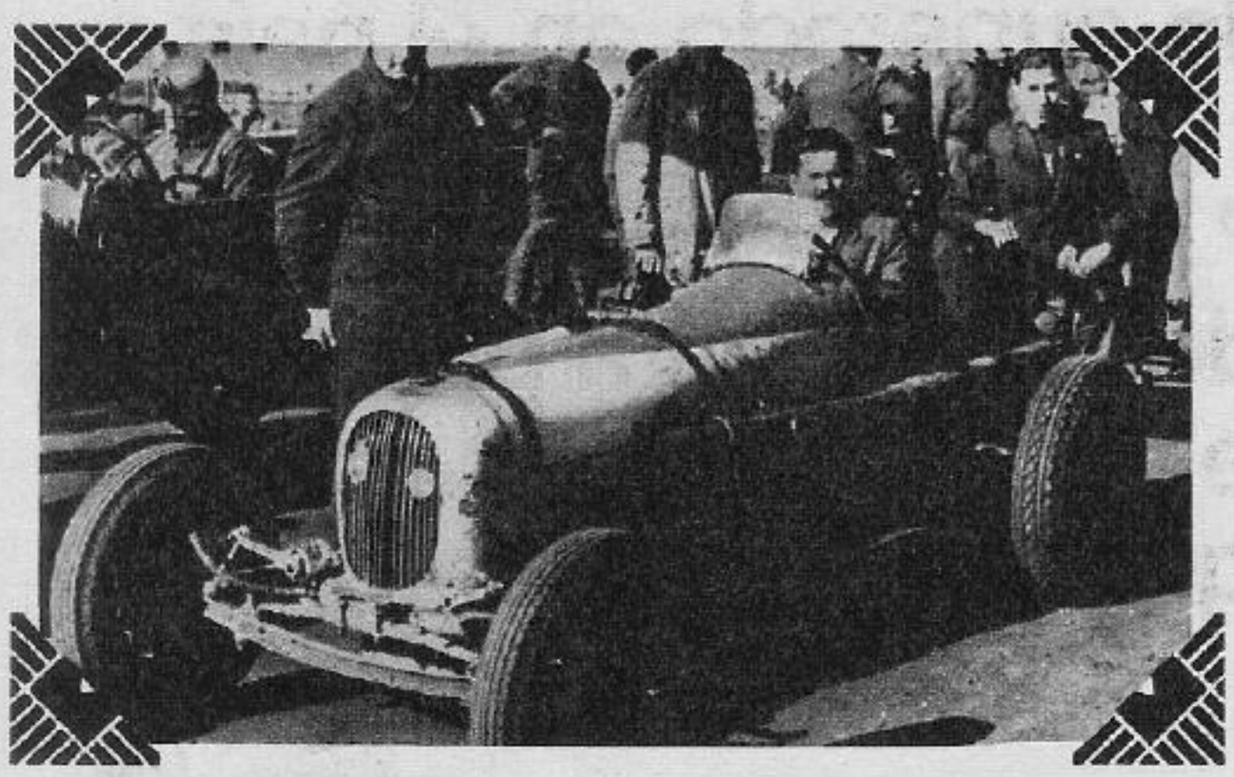




Año 1940. - Primer auto Turismo Carretera de Benedicto Campos (cupé Ford); con su acompañante José Leoz.



Comienzos automovilísticos de Benedicto Campos. Un Ford T con llantas de madera (1935).



Ford T semipreparado. Ganador en innumerables competencias. El día en que fue registrada la presente fotografía ganó en Tandil. Lo llevaban al auto en un camión que se empantanó varias veces. Se hacía tarde para largar y Campos resolvió bajar el auto del camión y se fue hasta el circuito peludeando por el barro. Arribó cuando largaban la final. Entró de contramano, se paró la carrera y se volvió a largar incluyendo a Campos entre los competidores... ganó de punta a punta.

LOS HOMBRES DE LA EPOCA DE ORO

Coches Especiales. Pretende intervenir en la temporada internacional de ese año, pero una serie interminable de gestiones e interrupciones lo relegó y es así como una crónica periodística de la época expresaba textualmente: "El automovilista del cual un dirigente expresó que es el mejor volante del país, aunque se lo niegue, está siendo boicoteado incomprensiblemente".

Había, dice Benedicto Campos, una cuestión política de por medio. "Yo no le dedicaba el triunfo a nadie y tampoco tenía preferencias por ninguno. Entonces «era contra». Lo único que quería era correr en igualdad con los demás y demostrarle a los extranjeros lo que podíamos hacer los argentinos."

No obstante, corrió en Rosario y después de pelear los primeros puestos con Villoresi, Farina, Ascari, Fangio e inclusive José Froilán González logró clasificarse segundo, detrás de Luiggi Villoresi.

Pocas carreras más, después de conquistado el campeonato en Coches Especiales, habría de disputar Benedicto Campos. El título lo logró aun soportando adversidades de corte político y ganando carreras. Su fama en el país tuvo amplia repercusión, pero ese lauro tiene dos figuras asociadas: Campos por un lado y la "Betty" por otro.

COMO Y QUE ES LA "BETTY"

Muy pocos autos han sido bautizados con nombre de mujer. Todas las máquinas que manejó Campos llevaron a un costado, pintado, el nombre "Betty" (apodo de su hija mayor, que en realidad se llama Gloria Margot), pero eso no es suficiente para diferenciarlos de "la Betty", una diminuta estructura mecánica que allá por el cuarenta y tantos llegó a los 200 kilómetros horarios en velocidad pura.

El origen del coche se remonta al pedido de un adinerado ciudadano chileno que encargó "un autito" a don Luis Viglione para regalárselo a su hijo si culminaba exitosamente sus estudios. El constructor creó un vehículo de tan sólo 1,85 m entre ejes y le aplicó un motor Fiat Topolino que desarrollaba una velocidad de 80 kilómetros. El comprador, ante la performance del auto, que temía fuese peligrosa para su hijo, desechó la operación.

Por la suma de dos mil pesos lo adquirió un señor apellidado Cernadas y le colocó un motor Whippet para correr "speedway". Existía amistad con Campos y apenas éste recuperó la libertad (había estado detenido por las eternas razones políticas que caracterizan gran parte de su campaña) se decidió a correrlo. Un día jueves viajó de Necochea a Buenos Aires y el viernes compitió en Ferrocarril Oeste y se adjudicó una serie y la prueba final, cobrando nada menos que treinta pesos de premio...

Tiempo después el motor fue reemplazado por un Ford V4 (que es el que actualmente equipa al auto), y a 5.300 vueltas se logró una potencia de 125 HP, dotado de dos carburadores Weber tipo 30-DCR2, magneto Scintilla Vertex y otros "chiches", al tiempo que en orden de carrera pesaba sólo 450 kilogramos... Con este auto Campos ganó "cualquier cantidad" de pruebas en Fuerza Limitada y marcó una etapa para el automovilismo nacional.

Cuando viajó a Europa "le vendieron el auto para hacerle uno mejor". Quienes lo tripularon nunca lo hicieron andar y su último propietario fue el malogrado "Cholo" Taraborelli, el piloto tresarroyense que se mató en Balcarce en abril del año pasado. Tres Arroyos fue, en consecuencia, la última morada de "la Betty". Pero lo fue hasta hace tan sólo un par de semanas, cuando Benedicto fue, la volvió a comprar y ahora la guarda en el garaje de su casa en Quequén. Y allí la diminuta máquina, de estampa orgullosa, muestra impecablemente cromadas todas sus piezas del tren delantero, su carrocería color bordó y una sola inscripción en letras blancas: Betty.

EN LA ACTUALIDAD

A los 57 años de edad, Benedicto Campos desarrolla gran actividad. Es propietario de una empresa denominada Agro Rural Betty, que posee doce máquinas cosechadoras y otros tantos tractores y además de sembrar 600 hectáreas de trigo propias realiza trabajos para terceros en toda la zona sudeste de la provincia de Buenos Aires.

Controlar el movimiento de la empresa le obliga a recorrer poblaciones distantes y suele manejar 700, 800 y hasta 1.000 kilómetros diarios, empleando para ello una pick-up Peugeot cuyo motor regula con sonido a leva bastante picante.

Vive en una confortable casa ubicada en Quequén, sobre la ruta que lleva a Necochea (a pocas cuadras del puente colgante), con su segunda esposa y dos hijos pequeños. La hija mayor, Gloria Margot, "Betty", es maestra y dicta clases en Juárez y se constituyó siempre en la admiradora número uno de su padre en las épocas de corredor.

Es decir que trabaja como en sus buenos tiempos, aunque ahora busque HP o RPM en las cosechadoras en lugar de un auto de carrera... El tiempo siempre es corto para Benedicto Campos y cuando suele disponer de un ratito libre hace la infaltable visita al negocio de compra y venta de camiones que posee su sobrino, otro conocido piloto: Armando J. Ríos.

Por todo esto es que resulta difícil ubicar a Campos en un lugar fijo. Parabrisas CORSA, así y todo, lo encontró y escuchó sus mil y un relatos. Relatos que a más de un fanático del automovilismo de la década del 40 al 50 harían decir: "Aquéllos eran tiempos, compañero...".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PUBLIKA INTERNACIONAL

"GRAN PREMIO DE LA PATAGONIA"

CON TODO Y... CON TODOS!

A TRAVES DE ESTE SENSACIONAL
EQUIPO DE PERIODISTAS
ESPECIALIZADOS:

OSCAR GAÑETE BLASCO
EDUARDO PEREZ TRIGAS
JORGE ALIAGA
LUIS GARCIA DEL SOTO
DARIO RINALDI
ERNESTO VIETA
ANSELMO LAMARQUE
HUMBERTO LONGO
y la participación especial de
TITO REBAGLIATTI

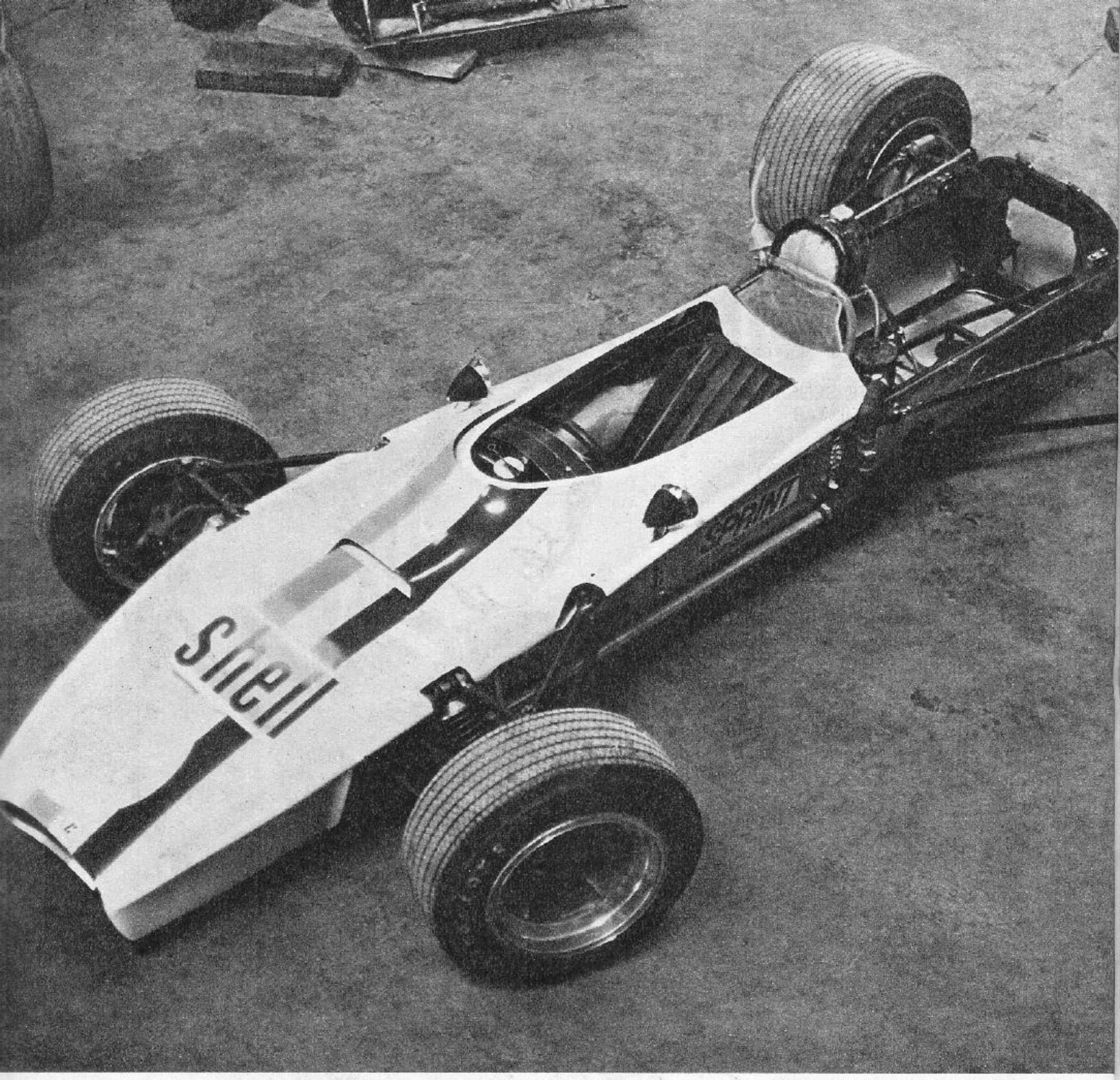


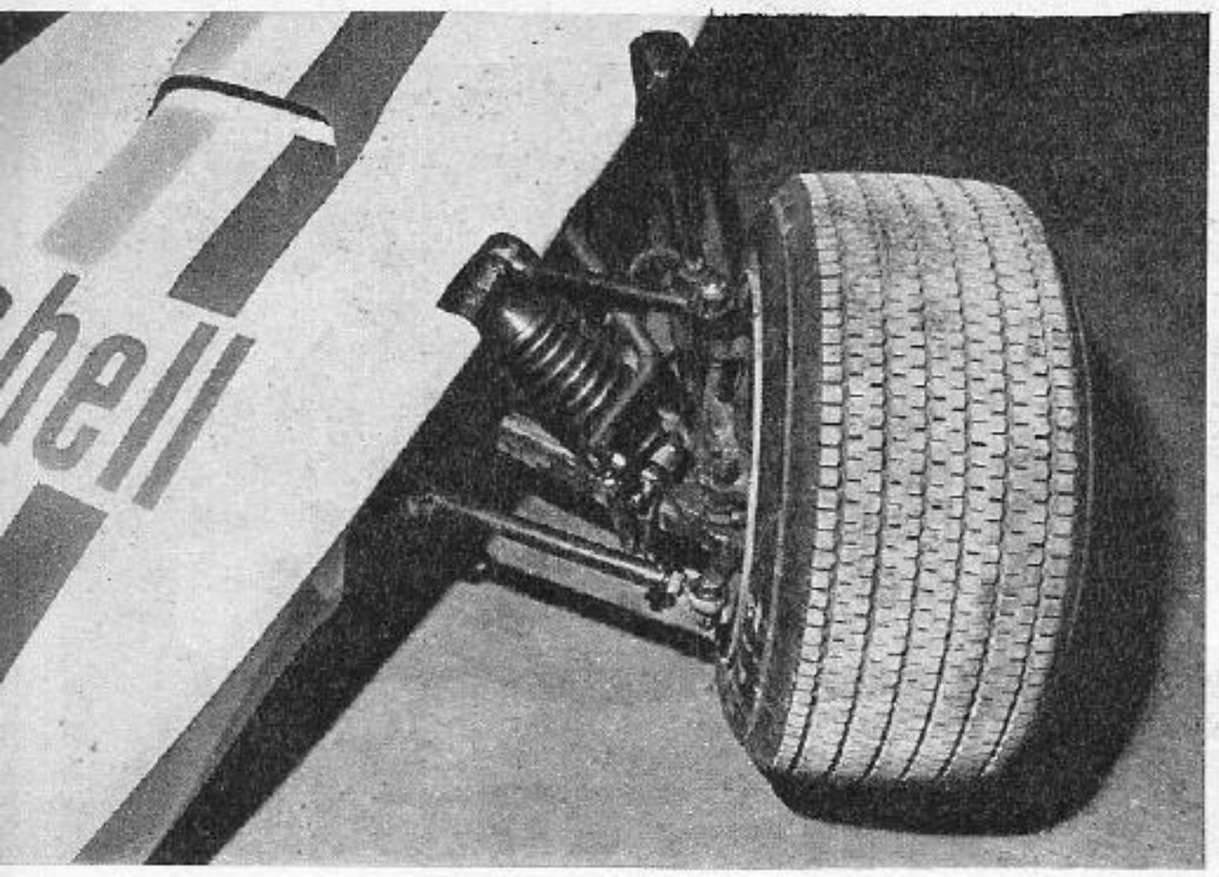
CONTANDO ADEMAS, CON LA DESTACADA INTERVENCION
DE 50 PERIODISTAS, DISTRIBUIDOS A LO LARGO DE TODA
LA RUTA, PARA QUE UD. "VIVA LA EMOCION"
DEL "GRAN PREMIO DE LA PATAGONIA", por LIBERTAD.

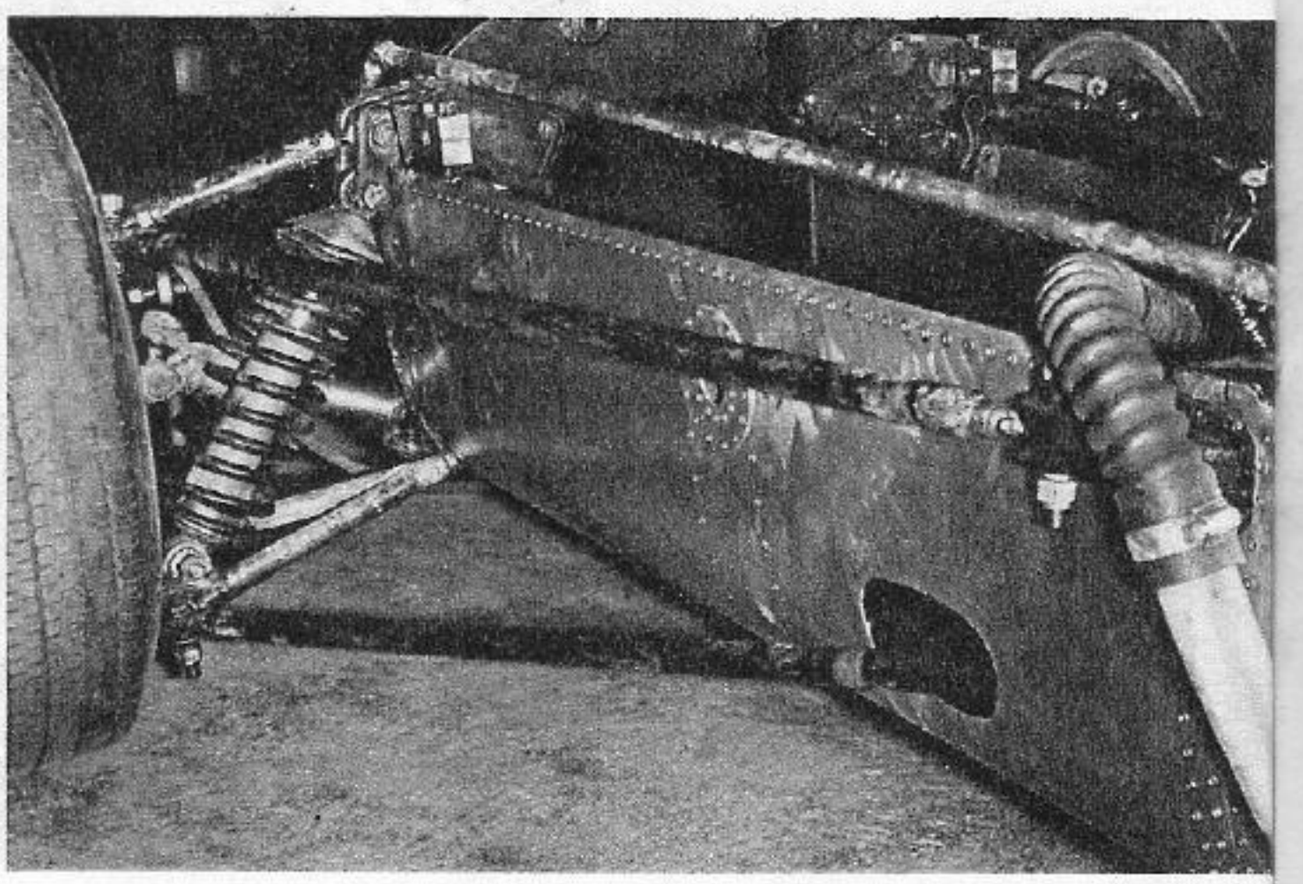
AL FINALIZAR CADA ETAPA, TRANSMITIREMOS
LAS TRADICIONALES **"NOCHES DE GALA"**

RADIO LIBERTAD

PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA



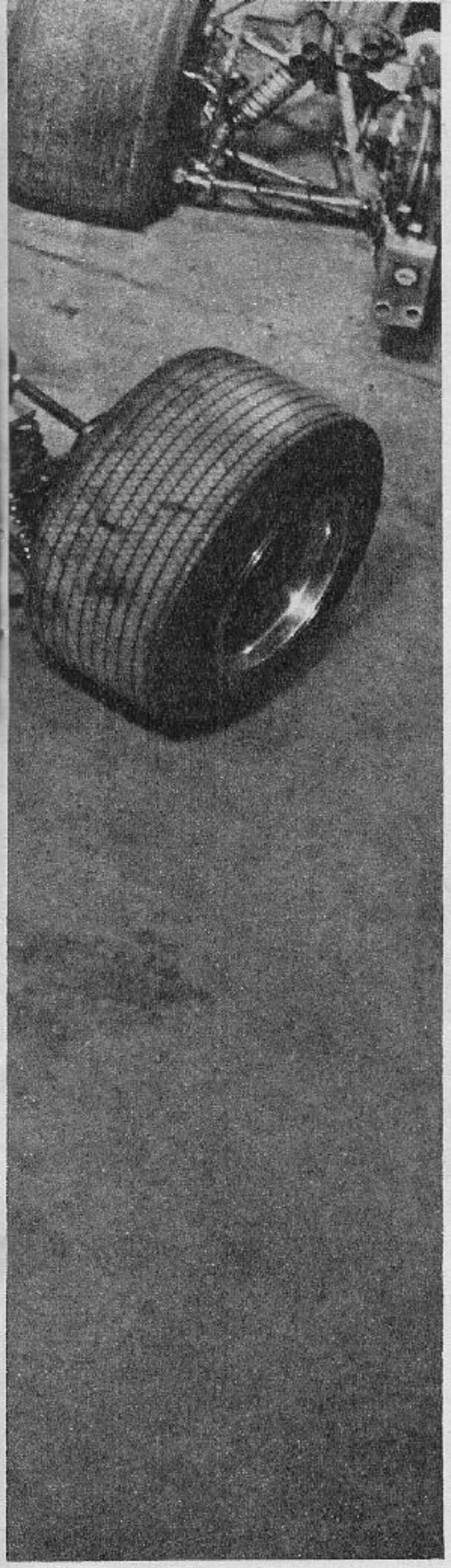




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN TRUENO PARA F.1

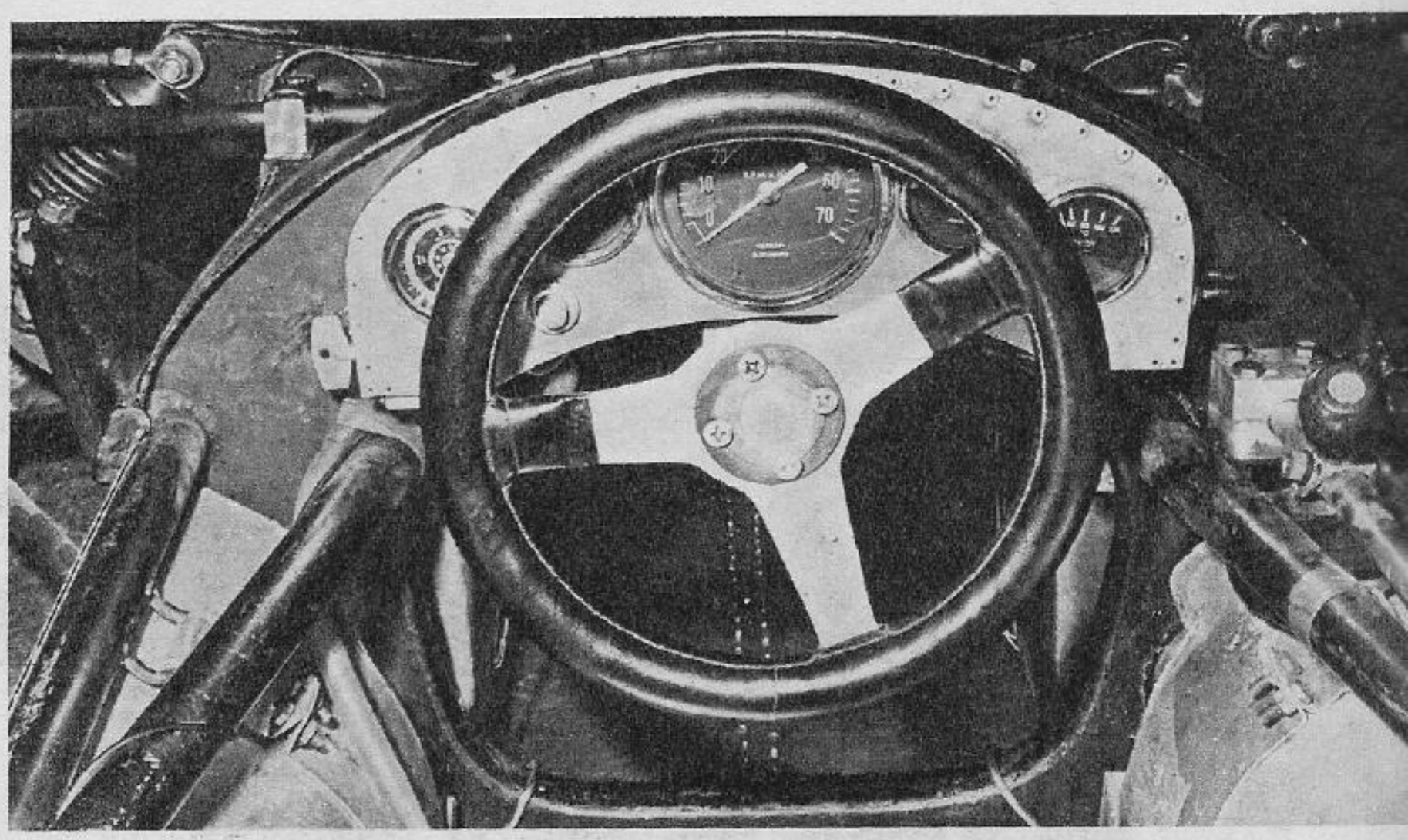
Competición S. A. se hace presente en las carreras de Fórmula 1, con un monoposto de propia construcción y diseño de Pedro Campo. Prolija terminación y hermoso aspecto



Los relojitos del tablero no se ven muy bien de donde fue tomada la foto, pero confiamos en que el piloto sí los vea; el tablero está adosado a la segunda cuaderna.

A la izquierda: Detalle de la suspensión delantera. Punta de eje de Ford Falcon retrabajada. Algunas de las rótulas de fabricación propia (en el futuro lo serán todas) y sobre el capot la toma de aire del deflector.

La popa y suspensión trasera. Dos reactores longitudinales por rueda y más arriba uno de los caños que refuerzan la estructura de dural remachada.



Ya bien nutrido su parque particular de máquinas Sport Prototipos, Competición S. A. fija sus ojos ahora en la categoría máxima de monopostos nacionales. Primero fue con la compra del Cenci-Chevrolet que fuera de Felipe Lehman, que suplió la falta de un Fórmula 1 de producción propia, hasta hace pocos días en que vio la luz en Maggiolo el monoposto de Competición diseñado por Pedro Campo y que tuviera un auspicioso debut, si bien luego abandonó por una fruslería, manejado por el "Nene" García Veiga.

En su segunda presentación triunfó en el circuito de Rafaela.

Hoy visitamos el taller de Steven y Fraga en San Andrés con el propósito de presentar a nuestros lectores esta máquina que por su concepción sale en cierto modo de lo común, y que por su terminación y estética general sobresale decididamente entre lo conocido.

Pedro Campo al diseñarla eligió para su estructura el sistema semi-monocoque de dural remachado, al cual complementó con una estructura reforzadora de caños. Si el aspecto general del aparato es decididamente "limpio", esto se debe a que no se trata de una obra pensada sobre la marcha de la construcción, sino que es fruto de un estudio sobre el tablero. Es así que no resulta casual (por ejemplo) la distribución de pesos, que con el conductor y la mitad de la carga de los tanques está en un 41 % adelante y un 59 % atrás. El dibujo preveía cuatro cuadernas ubicadas así: a la altura del tren delantero, del cockpit, del respaldo de la butaca y en la cola. Son de chapa, de suma rigidez, y de bordes batidos sobre matriz.

Los tanques de combustible, de dural, y colocados a ambos lados de la butaca y de las piernas del piloto, son cuatro y tienen una capacidad combinada de 120 litros, pudiéndose incrementar para el caso de carreras de gran duración como las "500 Millas". Llantas de 10" x 15" adelante y 14" x 15" atrás provistas por Ruedas Argentinas, calzan neumáticos Firestone de 4.75/1030 - 15 y 600/1380 - 15 respectivamente. Los frenos son Bendix-Girling —de disco, por supuesto— con un diámetro de 302 mm tanto atrás como adelante, difiriendo ambos solamente en el tipo de pinza que se utiliza, es decir, para los delanteros de Torino y para atrás de Fiat 1500. Es interesante destacar que los dos circuitos con dos bombas independientes poseen un balancín de registro micrométrico a fin de variar la proporción de frenado sobre ambos trenes.

La dirección es la de cremallera del Peugeot y en cuanto a suspensiones la trasera es de inspiración netamente chapmaniana, mientras la delantera se integra con una espiral Hoesch y amortiguador concéntrico, parrilla inferior triangular con brazo superior triangular también formado por dos cortos reactores. Completa el sistema la barra antirrolido.

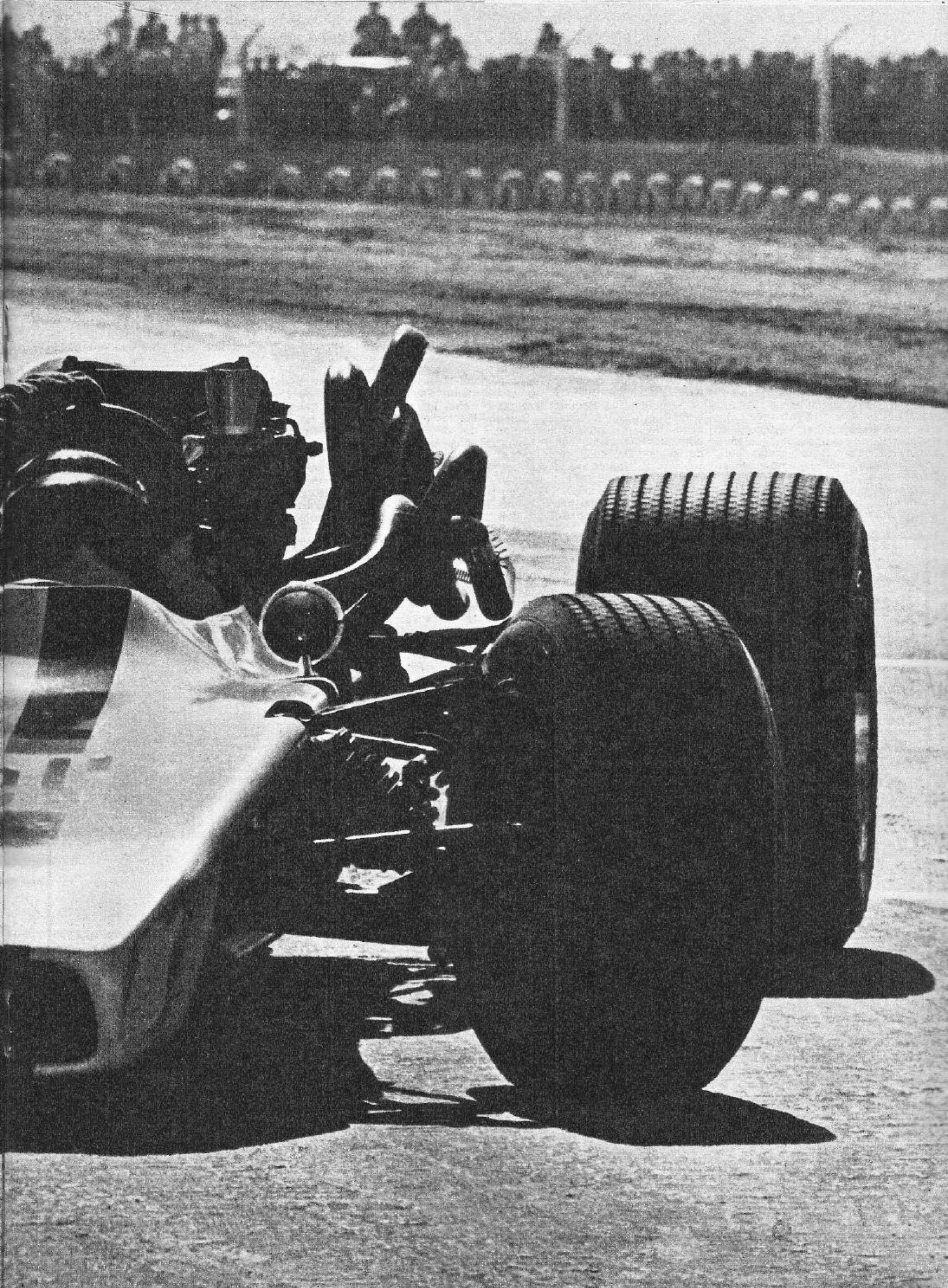
El motor que equipa la unidad es el mismo que el de los Trueno Sprint SP, es decir, Chevrolet 250" de 7B, y la carrocería sobre un dibujo de Jorge Arcuri es un poema de aerodinámica y belleza. Está fabricada en fibra de vidrio y su peso está alrededor de los seis kilos. Posteriormente a la carrera de Maggiolo se le agregó un deflector que cumple similar función a la de los Lotus o Matra.

No bien terminado el primer Fórmula 1, Competición S. A. se abocó a construir un segundo ejemplar, exactamente igual al primero, y un tercero que se encuentra aún en pañales. Al respecto, Pedro Campo nos decía que en la actualidad se puede satisfacer un pedido de estas máquinas con un plazo de entrega de sólo veinte días. El que quiera uno, que levante la mano.

→

TRUENO F.1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

Señores: nosotros sí que apreciamos la verdadera belleza. Tomamos los exponentes más codiciados del ramo masculino y los sometemos al juicio público. Hemos notado una tendencia en la humanidad bastante negativa, y a ella nos oponemos. La tendencia en cuestión es la que hace a mucha gente admirar la Venus de Milo (o Venus de Maratea...), o extasiarse ante el Partenón, a pesar de que ambas obras están bastante incompletas y rotas por todos lados. No queremos pecar de "snobs", pero afirmamos que más vale tener una vivienda Tarzán que un Partenón todo roto.

Vayamos a lo nuestro. La apología de la belleza, que en estas páginas se viene desatando desde hace cierto tiempo, tiene su justificativo. No podemos permanecer impasibles ante los rasgos apolíneos de un Gastón, o de un Lole, o de un Rodolfito Ruata. Al fin de cuentas, no somos de madera, ¡caramba! Quién no envidia la serenidad de Paquito Mayorga antes de cada largada... Quién puede dejar de admirar sus bellos ojitos inyectados en sangre cuando se manda como loco en el tobogán... Quién no desea permanecer despierto 24 horas por día, cual Mosca Larry... O saberse la tabla de logaritmos de memoria, como Carmelo Galbato. Cada uno tiene su atractivo personal, y hemos llegado a la conclusión de que amalgamando en un solo físico la estatura de Gastón, los cabellos de Faraoni, los ojos (abiertos, si fuera posible) de Larry, los bigotes de Albizu, el tórax del Nene Ternengo, la cintura del Gordo Sauze, las rodillas de Cupeiro, las pantorrillas de Caldarella, los pies de Di Palma, las manos de Tullio Riva, todo esto convenientemente enfundado en la musculosa de Carmelo y los pantalones de Ruata, se obtendría un bicho tan pero tan espantoso que no tendría ningún sentido, y provocaría el horror de mujeres y niños inocentes. Así que mejor dejemos las cosas como están hasta ahora, es decir, cada cual con su anatomía-castigo completo y dediquémosnos a nuestra tarea específica, que para eso nos pagan.

QUIEN ES QUIEN

Cúmplenos informar que —nos guste o no— Gastón Perkins sigue prendido en la primera posición. Se perfila como "el" candidato, a pesar de que en un campeonato de esta naturaleza nunca se sabe qué va a pasar hasta que termina la boleteada. Pero por ahora los hechos son tal cual los trascribimos, y cualquier diferen-

CLASIFICACION

1º)	Gastón Perkins	116
2º)	Eduardo Casa	115
	"Lole" Reutemann	115
4º)	Andrea Vianini	114
	"Larry"	114
6º)	Carlos Marincovich	113
7º)	Jorge Ternengo	111
	Carlos Pascualini	111
9º)	Agustín Andolfato	110
10º)	Comodoro Juan Grillo	109
	Carmelo Galbato	109
12º)	Carlos A. Pairetti	107
	Eduardo José Copello	107
	Johny Perkins	107
15º)	Carlos Ruesch	106
	Rodolfo Ruata	106
17º)	Ofeste Berta	104
	Juan Carlos Zurita	104
	Gerardo Albizu	104
	Atilio Viale del Carril	104
21º)	Mario Tarducci	103
	Rolo Alzaga	103
23º)	Oscar Alfredo Gálvez	102
	Eduardo Rodríguez Canedo	102
	César H. Malnatti	102
26º)	Marito García	100
	Roberto Schwartz (Misiones)	100
	Ricardo Sauze	100
	José "Pepe" Migliore	100
	Luis Rubén Di Palma	100
	Jorge Cupeiro	100
	Eddie Boyadjian	100
	Juan Manuel Fangio	100
34º)	Howard Vange	99
	Juan Carlos Salatino	99
36º)	Lino de Las Heras	98
	Ernesto Baca	98
38º)	Héctor Luis Gradassi	97
	"Nene" García Veiga	97
	Alvaro Durand (Salta)	97
	Juan Ramón Pieres	97
	"Toscanito" Marimón	97
	Douglas Kitterman	97
	"Gordo" Casarín	97
	Carlos Travers	97
46º)	Alberto Linares	96
	Osvaldo Arce	96
	Rubén Roux	96
	Vicente Viney	96
50º)	Raúl Expósito	95
	"Cacho" Garavaglia	95
52º)	Anteo Pisani	93
	Carlos "Colore" Figueras	93
	Vicente Conejero	93
	Oberdan Salustro	93
	Paco Martos	93
57º)	Humberto Maneglia	92
	"Heri" Pronello	92
60º)	Carlos Ragno	91
61º)	Evaristo Aranzana	90
61º)	Raúl Fernández Aguirre	90
	Carlos Ballbé	90
64º)	Dante Emiliozzi	89
65º)	Osvaldo "Cocho" López	88
66º)	Edgardo Boschi	87
67º)	Guillermo Mártire	86
68º)	Nicolás Gibelli	85
	Constancio Vigil	85
	Miguel Angel Barrau	85
71º)	Paul Archer	83
	Héctor Paredes	82
72º)	Miguel Bonasso	82
	Federico Urruti	82
75º)	"Paco" Mayorga	81
	Mario Vesuri	81
	Héctor Zampini	81
78º)	Raúl Ubieta	80
	Carlos Fresco	80
	Angel Di Nezio	80
81º)	Rodolfo Iriarte	79
	Bernardo Kuschnir	79
	Guillermo Coleman	79
	Ricardo Delgado	79
	Ivon Lavaud	79
	Carlos Schenone	79
	Carlos Neira "Rancales"	79
88º)	César Civita	78
	Armando Melo	78
	"Lito" Winer	78
	Hugo Rodríguez Moroni	78
92º)	Enrico Vannini	77
	Roberto Groba	77
	Abel Salmún Feijóo	77
95º)	Raúl Riganti	76
	Enrique Sánchez Ortega	76
	Roberto Rimoldi Fraga (notorio gamuza)	76
	Emilio R. del Valle	76
99º)	Víctor Hugo Gilardi	75
	Benedicto H. Caldarella	75
	Miguel Tonolli	75
102º)	Juan Pablo Concaro	74
	Alberto Gómez	74
104º)	Norberto Castañón	72
105º)	Tulio Crespi	72
106º)	Ricardo García Navarro	71
	Luis Melnik	71
	Alcides Raies	71
109º)	"Papín" Jaras	70
	Roberto Carubia	70
	Camilo Raffo	70
	César Sorkin	70
	Carlos Marcelo Thiery (Pardo)	70
115º)	Héctor Prono (Matraca)	69
	Julio Pérez Balbi	69
	"Cacho" Franco	69
118º)	José Froilán González	68
	Héctor Luis Bergandi	68
	Guillermo Von Wernich	68
121º)	Ramón Alladio	67
122º)	Roberto Mouras	65
123º)	Sobieslaw Seghani	63
124º)	Vicente Formisano	61
125º)	Ricardo Iglesias	60
126º)	Norberto Alvarez Ojea	59
	Carlos Menditeguy	59
128º)	Alberto Hugo Cando	57
129º)	Jackie Stewart	55
130º)	Danilo Mayorino Bonamicci	53
131º)	José Luis García Hermo	52
132º)	Ernesto Santamarina	52
133º)	"Toti" Agromayor	49
	Adolfo Imas	49
135º)	"Barba" Bianco	47
136º)	Angel Monguzzi	46
137º)	Luis Nayen	44
138º)	Pepe Zaneta	42
139º)	David Parvis	41
140º)	Pepe Viniegra	40
141º)	Arturo Ghilardi	38
142º)	Pocho Pisani	36
143º)	José Solfer	35
144º)	Carlos Hidalgo	33
145º)	Alex Talbot Guiñazú	32
146º)	Jorge "Pancita" Augé Bacqué	30
	Sergio Cornejo	30
148º)	Natalio Cataudella	28
149º)	Martín "Barbita" Calvo (indio muy muy garronero)	27
150º)	Nueva Dinámica Shell	25
151º)	Orlando Sotro	21
	Juan Carlos Gentile	21
153º)	Tito Rebagliatti	20
	Frano Restori	20
155º)	Boris Garafulis Stipicic	18
156º)	Norberto Bresanno	17
157º)	Germán R. Sopeña	16
158º)	Federico Echeverry Boneo (Salta)	14
	Raúl Libera	14
	Virgilio Cappaccione	14
161º)	Rafael Heredia (gitano)	10
	Rafael Gabellone (también gitano)	10
	Raúl Sardá	10
	Coco González	10
	Jorge Mema	10
166º)	Jorge Martínez Boero	8
	Adolfo Donati	8
	Raúl H. Burzaco	8
	Carlos Griguoli	8
	Marcelo Dolgonos	8
	Carlos Alberto González Heredia	8
	Felipe Lehman	8
	Emilio Iglesias Berrondo	8
	Ernesto Pierángelo	8
175º)	Jorge Ferrea	7
	Carlos Viceau	7
177º)	De Francesco (Perica)	5
178º)	Aldo Sarlegui	3
	Juan Viaggio	3
180º)	Alfredo Matthesius (último)	0,49

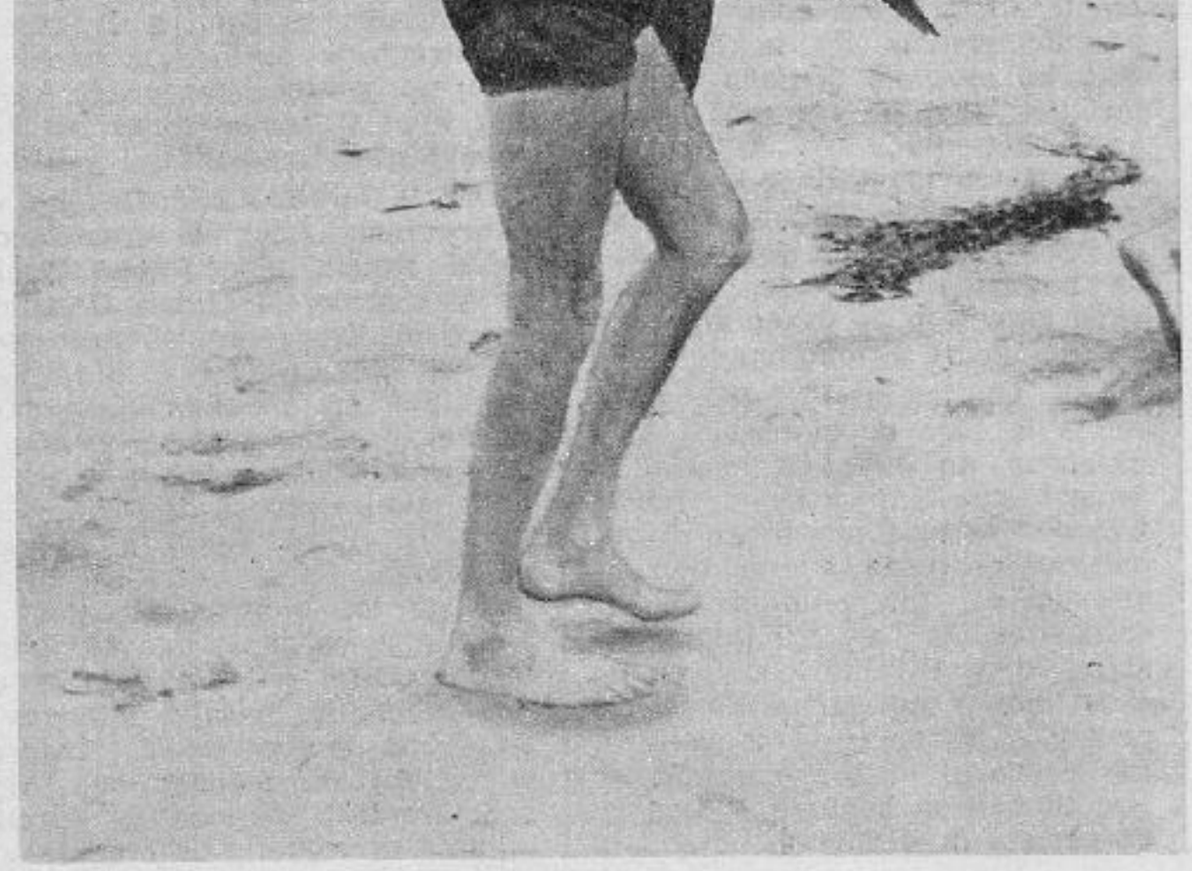
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...Y el mundo siguió andando...

Desde el martes pasado, y de acuerdo con nuestro vaticinio, no se produjo el fin del mundo. Por suerte; de esta manera podrá continuar el campeonato, despertando como siempre la atención de todo nuestro país

cia con la realidad es simple casualidad. Claro que hay algunos votos que no se publican; son los que han sido examinados concienzudamente para llegar a la determinación de que habían sido enviados por los propios interesados. Tales pérdidas de elegancia no tienen lugar en nuestras páginas. Desde ya informamos que es inútil votarse a sí mismo. Los infractores tendrán su castigo; no sabemos si en la tierra o en el infierno, pero lo tendrán. No mencionamos el Cielo como opción, ya que quisiéramos saber quién de los que figuran en el campeonato cree merecer el cielo...

Queremos, en las líneas que nos quedan, adelantar algunos premios más que son producto de la dádiva desinteresada de instituciones benéficas; para Tuqui Casá, un John Deere con tapas Cobra y spoiler; para el Nene García Veiga, un sonajero, un andador (a ver si anda) y un chupete con rum "Negrita"; para César Civita, un puesto de jefe de algo en editorial Atlántida; para Andrea Vianini, unos mangos para que solucione su situación difícil; para Gerardo Albizu, un monoposto Avante-Dodge con capacidad para tres personas sentadas y dos rodilla a tierra; para Pirín Gradassi, una cura de sueño; para Nasif Estéfano, una lata doble de "Desmufex Compuesto" y dos vedettes del Nacional; para Nicolás Gibelli, la colección completa de "Parabrisas CORSA" encuadernada en cuero de Rusia y dedicada por toda la redacción (ejem...). Y así, entre premios y pronósticos, quedamos esperando los resultados del chequeo de votos. Cerramos con el acostumbrado lema: "El que no es lindo, simpático y millonario, deberá resignarse a ser pobre, feo y antipático toda su vida". Samaniego.



PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino

VOTO

Yo, en uso y goce pleno de mis facultades mentales, sin temor alguno a meter la gamba o a faltar a mi verdad suprema, afirmo que el más hermoso es .....

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.



Ultima foto del "Nene" García Veiga sorprendido paveando en el piso de su hogar y metiendo los deditos donde no debe, seguramente, será enviado al rincón, por travieso.

Larry, que ocupa un lugar bastante destacado en nuestro campeonato, sorprendido mientras se tira al agua para pescar algunos votitos más. Asegura tener bastante bocho para inventarse unos cuantos votos.



Fabrica y distribuye: STAND S.A. - Avda. Corrientes 1145 - Tel. 35-8500/8505.

Corresponsales:
Héctor Acosta *(Córdoba)*
Raúl Arioni *(Bolívar)*
Francisco J. De Cesare *(Río Negro)*
Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*
Carlos Larriera *(Santa Fe)*
Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*
Pedro A. Pignataro *(Santa Cruz)*
Rodríguez "Corsa" *(Misiones)*

PARABRISAS CORSA EN

EL IN

UNICA SECCION - 2 PAGINAS

PERIODICO AUTOMO

LA PAMPA

FORD T SEMIPREPARADOS

TRES LOMAS. Por el Campeonato Orbis 1969 se disputó una competencia de Ford T semipreparados en Tres Lomas, recaudándose en la ocasión cerca de un millón de pesos. El Campeonato Orbis cuenta con gran difusión en La Pampa, interviniendo 46 volantes. Las instituciones deportivas que organizan carreras suman ya, 16, y el furor por ellas aumenta sin cesar.

La reunión de Tres Lomas se desarrolló sobre la base de dos series, repechaje y una final. La primera serie la ganó Miguel Vázquez (Salliqueló), la segunda José Suárez (Salliqueló) y el repechaje Héctor Brusci (Tres Lomas).

La competencia se desarrolló sobre una base de paridad mecánica pocas veces vista, sobresaliendo cada uno de los pilotos por su manejo particular. Los autos, Ford T, andan muy parejos y es necesario un excelente volante para poder triunfar. Este tipo de automóviles —de gran difusión en la zona de La Pampa— desarrolla velocidades respetables y nadie se imagina el espectáculo que dan veinte o veinticinco unidades corriendo en circuitos de tierra. Es sensacional. Y los Ford T semipreparados siguen escribiendo historia de automovilismo, pese a sus arcaicos nombres.

CLASIFICACION FINAL

1º	Héctor Brusci	Tres Lomas
2º	Miguel Vázquez	Salliqueló
3º	Heraldo Medrano	Tres Lomas
4º	Jorge García	Trenque Lauquen
5º	José Elorriaga	Salliqueló
6º	Antonio Solari	Salliqueló
7º	Rodolfo Villamayor	Tres Lomas
8º	Aldo Bussman	Tres Lomas

ENTRE RIOS

RALLY EN LA MESOPOTAMIA

PARANA. Nuevamente volverán a correrse los famosísimos 1.000 Kilómetros Entrerrianos. Esta vez parece que habrá una modificación, ya que se correrá de acuerdo con los reglamentos de Rally y contribuirá a la organización de la competencia la Asociación Argentina de Rally. La AAAR tiene pensado establecer la categoría Turismo Anexo J como punto de partida para la preparación de los automóviles que intervendrán, posibilitando la colocación de diversas piezas protectoras en cárter, caja, parabrisas, unidades lumínicas, tanques de nafta, etcétera.

La que se denominará Maratón de la Mesopotamia, extraoficialmente, se va a correr en un 70 % de noche y contará con la concurrencia de destacadas figuras del automovilismo nacional y de gran cantidad de volantes locales.

Los 1.000 Kilómetros Entrerrianos son el primer paso de la AAAR hacia la concreción de importantes realizaciones que abarcarán todas las rutas del país.

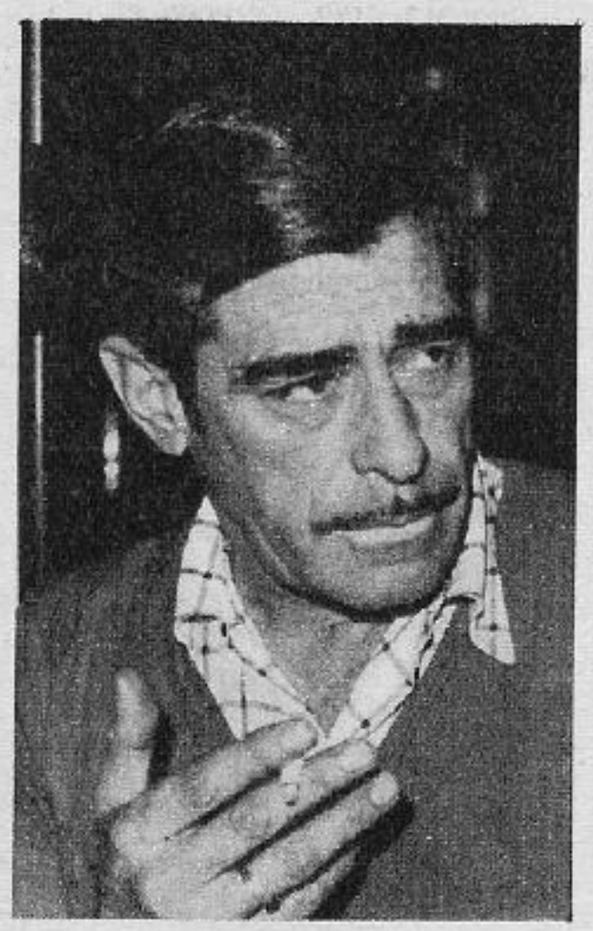


CONCORDIA. Aún no ha decidido la peña que lo apoya qué automóvil será el que conducirá Guillermo von Wernich en el Gran Premio de Turismo y en las 25 Horas de A.P.A.T. La Peña piensa que hay dos posibilidades para este piloto: correr el Falcon que actualmente posee con motor 7 bancadas o un Ford Fairlane F-100. La decisión final depende de las conversaciones que los directivos de la Peña mantengan con la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford.

PROV. DE BUENOS AIRES

UN INDIO EN F.2

MAR DEL PLATA. Se aproxima ya el debut de Antonio "Indio" Lorenzani en Mecánica Argentina Fórmula Dos. El ex subcampeón argentino de motociclismo (circa 1954), que también hiciera importante campaña a bordo del Fórmula Cuatro construido por Tulio Crespi y que ahora está en poder de otro marplatense, Fernando Ferrari, recibiría en días más el flamante auto que creara Crespi y que llevará motor Peugeot 404 preparado por Eduardo Bucci. Lorenzani recibió la máquina en el mes de marzo próximo pasado pero sucesivas demoras fueron postergando su bautismo en F. 2. En principio hubo retrasos en la preparación del motor y más tarde la construcción de la caja de velocidades (Sáenz) completó la tardanza. El marplatense, con su nueva arma, tratará de reeditar sus recordadas actuaciones a bordo de motos de gran cilindrada, con las que tuvo muy buen desempeño.



MAR DEL PLATA. José "Mingo" Solís, ex acompañante en Turismo de Carretera del malogrado Juan Oscar Gacchini, se ha volcado de lleno al pilotaje de una cafetera. Ya lleva dos competencias ganadas en forma consecutiva y se está convirtiendo paulatinamente en la figura central de cada competencia de la especialidad. Lo auspicia la peña "El Rebusque", una de las más fuertes en la actualidad. Es de destacar que uno de los propulsores de la peña es Héctor Dipilato, profesor de educación física y entrenador de Miguel Angel Páez, ex campeón argentino de boxeo en la categoría medio pesado.

PILAR. Las bolitas Fiat se divirtieron a lo loco en el circuito Villa Carabasa, en Pilar. La Asociación Amigos del Automovilismo Deportivo de esa localidad organizó una carrera reservada a ese tipo de automóviles. Intervinieron en dos categorías: A) Fiat 600 totalmente standard, y B) Fiat 600 preparación libre. Y por supuesto que la pica y el espectáculo se verificaron desde el mismo momento en que se bajó la bandera a cuadros. La carrera para "bolitas" standard la ganó Norberto Martucci con una solvencia pocas veces vista en este tipo de carreras. La de preparación libre la ganó el crédito Basterrica, seguido muy de cerca por el local Pandolfo.

Parece ser que el Campana Automóvil Club piensa reiterar este tipo de carreras de Fiat 600 en un circuito cercano a la ciudad y estructurar junto a la gente de Pilar un "petit" campeonato. ¡Bien por Pilar y Campana, así se promueve el automovilismo!

JUAN N. FERNANDEZ. Deliberó en esta ciudad, con la presidencia de su titular, señor Rubén Biscar, la Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas (ACOCA). Se aceptó en el curso de una prolongada asamblea (comenzó a las 19.30 hs. y finalizó a las 3.15 de la madrugada) la afiliación de clubes de General Pirán y La Dulce. También se acordó otorgar en el futuro un 30 % más de los premios actuales en efectivo a los ganadores en la categoría Cafeteras. La reunión de referencia tuvo pasajes intensos y en alguno de ellos debióse sofocar el ímpetu de algunos delegados concurrentes, quienes se extralimitaron en materia de cordura.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERIOR

Nº 182

Reclame con este ejemplar
nuestro suplemento "Parabrisas CORSA"

IO/ILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Argentina, 14 de octubre de 1969

NECOCHEA. Los pilotos que habitualmente animan las competencias de Fuerza Libre en la zona, crearían una suerte de asociación para agruparse y "hacerse fuertes". Cabe destacar que la Fuerza Libre es del interés de los espectadores, más que nada por la intervención de varias "cupecitas" que en su momento corrieron en T.C. Dichos autos, por exigencia de los clubes organizadores, deben estar dotados de un solo carburador, en tanto que la preparación mecánica es totalmente libre y a gusto del consumidor. Ello no quita que en esa especialidad también puedan prenderse otro tipo de máquinas (Citroën, por caso). Pero el fuerte, evidentemente, son los ex TC que todavía siguen "tirando" el entusiasmo del público.

SANTA CRUZ

EL TC MAS AUSTRAL DEL MUNDO

RIO GALLEGOS. Se dieron a conocer ya las fechas que integrarán el Campeonato Patagónico de Automovilismo. Club Hípico Sargento Cabral: 8/9 de noviembre de 1969 y 5/6 de septiembre de 1970. Automóvil Club Río Gallegos: 6/7 de diciembre de 1969 y 12/13 de diciembre de 1970. Automoto Club de Comodoro Rivadavia: 7/8 de febrero y 9/10 de mayo de 1970. Asociación Volantes Mar y Valle de Trelew: 7/8 de marzo y 11/12 de julio de 1970. En cada competencia se distribuirá en premios un mínimo de $ 900.000, repartidos en $ 400.000 al primero, 250.000 al segundo, 150.000 al tercero y 100.000 al cuarto. El Campeonato estará reservado para máquinas de la categoría Turismo de Carretera, preparación libre, máximo 4.000 cm³. Se reduce de esta manera el tope anterior de 5.000 cm³, buscando la Federación Regional con esta medida unificar los vehículos de competición de la zona para su próxima asimilación a la categoría respectiva en el orden nacional.

RIO GALLEGOS. Con una concurrencia muy numerosa se llevó a cabo una reunión de motociclismo sobre un circuito de tierra comprendido por la avenida San Martín, barrio Militar y Laguna Ortiz. Actuó como comisario deportivo el señor Juan Carlos Topic.

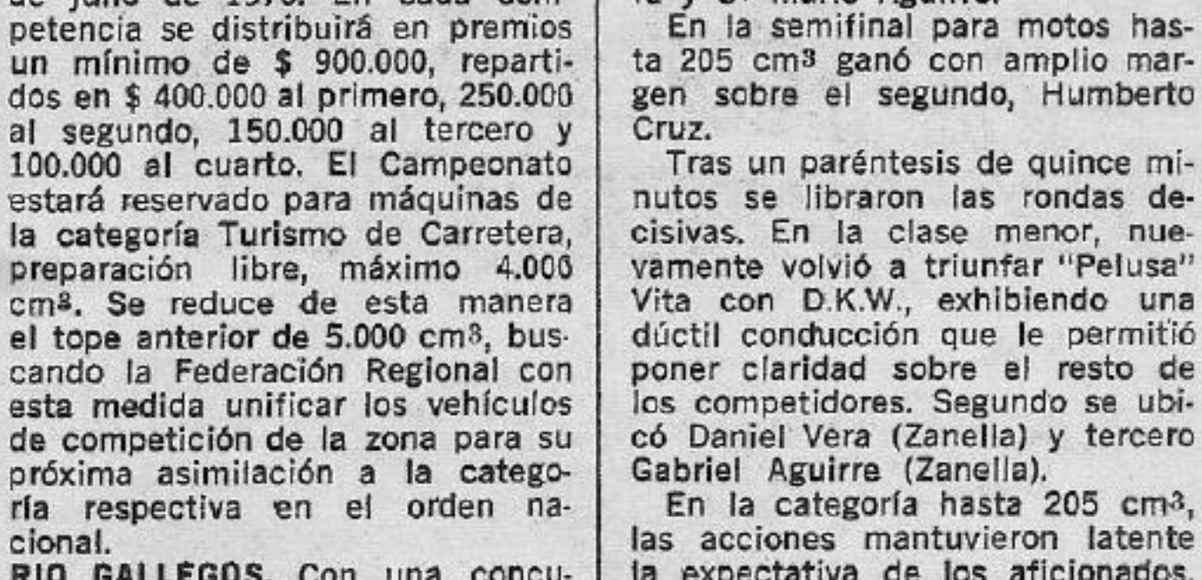
El programa fue dividido en series y final conjunta. La primera serie fue para máquinas de hasta 125 cm³, cubriéndose 10 vueltas al circuito. Se impuso "Pelusa" Vita seguido por Mario Vera. A continuación se disputó una batería para unidades de hasta 205 cm³, donde venció Omar Ceballos, segundo salió J. Saddi, tercero José Alvarado y cuarto Ricardo Nicolia.

Luego vino la segunda serie para 125 cm³, imponiéndose nuevamente "Pelusa" Vita, 2º Mario Vera y 3º Mario Aguirre.

En la semifinal para motos hasta 205 cm³ ganó con amplio margen sobre el segundo, Humberto Cruz.

Tras un paréntesis de quince minutos se libraron las rondas decisivas. En la clase menor, nuevamente volvió a triunfar "Pelusa" Vita con D.K.W., exhibiendo una dúctil conducción que le permitió poner claridad sobre el resto de los competidores. Segundo se ubicó Daniel Vera (Zanella) y tercero Gabriel Aguirre (Zanella).

En la categoría hasta 205 cm³, las acciones mantuvieron latente la expectativa de los aficionados, incrementada por el fuera de pista que sufrió J. Saddi, quien cayó espectacularmente. La prueba fue ganada por Omar Ceballos, conduciendo una Gilera 187, segundo Humberto Cruz (Gilera), tercero Ricardo Nicolia (Gilera), cuarto José Alvarado (Gilera) y quinto Mario Pérez (Zanella).

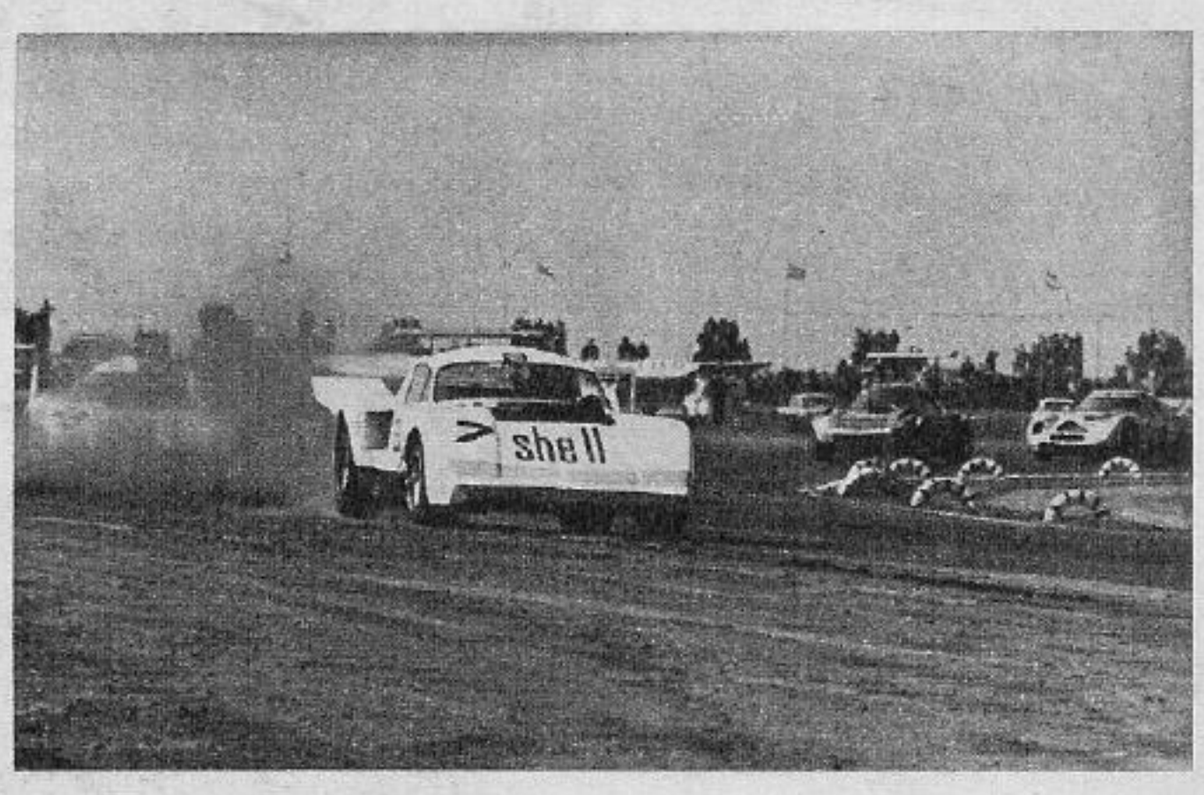


CORDOBA

SUELTOS VARIOS

En el mayor de los secretos, un día de hace poco más de una semana el equipo de Copello, Ruesch y Nasif Estéfano se dirigió al autódromo Oscar Cabalén cuando aún no eran las siete de la mañana. El objeto del madrugón era probar en el autódromo el Matetón de Nasif Estéfano, que incorporaba una novedad mecánica: llevaba un motor preparado por Montalenti y Campetelli, aquellos preparadores que se encargaban del fórmula uno con el cual oportunamente Nasif Estéfano obtuvo el campeonato de la categoría.

Aparentemente el retorno a la vinculación vino por vía de Eduardo Copello, pero la prueba —realizada de 7 a 7.30 de la mañana— presentó varias dificultades. Guardaron todo y volvieron al taller: la docta Córdoba recién se despertaba.



Ya está en Alta Gracia el motor Cosworth tres litros y Oreste Berta se encuentra abocado a la tarea de adecuarlo a la estructura reticulada del chasis SP Berta-La Razón.

Sería bastante probable que el próximo 16 de noviembre se dispute una competencia de Mecánica Argentina F. 1 en el autódromo Oscar Cabalén. La carrera en cuestión ha sido organizada por el Córdoba Moto Club.

Al levantarse la suspensión de un año que pesaba sobre el Auto Moto Club Carlos Paz, puede considerarse prácticamente un hecho la realización de la Carlos Paz - Mina Clavero para TC y Turismo Anexo "J" en diciembre, según nos asegura nuestro corresponsal.

MUCHOS CORDOBESES EN EL GP

Salvo inscripciones de último momento que se pueden agregar a la cifra establecida, tenemos ya un buen número de representantes de la zona serrana en el Gran Premio de Turismo. En todas las categorías hay nombres fuertes y de los otros defendiendo los prestigios "doctos", pero donde sobresalen los corredores con cantito es en la categoría chica, la de los Renault, donde se registra la mayor cantidad de inscriptos. Allí vemos a los dos hermanos Monguzzi (Angel y Carlos), al ingeniero Eduardo Céspedes, John Kember, Víctor y Oscar Maccari con sendos 1.093, Martín Angel García con el Renault ex Zanini, Ricardo Carnielli, Jorge Freytes, Juan José Martínez, Oscar Marassa, Héctor Slamovitz, el infaltable Rosmaldo Visintini y por último un dúo de "sensatos": José "Pepe" Cano y nuestro corresponsal Héctor Acosta. Más vale correr un velo piadoso sobre ellos.

En la "B" están Juan C. Gómez (Fiat 1500), Arturo Sales (404), Ramón Alladio (Fiat 1500), Ricardo Gómez (Fiat) y Danilo Bonamici con 404. En la grande están Gradassi, Tullio Riva, Juan P. García y Genera-Durán, todos con Torino.

COMO GANAR UN



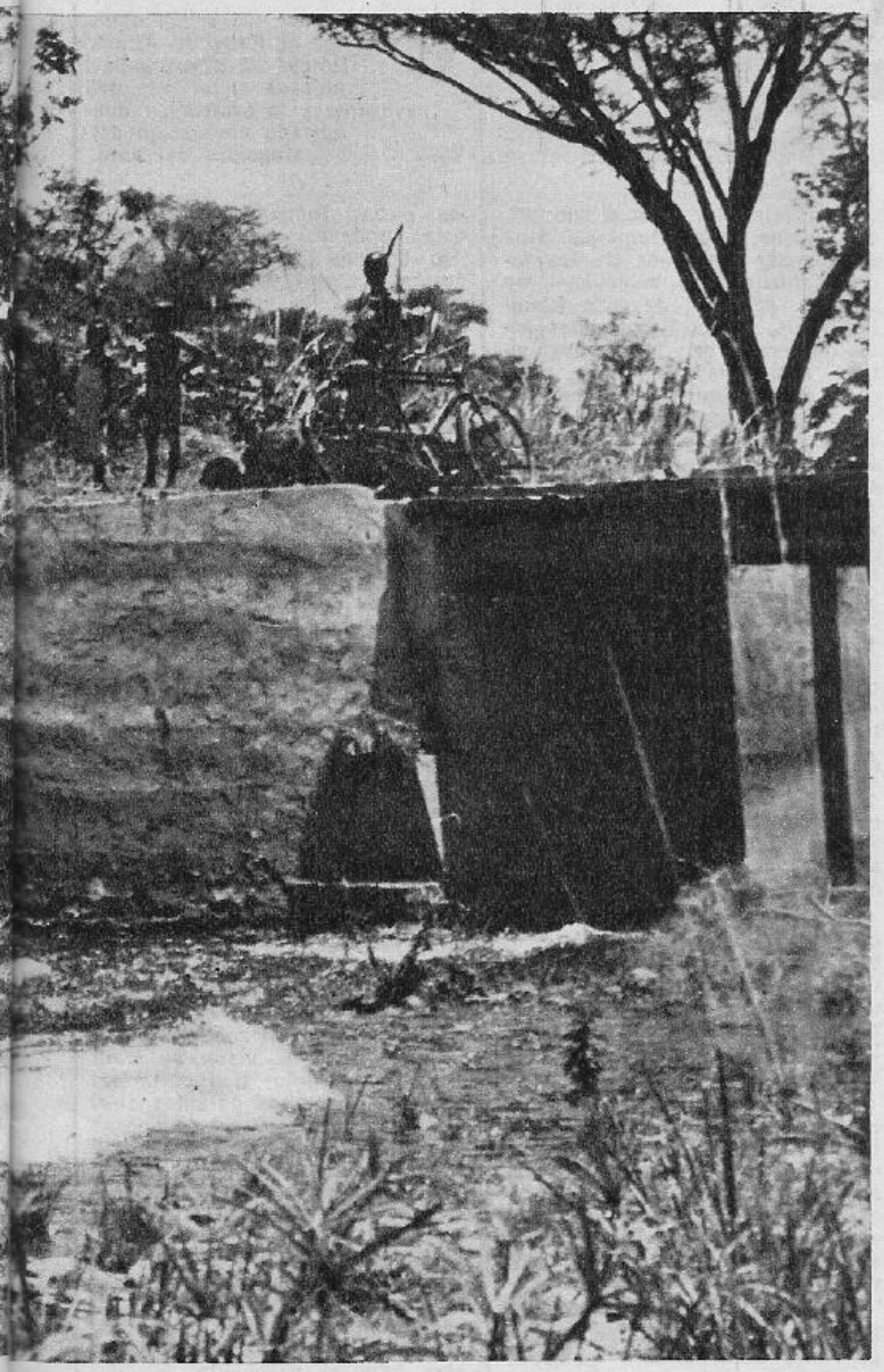






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RALLYE...



Reconocimiento de la ruta del East Africa Safari. El equipo Saab y un Triumph vadean un arroyo durante un "ensayo general".



Izquierda: Un ejemplo de la excesiva falta de paciencia en un rally. El Fiat 124 de Ambrosini-Peri en el Rally de Montecarlo. Este equipo sufrió un "montañazo" en el tramo de trepada por tratar de recuperar el tiempo perdido por una pinchadura.

Centro: Una batería lumínica compuesta de cuatro faros adicionales de yodo.

Barro en un rally organizado por la AAAS. Es muy común este tipo de dificultades en la ruta de un rally.

Preparar el auto, recorrer la ruta y adaptarse físicamente a las exigencias de la carrera son las consignas para empezar bien un rally.

Luciano Lombardini [gran rallyman italiano] ayudará a que Uds. ganen

¿Cómo se prepara un rally?

Antes de adentrarnos en los vericuetos complejos de este tema, corresponde hacer un pequeño análisis de nuestro país en función de una especialidad nueva y revolucionaria —al menos para nosotros— que ha hecho su ingreso con fuerza y aceptación, sobre todo en estos meses de 1969. Estamos en la mitad pasada de 1969 y dos tipos de rally se pueden observar en el país: el tipo de rally tranquilo, que tiene mucho de regularidad, con trayectos llanos y fáciles, y donde se le da una importancia rayana en el 80 % al navegante; y el tipo de rally exigente, con montaña, sierras, barro y terrenos adversos, donde el navegante tiene un 30 % de importancia, el piloto un 40 % y el auto el 30 % restante.

La primera de estas prácticas tiende irremisiblemente a desaparecer ante el avance del rally tipo "Maratón", estilo practicado por la Asociación Cordobesa de Volantes, la Asociación Argentina de Automóviles Sport y eventualmente y en estos últimos tiempos por el Club Argentino de Regularidad, en unión con una entidad de corte decididamente velocista, el Avellaneda Automóvil Club.

Teniendo en cuenta estas premisas podemos afirmar que el rally argentino se va convirtiendo paso a paso en lo que nosotros consideramos como rally europeo: grandes recorridos, exigentes trazados y seguridad ante los centros poblados. Este tipo de carrera, sin duda alguna, ha de reemplazar poco a poco a nuestras clásicas carreras en ruta, que por razones de seguridad van siendo cada vez menos posibles en su realización práctica.

Y para definir lo que tiene que ser el rally nada mejor que las palabras de Luciano Lombardini, navegante de pilotos como De Adamich y Pianta en los equipos Alfa Romeo y Lancia: "El auténtico rally es una carrera para autos de la clase Turismo que pone a prueba la resistencia de las partes integrantes de un automóvil y los hombres que lo tripulan. Unicamente ganan un rally una tripulación preparada y un auto apropiado"

Las palabras de Lombardini vienen de perillas justo ahora, en que el rally argentino tiende a convertirse en algo tan importante como las carreras en ruta para autos de Turismo. Visto y considerando que no se puede más correr en ruta con vehículos de 250 km/h, la única solución es la de participar con esos autos en carreras del tipo rally, donde se atraviesan las zonas pobladas a velocidades normales, permitidas por los reglamentos de tránsito. Las fábricas de autos están entrando por la variante de apoyar este tipo de carreras con equipos oficiales y semioficiales. Pero no sólo los pilotos y fábricas argentinas han decidido —con reservas— apoyar la participación de sus autos en rally. La posibilidad de integrar el automovilismo sudamericano a través del rally es innegable. Toda vez que en Turismo sólo pueden participar autos producidos en el país, en rally lo puede hacer cualquier tipo de autos, de cualquier origen y marca. Pongamos por caso los pilotos peruanos: en un momento dado varios de ellos iniciaron las gestiones para correr las 25 Horas de Turismo. El tiro les salió por la culata, ya que con vehículos producidos en el Perú no podían intervenir en nuestra carrera más larga en circuito. Y los peruanos, al igual que los paraguayos o los uruguayos, están ávidos de correr, y, lo que es más, con este tipo de integración habría más posibilidades de ver en nuestras rutas automóviles que competitivamente podrían arrojar resultados sobre la técnica y la industria argentinas.

Pero ya analizamos lo que es el rally argentino —someramente, por supuesto, ya que para hacerlo a fondo necesitaríamos un libro—; ahora, sí, adaptemos a nuestro medio las recomendaciones de Lombardini para prepararse para un rally. Zambullámonos, entonces, en el mundo inteligente y veloz del rally...

Con este pequeño compendio de preparación técnica y física pretendemos poner a los corredores de rally ante todo lo que se hace necesario cuando se debe correr contra fábricas, equipos o

→

escuderías organizadas. Nuestro objetivo es ése, hacer conocer los pequeños secretos que permiten presentarse a un rally con posibilidades de arrimar alguna buena colocación o bien ganarlo. Por eso es que nos hemos basado, adaptándolo a las condiciones propias de nuestras carreras, en lo expresado por Luciano Lombardini a raíz de su presentación en Montecarlo y su preparación para ese gran evento del rally mundial.

La preparación previa a un rally se divide en tres partes esenciales:

1) Preparación del vehículo.
2) Reconocimiento de la ruta.
3) Preparación del piloto y navegante.

Parecerá complejo este planteo, pero debemos tener en cuenta que el rally ha dejado de ser una subdivisión de la regularidad para pasar a ser una actividad independiente y con gran proyección.

PREPARACION DEL VEHICULO

Los rallies, o mejor dicho los reglamentos o espíritus de los rallies no son todos iguales, ya que cada uno de ellos debe adaptarse a las condiciones geográficas de la zona donde se corre y a la vez a la mayor o menor tendencia regularista de los clubes que lo organizan.

Algunos rallies tienen particular tendencia velocista. Para este tipo de carreras el auto ideal debe tener características velocistas y la preparación del motor, si bien no exigida a fondo, debe otorgar al auto la suficiente performance como para lograr puntos preciosos en las zonas donde hay que bajar la "pata". Tanto es así que la preparación del habitáculo, la elección de las gomas, la carburación, etc..., asumen una importancia fundamental en esta clase de rally.

Otros rallies mantienen características de carrera de resistencia, a través de montañas, sierras, recorridos sinuosos, barro, arenales, etc..., y superan holgadamente los 2.000 kilómetros de recorrido. Para este tipo de rally la preparación se debe extender a todos los órganos del automóvil, tales como protecciones especiales, suspensiones reforzadas, sistema eléctrico y luces adicionales, gomas resistentes y de varias clases (nieve, barro asfalto, etc..); porque todos los órganos están expuestos a solicitaciones extremas y un auto totalmente standard o excesivamente preparado se verá en un brete difícil de sortear. Para este tipo de carreras es fundamental, por ejemplo, equipar el auto con Isotorque (Isotor), caja corta, protecciones de cárter, tanque de nafta y diferencial; butacas cómodas, buenos faros y ¡atención!... nada de preparar el motor al "mango", ya que más vale ir a un rally de resistencia con el motor suelto, con unos pocos kilómetros de menos que nuestros rivales, pero con todos los detalles que hacen a la resistencia y a la performance del auto en montaña o en trazados exigentes.

Vamos a detallar ahora los diferentes puntos en que hay que insistir para lograr un auto resistente y a la vez ganador.

Protección de los órganos del auto: Los órganos mecánicos más importantes del auto y que hay que proteger son: el cárter, la caja y el diferencial. El cárter se blinda con una chapa colocada a 2 cm de su superficie y con agujeros que hagan posible la refrigeración. Atención: al blindar el cárter se debe respetar la luz de 2 cm, ya que de esta manera se previene que en un "panzazo" la protección se venza y el golpe contra el cárter se hace mínimo.

La caja se debe también proteger con un chapón, conservando la diferencia antedicha para el cárter. La bocha del diferencial, en cambio, debe estar protegida por un "patín" en el sentido de marcha del automóvil.

Ruedas y cubiertas: Las llantas es conveniente que sean de acero o de magnesio, ya que estas últimas son más livianas. En el caso de las de acero no conviene modificar las de fábrica, salvo que se aumente el ancho del rodado. Pero lo que es más importante en un rally es el rubro gomas o cubiertas. Es fundamental en la elección de las cubiertas tener en cuenta la necesidad de no pinchar una de ellas durante la carrera, ya que toda detención redunda en perjuicio para el puntaje que se logra. En las condiciones en que se comienza a correr ahora en nuestro país —caso III Rally de Invierno en Córdoba— un juego de cubiertas nuevas puede aguantar entre 1.000-1.500 km. Actualmente en nuestro país se hace necesario correr con un juego de gomas aptas para ruta y resistentes para los caminos de ripio y tierra de la montaña. Además hay que elegir, para las pruebas finales de circuito, una cubierta de carrera (tipo Michelin XAS, o Pirelli Cinturato) siempre y cuando las carreras de circuito se hagan sobre trazados asfaltados. Lombardini aconseja también llevar un juego de cubiertas con clavos, para la nieve, pero consideramos que no es aplicable a nuestro país, debido a la escasez de nieve que se vislumbra en nuestras carreras.

La iluminación y los faros adicionales: Este es un importantísimo problema que hay que solucionar antes de largarse a correr un rally. Muchos rallies en nuestro país se largan y se corren en su gran mayoría de noche (Lagos del Sur, Rally a Paraguay, Rally Invierno de Córdoba, etc...) y por ende una de las cosas más importantes en las que hay que pensar es que durante todo el tiempo de oscuridad que habrá que soportar, debemos tener la mayor cantidad de terreno, delante nuestro, iluminado a "giorno". Una buena batería lumínica debe comprender —además de los faros normales del vehículo— un par de "galletas" de yodo (Carello, Cibié, etc....) colocadas en los extremos de la parrilla, un faro "antiniebla" al menos, colocado en el centro de la parrilla, y un faro buscahuellas o del tipo similar ubicado de tal manera (en el parante delantero, en el techo) que el navegante pueda accionarlo desde el interior del vehículo y buscar las referencias que se encuentran fuera del haz lumínico de nuestra batería delantera. Los faros de yodo se deben colocar de tal manera que el derecho apunte a la izquierda y el izquierdo a la derecha; si se corre en montaña de esta manera, con los haces cruzados, nuestro campo visual será mayor y podremos ver de un lado la ladera de la montaña, y con el otro el borde del camino. Los comandos de estas luces, conviene que estén en poder del navegante, para que el piloto no distraiga su atención del manejo.

Todos estos faros deben estar convenientemente protegidos por tela metálica y si es posible, con una visera en la parte superior, de acero o aluminio, pintado de negro mate, para que el haz de luz no moleste la visual del conductor.

Limpiaparabrisas: Es fundamental revisar los dispositivos de limpieza de los parabrisas para no encontrarse luego con sorpresas. Conviene prolongar los picos del lavaparabrisas mediante cañitos de goma y fijarlos a la escobilla para que éstos se muevan juntos.

Tanque de nafta adicional: Es importante contar con un tanque de nafta suplementario colocado en el baúl, para de esta manera poder realizar de un tiro las etapas grandes. De todas maneras, se debe colocar una tapa del tamaño generoso y sobre todo de rápida apertura para ahorrar tiempo en la recarga, si ésta fuera necesaria.

Esta premisa debe tenerse muy en cuenta, debido a que la carga de combustible es uno de los menesteres donde se puede perder un tramo o donde se pueden ganar unos puntitos que a la larga siempre vienen bien.

Piezas de recambio o repuestos: El problema de los repuestos es prácticamente necesario analizarlo a fondo. Contando con que nunca se arriba a un control con suficiente tiempo de adelanto como para realizar un trabajo importante en el auto o en el motor, sólo debe llevarse en el automóvil las piezas fundamentales. Entre éstas podemos recomendar: bujías, bobinas (2), bomba de nafta, correas de ventilador (4), pastillas de freno, y lo elemental, como ser un bidón de agua, uno de aceite, cablerío diverso, un distribuidor completo y alambre, mucho alambre, amén de poxipol 10 minutos y mangueras diversas.

Otra de las cosas importantes que hay que llevar arriba del auto es una pala del tipo Linneman, por las dudas que el barro nos tape hasta las orejas.

El interior del automóvil: Un auto de rally visto por dentro suele ser un espectáculo realmente interesante y fascinante. Porque si en realidad lo que se busca es eliminar todo lo superfluo, todo aquello que constituya un estorbo para el desplazamiento de conductor y navegante, por otro lado se le agregan infinidad de cosas que hacen a la función misma del rallyman, pero que pesan (con toda seguridad) mucho más que todos los elementos que se eliminaron antes. Por de pronto un buen auto de carrera debe poseer una adecuada estructura protectora que impida, en caso de vuelco, que la estructura del auto se deforme. Por cierto que hay dos tipos de estructura, una de ellas no recomendable desde ningún punto de vista: se trata del arco protector que parte del piso y refuerza los parantes ofreciendo un arco sobre las cabezas de piloto y navegante. Este tipo de protección es relativo por lo que conviene colocar una jaula integral que refuerce TODO el habitáculo. Ahora corresponde que nos ocupemos de los asientos del vehículo. Lo ideal es reemplazar los de serie por una butaca anatómica para el piloto y un asiento rebatible y convertible en reposera para el navegante. No debemos olvidar que la mayoría de los rallies de nuestro país se corren prácticamente en una sola etapa, estando los ocupantes del auto más de doce horas arriba del mismo. Conviene por lo tanto prever esta situación, a los efectos de turnarse en la conducción, mientras el otro descansa. Por supuesto que a los asientos en sí hay que adosarle un buen par de cinturones de seguridad del tipo combinado (bandolera-cintura).

Frente al asiento del navegante encontraremos diversos instrumentos: un Speed-Pilot (aparato utilizado para mantener promedios automáticamente); un "Twin-Master" o calculador de distancia (cuentametros); uno o dos cronómetros y un tablero donde el navegante realiza sus anotaciones y lee la hoja de ruta. Todo esto



Dos variantes de cubiertas utilizadas por el equipo Renault durante el Rally de Montecarlo. La de la izquierda posee ventosas y clavos, mientras la de la derecha presenta otro diseño con clavos más finos de tungsteno.

Un Peugeot 404 arriba a un control en el Rally de Africa. Nótese el buscahuellas ubicado en el lado del navegante y la protección que aparece por debajo del paragolpes del auto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



debe estar convenientemente iluminado por una lámpara flexible del tipo utilizado en los colectivos. Esta también debe iluminar todo el instrumental sin molestar la visual del conductor.

Tanto las baterías de faros, como el limpia y lavaparabrisas deben estar bajo el comando del navegante y sólo debe ocuparse el piloto de lo que constituye su función específica: conducir.

Y luego vienen las cosas accesorias pero no por eso menos importantes y que forman el pequeño mundo del habitáculo: apoyacabezas, extintores, herramientas, repuestos, ruedas de auxilio, etcétera...

RECONOCIMIENTO DE LA RUTA

En este ítem, el problema "Auto" pasa a segundo plano, quedando como principal elemento el "Piloto". La preparación de un rally y sobre todo en lo que a reconocimiento de la ruta se refiere se inicia primero con la lectura y estudio del reglamento en sí (controles, tipos de marcha, pruebas especiales, etc....) y luego con el plano de la carrera. Si el reglamento o la hoja de ruta se entregan recién en el momento de la largada, es fundamental haber recorrido la ruta de la carrera con el reglamento del año anterior, ya que generalmente no existe mucha diferencia en dos reglamentos sobre una misma ruta. El reconocimiento de la ruta no es otra cosa que correr el rally antes de la largada y si es posible con un auto igual o parecido (ciertamente no el que se va a utilizar en la carrera). Probando los tiempos posibles en cada tramo el conductor y el navegante pueden de esa manera mantener un control sobre lo que van a poder hacer luego, en carrera. Corriendo anticipadamente el rally, se puede también estructurar los diagramas de abastecimientos y reparaciones en los lugares donde el piloto y navegante consideran posible adelantarse a la hora oficial de control.

Una de las ventajas que arroja el reconocimiento de la ruta es la de estudiar perfectamente (ya que se corre por caminos secundarios en un 90 por ciento) los desvíos y cruces que se pueden presentar en el trazado. Estos cruces o desvíos más de una vez han hecho perder un rally a pilotos de primera línea, justamente por el error de no reconocer previamente la ruta. Luego de recorrida la ruta en sí, el equipo debe abocarse al estudio de las pruebas especiales.

Una de las inquietudes más importantes que debe tener en cuenta una tripulación de rally es estudiar exhaustivamente los tramos de Velocidad Libre (V.L.) o Velocidad Pura. En todos estos tramos es fundamental conocer al dedillo todas las curvas y todos los accidentes del terreno, para poder de esta manera analizar las posibilidades y tratar de realizar el menor tiempo posible.

Un ejemplo concreto son las anotaciones del equipo Trautmann-Bouchet (uno de los equipos más importantes de rally en Europa) realizadas para el Rally de Checoslovaquia. Se inicia de esta manera: **START (Largada); D:90; G:110; D:60; LD:270; D:140; G:90 y D:45.** Las abreviaturas corresponden a las siguientes referencias: D-Droite (Derecha); G-Gauche (Izquierda); LD-Ligne Droite (Línea Recta); E-Epeingle (Horquilla). Y los números indican las velocidades a que se pueden tomar las respectivas curvas.

Uno de los más célebres rallyman de Europa, Timo Makinen, consultado sobre este tipo de anotaciones dijo: "En realidad las velocidades a las que uno debería ceñirse de acuerdo a lo marcado por el navegante en la hoja de ruta es un simple ayudamemoria, ya que no interesa el hecho de entrar en una curva a 45 km/h o a 50 km/h. El asunto es más fácil: entrar a 45 km/h en una curva determinada significa que deberemos utilizar la segunda velocidad y si lo tenemos que hacer a 90 km/h significa que debemos utilizar la tercera marcha."

El equipo italiano Pianta-Lombardini utiliza otro sistema muy parecido al de los franceses; anotan por ejemplo: **Start, ponte, DV, SW, (SM + DM), ALL DW.** Las abreviaturas corresponden a las siguientes referencias: Ponte (Puente), DV-Destra Veloce (Derecha Veloz); SW-Sinistra Velocissimo (Izquierda Velocísima); Paréntesis (Curvas muy cerca una de otra); SM-Sinistra Media (Izquierda Media Velocidad); DM-Destra Media (Derecha Media Velocidad); ALL-Allungo o rettilineo (Recta); DW-(Destra Velocissima (Derecha Velocísima).

Como se nota en estos dos tipos de referencias, cada equipo tiene su preferencia con respecto al código a utilizar en la hoja de ruta. Sin embargo, sea cual fuere ese código, debe ser sencillo de interpretar y muy rápido de visualizar.

Para recorrer a conciencia un rally, un equipo debe emplear entre cinco y siete días, cuando la carrera posea entre 2.500 y 3.000 km de trazado. Debemos tener en cuenta que no se pueden conocer más de 500 km por día, siempre y cuando hablemos de un reconocimiento a conciencia. Lamentablemente, aún en nuestro país no están dadas las condiciones como para que un piloto de rally pueda distraer diez días (cinco en recorrer la ruta y cinco para preparativos y correr el rally) de sus ocupaciones habituales. Pero sin duda que el ejemplo europeo ha de cundir y trasformará al rally en una actividad más difundida y promocionada.

PREPARACION DEL PILOTO

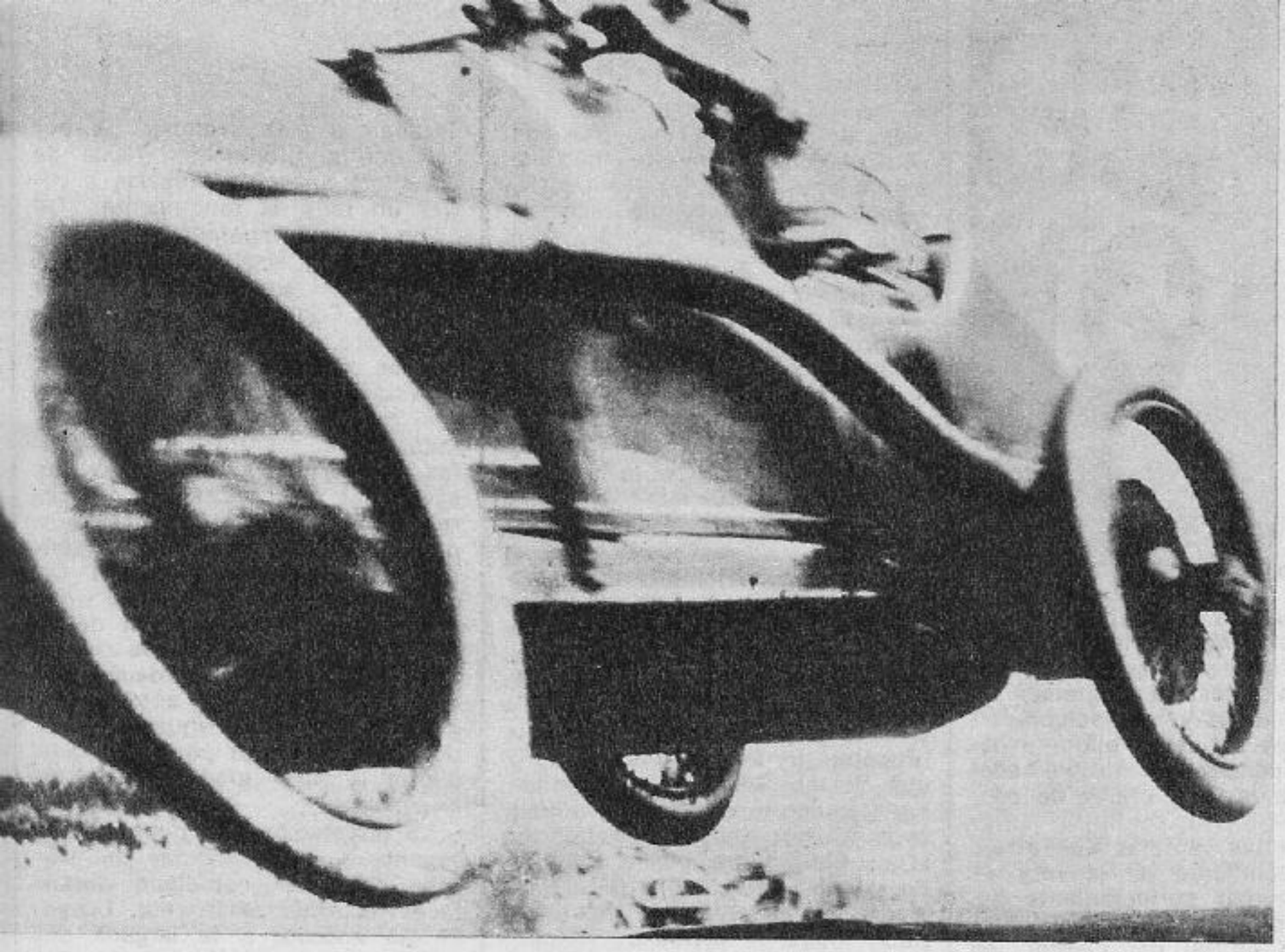
Como en todos los deportes, es el elemento humano el que determina un triunfo o una derrota; las carreras de automóviles no escapan a esta premisa. Es por eso que la preparación física de un piloto antes de lanzarse a correr un rally es fundamental. Tal como hemos preparado el automóvil, debemos abocarnos a la preparación de aquellos que estarán a bordo. Como el automóvil debe estar listo y adaptado para enfrentar las marchas en barro, tierra, montaña, ripio y asfalto, el piloto y el navegante deben estar preparados para soportar muchas horas de carrera sin dormir y las exigencias climáticas de la carrera. Básicamente es necesario que para soportar estas exigencias un piloto deba poseer un organismo básicamente sano y resistente. Un físico que en determinadas ocasiones pueda adaptarse a las particularidades del momento, ya que el automovilismo es un deporte que requiere dotes atléticas por parte del conductor y una gran reserva de energía.

La adaptación del piloto y navegante a las exigencias del trazado debe ser estudiada durante el recorrido de la ruta. Luego, el día anterior a la largada del rally, es recomendable el descanso y la tranquilidad. Debemos tener en cuenta que un rally no es una carrera común, sino que se trata de una carrera donde la resistencia física de los tripulantes asume una importancia vital. 30 o más horas de continua tensión sobre un auto de carreras es sin duda una experiencia exigente.

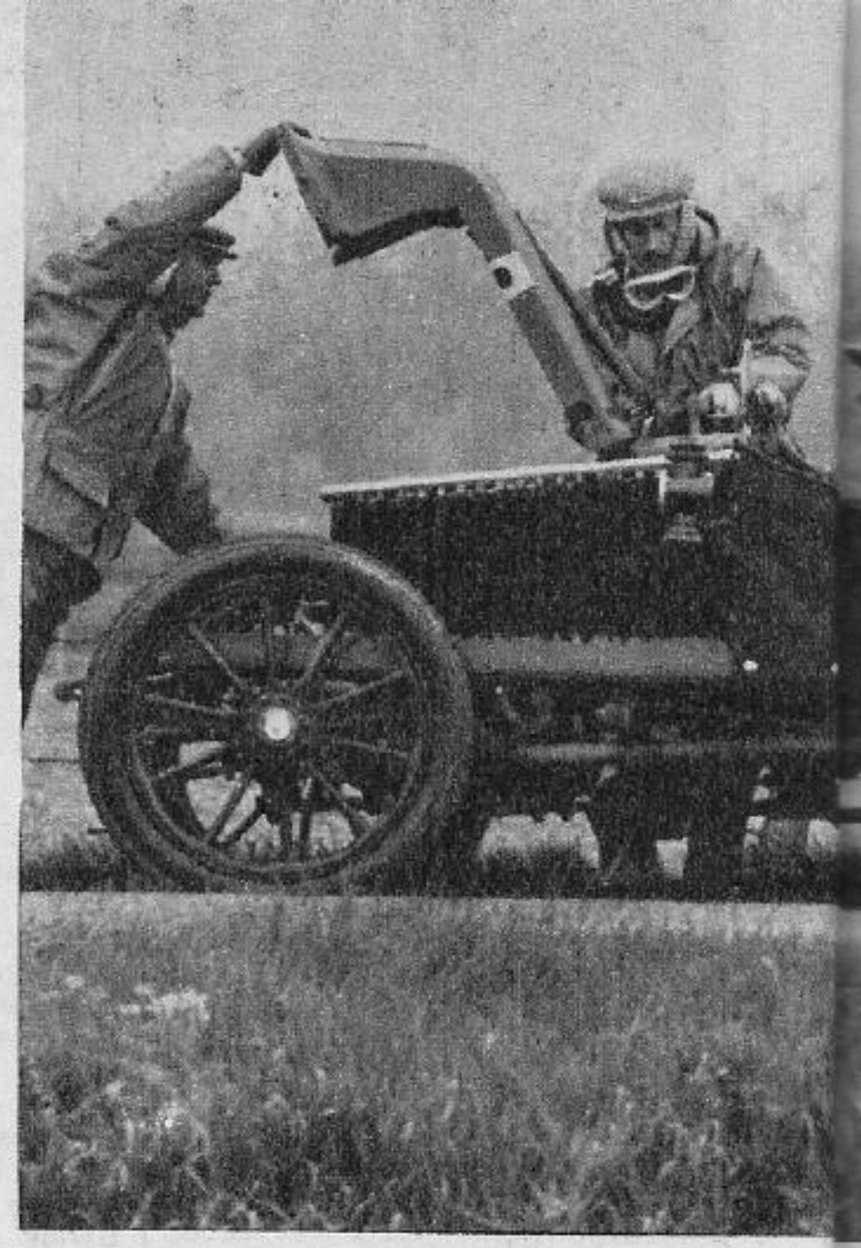
Un problema que se presenta como serio durante una larga sesión rallística es el de la comida. Ante todo se debe tener en cuenta que se habrán de ingerir alimentos con el auto en movimiento, por lo que éstos deben ser livianos y de fácil digestión. Se recomienda alimentos con gran contenido de azúcares: frutas, chocolate, gaseosas, etc.... También es saludable llevar jugos de frutas para que entreguen la dosis necesaria de vitamina C y café para mantener la tensión nerviosa.

Ahora que hemos hablado sobre los tres puntos fundamentales del rally (preparación del auto, recorrido de la ruta y preparación física del piloto) hay que tener en cuenta que los rallies son largos, muy largos y que la paciencia es fundamental. Nosotros le hemos mostrado cómo prepararse para un rally; a partir de la bajada de bandera la responsabilidad es suya y desde ya le auguramos una feliz carrera. ¡Suerte!

PLATINOS BUFFALO
ENCENDIDO BUFFALO
LOS PLATINOS DE LOS 0 Km.
PRODUCE
BUFFALO S.A.I.C.
DISTRIBUYE
BRENTFORD S.A.C.I.
Catamarca 177 Cap. Fed.
Tel. 93 - 3376
BUFFALO PLATINOS
BUFFALO ENCENDIDO



Gigantescos monstruos espeluznantes, magnificados por la precaria técnica fotográfica de los albores de este siglo



Las fauces de la bestia generosamente abiertas. Aún ho en funcionamiento para demostrar la calidad de su

LA ERA DE LO

A menos de veinte años de la aparición del auto sobre la tierra se había pasado de los 15 monstruos tan característicos como en esa época de las carreras titánicas. De las pruebas de

En 1901 ocurrió que comenzó precisamente el nuevo siglo. El XX, que quién sabe todavía dónde nos llevará. Pero mientras el XIX cedía lugar al XX, moría Gottlieb Daimler; John Boyd Dunlop inventaba el neumático y comenzaba la serie de carreras Gordon Bennett. Fue una serie interesante y paradójica; las carreras, de por sí, bastante aburridonas, pero su trascendencia fue fundamental, ya que sembraron la semilla de la competencia internacional.

James Gordon Bennett, en cierta forma, continuó la labor iniciada por Pierre Griffard. Este desconocido señor se ocupaba de ser el editor del **New York Herald Tribune** y era avezado periodista con un claro sentido de la promoción. Patrocinó pruebas tan espectaculares como la búsqueda de Livingstone por Stanley. Y su claro sentido de lo que era noticia lo llevó a la idea de una serie de carreras que fuera una verdadera competencia entre naciones. A tal efecto instituyó un valiosa copa y promulgó un novedoso reglamento: intervendrían no las marcas o los corredores individuales, sino los países, por intermedio cada uno de su respectivo Automóvil Club y con derecho a inscribir tres coches que debían ser totalmente fabricados en el país concurrente. La organización de la primera carrera debía corresponder a Francia y las competencias sucesivas serían organizadas por el país ganador de la anterior. **Por primera vez se hablaba de fórmulas: los coches intervinientes no podían pesar más de 1.000 kilos.**

También fue la primera vez que la nacionalidad de los coches participantes podía determinarse a simple vista por el color del auto. Fueron elegidos el blanco para Alemania, azul para Francia y amarillo para Bélgica, colores que aún perduran. Aunque el rojo, que entonces fue asignado a Estados Unidos, posteriormente pasó a manos de Italia. En la primera carrera participaron cinco: tres franceses con Panhard, un belga con Bolide y un norteamericano con Winton, fabricado por su piloto. Al final, ganó un Panhard conducido por Charrón.

Le tocó nuevamente a Francia la organización de la segunda prueba, y otra vez solamente Francia logró reunir el máximo de tres coches estipulado por el reglamento; contra ellos se opuso un solitario Napier inglés de S. F. Edge. Se corrió entre París y Burdeos, y ganó nuevamente un Panhard, conducido por Girardot.

La serie Gordon Bennett no lograba concertar la atención que su patrocinador había esperado. La reacción mundial era fría, apática y fuera de Francia los otros países hacían poco o ningún esfuerzo por inscribir sus coches. No obstante Edge, agente de relaciones públicas de la Napier, tenía un brillante sentido de la publicidad y convenció a su firma que inscribiera un auto y al Royal Automobile Club que patrocinara su inscripción. Edge ganó la prueba de 1902. Su victoria tuvo repercusiones inmediatas; a los franceses les parecía imposible que un coche no francés ganara una carrera importante y, por sobre todas las cosas, empezaron a objetar violentamente la cláusula del reglamento que les permitía inscribir solamente tres coches, por cuanto ellos tenían una industria poderosa con varias grandes marcas, mientras que otros países con escasa industria —Bélgica, Austria— también podían anotar tres vehículos. De todos modos, la organización de la carrera de 1903 quedaba a cargo del Royal Automobile Club de Inglaterra, de modo que tuvieron que optar entre no presentarse o atenerse al reglamento vigente.

En cuanto al Royal Automobile Club, tuvo enormes dificultades para conseguir dónde correr, puesto que el reglamento de la copa exige un circuito de ruta abierta (como nos gusta a los argentinos) y las leyes británicas nunca permitieron la celebración de carreras en los caminos públicos. Finalmente, sin embargo, consiguieron autorización para hacerlo en Irlanda. Obviamente, la muerte de espectadores irlandeses no preocupaba mucho a las autoridades inglesas.

Estaba bien claro que la victoria de Edge había despertado el interés mundial, porque se alinearon en la raya de partida no menos de doce máquinas representando a cuatro países. Francia confiaba en dos Panhard y un Mors, Inglaterra alistaba tres Napier, Estados Unidos llevó dos Winton y un Peerless, Alemania tres Mercedes. Y tres pilotos que no eran alemanes.

La carrera fue realmente muy buena. El equipo francés llegó al extremo de alquilar un trasatlántico, el "Ferdinand de Lesseps", para el trasporte de los tres coches, más los coches de servicio, personal, etc.

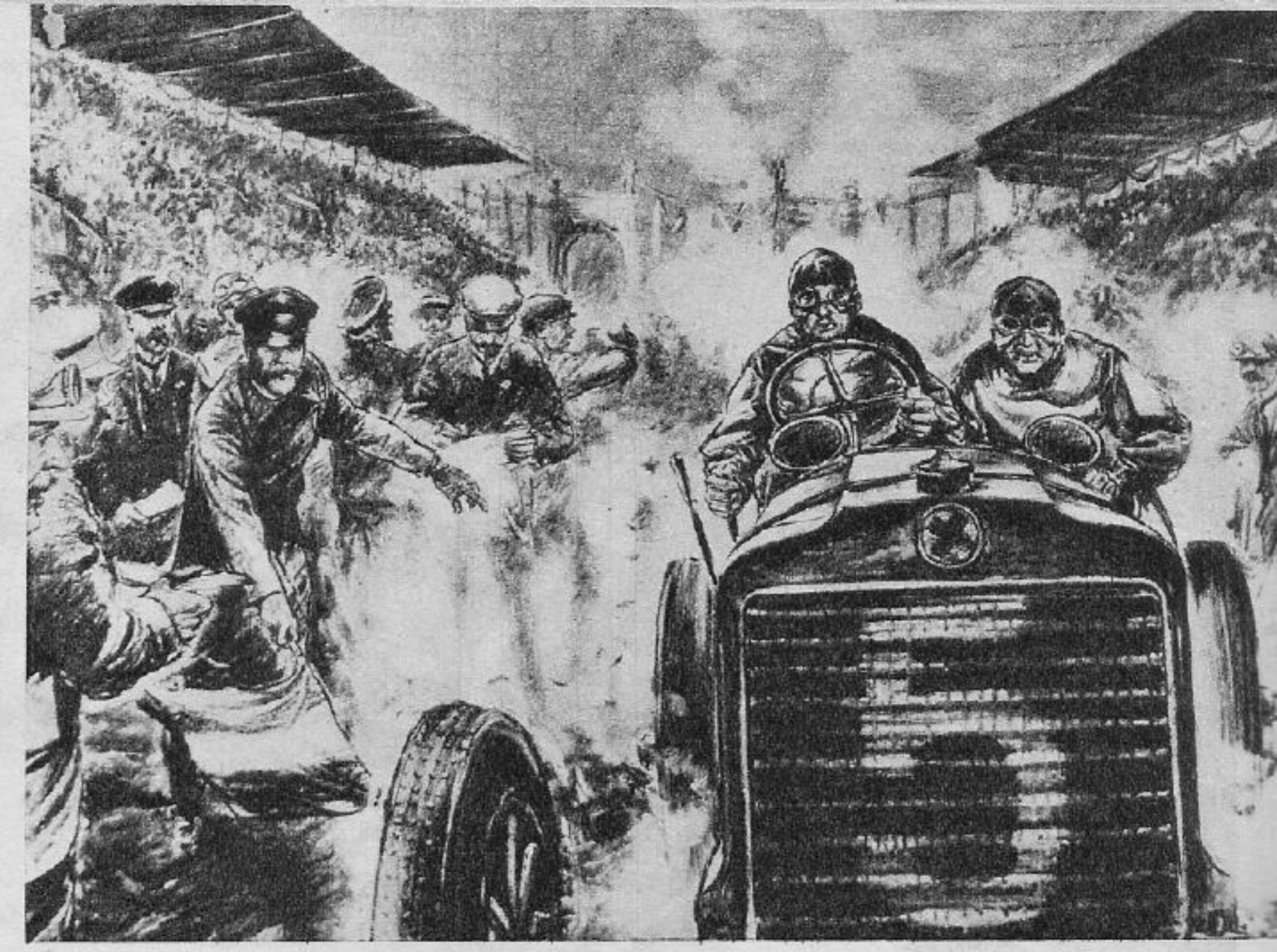
A poco de comenzada la carrera tomó la punta Jenatzy, piloto de Mercedes, "El Diablo Rojo" que años antes había sido el primer nombre en llegar a cien kilómetros por hora con su vehículo eléctrico "Jamás Contenta". Eventualmente, Jenatzy ganó por doce minutos, pasando entonces el trofeo Gordon Bennett a manos de Alemania. Para los franceses esto fue el acabose.

Pero había otras preocupaciones que comprometían todo el futuro del automovilismo deportivo. En la carrera París-Madrid de 1903 un trágico sino se había ensañado con la competencia desde el primer momento. Hubo 230 inscriptos, incluyendo 38 motocicletas. Pero poco antes del día prefijado para la largada hubo un accidente en Mónaco, en la subida de La Turbie se mató en carrera el popular deportista y playboy y hombre de mundo conde Zborowski (constructor y conductor del Chitty-Chitty-Bang-Bang), subiendo la montaña con su Mercedes de 60 HP. Quienes estaban allí no pudieron explicarse el accidente, pero investigando se des-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...treinta años después, el Renault de Louis Renault sigue ...tinguida especie.



Thery, con Richard-Brasier, ganó las dos últimas carreras disputadas por la Gordon-Bennett. Aquí lo vemos cruzando la línea de llegada en la edición de 1904.

...S MONSTRUOS

...HP y 25 kms. por hora a más de 120 HP y cerca de 200 kms. por hora. Nunca hubo ...duración que fueron las carreras al principio, en poco tiempo se entró al reino de la velocidad

cubrió la causa probable: debido al frío, Zborowski llevaba un grueso abrigo de piel con amplias mangas, y parece que al virar uno de los puños abrió completamente el acelerador, que en ese monstruoso modelo de Mercedes estaba ubicado en el centro del volante, en la columna de dirección, como lo traería años después el Ford "T" (sería uno de los "bigotes").

La París-Madrid estuvo a punto de suspenderse, pero, con grandes dificultades, los organizadores lograron recabar finalmente la autorización necesaria para disputarla. En los primeros tramos tomó la punta Louis Renault y se dice que hizo un parcial a casi 150 kilómetros por hora de promedio.

Poco más adelante —donde en 1895 Levassor había llegado tan temprano que su relevo aún se encontraba durmiendo— Marcel Renault, hermano de Louis, se accidentó fatalmente. Llegando a Burdeos empezaron los accidentes en seguidilla. Lorraine Barrow incrustó su coche en un árbol y su mecánico-acompañante murió instantáneamente. Después chocaron dos competidores y uno de ellos, Stead, falleció cuando su coche voló por el aire y cayó en posición invertida.

La mayoría de los competidores fueron atrapados por el clima de la histeria y prefirieron no seguir. Se contaban historias fantasmagóricas de cadáveres sembrados por el camino. Aunque exageradas, la realidad era que el despiste de algunos coches había provocado la muerte de un gran número de espectadores. Louis Renault retiró todo su equipo cuando supo de la muerte de su hermano Marcel. Finalmente, el gobierno de París telegrafió un decreto suspendiendo la carrera, y poco después llegó idéntica decisión de Madrid. El ciclo de grandes carreras de ruta había concluido.

A todo esto, la espectacularidad en carreras tenía ahora otra sede: Sicilia y la Targa Florio. Vicenzo Florio era un latifundista dueño de "media Sicilia", armador de navíos, fabricante de vinos, etc., y su vida y su carrera tienen tantas anécdotas como kilómetros recorridos. Por ejemplo, es verídico que Florio logró el apoyo de los bandoleros haciéndolos comisarios deportivos en la carrera. Otra vez no consiguió la cantidad de inscriptos que quería y organizó una carrera en la cual todos los autos eran de su propiedad Su entusiasmo, sin duda, fue factor definitivo para que Italia pasara a ingresar en el elenco de países automovilísticamente importantes.

En 1906 el Automóvil Club de Francia inició la serie de Grandes Premios o **Grands Prix**, corriéndose el primero sobre un circuito de 100 kilómetros en Le Mans; disputado en dos días, triunfó el húngaro Ssisz con un Renault.

Ya estábamos en la era de los monstruos. Los coches de carrera de esa época eran, por cierto, absolutamente distintos de los minúsculos Panhard et Levassor de fines del siglo anterior (apenas menos de diez años atrás). Además, había surgido toda una generación nueva de nombres y corredores. Ahora se hablaba de cuatro cilindros y 15 ó 20 litros de cilindrada, con potencias superiores a los 100 HP y velocidades del orden de los 160 kilómetros por hora. Nuestra imaginación resulta inadecuada para comprender lo que debe haber significado volar a esas velocidades con esos paquidermos de pésimos frenos, suspensión tipo carruaje de caballos, dirección sólo apta para luchadores y estabilidad sumamente precaria, sobre caminos de ripio o, en el mejor de los casos (muy pocos) de ondulado macadam.

Para 1907 el Grand Prix limitaba el consumo de combustible a no más de 30 litros cada 100 kilómetros, ganando un F.I.A.T. al mando de Nazzaro (¡El gran Nazzaro!). En 1908 se volvió a la velocidad pura, triunfando Christian Lautenschlager al mando del Mercedes Grand Prix de fotografía tan difundida.

Vino después un período pobre, ya que las grandes empresas querían desistir porque el costo de las carreras se había elevado demasiado. En 1909 y 1910 no hubo Grand Prix; en 1910 fue una carrera de Fórmula Libre que ganó Hémery con F.I.A.T. y en 1913 ganó Boillot con el famoso Peugeot de doble árbol a la cabeza que la misma carrera en 1942.

En 1914 se corrió la carrera que se ha descripto frecuentemente como el Grand Prix más significativo de la historia. Para hacer justicia a esta prueba sería necesario bastante más que dos páginas en esta revista. Pero podemos decir que nunca antes se habían juntado tantos concurrentes de tantos países y nunca antes se habían visto coches tan avanzados técnicamente. Los autos participantes en el Grand Prix de 1914 empezaban a tener ya forma de autos de carrera. Son reconocibles como directos antecesores de todos los autos que ganaron carreras hasta la década del '60, en que se puso de moda este obstinado asuntito de poner el motor en la nuca del conductor...

Digamos que después de una sensacional carrera —y emotiva— en la cual chocaron fragorosamente Mercedes y Peugeot, el triunfo fue por aplaste a favor de la casa alemana por la mejor organización de equipo frente a los grandes valores individuales de la Peugeot. Boillot, por ejemplo, había sido el ganador de los dos Grand Prix previos.

Pocas semanas después del Grand Prix de 1914 empezó la guerra. Durante siete años poco se haría en materia de carreras. Había concluido el primer ciclo verdaderamente deportivo, el de los Titanes. Después, cuando todo se reanudó. en 1921, el coche de carrera sería más refinado, más veloz, más científico y menos monstruoso.



El placer del hombre "tuerca" también es el placer de toda su familia. El Auto Stereo KENIA permite a todos disfrutar de su música preferida.

GANADOR EN TODA LA LINE

ESTEREOFONIA COMP

Cuando hace todavía muy poco tiempo KENIA S.A., comenzó a producir íntegramente en la Argentina el sistema de Estereofonía Compacta, con licencia de la firma japonesa Clarion Shoji Ltd., sabía que la aceptación por parte del automovilista sería entusiasta.

El ejemplo de países de altísimo nivel económico y cultural daba ya la pauta. KENIA presentó al mercado una completa línea de aparatos para Estereofonía Compacta y comenzó a producir los ya famosos **magazines** estereofónicos, cuya variedad de 5.000 títulos y más de 200 intérpretes, permite hoy una amplísima elección musical para disfrutar en el automóvil. Más de un millón de usuarios de automóviles esperaban ésto, y el Auto Stereo Kenia en 8 canales creó de inmediato una posibilidad física y espiritualmente ineludible: la de transformar el



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

interior del coche en un ámbito musical de insólita fidelidad.

Pero KENIA necesitaba probar científicamente las reacciones del público frente a esta posibilidad...

Por eso se hizo lo que nadie había hecho hasta el momento

Casi como un desafío, KENIA expuso la imagen de su Auto Stereo y sus Magazines a juicio del público. Lo hizo mediante una completísima encuesta llevada a cabo por especialistas de DKC Comercialización. Dos psicólogas universitarias y un tercer experto sondearon, en distintos niveles, a grupos de usuarios de ambos sexos y de 22 a 55 años, socio-económicamente pertenecientes a la clase media. Luego de un paseo por la ciudad en un coche con Auto Stereo y de un debate grupal, se extrajeron conclusiones que permiten afirmar científica y categóricamente: **La Estereofonía Compacta en 8 canales gana en toda la línea.**

Además de la emoción de la velocidad, la emoción de la música

Todos los indagados coincidieron: en esta segunda mitad del siglo XX no se concibe el automóvil sin música. Las razones aducidas fueron varias y positivas, pero citaremos las principales.

1. La música transforma la cabina cerrada del automóvil en un lugar que ya no es simple medio para trasladarse, sino para "vivir", puesto que permite disfrutar, durante el viaje, de una de las artes más necesarias para el hombre.
2. La música es "compañía". Permite que el conductor, si viaja solo, se encuentre consigo mismo y mantenga un vínculo insustituible con el exterior.
3. La música es ideal para los viajes largos y de vacaciones, pero también para los viajes cortos en la ciudad porque alivia enormemente las tensiones de la vida urbana. En caso de trayectos extensos, si es música activante permite que el conductor no se duerma.
4. Un automóvil no se valoriza ya solamente por sus ventajas técnicas, sin duda cada vez más perfeccionadas, sino por ese accesorio tan importante que lo saca del ámbito de herramienta de trabajo para convertirlo en sitio de aprovechamiento de tiempo libre y de disfrute cultural. Por eso, por ejemplo, un potente coche sport, no aparece como absolutamente "terminado" sin un Auto Stereo KENIA. A la emoción de la velocidad... se agrega la emoción de la música.

Además de la sensación de seguridad, la sensación de la música.

Pero hay más conclusiones:

1. Si no se trata de coche sport sino de coche familiar, o de automóvil pequeño usado como medio de trabajo, a la sensación de seguridad se agrega como complemento indispensable la sensación de la música. Esa sensación que permite que el conductor solo se sienta acompañado, y que el que viaje en compañía procure un relax necesario.
2. En caso de viajar con niños, la música resulta necesaria porque los tranquiliza o los incita a cantar (y la enorme variedad de los magazines permite la selección de deliciosa música infantil).

Sobre el Auto Stereo Kenia y los Magazines...

...las conclusiones son igualmente positivas.

1. El Auto Stereo KENIA aparece como indicado, según las deducciones psicológicas obtenidas, para personas de gran impulso vital, de gran dinamismo y de gran formación cultural. Personas que por su trabajo no tienen siempre ocasión de escuchar música como desearían, y aprovechan el viaje en automóvil para hacerlo.
2. Todas las opiniones son favorables con respecto a los magazines, puesto que éstos permiten que se elija el género y los intérpretes predilectos entre la enorme variedad cuyas cifras citamos más arriba. Además es muy apreciada su fidelidad musical, porque no se rayan, no se gastan, no se deforman.
3. El Auto Stereo en 8 canales, no impide el uso de la radio para escuchar información, puesto que hay aparatos de KENIA que ya vienen combinados con radio.
4. El Magazine Estereofónico en 8 canales supera a otros sistemas similares por ser absolutamente hermético y funcional. De fácil colocación, en él no penetran ni el polvo ni la humedad. Su duración es ilimitada.
5. La colocación de un Auto Stereo en 8 canales en el coche, aparece como signo de madurez y capacidad selectiva del individuo, que así incrementa sus posibilidades culturales y de diversión.
6. La fidelidad y sonido del Auto Stereo Kenia fueron reconocidos como totalmente perfectos, con la ventaja de poder viajar sin la nerviosidad que causan las tandas publicitarias y eligiendo la música favorita.

Primer Centro de Estereofonía Compacta

Las conclusiones apuntadas, obtenidas en base a la encuesta rigurosamente llevada a cabo, y el interés demostrado por el público, hicieron que KENIA S.A. inaugurara en Sarmiento 1712 su PRIMER CENTRO DE ESTEREOFONIA COMPACTA. Allí, en un ambiente confortable y de buen gusto, hay cabinas especiales donde los interesados podrán escuchar el milagro de un sonido asombroso, que luego llevarán a su automóvil. Además, les será posible interiorizarse de la lista de autores y géneros musicales... Hay un solo problema, sin duda les será difícil elegir entre tanta cosa buena.

Los precios de esta música creada para el hombre moderno son inferiores a lo que, en general, la gente supone: $ 57.600 el Auto Stereo Kenia; $ 71.900 el Auto Stereo Kenia combinado con radio; $ 86.900 el Stereo Hogar y sólo $ 29.800 el Tocacinta Kenia, para combinar con la radio del coche.

Visitar el PRIMER CENTRO DE ESTEREOFONIA COMPACTA es una inolvidable experiencia.

Viajar es como un sueño

Ahora, gracias a la Estereofonía Compacta en 8 canales, gracias a los esfuerzos y las creaciones de KENIA S.A., viajar ya no es "tiempo perdido". Es una especie de sueño, una prolongación del descanso, una posibilidad de enriquecer su mundo espiritual escuchando música durante esos momentos que resultan desaprovechados cuando el automóvil es sólo una cabina cerrada, con cuatro ruedas que lo llevan a donde usted quiere... pero sin la magia de la música. Magia que está a su alcance si es usted un hombre de hoy.

EA: PACTA EN 8 CANALES



Entre en la ruta de los éxitos, manejando su Auto Stereo Kenia en el Primer Centro de Estereofonía Compacta, Sarmiento 1712.

Una encuesta que marca rumbos

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

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

TOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
ITROEN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
HEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. .	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut. .	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. .	1961	1.000.000
Impala 6 mec. .	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. .	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. .	1963	1.400.000
Impala 6 mec. .	1964	1.600.000
Impala 8 aut. .	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MERCADO

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
700		1965	430.000
Kombi		1965	450.000
1204		1965	670.000
JEEP			
Ika carrozado		1957	300.000
Ika		1958	330.000
Ika		1959	360.000
Ika		1960	400.000
Ika		1961	420.000
Ika		1962	430.000
Ika		1963	440.000
Ika		1964	450.000
Ika		1965	460.000
Ika		1966	470.000
Ika		1967	520.000
KAISER			
Carabela		1961	430.000
Carabela		1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT			
Ambassador		1967	1.350.000
De Luxe 550		1967	1.150.000
C. Custom 660		1967	1.250.000
C. Country 660		1967	1.350.000
LINCOLN			
4 p.		1951	220.000
4 p.		1956	350.000
MERCEDES BENZ			
170 diesel		1954	500.000
180		1954	550.000
170		1955	550.000
180		1955	580.000
300		1955	580.000
219 naftero		1959	1.500.000
220		1959	1.650.000
220 S coupé		1961	1.900.000
220 S 4 p.		1961	1.700.000
220		1962	2.000.000
220 S 4 p.		1962	2.200.000
220 E		1962	2.600.000
220 S 4 p.		1963	3.200.000
220 SE coupé		1963	3.500.000
220 SE coupé		1964	4.300.000
220 E		1964	3.900.000
220 S		1965	4.000.000
250 SE		1965	4.500.000
250 S 4 p.		1966	6.500.000
250 SE 4 p.		1966	7.500.000
250 SE coupé		1966	8.500.000
MERCURY			
4 p.		1942	300.000
2 p.		1946	340.000
4 p.		1946	370.000
Coupé		1946	430.000
Coupé conv.		1946	400.000
2 p.		1951	400.000
Monterey 4 p.		1953	450.000
Montclair		1954	470.000
Montclair		1958	600.000
Monterey 4 p.		1957	570.000
M. G.			
4 p.		1966	900.000
MORRIS			
Mini Minor 1000		1961	430.000
4 p.		1966	900.000
Traveller		1966	920.000
N. S. U.			
24 HP		1958	250.000
34 HP		1960	300.000
34 HP		1961	310.000
24 HP		1962	320.000
34 HP Prinz		1963	340.000
Sport Prinz		1961	500.000
OLDSMOBILE			
88 4 p.		1958	500.000
88 4 p.		1961	750.000
88 4 p.		1952	800.000
88 4 p.		1963	900.000
OPEL			
Rekord 2 p.		1956/7	400.000
Rural		1956/7	420.000
Rekord 2 p.		1958	500.000
Rural		1958	540.000
Rekord 2 p.		1959	520.000
Rural		1959	560.000
Rekord 2 p.		1960	570.000
Rural		1960	590.000
Rekord 2 p.		1961	630.000
Rural		1961	660.000
Rekord 2 p.		1962	670.000
Rural		1962	700.000
PEUGEOT			
403		1956	400.000
403		1956/7	550.000
403		1958/9	650.000
403		1960/1	680.000
403		1962	780.000
404		1962	850.000
403		1963	820.000
404		1963	900.000
404 Rural		1963	920.000
403		1964	830.000
404 3 bancadas		1964	950.000
404 5 bancadas		1964	1.000.000
403		1965	850.000
403 de Lujo		1965	1.150.000
404 Standard		1965	1.090.000
404 Standard		1966	1.170.000
404 De Lujo		1966	1.250.000
404		1967	1.300.000
404 Gran Lujo		1967	1.350.000
404		1968	1.350.000
404 Gran Lujo		1968	1.400.000
PONTIAC			
Sedanette		1947	250.000
4 p.		1951	340.000
PLYMOUTH			
4 p.		1951	350.000
4 p.		1954	400.000
4 p.		1955	480.000
4 p.		1961	650.000
RAMBLER			
Classic Custom		1962	700.000
Ambassador		1962	750.000
De Luxe 550		1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie		1963	750.000
Classic Custom		1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie		1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie		1963	820.000
C. Country 660		1963	850.000
Ambassad. 990.		1963	880.000
De Luxe 550		1964	850.000
C. Custom 660		1964	900.000
C. Country 660		1964	950.000
Ambassad. 990.		1964	1.000.000
C. de Lujo 550		1965	950.000
Classic Custom		1965	1.000.000
C. Country 660		1965	1.100.000
Ambassad. 990.		1965	1.150.000
Ambassad. 999.		1966	1.300.000
Classic Custom		1966	1.200.000
De Luxe 550		1966	1.100.000
C. Country 660		1966	1.250.000
Ambassador		1967	1.500.000
Ambassad. 990		1967	1.550.000
C. Custom 660		1967	1.350.000
De Luxe 550		1967	1.250.000
C. Country 660		1967	1.400.000
RENAULT			
Dauphine		1963	400.000
4 L		1963	400.000
Gordini		1963	500.000
4 L		1964	450.000
Dauphine		1964	450.000
Gordini		1964	550.000
4 L 3 veloc.		1965	450.000
4 L 4 veloc.		1965	500.000
Gordini		1965	580.000
Dauphine		1965	480.000
Gordini		1966	650.000
Dauphine		1966	520.000
4 L		1966	600.000
Gordini		1967	780.000
4 L		1967	700.000
Renault 850		1967	650.000
Gordini		1968	850.000
4 L		1968	750.000
850		1968	700.000
RILEY			
1500		1961	600.000
1500		1966	900.000
SIMCA			
4 p.		1956	320.000
Rural		1956	360.000
TAUNUS			
17 M Rural		1960	600.000
17 M 2 p.		1961	650.000
17 M 4 p.		1961	700.000
17 M 2 p.		1962	750.000
17 M Rural		1962	780.000
TORINO			
300, 4 p.		1967	1.250.000
300 S, 4 p.		1967	1.400.000
380, 2 p.		1967	1.680.000
380 W, 2 p.		1967	1.800.000
VALIANT			
I		1962	950.000
II		1963/4	1.000.000
III		1964	1.150.000
III		1965	1.200.000
Coronado		1965	1.300.000
Gran Turismo		1965	1.400.000
IV		1966	1.400.000
Coronado		1966	1.450.000
Gran Turismo		1966	1.500.000
V		1967/8	1.500.000
Coronado		1967/8	1.550.000
Gran Turismo		1967/8	1.580.000
VAUXHALL			
Velox 6 cil. 4 p.		1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.		1958	400.000
VOLKSWAGEN			
Export		1961	570.000
Export		1962	620.000
1500 2 p.		1962	700.000
VOLVO			
121		1960	750.000
122		1962	820.000
WILLYS			
Aerolark		1953	300.000

PICK - UPS USADAS

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg.		1965	430.000
AZU Furg.		1966	480.000
AZU Furg.		1967	530.000
AZU Furg.		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
D-100	Pick-up	1968	1.100.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p.	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.501.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	1.736.000
Falcon Stand., 4 p.	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p.	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

FRESEDO & BAJNOFF

ENCENDIDO JUJUY

Tiene chispa de campeón

PRIMERO EN ENCENDIDO

Con la más extensa línea en la fabricación integral de partes para encendido y electricidad de automotores: Bobinas de Ignición, Condensadores, Fusibles, Rotores, Platinos, Solenoides de Arranque, etc.

PRIMERO EN RENDIMIENTO

Su planta industrial en Haedo no sólo produce con la más avanzada tecnología, sino que posee el Laboratorio más completo de Sudamérica de control de calidad, conforme a las normas técnicas originales de fábrica para cada automotor.

PRIMERO EN POPULARIDAD

La mayor venta y la línea más completa del mercado de repuestos en la especialidad.

Electrotécnica Jujuy S.A. es la única empresa que ha logrado colocar, en un mercado tan exigente como los EE.UU., su extensa línea de platinos para distribuidor. No ocasionalmente. Desde 1958 las exportaciones de estos productos no tradicionales son constantes y dentro de poco atenderá la demanda de ALALC. Por eso, es:

CALIDAD DE EXPORTACION

ENCENDIDO JUJUY

Avda. Honorio Pueyrredón 1526
Tel. 58-8618/9110



60 — PARABRISAS CORSA

MERCADO

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
Peugeot 504 de lujo ..	1.682.000
Peugeot 504 superlujo	1.822.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU ...	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

MOTOS USADAS

CILINDRADA

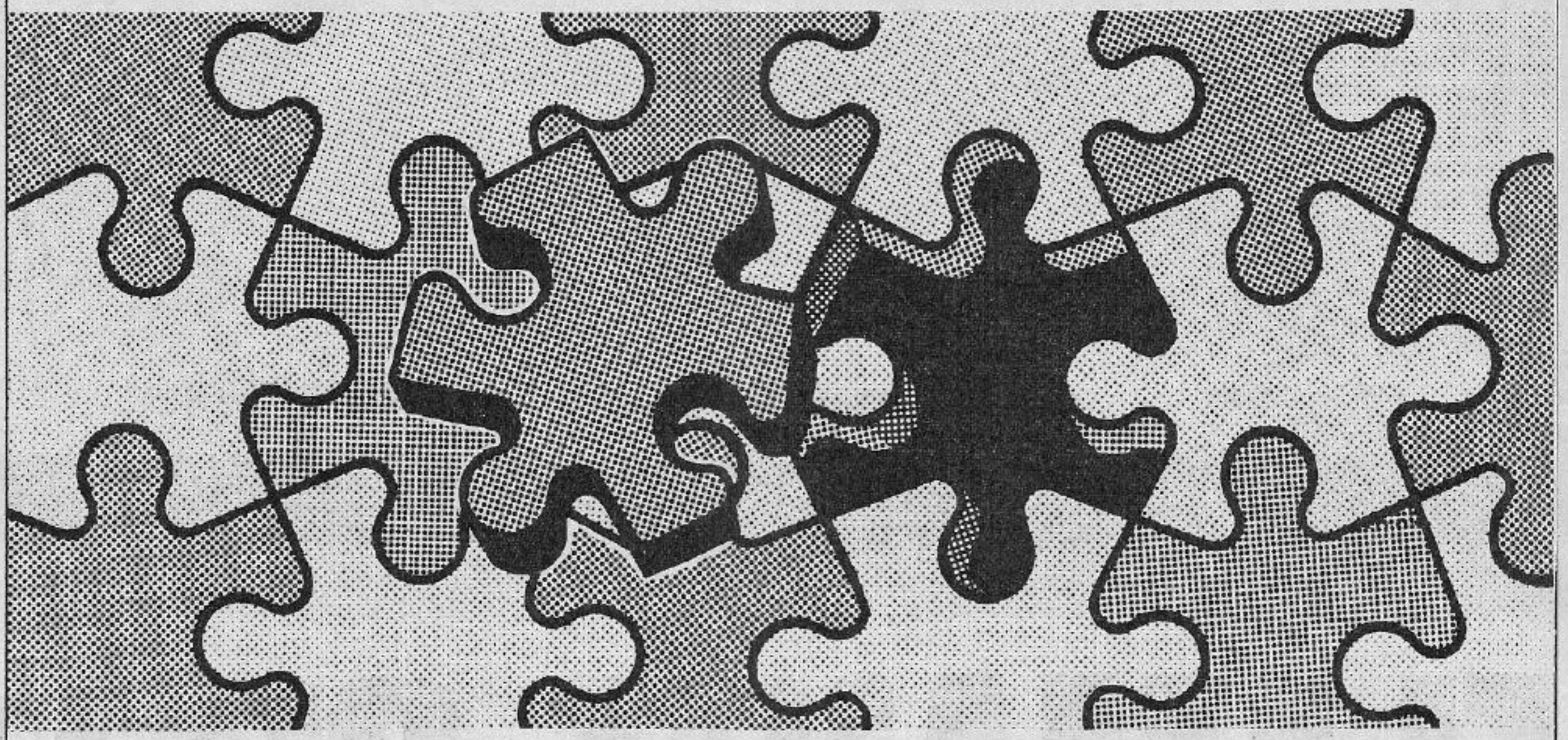
MARCA			
AJS			
500		46-48	72/96.000
350		46-48	48/72.000
500		49-54	96/144.000
500		60-62	264/336.000
650		60-62	288/360.000
BSA			
500		46-48	60/84.000
500		48-49	96/144.000
350		48-49	72/96.000
650		50-52	120/180.000
500		60-62	264/336.000
BMW			
500		55	180/216.000
250		58	180/216.000
500		58	300/360.000
500		62	360/420.000
600		62	456/540.000
250		62	216/276.000
DKW			
125			42/60.000
150			48/72.000
DUCATI			
175			96/144.000
200			108/156.000
GILERA			
150		54-62	60/96.000
175		60-67	72/113.000
200		62-68	96/132.000
200		65-68	108/156.000
300 (imp.) ..		57-58	96/168.000
300 (nac.) ..		67-68	180/240.000
GUZZI			
175		57-61	96/144.000
235		57-61	108/156.000
350-500		46-49	48/72.000
HARLEY DAVIDSON			
1200		48-49	120/144.000
HONDA			
50		60-62	60/84.000
125		60-62	96/144.000
150		60-62	108/156.000
250		60-62	216/264.000
300		60-62	264/300.000
HRD			
1000		48-49	144/192.000
1000		54	240/300.000
1000 B. Shadow		48-49	264/300.000
ISO			
150			42/60.000
JAWA			
350		57	96/144.000
175		57	60/96.000
350		62	120/168.000
MATCHLESS			
350		46-48	48/72.000
500		46-48	72/96.000
500		49-52	96/144.000
NORTON			
500		46-48	72/96.000
500		49-51	96/144.000
500		58	192/228.000
500		62	228/288.000
SIAMBRETTA			
150 (reform.)		52-54	70/100.000
125		54-62	48/72.000
175		58-62	84/132.000
125 (Cristian)		58-62	120/144.000
TRIUMPH			
500		46-47	108/168.000
500		48-50	180/240.000
650		48-50	204/264.000
350		47-49	84/120.000
500		51-54	228/276.000
650		51-54	240/300.000
500/650		55-57	264/336.000
350		58-62	264/336.000
650		60-62	384/456.000
500-650 (Cr.)		49-55	300/360.000
ZANELLA			
100		59-67	48/72.000
125		59-67	60/84.000

MOTOS 0 Km

GILERA 180 SPRING	199.000
GILERA 200 GT	224.000
GILERA 300	314.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA RUTERA 125 ..	135.000
ZANELLA PONDEROSA ...	175.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Errar es humano, pero en cuestión de repuestos más vale no equivocarse.



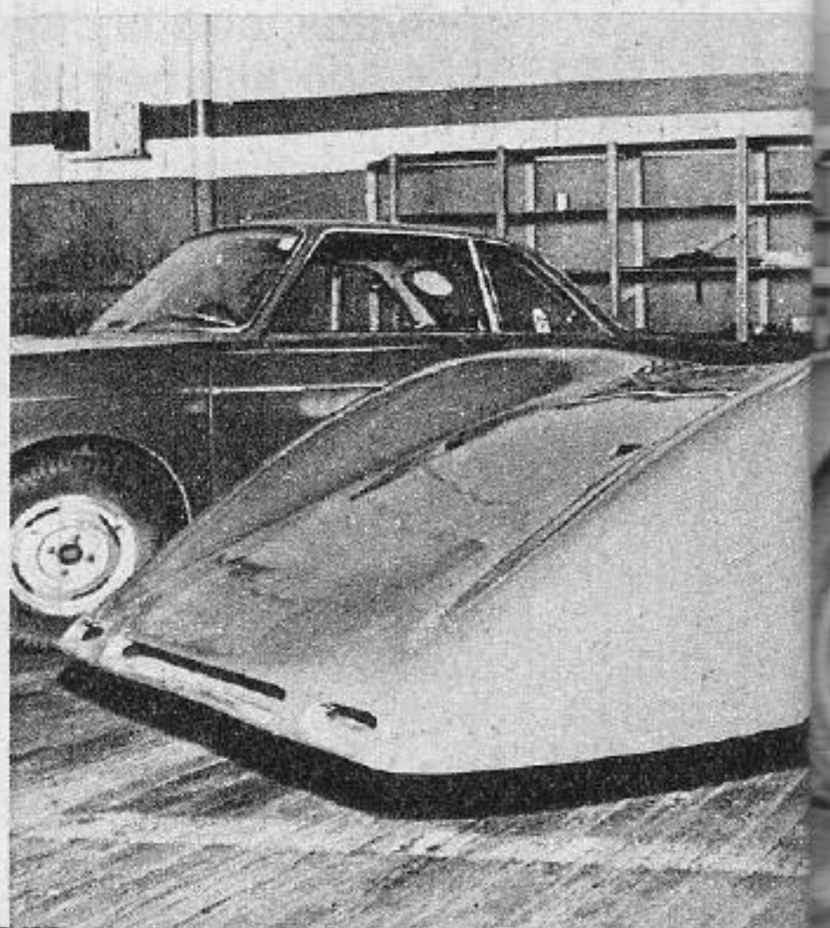
Hay ocasiones en las que es necesario cambiar la tapa del tanque de nafta, un aro de los faros, la manija de una puerta o el limpiaparabrisas. No importa. Ford lo ha previsto y ha fabricado otra exactamente igual al original. Desde las piezas más simples a las más complicadas, hay un nutrido stock de repuestos legítimos para su Ford. **Realmente legítimos, con la calidad Ford y una garantía que es un verdadero respaldo: 6.500 kilómetros o 90 días.**

Ford
Repuestos
REPUESTOS LEGITIMOS FORD

FLAMANTE SP

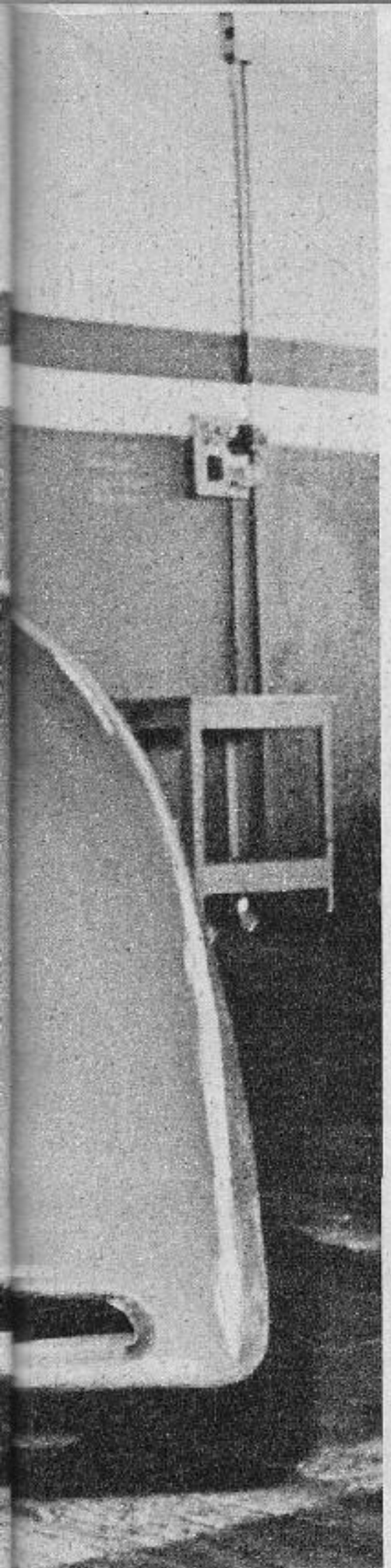
Dos aparatos más para SP. Y, fundamentalmente, construidos con proyección 1970, tanto como para taparle la boca a los que aseguraban que la categoría moriría antes de nacer, cuando se decretó el nuevo reglamento que entrará en vigencia en 1970. Hacía mes y medio, aproximadamente, que don Vicente Formisano, de Azopardo y Cochabamba, amenazaba con sacar desde sus fueros dos nuevos instrumentos de guerra para la nobleza deportiva de nuestro país. Froilán González (para su Caballero Marincovich) y la Peña Roberto Trama (para uno de sus latifundistas, Cacho Fangio) adquirieron los dos SP, intrínsecamente idénticos al antecesor Canguro, también producto de los predios del Dueño y Señor de Azopardo y Cochabamba.

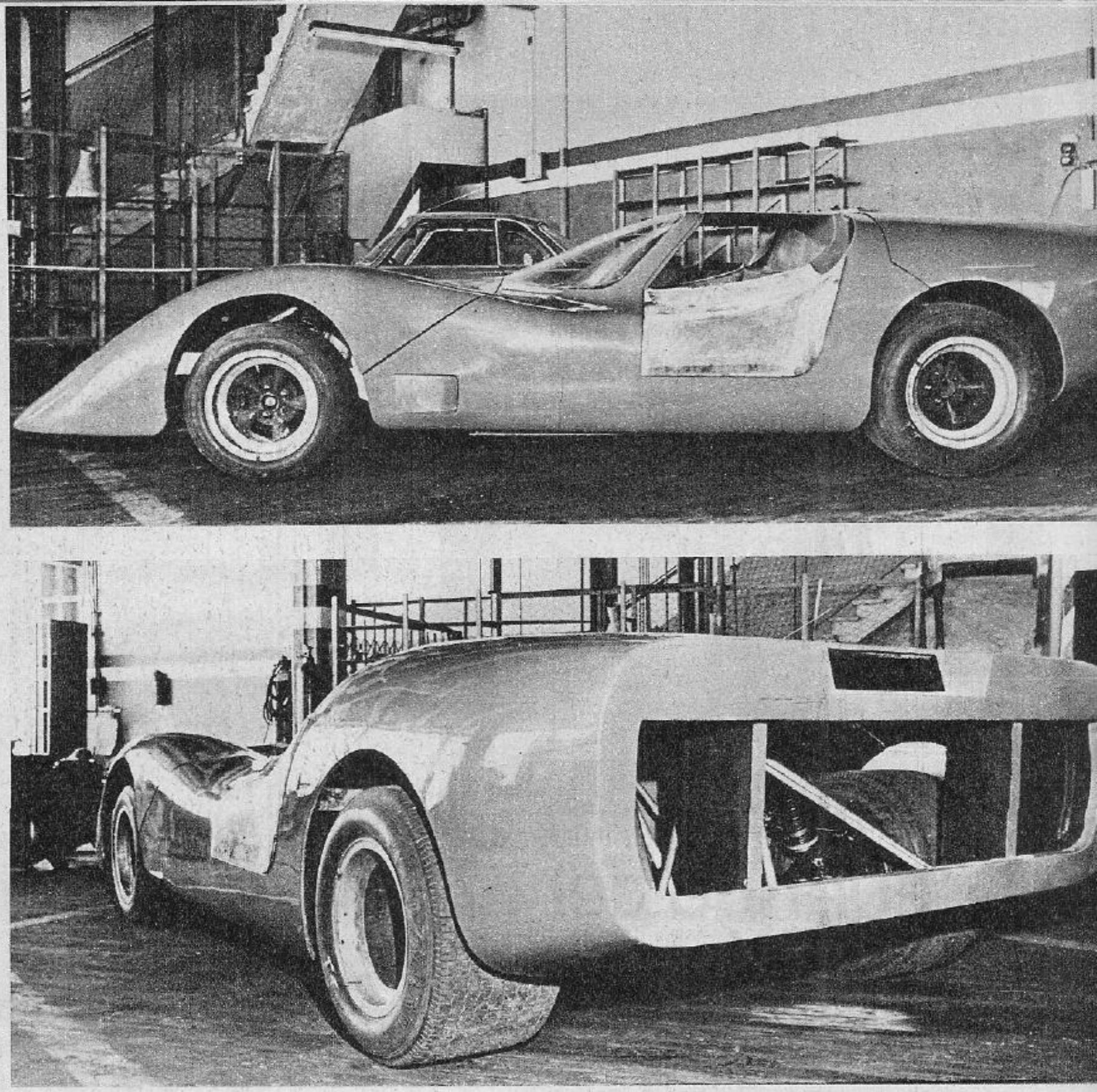
Ya los autos están listos. Por lo menos en lo que a Formisano le incumbe. La estructura y suspensiones son idénticas en ambos casos, a su vez similares al antecesor Canguro, que —vestido nuevo por medio— está ahora en manos de Carlos Pairetti. Pero entre los dos últimos autos hay una diferencia notable en las carrocerías. En el caso de "Cacho" quedó tal cual el gusto y estudios de Vicente Formisano, pero Froilán González prefirió hacer las cosas a su manera, y se hizo diseñar una carrocería totalmente diferente.



Tres cuartos de perfil. En la trompa, la entrada central de aire del radiador de aceite y dos laterales para los frenos. Más arriba, dos entradas Naca. Lástima que después de los primeros ensayos proliferarán las aberturas de emergencia (que por lo general serán perdurables) a troche y moche.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

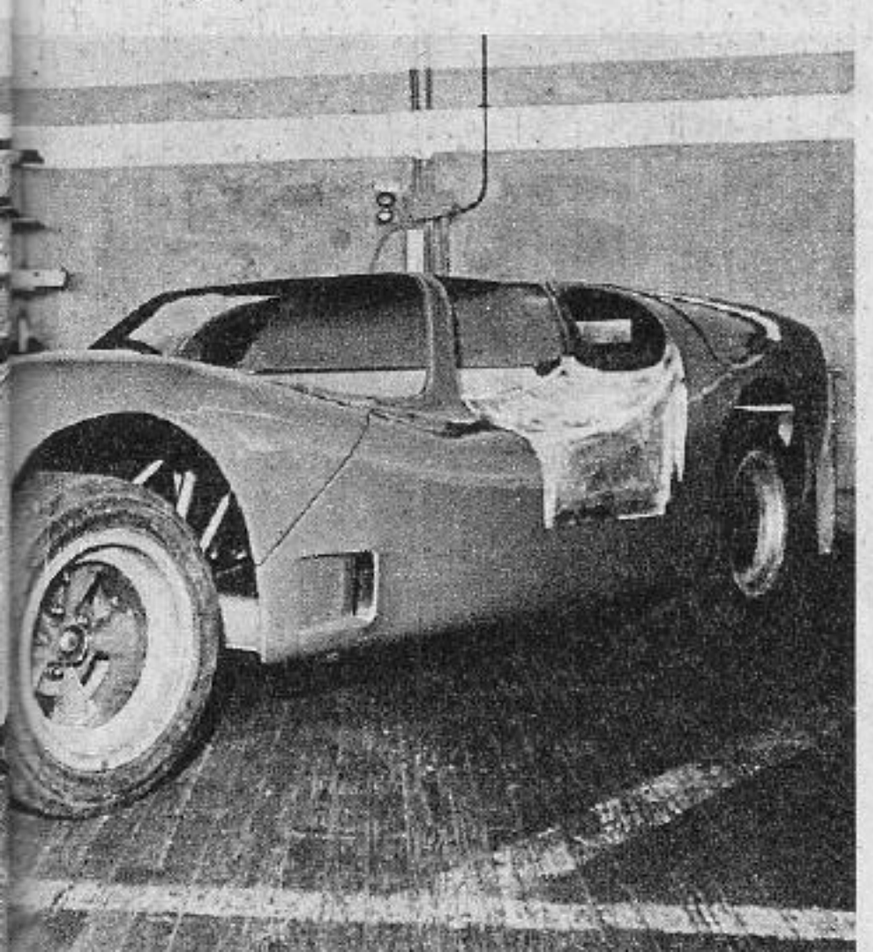




CONSTRUCTOR: FORMISANO

PILOTO: MARINCOVICH

Vicente Formisano terminó de construir un SP para Froilán González. Carlos Marincovich será el piloto y no sería de extrañar que debute el 19 con la carrera de Estudiantes. Al mismo tiempo se entregó otro para Cacho Fangio



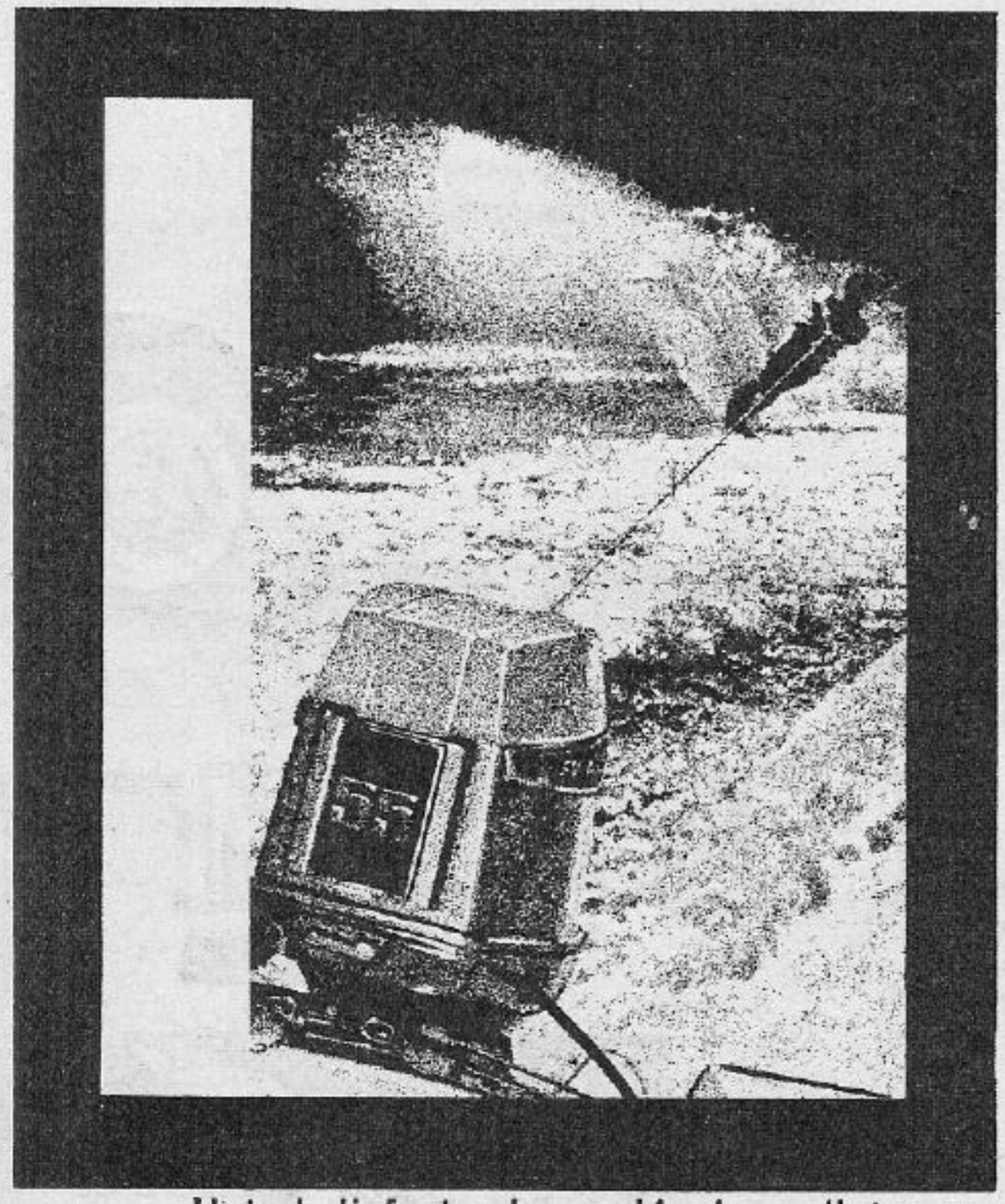
La carrocería en el auto de Froilán González es diferente a la de "Cacho". En la foto solamente falta ponerle el "chichón" para que esté de acuerdo con el reglamento vigente. Pero éste se adapterá después de unas pruebas, las que determinarán dónde es más conveniente el centro de presión, pues trabajará como spoiler.

Vista trasera del Formisano Chevrolet de Froilán González. La gran salida central de aire es para evacuar el que viene del radiador; las dos laterales para el aire de los frenos y neumáticos, y la superior para que Carlitos pueda mirar para atrás cuando se le venga el malón encima...

En esta nota presentamos el auto de Froilán González, el cual, en muy poco tiempo ya, será conducido por Carlos Marincovich. El diseño original es del ingeniero Fissanoti, consumado en las épocas en que el constructor rafaelino trabajaba en el primer piso de los talleres de Formisano. Esencialmente es un chasis mixto a la manera de un Jaguar XK-E, es decir, una estructura monocasco central con dos subchasis tubulares, adelante (zona motor), y atrás (suspensión trasera y rompecabezas similares). Cabe destacar (y se puede destacar porque cabe) que estos automóviles son fácilmente trasformables en SP de motor trasero, simplemente "desconectando" el reticulado trasero y construyendo uno con fin detrás del eje, y a otra cosa.

En la zona monocasco, el piso de chapa tiene varias nervaduras aumentando de esa forma la rigidez de la zona por forma simplemente. La carrocería en esa zona está construida en chapa de acero y no se hizo de plástico porque en el caso del Canguro no se llegaba al peso mínimo que exigía el reglamento que, dicho sea de paso, en caso del Canguro, la distribución orillaba el 53 por ciento adelante y los restantes, atrás. Actualmente, estos valores no serán muy mejorados si tenemos en cuenta que el motor Chevrolet pesa, aproximadamente, lo mis-

→



Usted disfruta de acción inmediata...

cuando tiene un Evinrude trabajando para usted.

MOTORES

EVINRUDE

LA MARCA DE MAYOR VENTA EN EL MUNDO ENTERO

Fuera de borda:

115 HP 85 HP 55 HP
40 HP 33 HP 25 HP

para equipar las lanchas

BERMUDA®

DAY CRUISER - GRAN TURISMO - COBRA - MARK II
444 - SUPER SPORT: STANDARD Y DE LUXE
SPORTWIN - RIOMAR - PIRAYU - SAFARI - DELTA

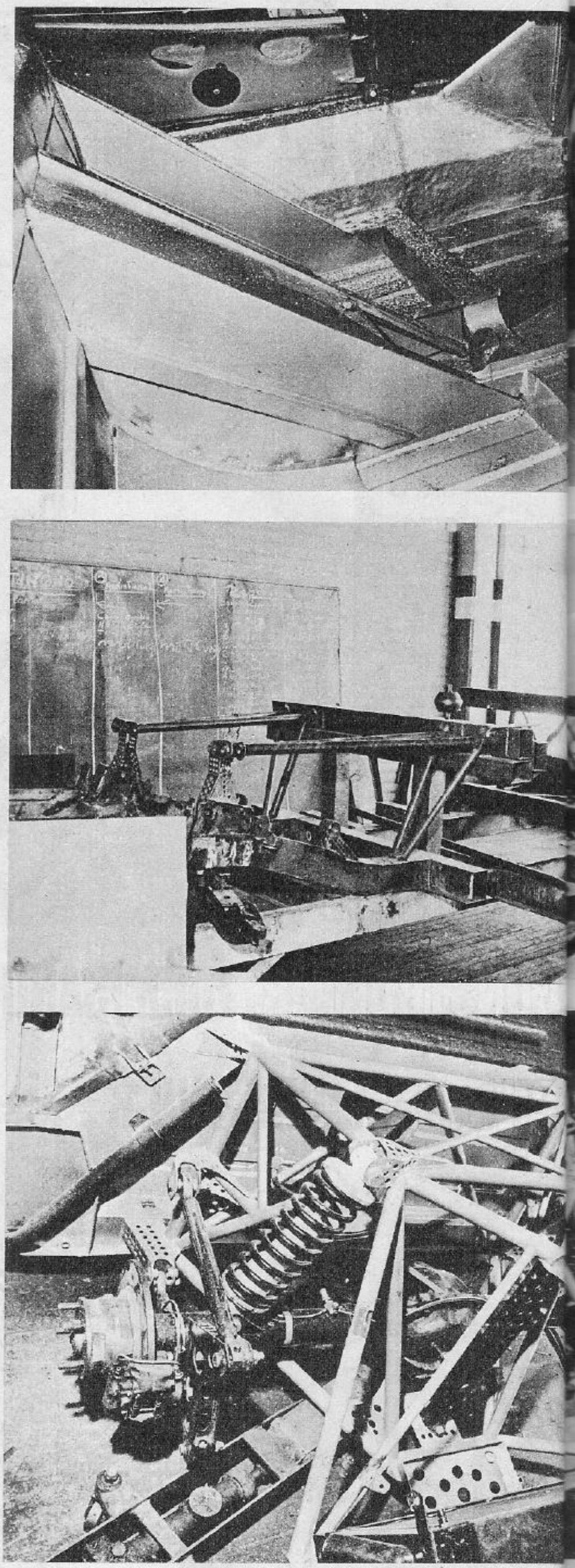
FABRICA

NAUTICA® S.A.

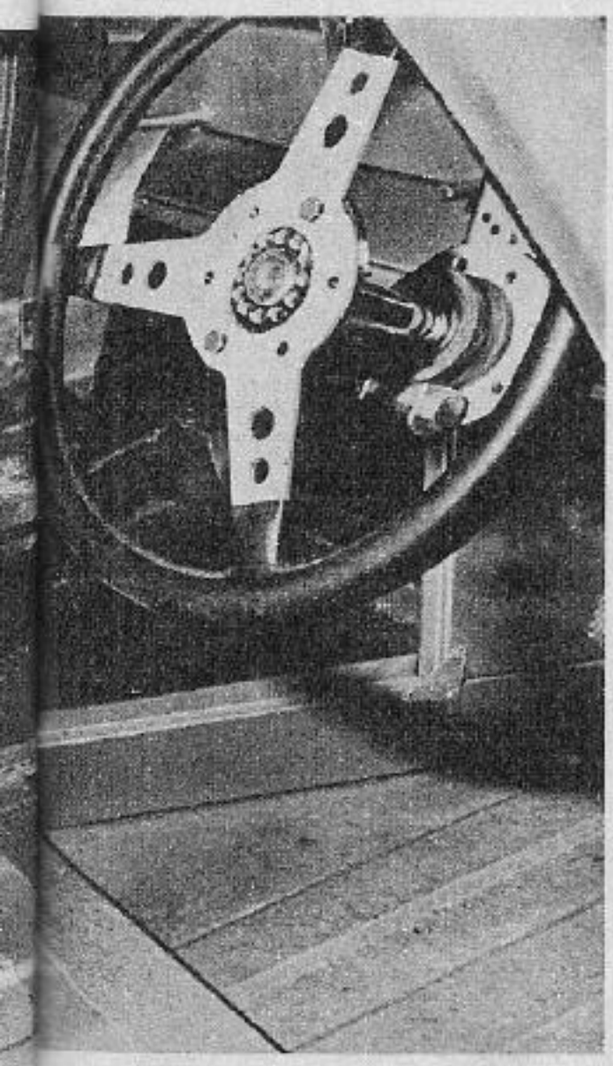
Concesionarios:

● NAUTICA CENTRO, Uruguay 776 - Cap. ● NAUCAPE, Belgrano 2431, Cap. ● NAUTICA SAN ISIDRO, Av. Libertador 15233 - San Isidro ● NAUTICA BELGRANO, Juramento 1981 - Cap. ● CORLETO Y CIA., Av. 122, Nº 1400 - La Plata ● ESGRA NAUTICA, Sarmiento 891 - San Fernando ● TEDIN EZCURRA Y CIA., Maipú y Arias - San Fernando ● NAUTIDELTA, Av. Cazón 592 - Tigre ● MIERES NAUTICA, Av. Libertador 2102 - Cap.

RADEL S. A.



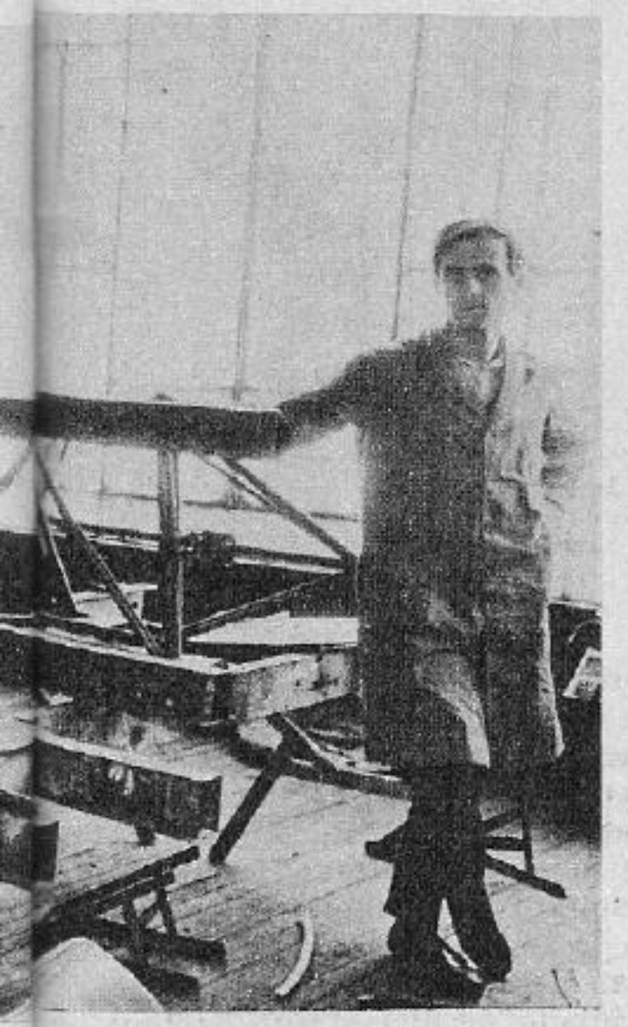
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

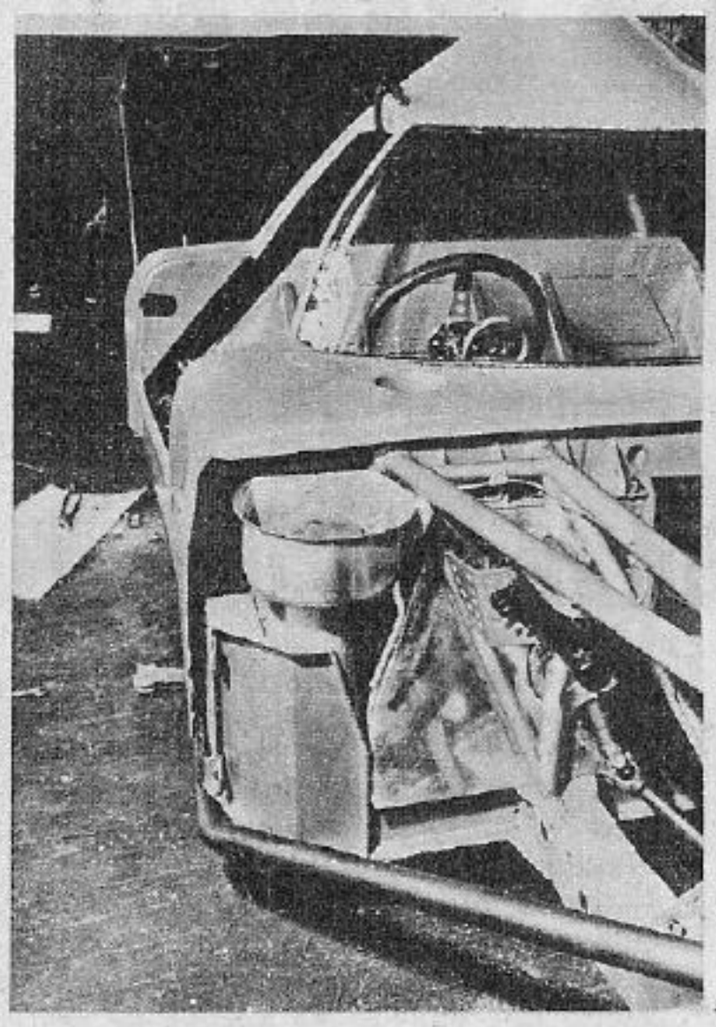


FLAMANTE SP

FORMISANO - CHEVROLET

Tipo	Monocasco y tubular.
Dist. entre ejes.....	2,54 m.
Trocha delantera ...	1,50 m.
Trocha trasera	1,55 m.
Altura total	1,25 m.
Ancho máximo	1,80 m.
Despeje del suelo...	0,10 m.
Peso (completo)	1.000 kilos.
Capacidad de comb.	180 litros.
Frenos	De disco (4).
Suspensión trasera ..	Eje rígido guiado por 4 reactores.
Suspensión delantera	Orig. Dodge, reformada.







En un rincón del taller se está construyendo un tercer SP; será para que lo conduzca Eduardo Rodríguez Canedo y propiedad del mismísimo Formisano. Dentro de muy poco tiempo comenzará la construcción de cuatro SP de motor trasero hasta 2 litros.

Arriba, derecha:

En el extremo izquierdo se puede ver uno de los tanques laterales que trabajan también como estructura. Cada uno de ellos lleva 90 litros y sus olas.

Estructura multitubular en la parte trasera que soportará las suspensiones, batería y radiador de agua.

Arriba, izquierda:

Zona del cockpit, estructura monocasco, construida en chapa de acero nervada.

mo que un Slant Six como el que tenía el Canguro.

Las suspensiones delanteras son derivadas de las originales Dodge; en cambio, las traseras, tienen un eje rígido, guiado por cuatro brazos reactores paralelos y qué sé yo cuántos fierritos y cañitos más. Solución convencional pero que funca un kilo y medio, funca.

Los radiadores van dispuestos en la zona trasera, solución no muy convencional, pero que también da resultados satisfactorios. Desde el motor hasta el radiador el agua llega por caños de aluminio que son externos.

En síntesis: Formisano ya entregó dos autos que si tenemos en cuenta cómo doblaba el Canguro, pueden llegar a ser cosa muy seria en las manos de Marincovich y "Cacho" Fangio. Solamente resta esperar unos días más y se verá qué pasa. Pero hay demasiados buenos antecedentes por todas las puntas como para que no anden muy bien de entrada.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424

sugerencias PARABRISAS CORS

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA



DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA
GARANTIA DE UN IMPULSORES DE ARRANQUE

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION - FABRICACION
TATEOSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-395

FUNDAS
LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



CITROEN	$ 6.950.-
FIAT 600	$ 6.950.-
RENAULT	$ 8.500.-
DI TELLA	$ 8.950.-
FALCON	$ 9.750.-
RAMBLER Ent.	$ 9.400.-
VALIANT	$ 9.600.-

Y TODAS LAS MARCAS
CONCORDIA 1410
T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini



VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - TEL. 50-7572
ALTURA Av. SAN MARTIN AL
7100 BS. AIRES

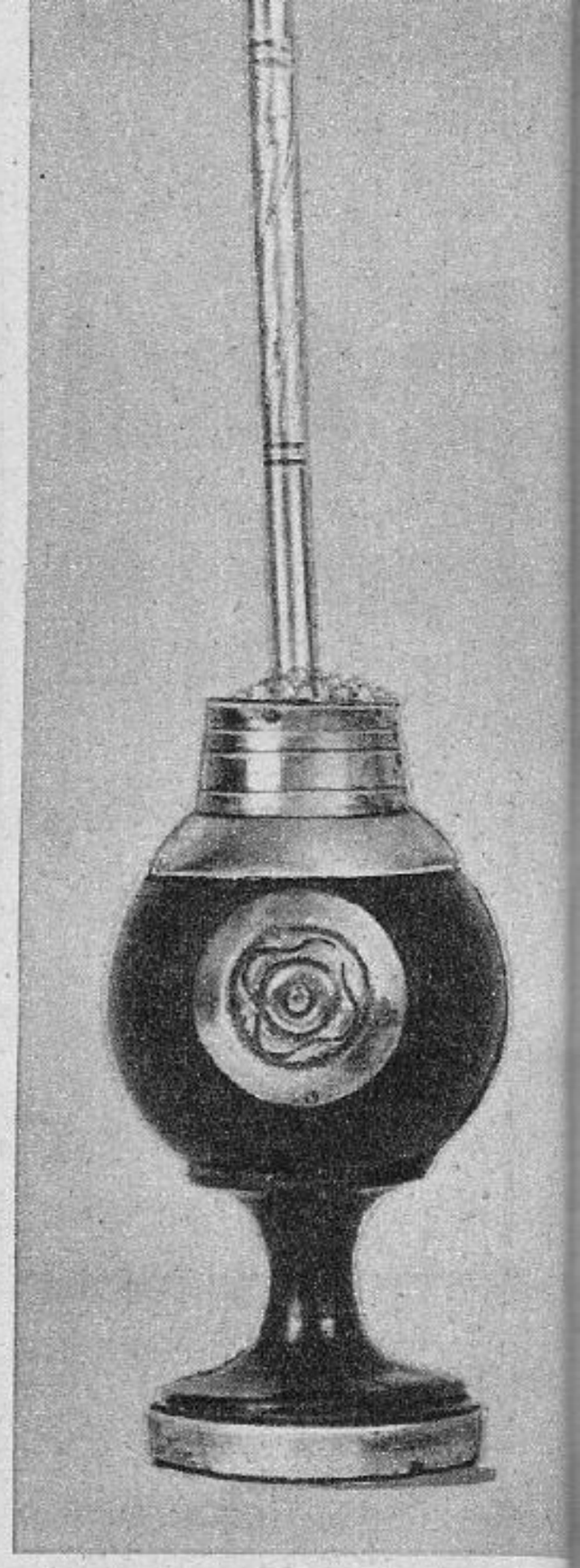
LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347



EL SUPER MERCADO DEL: Limpiaparabrisas
IECROM SRL
NACIONALES AMERICANOS Y EUROPEOS
REPARACIONES - VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Esta Casa no tiene Sucursales
Envíos al interior en el día
Juan B. Justo 3327 - Tel. 58-9951 - Buenos Aires

PARA LA LINEA FIAT
SIEMPRE LO MEJOR...
Repuestos y Accesorios.
Especialistas en stock completos para casas a instalarse.
GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.
Solicite listas de precios.
Ventas por Mayor y Menor.
Envíos al Interior.
FIAT repuestos
J. C. ZUPPIROLI sacim.
Guatemala 4416 - T. E. 71-5862 - Cap.

EL MATE FAVORITO EN EL «GRAN PRIX» DE LAS BEBIDAS MODERNAS



Como todas las competencias, la de las bebidas modernas hace gala de "prototipos" de distintas categorías... Unas apelan a la frescura, otras al sabor, otras al aroma, otras a diferentes cualidades, sin duda todas positivas. Pero una sola reúne en sí una serie de virtudes tan excepcionales, que sin duda la transforman en favorita de este "grand prix" entre gente que sabe beber. Nos referimos al mate. Sí, a nuestro clásico, tradicional y nobilísimo mate, que pone al día sus cualidades para que el público las conozca cada vez más... y las aprecie en todo su valor.

BERNARDO HOUSSAY OPINA

Bernardo Houssay, nuestro Premio Nóbel de Medicina, visitó en compañía de otros eminentes científicos la provincia de Misiones, en 1969. En esa oportunidad declaró durante una conferencia de prensa:

El principio activo que contiene la yerba, comúnmente denominado mateína, es un estimulante que favorece nuestro organismo.

Por eso, y para favorecer una industria que significa el ahorro de millones de dólares en divisas y el trabajo de más de 45.000 familias, es necesario hacer conocer al mate, otorgándole una modernidad, una practicidad y una funcionalidad a tono con la época en sus nuevos sistemas: **soluble instantáneo y en saquitos.** Así, al modo tradicional de tomarlo, en bombilla, —forma que se considera la más adecuada para conocer sus virtudes y sentirse benéficamente influenciado por ellas— se agrega la posibilidad de beberlo en taza, haciéndolo apto para cualquier ocasión y en cualquier época, sin perder su aroma, sabor y cualidades de origen.

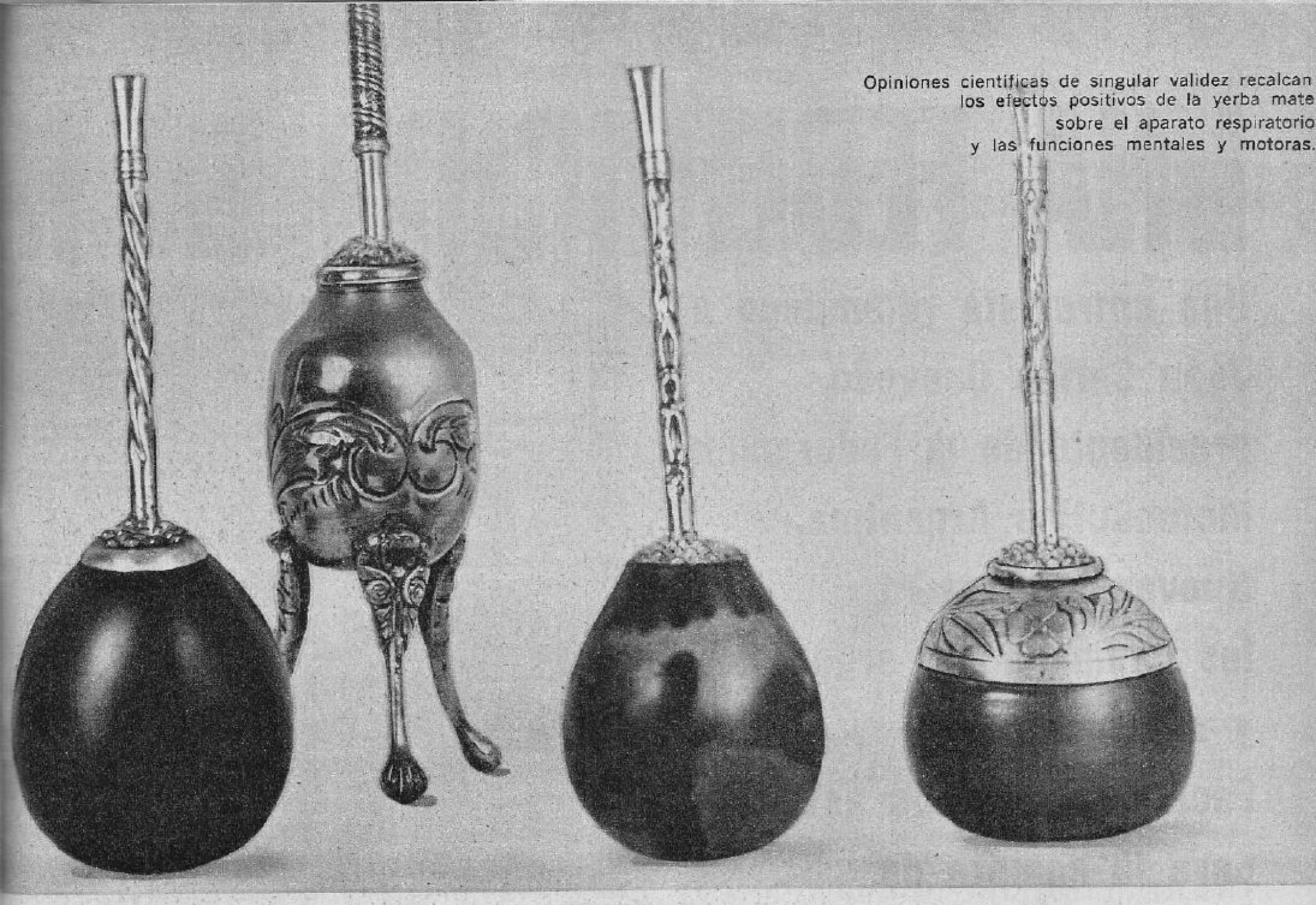
OTRAS OPINIONES

A la de Bernardo Houssay pueden agregarse opiniones distintas, todas de singular validez por provenir de investigadores especializados. Por ejemplo la del fisiólogo francés Marvaud, que recalca los efectos positivos del mate sobre el aparato respiratorio y sobre la disminución de la tensión arterial. O la de Moreau de Tours, químico-analista diplomado en el Instituto Pasteur de París que afirma textualmente: "El mate es un estimulante general de todas las funciones y en particular de las mentales y motoras". Por su parte, el doctor Latteux, Profesor de Histología y Jefe de Servicio Quirúrgico del Hospital de Broca, sostiene: "El mate es una bebida

La pausa para el mate es la mejor respuesta a las exigencias de la vida moderna.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Opiniones científicas de singular validez recalcan los efectos positivos de la yerba mate sobre el aparato respiratorio y las funciones mentales y motoras.

fortificante, anti-deperditiva, de un gusto agradable como el de otras infusiones".

Hay que agregar que los efectos excitantes del mate nunca resultan nocivos, ya que las vitaminas y sales minerales que se agregan a la mateína lo transforman en una bebida vital para la actividad moderna.

EN EL MUNDO DE HOY . . .

. . . es necesario el relax, por una parte, y la absorción de nuevas energías que nos permitan dinamizarnos cuando la tensión excesiva y la fatiga nos dominan. Por eso el mate, en bombilla o en taza, constituye la solución ideal. En mitad de una tarea, de una reunión fatigosa, de una sesión de estudios intensa . . . el mate resultará esa tregua indispensable a través de la cual recuperaremos las energías físicas y mentales que nos hacían falta. La vida urbana, que permite tan pocos momentos de distracción, necesite del mate como de una verdadera panacea . . . Parece cumplirse, a través del tiempo, la vieja leyenda guaraní. Aquella que contaba que Yasí, diosa de la Luna, regaló la yerba mate al hombre, en agradecimiento por su hospitalidad, para que en ella encontrara un símbolo de amistad y una fuente para restaurar su desgaste cotidiano.

LA YERBA MATE EN LA ARGENTINA

Es necesario saber, por otra parte, que hay 140.000 hectáreas cultivadas de "oro verde" en Misiones y Corrientes, provincias cuya economía depende en buena parte de la yerba mate. La producción anual de 250.000.000 de Kg. supera en el doble al consumo nacional, por eso es necesario que el mate sea aún más conocido de lo que es, que no permanezca entre las tradiciones de museo sino que sea una tradición viva . . . y bebible todos los días. También hace falta incrementar la exportación. Numerosos inmigrandes que vinieron a la Argentina adoptaron fervorosamente el mate, y al regresar a sus tierras lo llevaron consigo. No es extraño que se conozca a nuestra bebida tradicional en países lejanos y exóticos como Líbano, Siria o Israel . . . Las bondades de esta infusión llegan a todos los rincones del mundo, y conquistan así nuevos campos para su acción benéfica.

Somos los mayores productores y consumidores de yerba mate del mundo, pero debemos tomar conciencia de que ese consumo puede todavía incrementarse, puesto que se dan aquí todas las condiciones para compenetrarse de las ventajas irrefutables del mate, de gustarlo, de constatar sus virtudes.

TODOS LOS SECTORES DEL PUBLICO . . .

. . . han aceptado el mate, conservando la forma tradicional, y más provechosa, de tomarlo o incorporando las nuevas. Hombres de cualquier actividad lo beben para sentirse reanimados, mujeres de cualquier nivel social lo imponen en sus hogares, jóvenes estudiantes o trabajadores lo han incorporado a sus momentos de concentración o de acción.

Por eso los deportistas —y aún cantantes y artistas de moda— lo consideran como un compañero leal en los momentos más difíciles, cuando es necesario ese "aliento" que sólo un amigo como el mate puede dar con esa sensación de bienestar, de renovación que brinda desde el primer sorbo . . . Invierno o verano . . . cualquier tiempo es bueno para el mate. O mejor dicho el mate es bueno para cualquier tiempo, porque reconforta cuando hace frío o refresca cuando hace calor, porque se lo puede beber caliente o helado, en taza o en bombilla, con azúcar o amargo, acompañado de una bebida espirituosa o solo . . . Admite todas las posibilidades con esa generosidad criolla que lo hace el más simpático compañero de todo momento, aún cuando ponga el acento en la forma más clásica: un mate con bombilla por considerarse el medio más adecuado para lograr en plenitud todo lo que la yerba mate tiene y puede brindar.



El mate: bebida favorita para gente joven que necesita reponer energías.

PARA BEBER LA VIDA . . . PARE! Y TOMESE UN MATE

Un momento, nada más. Un momento en el trajín, en el estudio, en la reunión . . . Un momento para saborear el mate a través de la bombilla de plata, o en la tentadora taza humeante . . . Un momento y después: los resultados. La vida en las venas! La vida en el sorbo perfumado, delicioso, que parece infundir en el cuerpo un nuevo ritmo, que da ganas de vivir con intensidad . . . Sí, pare un momento . . . Vale la pena. El mate cumplirá su promesa, esa promesa garantizada por la tradición, por la ciencia y por la sabiduría popular. Esa promesa que, para usted, significa nuevas fuerzas, nuevos alientos, nuevos deseos de seguir bebiendo la vida en el exquisito sabor del mate.

UNA FEDERACION EN M

Una entrevista relámpago a Juan Carlos Quevedo, presidente de la Federación Motonáutica Argentina. Nuevas ideas para los campeonatos argentino y metropolitano. Facilidades en los astilleros para la compra de embarcaciones para correr

A fines de agosto la Federación Motonáutica Argentina renovó sus autoridades, resultando electo presidente el señor Juan Carlos Quevedo. Era lógico por lo tanto que recurriéramos a él para enterarnos de cuáles han de ser los lineamientos que han de regir las actividades de la Federación. También estuvo presente Alfredo Mathessius, no en carácter de piloto, sino como vicepresidente de dicha Federación.

En cuanto a lo que debe ser la Federación, Quevedo es claro: "La Federación debe estar por encima de los clubes afiliados, no puede haber ningún paralelismo entre ambas cosas. Pero para ocupar el lugar que le corresponde debe responder a sus derechos y obligaciones, y como presidente de la misma no pienso renunciar a ningún derecho y pienso asumir todas las obligaciones". Le planteamos el problema de la escasez de inscriptos en las competencias y en la respuesta es terminante: "No es un problema solamente de acá, pero igual tenemos algunas ideas para solucionarlo. Por ejemplo, a lo mejor puede obtenerse de los astilleros la venta de equipos para competir en condiciones inmejorables de precio y financiación. Y eso será muy positivo, ya que la clase Turismo es y debe ser considerada como un semillero, como una escuela obligatoria para todo el que desea iniciarse en este deporte".

La Federación debe supervisar las competencias que se realizan por el campeonato argentino de timoneles y es otro tema sobre el que también habrá modificaciones. "Vamos a realizar el campeonato dentro del año calendario, comienzo el 1º de enero y fin el 31 de diciembre. Pensamos organizar campeonatos regionales o zonales, como quiera que se los llame, y luego, con el primero y segundo o tercero, reunir a todos en la disputa del campeonato argentino. Actualmente el campeonato argentino es netamente capitalino, y no es justo. No sé si la presencia de corredores del interior debe llamarse importante. En una familia no hay miembros de mayor importancia, pero en tanto falta una real representación del interior la familia motonáutica está incompleta y eso sí es motivo de preocupación para la Federación."

Hablamos del Metropolitano que se está realizando y también sobre esto va a haber novedades el año que viene. "Las condiciones están dadas para llevarlo a cabo anualmente. La labor de la Municipalidad, lo magnífico del escenario del acuódromo y el apoyo del público lo hacen posible. Pero no con una competencia por mes, eso es dilatarlo en forma excesiva. Es preferible ubicarlo en el mes de abril y disputarlo en cuatro fe-



Juan Carlos Quevedo, 44 años. En sus manos está en gran parte el destino de la motonáutica. Piloto, organizador, recordman, etcétera. Conoce los problemas desde adentro. Cree que hay suficiente capital humano y técnico para tener una motonáutica de primera línea.

"Si los estatutos de la Federación no contienen el instrumento legal que posibilite su progreso estamos dispuestos a solicitar su modificación. La Federación debe ser justa con todos y el día que como presidente deba sancionar a un club por haber faltado al reglamento lo haré avalado por la autoridad conferida y la tranquilidad de haber cumplido la F.M.A. con todas sus obligaciones.



El día 21 de diciembre se disputa la última jornada del campeonato metropolitano de la ciudad de Buenos Aires. Ese mismo día termina la competencia 25 horas de Turismo Anexo J en el autódromo. Pero no hay superposición. La idea es que el automovilismo termine a las 16 y motonáutica comience a las 18, de manera que el público pueda desplazarse hasta el lago. Por si alguno se pregunta qué puede pasar si oscurece, le informamos que para dicha fecha va a haber una iluminación de novela y las lanchas podrán correr de noche, lo que será parte del espectáculo, además con fuegos de artificio.

Mario Armini es otro que está a la espera de la "cigüeña" desde Europa. Ha encargado un König que según nos dicen anda cerca de los 100 HP y con el que espera alcanzar algo más de 160 km/h. Cuando el otro día le dijeron que había un error y sólo podía aspirar a 155 quiso anular la compra pero no pudo. Siguió por lo tanto preparando un casco tipo "moja-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARCHA

chas consecutivas, es decir, los cuatro domingos del mes."

Le planteamos algunas inquietudes y nos interrumpe. "Comparto totalmente la idea de que el periodismo no ha estado correctamente informado. No admito, por ejemplo, que no haya una información periódica sobre las posiciones de los timoneles en el campeonato argentino. Pero admitamos que aun en cuanto a comodidad física la F.M.A. no está en lo ideal ni mucho menos. Por eso, y esto es una primicia, en diciembre se muda a un lugar más acorde con la jerarquía que debe tener."

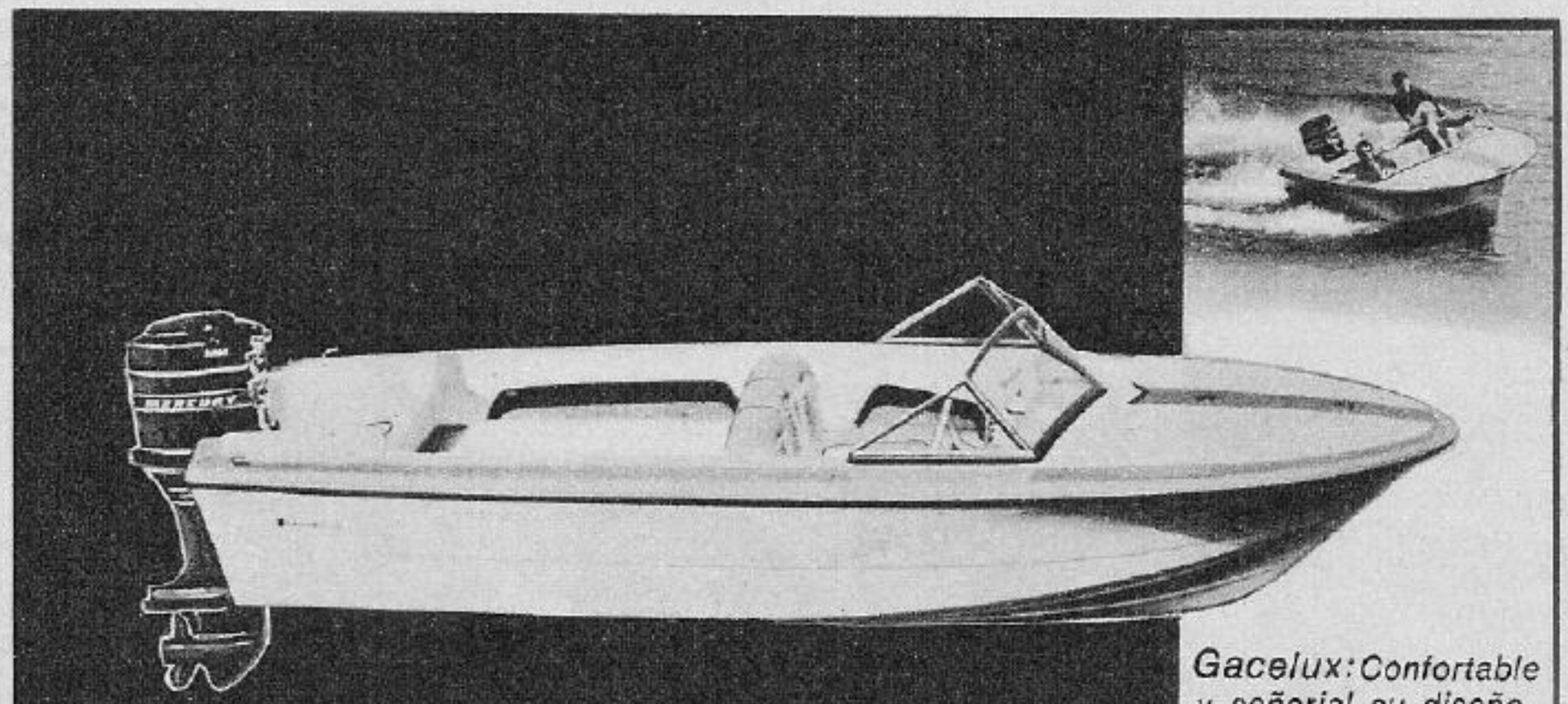
Mathessius interviene, acota, completa ideas y refirma conceptos. Parece raro que puedan llevarse de común acuerdo dos personalidades que parecerían destinadas a sacarse chispas. Alfredo lo explica sencillamente: "Nos une un objetivo claro, levantar la motonáutica; coincidimos en la forma elegida para lograrlo, a través de una Federación rica, rica espiritual y económicamente".

A las 18.50 hubo que poner fin a la charla, ya que había reunión en la F.M.A. Quedó mucho por hablar. Y pronto vamos a volver a hacerlo. Por ahora nos queda el convencimiento de que la F.M.A. ha tomado un nuevo ritmo, un ritmo tal que pronto va a haber que juzgarla por realidades ya concretas y no por proyectos de escritorio.



rra" con el que va a intentar batir algún record mundial, aunque todavía no dice a cuál se tira.

Santiago Bretón corrió el domingo con un nuevo acompañante, la señora Cullen Larreta. Le trajo suerte, ya que cumplieron una performance muy buena. Claro que el gusto por la velocidad le viene de familia, ya que es prima del nunca bien ponderado "Larry", del que esperamos que venciendo su natural temor al agua se decida a interevnir en este deporte.

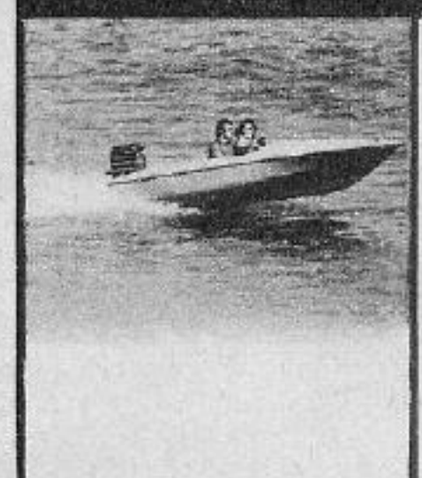


Gacelux: Confortable y señorial su diseño propio y exclusivo es la expresión de la moderna técnica y concepción PAGLIETTINI

c/fuera de borda 60/125 HP o c/dentro-fuera de borda hasta 120 HP

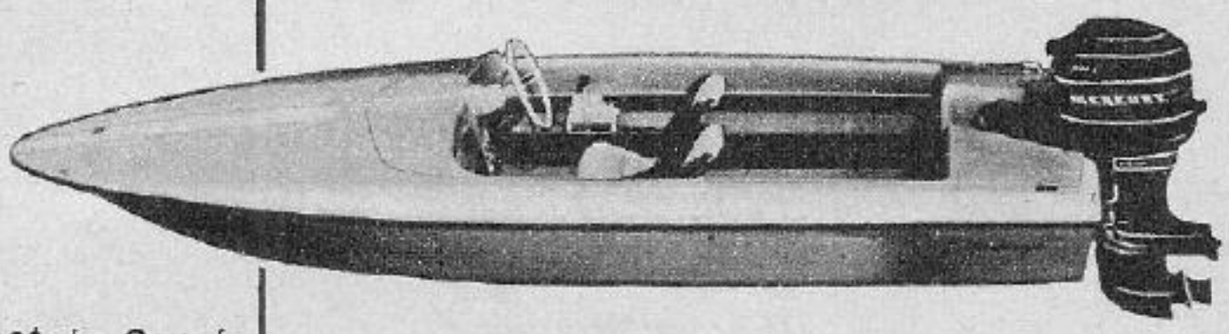
Experimentada ampliamente en la 1ª regata oceánica Bs. As. Montevideo - P. del Este (1º absoluto en Turismo)

PAGLIETTINI



diseño 70

Manera (mucho más diferente) de vivir



Codinet: La Coupé Sport del agua! Diseño propio y exclusivo de PAGLIETTINI Perfomance inigualada en competencias.

c/fuera de borda 30/65 HP.

PAGLIETTINI 70

con motores MERCURY - MERCRUISER

mucho más que una manera (diferente) de vivir

account publicidad

Gacelux y Codinet se exhiben en los siguientes AGENTES PAGLIETTINI (visítelos y... acerque su vida a una diferente manera de vivirla):

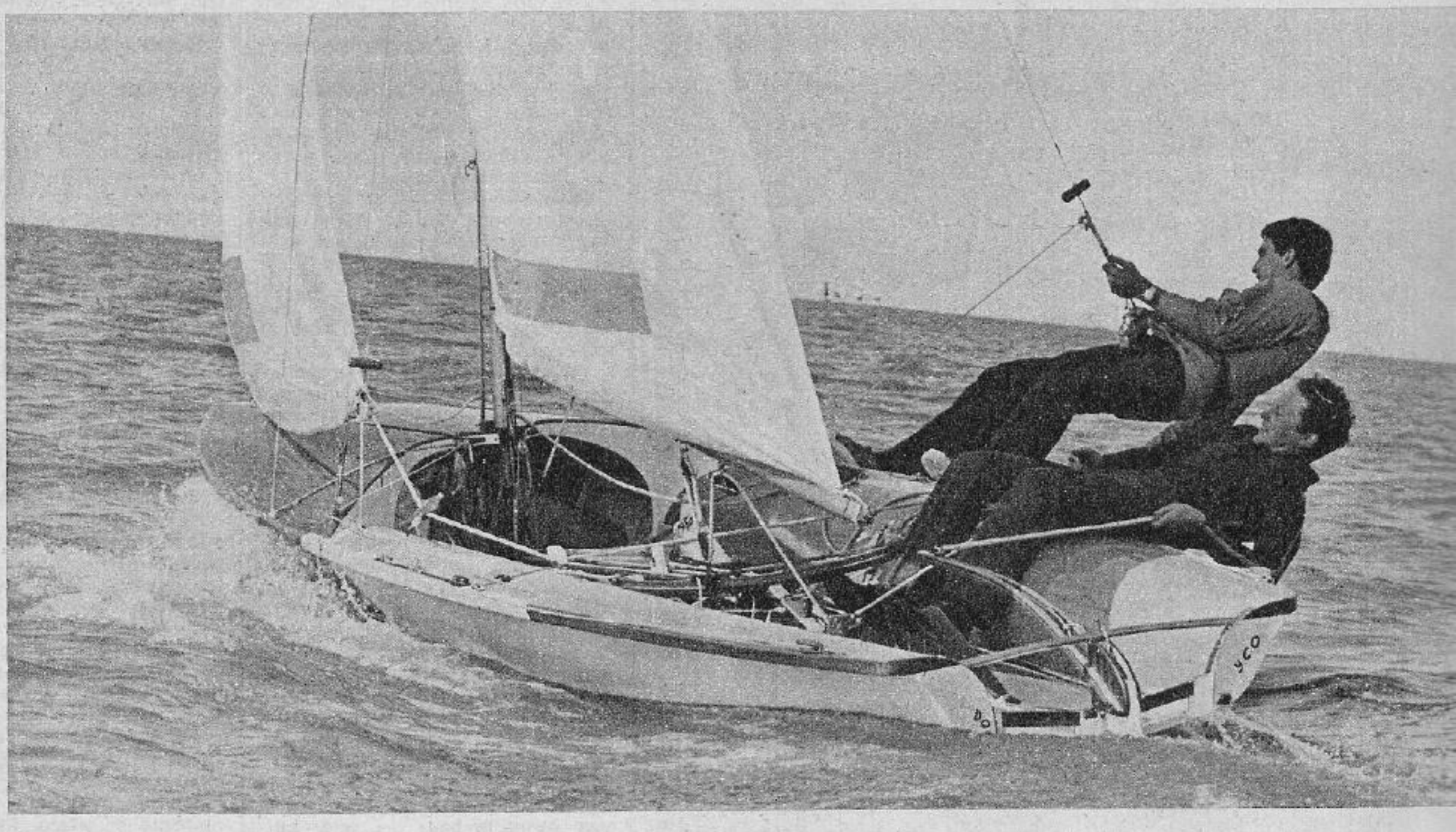
Capital y G. Bs. As.: Autonáutica, Av. Libertador 6946; Eurocamping, Paraná 761; Laprida Náutica, Laprida 2150; Náutica Flores, Av. Rivadavia 6556; Aulicino A., Av. Libertador 51, Tigre; Deli C., A. Brazo Chico, Vía C. S. Fernando, Lancha Galofré; Paillot Náutica, Av. Libertador 15701, S. Isidro; Regnicoli y Cía., Av. Libertador 2074, S. Fernando; Z. G. Auton, H. Yrigoyen 289, Quilmes.
La Plata: Romero H., Calle 7 Nº 240 (entre 29 y 30) · **Junín:** Basterreix & Cía., Julio A. Roca y Belgrano.
Tres Arroyos: Klaromecó Camping Sport, Maipú 222 · **Mar del Plata:** Rucamoar S.A., Salta 2545.
Rosario: Turisendo A., Tupungato 1481 · **C. de Patagones:** Brestavizky Hnos. SMC, Avellaneda y Bynon.
Córdoba: García Velazco Náutica, Av. M. T. de Alvear 24.
Chubut y Sta. Cruz, C. Rivadavia: Arbus SMC, Belgrano 861 · **Entre Ríos, Colón:** Benítez Hnos., San Martín 399.
Federación: Nerio Antonio Burna, Bmé. Mitre 191; **Paraná:** García Girard Hnos., San Martín 1049.
Misiones, El Dorado: Jech A. y Cía., Av. San Martín 3960; **Posadas:** Náutica Leo, Belgrano 125.
Río Negro, Cipolletti: Bordignon B., 9 de Julio y Belgrano.
Sta. Fe: Bieler N., Rivadavia 3523 · **Tucumán:** Indiana, San Martín 1050.

YACHTING

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ASI CORRIMOS EL CAMPEONATO EUROPEO DE "505"

HOY - BOTADURA - HOY. En sencilla pero emotiva ceremonia, CORSA lanza al agua su flamante sección de yachting, que irá apareciendo -si los vientos le son propicios- todas las semanas. En esta primera singladura conoceremos las peripecias que vivieron nuestros campeones de la clase "505" Héctor Domato y Pedro Siedmann en el campeonato europeo de la especialidad, recientemente disputado en Irlanda



Colgado del trapecio "Pela" Siedmann, al timón Héctor Domato, La posición corsaiola en un 505 no es de lo más cómoda, pero sarna con gusto no pica. ¡Esto sí que es un verdadero aparato para correr! El "505" enerbolando su rechoncho spinnaker quiere empezar la planeada.
Domato y Siedmann, terceros en el mundial y decimoquintos en el europeo 1969 de la clase internacional 505. Navegar, cualquiera navega, planear es la cosa...



-"Decime, Colorado, ¿qué te parece si vos vendés tu barco y yo el mío, y entre los dos nos compramos un importado?"

Así comenzó hace un año atrás la formación del equipo Héctor Domato (timonel) y Pedro Siedmann (tripulante), que culminó con un excelente tercer puesto en el Campeonato Mundial de la clase, realizado en nuestro país en enero del año 1969. Después de esto siguieron corriendo juntos a pesar de que la unión sólo estaba programada para dicho campeonato, pero en vista de que los resultados fueron buenos, comenzaron a proyectar para el futuro, y es así como, al ganar el Campeonato Argentino corrido en el Lago San Roque en mayo, adquirieron el derecho de intervenir en el Segundo Campeonato Europeo de los "505".

Este torneo se disputa solamente cuando las regatas por el título mundial se corren fuera de Europa, como sucedió este año. Esta vez se disputó en Dun Laoghaire (Dublin), Irlanda, entre los días 17 y 23 de agosto pasado; en él participaron 85 tripulaciones en representación de: Argentina, Alemania, Canadá, Dinamarca, Francia, Hong Kong, Irlanda, Inglaterra, Marruecos, Suecia y Suiza. Esta tripulación pudo representar a nuestro país gracias al aporte financiero de la Confederación Argentina de Deportes.

CORSA escuchó el relato de estos muchachos que navegando son una cosa seria, a pesar de que siempre están en "Desacuerdo"; pero ¡ojo!, sólo hasta que cruzan la línea de largada; allí la cosa cambia y la complementación que logran es perfecta.

—"Al saber que nos íbamos para Irlanda comenzó la primera regata, la de preparar todo. Como primera medida reclutamos todas las velas que teníamos a disposición para elegir las mejores. Luego de muchos cabildeos, escogimos un juego completo para viento suave

→



"En el europeo no tuvimos mucha suerte, pero el año que viene en Inglaterra, en el mundial y con nuestro barco, va a ser otro cantar."

YACHTING

y un foque para viento duro; las otras velas ventoleras nos las daría el señor Parker, quien tuvo la gentileza de prestarnos un barco de su fabricación. Como dato debemos decir que el 80 % de los "505" que corren en el mundo son de los astilleros Parker & Sons (Inglaterra). Finalmente después de muchas corridas subimos al avión y a estudiar, sí, a estudiar, pues teníamos que ver el nuevo reglamento que había salido unos días antes (no es cosa de que al correr nos ligáramos una descalificación porque sí no más)."

"Llegamos a Dublin dos días antes de las regatas, recibimos el barco, que estaba muy bueno, salvo en lo que respecta a los herrajes, algo incompletos, además de una disposición muy diferente a nuestro barco, por lo que fue necesario trabajar como enanos para aparejarlo lo mejor posible; tuvimos que hacer un curso de adaptación acelerada, a pesar de lo cual, la falta de familiarización con nuestro "Lady Sea" nos costó unos buenos puestos en algunas regatas. Moraleja: hay que llevar **el barco propio.** Durante las prácticas probamos con cuanto barco se nos cruzaba y casi siempre lo superábamos, lo cual nos dio ánimos, ya que las condiciones en que debíamos correr no eran las que más nos favorecían: viento fuerte, barco prestado y cancha desconocida; en fin, la puesta a punto parecía buena.

LAS REGATAS

Antes de comenzar con el detalle de las regatas, debemos destacar lo difícil que resulta largar con 85 barcos: todos quieren pasar al mismo tiempo por un lugar por el que sólo pasan 30, lo cual produce un zafarrancho indescriptible, y el que queda atrás, prácticamente no tiene más posibilidades, pues uno está metido en un pozo de calma del cual sólo logra salir cuando el resto de los competidores está ya muy lejos.

PRIMERA REGATA: disputada el día 17 a las 11 horas. Largamos con un suave viento de unos 15 kilómetros por hora y bastante mal, pues cuando quisimos buscar un lugarcito, sobre la línea (faltaban unos 2 minutos), ya estaban todos ocupados, lo que nos obligó a partir entre el pelotón de atrás; en la primera ceñida, consideramos que el borde opuesto al que llevaba la mayoría de los otros barcos era más conveniente, por lo que viramos e hicimos "nuestra" regata. Al llegar a barlovento estábamos segundos, allí el viento refrescó hasta unos treinta kilómetros por hora, situación que no nos afectó pues mantuvimos el puesto perfectamente para terminar en esa posición. Sólo debemos destacar el hecho de que fuimos la única tripulación que utilizó dos spinnaker, uno chato en el reach y otro bolsudo para la empopada. A los demás competidores les asombró mucho esta maniobra, dado que ya es bastante problema un spinnaker como para complicarse la vida con otro más, pero evidentemente a nosotros nos dio buen resultado.

SEGUNDA REGATA: se corrió el 18 también a las 11 horas con una calma chicha, por lo que usamos nuestras "super velas" de calma; para largar tratamos de ubicarnos más o menos bien, pero fue un desastre: un barco alemán casi nos aplasta contra la boya y a fin de evitar esto hicimos unas maniobras medio raras, lo que nos colocó tan desfavorablemente que largamos entre los 20 últimos. "En qué lindo pozo de calma nos metimos": velas por todos lados y uno con el barco parado viendo cómo los primeros se nos escapaban. Para peor en barlovento se venía viento (unos 40 km/h) y los de punta empezaron a planear, ya casi ni los veíamos; cuando por fin comenzamos a caminar nos preguntamos: ¿y ahora que hacemos con esta pintura de velas que tenemos? Claro, son fenómenas para la calma, y allí había cualquier cosa menos eso. No desesperamos y le dimos el mayor camino posible al barco, lo que nos reportó un puesto 25º, que logramos sobre la base de pasar barcos escandalosamente, lástima que nos relegó mucho en la general.

TERCERA REGATA: esta vez sí que no nos agarran. A pesar de que salimos del puerto el día 19 con viento suave, nos llevamos a bordo el foque ventolero y efectivamente, diez minutos antes de largar se vino un ventarrón de 40 a 45 km; rápidamente cambiamos la vela de proa. Recordemos que el 505 no tiene stay proel y hay que ponerse en popa sosteniendo el palo, timonear y cambiar la vela, todo bastante riesgoso pero posible. Largamos muy bien ubicados; claro, ya habíamos estacionado 5 minutos antes sobre la línea. Durante la bordejeada nos fuimos colocando para virar sextos, con rumbo hacia el reach, cargó una fuerte racha que nos tumbó junto a todos los barcos que estaban a nuestro alrededor, adrizamos bien y rápido, pero el spinnaker quedó enganchado, lo que provocó que al arriarlo cortáramos la driza, además de rifarlo. Aquí comenzó el "via crucis"; estábamos entre los últimos, recuperamos hasta el puesto 23º, pero llegó la empopada, parecíamos postes, los demás barcos con sus parachutes nos pasaban por arriba, ¡qué drama!, y sin poder hacer nada; al virar por última vez sotavento estábamos nuevamente 40º, no nos desanimamos y corriendo bien recuperamos para llegar en el puesto 30º. Queremos destacar que en esta regata los abandonos fueron muchos, llegando sólo unos 60 barcos.

CUARTA REGATA: se corrió el 21, después de un día de descanso que sirvió para que Héctor se repusiera de un fuerte golpe en el brazo, recibido en la regata anterior, y que nos trajo muchos problemas, pues a veces hubo que ayudarle con las escotas. Largamos con un viento de unos 35 km y como ya estábamos cancheros en la largada nos ubicamos bien; la regata trascurrió normalmente, con muy pocs alternativas, por lo que entramos novenos.

QUINTA REGATA: ¡ésta sí que fue linda! Se corrió el 22 con un **siroco** que volaban las vacas: soplaban unos 50 km/h con rachas de 60; la largada fue un desastre general, fue anulada cuatro veces y en el quinto intento, a pesar de que estaban todos pasados, nos dejaron seguir, pues de lo contrario todavía estábamos tratando de largar. Bien ubicados, aguantamos el barco lo mejor posible para virar barlovento en 4º lugar ¡y a planear!, creemos que nunca patinamos tanto: ¡éramos un avión! Del spinnaker ni qué hablar; para qué si más rápido era imposible ir. En medio de este baile ¡crash!, nos quedamos sin timón. ¿Qué hacemos? ¿Abandonamos? ¡No!, hay que seguir. Con la escota de spinnaker atamos la caña de timón y continuamos, lástima que ya estábamos 15º; pero no importa, recuperamos para entrar novenos. Lamentablemente, unos 300 metros antes de llegar tuvimos una colisión con un barco sueco, lo que nos valió la descalificación. Como ilustración queremos detallar que hace un año y medio atrás, corriendo una regata en Olivos se nos presentó el mismo caso de sobreposición y Pedro (Siedmann), que en esa oportunidad jugaba el papel que esta vez representó el sueco, fue el que resultó descalificado. Ocurre que en Europa prácticamente no hacen **loofing** y les resultaba inconcebible que les viráramos en la proa a pesar de que adoptáramos el rumbo normal y llenáramos las velas. En definitiva, pasamos de novenos a descalificados.

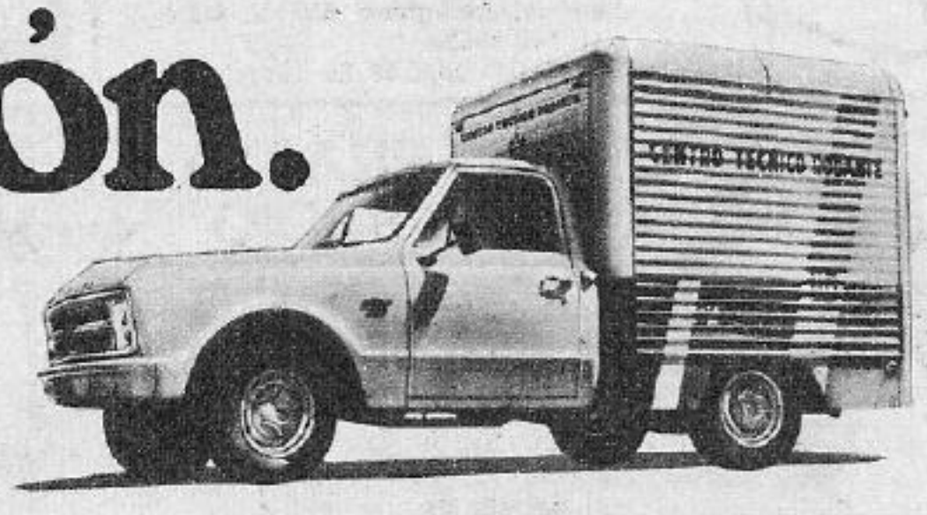
La sexta regata que debía correrse el 23 no se largó por exceso de viento; podrán imaginarse que para que los europeos consideren que hay mucho viento es porque realmente soplaba un huracán.

RESULTADO FINAL: terminamos 15º, pero queremos destacar que no representa el andar de nuestro barco. Hay que considerar que sin la descalificación hubiéramos terminado novenos, y si a ello le sumamos todas las roturas, en puestos favorables, creemos que el resultado podría haber sido un quinto o sexto. A pesar de ello estamos más que satisfechos, pues el hecho de poder competir con los grandes capos ya es más de lo deseado. Eso sí, para el próximo mundial en Inglaterra, al que esperamos poder ir y con nuestro barco, trataremos de afilar las uñas para arañar un título que el yachting argentino necesita y espera."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En 1928 ya formábamos técnicos Chevrolet. Hoy... continuamos protegiendo su inversión.



Hace 40 años, cuando aún no se producían automotores nacionales, General Motors Argentina recorría los caminos del país con su Camión Escuela, precursor del actual Centro de Entrenamiento y de los Centros Técnicos Rodantes.

Entonces, nuestro objetivo ya era concretar:
"El mejor Service para los mejores vehículos."

Hoy, nuestro Centro de Entrenamiento Técnico y los Centros Técnicos Rodantes continúan su acción con el aporte de nuevos métodos para la promoción de expertos de avanzada. Así, respaldamos la calidad de nuestro productos, incrementamos el valor de reventa de su unidad y, en definitiva, **protegemos su inversión.**

GM
CHEVROLET

La mayor red mundial de Centros de Entrenamiento Técnico Automotor.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

Señor
AUTOMOVILISTA...
IDENTIFIQUESE



ABONO-SERVI
"25 de MAYO"

ABONANDO UNA MODICA CUOTA MENSUAL, LE OFRECE:

7 SERVICIOS **GRATIS** POR MES

1: Alineación de dirección. 2: Registro de frenos. 3: Controlar parte baja: extremos de dirección, brazos, rótulas, elásticos, espirales y amortiguadores. 4: Inspeccionar carburación. 5: Controlar distribuidor y bujías. 6: Verificar sistema eléctrico, batería, luces reglamentarias, alta y baja, interiores de tablero, de freno, de mano, de motor, de baúl, de stop y de marcha atrás. 7: AUXILIO A REMOLQUE.

ABONO SERVI "25 de Mayo" LUIS VIALE 3169 T. E. 612-2208 Capital

---

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

AUTOMOVILES RENAULT

MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL

Ud. está MOLESTO. Su Renault "no anda bien".
Otra vez la TORTURA del taller mecánico.
Sale caro y PIERDE TIEMPO. Habrá problemas.
Conozca "lo nuevo". Venga con su Renault y disfrute.
Se acabó la tortura. Sabrá por qué lo decimos.
Horario contínuo de 7 a 19.30 horas.

RENAULT SERVICE Tel. 23-8913/5673 y 4763
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia

MaSeDa PIDALO A: GRAL. PAZ 1353 Tel. 791-7680 Vte. López

INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...



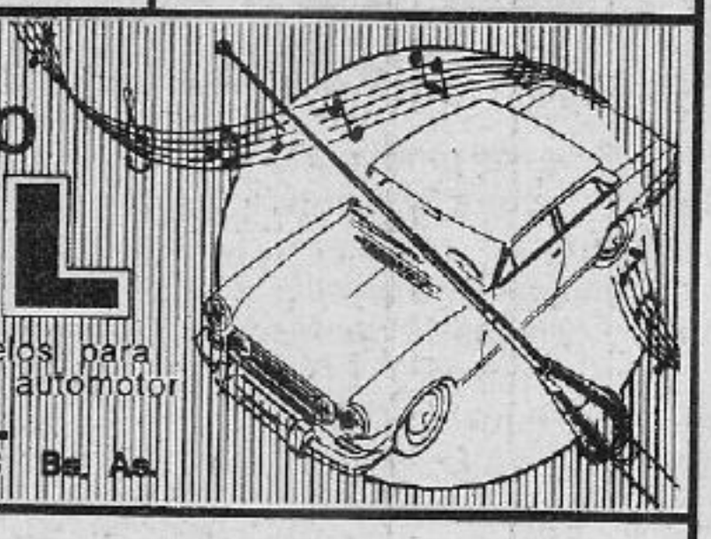
EQUIPO CAMPING
ECO

CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.
FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO
Fábrica: **Ameghino 557 V. Martelli**
Tel. 740-3662.
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

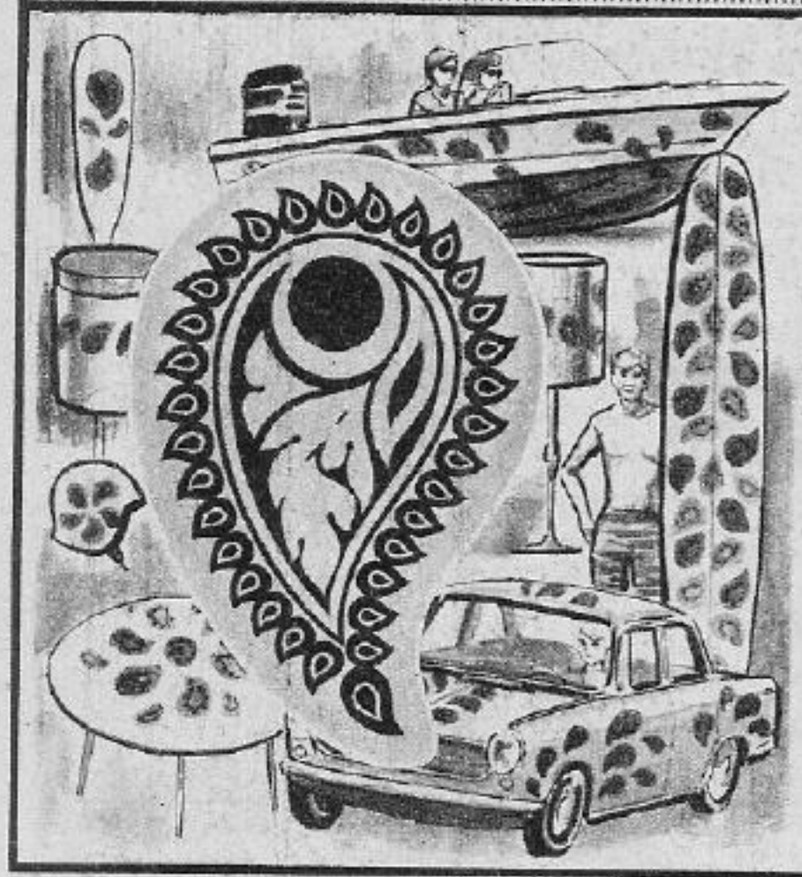
MAREL

ANTENAS AUTO-RADIO



Antenas de todos os modelos para cada necesidad y marca de automotor

MAREL S. C. A.
DARWIN 279 T. E. 55-5548 Bs. As.



LINEA SICODELICA 70

PRODUCTORA:
ANEXO J67®
JUAN B. JUSTO 4300
CAPITAL FEDERAL

AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados qu PARABRISAS CORSA pone a disposició de sus lectores y también de aquellos pe cadores que no lo sean, para vender, com prar o permutar: autos de competición sport, clásicos; nuevos o usados. Adem podrán figurar en este mercado persa accesorios, partes o componentes meca nicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servici de corsificados al ambiente náutico, e decir, para lanchas, motores y demás chu cherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos e esta sección deberán concurrir personal mente a la Redacción de PARABRISA CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Secció Avisos Corsificados, de martes a viern

---

Parabrisas CORSA

CUPON

Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

.....

.....

.....

.....

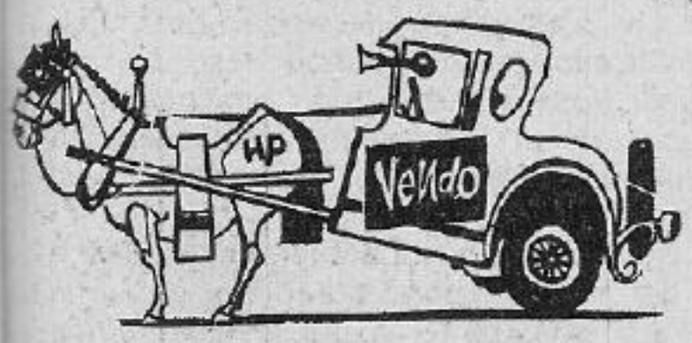
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

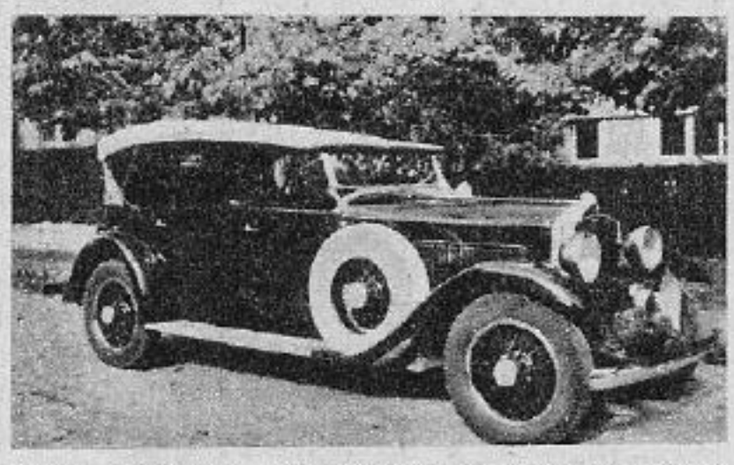


en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y 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. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

MOTO TRIUMPH 200 cc. 1961. Estado excepcional; es indispensable verla. Precio: $ 155.000 al contado. No se dan facilidades; el que esté interesado tendrá la oportunidad de tener una muy buena máquina a un precio "macanudo". Llamar al 743-9735. Verla en Florencio Varela 439, Beccar.

SOLICITO AUTOS ANTIGUOS antes de 1939. Convertibles, de marcas grandes, como: Packard, Cadillac, Lincoln, Dusen-



berg, etcétera. Escribir (con datos) a Sam Sherman, 88-08 32ed Ave. E. Elmhurst, N. Y. 11369, USA.

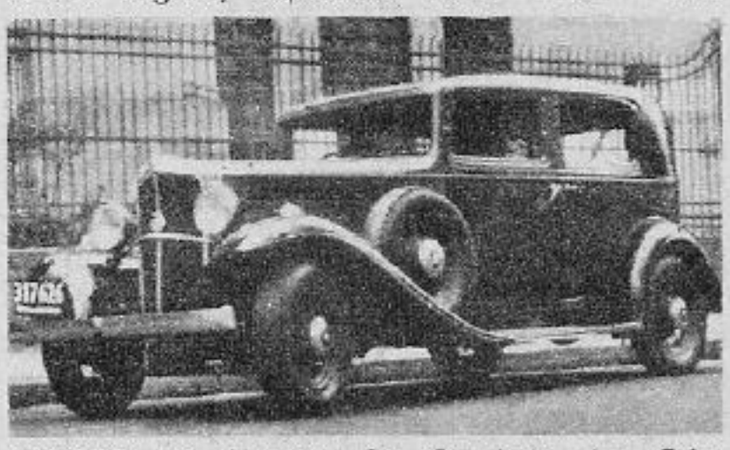
PEUGEOT 404/68 "ANEXO J", listo para largar Gran Premio, con dos cajas, tablero adicional, butacas, jaula protectora, 8 cubiertas cinturato y variedad de repuestos. Vendo o permuto, Salta 1781, tel. 26-7916.

PROTOTIPO "TC" FORD F-100. Listo para largar. No se lo pierda. Oportunidad. Acepto permuta. San Lorenzo 1320, Villa Progreso (altura R. Peña 1300), San Martín.

TALLER MECANICO, service especializado Dodge-Valiant, ex jefe de taller de importante concesionaria. Rapidez, precisión, responsabilidad. CAMPANA 5292, Capital.

N.S.U. PRINZ año 1962. Recorrido 34.000 km. reales. Vendo urgente. Tratar: Enrique Py 513, Adrogué (Ver sábados y domingos).

NASH 1934, excelentes condiciones color verde inglés, tapizado lona marfil con



126.000 km. Tratar: Sr. Queiros, Av. Córdoba 2007, tel. 83-8089.

FORMULA-4 CRESPI NSU, listo para largar, carrocería, motor, capa, neumáticos TODO NUEVO, sin uso, color naranja. Av. San Martín 2377, Lanús Oeste, tel. 241-9042.

CROMADOS ESPECIALES CORSAS: con más brillo, más resistencia y más económicos. No busque más, tráiganos cualquier clase de trabajo. Casa Sidier, Av. Corrientes 3946, tel. 88-2912.

MARTINCHO: Sí, señores, Vicente Formisano vende el popular "Martincho", apto para correr en SP y TC, sin motor. Peso:



1.040 kilos. Hay facilidades. Ver y tratar con Vicente Formisano. Azopardo y Cochabamba, Capital Federal.

ACOSADO POR LOS ACREEDORES me veo obligado a vender este rarísimo ejemplar de Essex Súper Six modelo 1929. Gomas nuevas, todo original, cola de bote. La denominación correcta del modelo es



"Boat-tailed Speedster". Falta hacer chapa y pintura, ocasión para restauradores, gamuzas y coleccionistas en potencia. Llamar al 32-1105.

Nota de la redacción: Es el auto del "barbone" Sánchez Ortega. Cómprenselo, ¡pobre! Todos los días llega tarde, pues viene de La Lucila a 18 kilómetros y monedas por hora . . . Y tiene que pagar el departamento. Gomas de CORSA: ayudad al "barba".

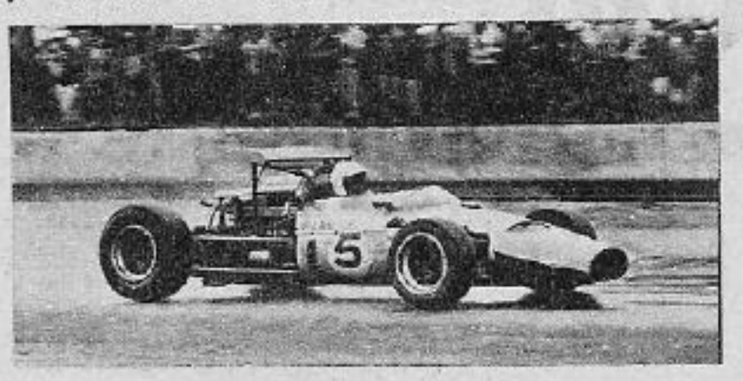
RENAULT 1093. La oportunidad esperada, Danilo "Bandoneón" Bonamici, vende su Renault 1093 TM, listo para largar el Gran Premio. Tratar con "Gaby" Antelo, Bompland 2052, Capital Federal.

RAMBLER AMBASSADOR/65, muy buen estado, gomas nuevas, aire acondicionado. $ 1.350.000 al contado. Llamar al 90-3502.

URGENTE compro Cisitalia únicamente modelos 1948, 1949 ó 1950. Preferentemente en la versión con techo duro. No importa el estado en que se encuentre. Llamar al 744-6680 alrededor de las 14 horas.

RENAULT 1093, listo para correr. Preparado por ALBERTO GOMEZ. Con frenos a disco en las cuatro ruedas. Con repuestos y gomas. Tratar: UGARTECHE 3270, Capital, tel. 72-1149.

RAMON REQUEJO, VENDE: "Requejo" Fórmula 1 con motor Tornado y caja ZF. Ganador de varias carreras y del campeonato de F1 en 1967. Ver y tratar en Guido Spano 143, San Martín, a 1 cuadra y media de GM.



VOLVO PV-444 modelo 1956. VENDO URGENTE. Chapa, carrocería y pintura muy bien, motor absolutamente a nuevo, rectificado en Maratea, mecánica Garavaglia. Hermoso auto por muy poca plata, pero... necesita contado. Tratar: tel. 32-1105 de 11 a 19.

NUMA II C. Listo para largar, sin gomas. Ultima creación de "Cacho" Ruesch. Mo-



tor, caja y diferencial. Motor a 0 Km. $ 2.000.000, o permuto por auto de serie, doy facilidades. JORGE TERNENGO, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

TORINO 380 W, "Turismo Anexo J". Listo para largar "Gran Premio", con gomas y todo. Motor 0 Km. $ 2.000.000. Jorge Ternengo, Bogotá 2791, 5º B. tel. 61-9249.

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.

YA ME VAN A OIR...



AFFAIRE 2 CV

de José R. Clusellas, Capital Federal:

Estimados Corsaiolos: soy el afortunado poseedor de un Citroën 2 CV modelo 1969 y comprendo que aunque este coche haya sido pensado "para la gente que piensa", hay cosas que se han omitido en su realización, quizá no por innecesarias, superfluas o inconvenientes sino por estrictas razones de economía. Otras dudas carcomen mi espíritu. En concreto:

1) ¿Es conveniente la colocación de amperímetro y medidor de presión de aceite? En este último caso ¿qué es mejor: el manómetro o una luz testigo?

R.: En cualquier vehículo, lo ideal, siempre que se los sepa interpretar, es contar con la mayor cantidad posible de indicadores de tablero. El amperímetro es casi indispensable para saber, no ya cuándo la batería recibe carga o no, sino también para tener idea de cuánto carga y en qué momento. Para la presión de aceite, más útil que una luz de idiota es un buen manómetro.

2) La instalación y correcto uso de un vacuómetro y/o tacómetro ¿pueden mejorar su mantenimiento y ayudar a obtener un rendimiento superior?

R.: En el caso del vacuómetro, decididamente sí. Numerosas fallas menores (y algunas no tan menores) pueden ser detectadas por él si se lo sabe interpretar. Generalmente los fabricantes de vacuómetros adjuntan al aparatito un somero manuel con instrucciones. El cuentavueltas ayuda a manejar mejor y acostumbra al conductor a hacer los cambios de velocidad en el momento más oportuno, cosa no desdeñable en un motor que no dispone de potencia para desperdiciar como el 2 CV.

3) Hace poco leí que dada la extraordinaria calidad de los aceites y grasas producidos en nuestro país, se podían duplicar los períodos establecidos para cada cambio de aceite o engrase. ¿Es esto cierto?

R.: Si los fabricantes de automotores fabrican en el año 1969 un vehículo para el cual recomiendan un recambio cada tantos kilómetros del aceite también fabricado en 1969, no creemos conveniente tratar de innovar al respecto. La fábrica hace las recomendaciones basada en experiencias apoyadas por toda la compleja tecnología de que dispone. Por otro lado, la duración de los períodos tiene una tolerancia razonable. Lo que sí es importante es no cambiar las especificaciones del aceite o grasa recomendados.

4) Me recomendaron un afinado completo del motor cada 5.000 kilómetros. ¿No son pocos kilómetros? ¿No estaría mejor cada 10.000?

R.: Efectivamente. El afinado —no tan completo— debe hacerse cada 10.000 km y comprende cambio de bujías (que duran la mitad que en otros coches pues el motor trabaja con doble salto de chispa), cambio de junta de múltiple de admisión y de válvula depresora y si es necesario regulación de válvulas, platinos y afinado del carburador.

5) ¿Cuál es la causa que establece tan bajos índices de presión para los neumáticos del 2 CV (12 libras adelante y 14 atrás)? Tengo entendido que la presión debe ser aumentada al hacer un viaje en ruta. Si es así, ¿a cuánto?

R.: La presión de neumáticos es baja en el Citroën debido al bajo peso del coche y al tipo de suspensión que tiene. No es necesario ni recomendable incrementar la "dureza" de las gomas en esas circunstancias.

6) Días pasados al doblar la esquina a más de 190 km/hora noté una pequeña tendencia subvirante y una leve vibración en el cigüeñal. ¿A qué puede deberse esto?

R.: No, no, no, no. No, señor Clusellas. No empecemos con mentiritas y exageraciones. Usted es un picarón o ha perdido la seriedad. Es sabido por todos que los pobrecitos Citroën no sobrepasan los 185 km/hora. Revise sus papeles. Y le sugerimos que en lugar de doblar las esquinas las compre dobladas. Es más fino...

LO MAS PANCHO

de Horacio Soubie, Capital

Queridos escribas: como lector desde el número 0 de vuestra revista y como nativo del hermoso barrio de Caballito, me permito molestar vuestra atención a fin de recabarles algunos datos.

1) ¿Cuál fue la actuación del volante caballitense Domingo Lombardi y en qué categorías actuó?

R.: Domingo Lombardi, Pancho para los amigos, caballitense como usted dice y de Parque Chacabuco para más datos, se destacó especialmente en la década del '50 en competencias de carretera. Sus mejores actuaciones fueron en 1955 —ganador de las Mil Millas del Avellaneda A. C. en la clase Turismo Standard con un Ford— y en el año 1958, ganador de la clase "B" del G. P. Standard del ACA con un Mercury '52. En esa ocasión la clase "B" era reservada a autos europeos de 1200 a 1500 cm³ y americanos de 1946 a 1952 excluyendo los V8 con válvulas en la culata. En ese G. P. Lombardi ganó cuatro etapas, tres de ellas consecutivas. En TC incursionó también, con cupé Ford y sin tanto éxito. Su mejor actuación fue en una Vuelta de Santa Fe ganada por Ciani, donde terminó décimo, con un séptimo lugar en la segunda etapa. Participó asimismo en la carrera Panamericana de México del año 1953 con un Ford de ese año, y se clasificó 17º en su categoría.

2) ¿Qué otros corredores de TC representaron a Caballito?

R.: Nosotros recordamos a dos, ambos muy importantes. Angel Lo Valvo, ganador de dos grandes premios, y Juan Carlos Navone, varias veces ganador, amén de ser constructor de aquella revolucionaria máquina llamada "la Bomba de Caballito", con la que llegó a tener en cierto momento el record absoluto de velocidad de la categoría.

3) ¿Dónde estaba ubicado el primer local de la Asociación Argentina de Automóviles Sport?

R.: El primero en Guayaquil a metros de Centenera y luego se mudó a Puán y Rivadavia, donde en la actualidad hay un boliche. Después se fue del barrio que nos ocupa, y como en el tango, para nunca más volver.

4) Muchas gracias...

R.: De nada. Por otra vía le mandamos una bolsa de avena para su famoso caballito.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Siempre pida el No.1

Diseños de avanzada y calidad excepcional han hecho de Perfect Circle, en la Argentina y en todo el mundo, la gran marca de aros de pistón para la fabricación y reparación de motores. Perfect Circle respalda su trabajo garantizándole, además de máxima eficiencia, la solución justa para todos los problemas del motor.
El Nº1 es servicio total.



2 en 1 cromados
aros de pistón

FABRICADOS POR **E. DANERI** I.C.S.A. - LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.

Es necesario ver la marquilla?



El sabor moderno que jamás cambiará



R. DE LUCA PUB. S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com