$m/n 100 $1

Nº 233

CORSA

Corrisas

COMO COMPRAR UN PEUGEOT USADO

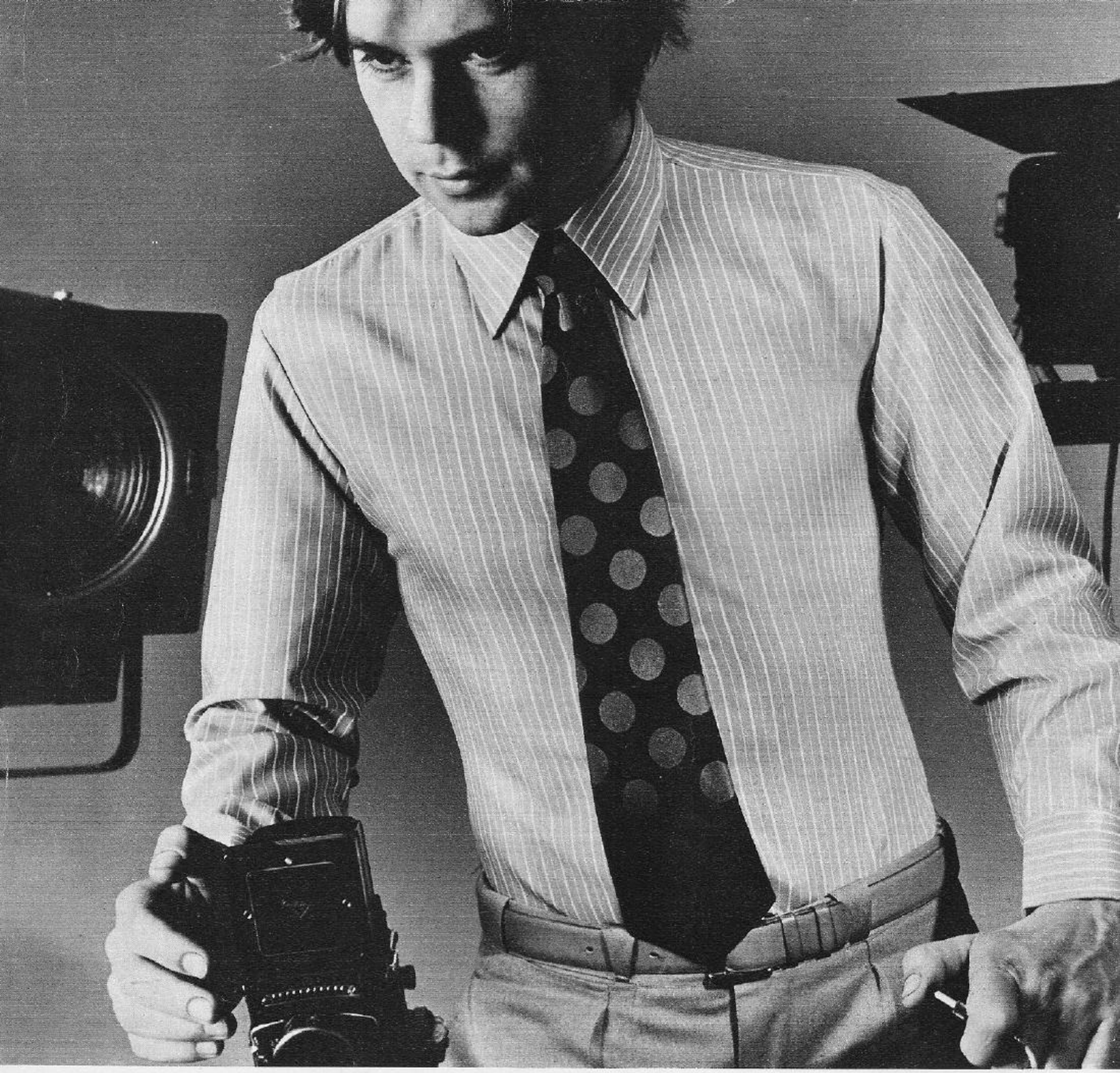
Del 6 al 12 de octubre de 1976



EL AGONICO TC "B"

MAS SOBRE EL GRAN PREMIO

Las revistas de Mauro



Imaginación y color
En telas de Castelar mezcla poliester

Telas fáciles de cuidar. No se arrugan ni se deforman. Con planchado espontáneo. Las telas fabricadas por Castelar S. A. con mezcla **Luxel** * se distinguen por la calidad de su hilado, regularidad del tejido, firmeza de colores y máxima resistencia al uso. •*SANFORIZADO*•, no encogen. Con nuevas colecciones de dibujos rayados, efectos "jacquard" y estampados de actualidad internacional.

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

Luxel
calidad internacional

* Marca registrada de Copet Compañía Petroquímica

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Castelar

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

Del 6 al 12 de octubre de 1970

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

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

CORSA

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

EL AGONICO TC "B"



Y el Turismo de Carretera Fórmula "B" vive sus últimos y agónicos meses. El 31 de diciembre de 1970 la fórmula en nuestro automovilismo. Por una parte, consideramos que por primera vez en el automovilismo argentino se decide suspender una categoría dándole un año de plazo para su desaparición. Por un lado bien. Pero por el lado de los que practican esta categoría una duda latente se mueve incesante: ¿qué hacer con los veinte autos que pululan en la fórmula? Mucha gente tiene invertidas cantidades millonarias en esos automóviles. ¿Cuál será su fin? Chatitas, Turismo Mar y Sierras. Chile, Brasil . . . ?

Nadie ha decidido nada aún, pero en estos meses ya se han de encaminar ciertas tratativas tendientes a resarcirse de los dineros invertidos en fierros.

Hasta ahora las posibilidades más concretas asoman por el lado del sur, donde renace el Turismo de Carretera con la utilización de vehículos ya perimidos en el "juego grande". También en la zona de Mar del Plata, Necochea, Tres Arroyos y Balcarce comienza el surgimiento de la categoría Mar y Sierras donde se alinean los más insólitos vehículos de carrera que existir pudieran: Desde la vieja cupé de Mariano Calamante, hasta alguna que otra Liebre I y medio. El año que viene veremos Liebres III y Falcon angostados. También Chile pide Liebres (por otra parte los fierros más comercializables) para su fórmula Turismo de Carretera. Y ya hay algunos pilotos que piensan seriamente en comprar Liebres con motores Tornado, Ford o Chevrolet y depositarlas en San Pablo (Brasil) para correr en Interlagos en la categoría Sport Prototipos brasileña.

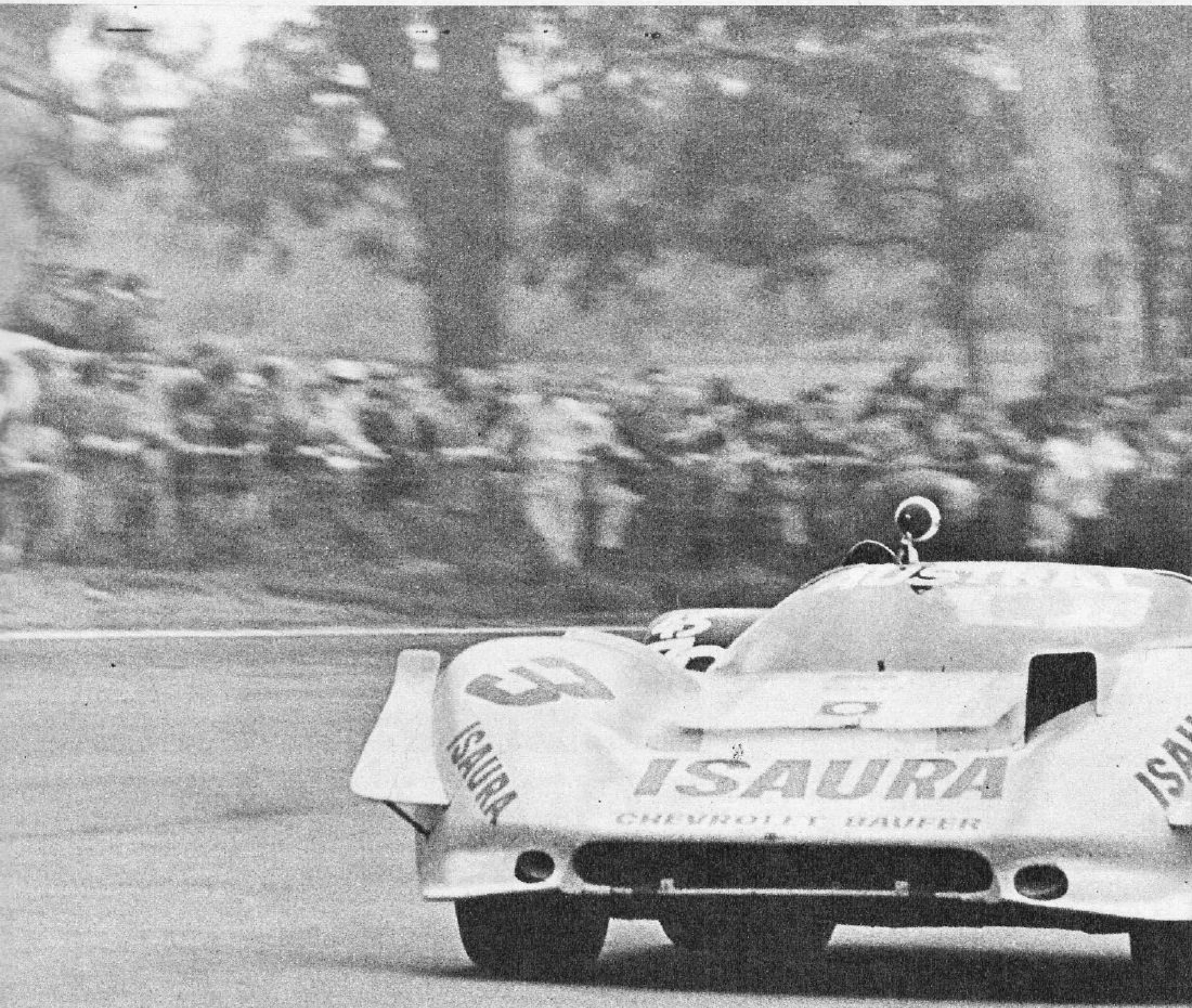
Tal vez Turismo de Carretera por obra y gracia de sus autos no muera, sino que se desmembre hacia nuevos horizontes. Analicemos ahora lo que pasó a través del año en esta categoría.

Hasta la fecha se concretaron seis carreras de TC F"B" en 10 meses calendarios. La primera fue en el Autódromo Municipal donde ganó Copello (Liebre III-Tornado); luego vinieron Jesús María-La Cumbre, carrera supuestamente denominada "Trepada de Montaña" por la nomenclatura de CADAD (Copello nuevamente); Allen (autódromo), donde Di Palma hizo ganar una Libre-Tornado by Berta; Autódromo Cabalén (Di Palma); Capilla del Monte (Copello), y finalmente Autódromo de Maggiolo, donde Cupeiro hizo ganar por primera vez en el año un Chevrolet.

Esta semana la carrera que se debía realizar en Comodoro Rivadavia fue suspendida, impidiéndoles de esta manera a los pocos habitués a la categoría compensar algo de la que han de perder con el Año Nuevo. La muerte, sin embargo, además de ya decidida es bastante lógica. No tiene ningún futuro razonable y con su desaparición se contribuirá un poco a la racionalización de categorías que tanto necesita el automovilismo.

SP en Las Flores

CUPEIRO: COMU



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N DENOMINADOR

El tercer triunfo consecutivo de la organización y el método. Continúa la hegemonía de Chevrolet.
Ford consiguió un triunfo parcial, Gradassi ganó en la última de las series. Hubo tres accidentes

por GERMAN SOPEÑA y SERGIO CORNEJO
fotos de ALFREDO ALBORNOZ



El cordobés Ruesch fue víctima de la mala suerte. Perdió la carrera inexplicablemente. El chapón que recubre el cárter fue el culpable. Hubiera sido el ganador indiscutido.

Parecía de García Veiga. Hasta se preparaban festejos en Arrecifes para recibir al Nene como ganador de la carrera y por lo tanto casi virtual campeón. Pero la realidad dictaminaba otra cosa, de la misma manera en que otras veces se obstina en demostrar que los resultados obedecen siempre a la lógica. De ser así, García Veiga hubiera ganado por un campo de diferencia, pero no lo fue y el imprevisto sucedió cuando Cupeiro le quitó la punta primero a García Veiga y luego a Ruesch para que finalmente el popular "gallego" se llevara un triunfo en este momento en que tiene intenciones de adueñarse de todas las categorías.

Reventó el motor de García Veiga —cosa desacostumbrada en el equipo más organizado de todas las categorías—. Ruesch hizo un trompo en un momento decisivo, lo cual también es algo raro en la regularidad increíble del piloto cordobés. Y triunfó en cambio el brillante esquema práctico de Cupeiro, que no exigió del auto más de lo que daba y sin ganar ninguna serie se llevó la carrera.

El sábado la clasificación otorgó simplemente los mismos elementos de juicio de siempre. García Veiga, Ruesch, Vianini y Cupeiro adelante con los cuatro Chevrolet, consiguieron las clasificaciones de costumbre. La presencia del nuevo coche de Copello, similar al otro Berta Spider de Di Palma, era la gran carta de interés, pero ausente Berta (viendo el Gran Premio de USA y no por televisión sino en Watkins Glen) el auto no pudo ser bien puesto a punto y Copello se dedicó a estudiarlo por primera vez, pero sin inquietar para nada a los primeros. Ya hacia el final de la clasificación se produjo el violento accidente de Ricardo Zunino que salió ileso de un auto destrozado que se sumó así a la increíble cantidad de autos rotos de Heriberto Pronello, que este fin de semana perdió dos; uno el viernes, cuando Urruti también se salvó de un golpe tremendo y el segundo fue el Halcón el sábado a la tarde.

Preludio de la tercera piña impresionante que sucedería al día siguiente con mucha menos suerte para Vianini, en un circuito veloz y bastante peligroso por esas mismas circunstancias.

PRIMERA SERIE

El primer puesto fue una adivinanza fácil. García Veiga picó hacia él en la largada y la distancia entre él y los demás se estiró vuelta tras vuelta inevitablemente. Nadie lo podía agarrar. Además de tener el mejor auto y el mejor motor, GV se tiraba en las curvas con todo, cruzaba el auto con una limpieza y una sabiduría que realmente asustan y por lo pronto se escapó como quiso. Por atrás había entretenimiento del bueno. Vianini se ubicó segundo en la largada —luego de arreglar con un alambre el pedal de freno a ultimísimo momento— y detrás suyo estaba Ruesch. Cuarto Marito García y quinto Cupeiro. Un rato después, sin embargo, Marilto García perdió el control de la cola de su auto y empezó una serie de dibujos con suspenso, en el cual otro auto le rozó la trompa. Nasif también estuvo viajando de costado porque se le rompió la manguera de agua que desagotaba sobre la cubierta. Mientras tanto Ruesch le arrebataba el segundo puesto a Vianini, que lo perseguía como un loco con un auto con notorios vicios para doblar.

Evidentemente Vianini no podía alcanzar a Ruesch y cada vez perdía más metros con respecto al Trueno blanco. Hasta que finalmente la exclamación general anunció el momento siempre temido: el auto en el aire, tumbos y más golpes hasta quedar desintegrado al lado de las vías del ferrocarril. Nadie se preocupó ya mucho por el resultado de la serie que no se alteró para nada. Tres Chevrolet y luego tres Ford.

SEGUNDA SERIE

Calco de la primera. García Veiga, Ruesch, Cupeiro y Gradassi se ubicaron en ese orden que respetaba sus respectivas posibilidades mecánicas y Martto García retrasado en la primera serie por un trompo escalaba posiciones desde la largada. Girando más tranquilo, García Veiga sabía que la ventaja obtenida ya era más que suficiente y sucedió lo que nunca se puede adivinar. Venía como siempre hasta que el ruido del motor cambió fundamentalmente... los fierros se fueron de sus lugares y una biela desertó. El coche entró a boxes derrotado.

Allí surgió nuevamente la figura de Ruesch a punto de repetir la excelente carrera de San Juan. Ruesch es un verdadero piloto en el amplio sentido de la palabra. Porque si bien los corredores son pocos, buenos pilotos hay menos. Siempre igual y siempre fuerte. En la primera posición se distanció algo más de Cupeiro, asegurándose la tranquilidad necesaria para la serie final. Con las mismas virtudes, Gradassi se colocó atrás con el mejor Ford.

ULTIMA SERIE:
LA DEFINICION

De acuerdo a cómo se fue planteando la carrera, la tercera serie resultó la más interesante de todas y permitió disfrutar de cada vuelta. Ruesch le llevaba 12 de segundos de ventaja a Cupeiro y no parecía lógico que el Gallego los pudiera descontar. Pero como el intento se hace siempre, Cupeiro se tiró de cabeza al primer puesto con Gradassi y Ruesch detrás. El ritmo se hizo muy veloz y la lucha entre Cupeiro y Ruesch sumó a Pirín Gradassi dando gran espectáculo en todos lados y conquistando el primer puesto a pesar de los esfuerzos de Cupeiro. La diferencia disminuyó entre los primeros, por en muy poca medida y Ruesch seguía siendo el ganador por suma de tiempos. Los dos autos siguieron girando juntos hasta otro momento decisivo del domingo: el coche de Ruesch hizo un trompo en el mixto del fondo y además de perder toda su ventaja tuvo que parar en los boxes para averiguar qué era ese ruido infernal que se oía en el auto al frenar. No era nada importante (chapón que cubre el cárter), y si Ruesch no hubiese parado no habría perdido el segundo puesto. Pero la meticulosidad no se alteró en ningún momento y prefirió la seguridad de parar ante la posibilidad de no seguir tranquilo... Muy bien hecho.

Cupeiro quedó primero y ahora sí muy tranquilo con la llegada a la vista y Gradassi, segundo por suma de tiempos, se daba el gusto de ganar la serie para satisfacción propia y de cuanto fordista andaba por ahí acostumbrado a performarnces inferiores. Elogiar a Gradassi es prácticamente una redundancia y más vale, en cambio, hablar de este regreso de Ford que vio una bandera a cuadros en el primer puesto.

CONCLUSIONES

Tres accidentes muy fuertes son el toque de atención muy importante. Por un lado demuestran sí que el circuito de Las Flores es peligroso y no permite margen de error, pero también

→



Gradassi encabeza el pelotón. Su actuación y posterior triunfo en la serie abre nuevos horizontes para Ford.

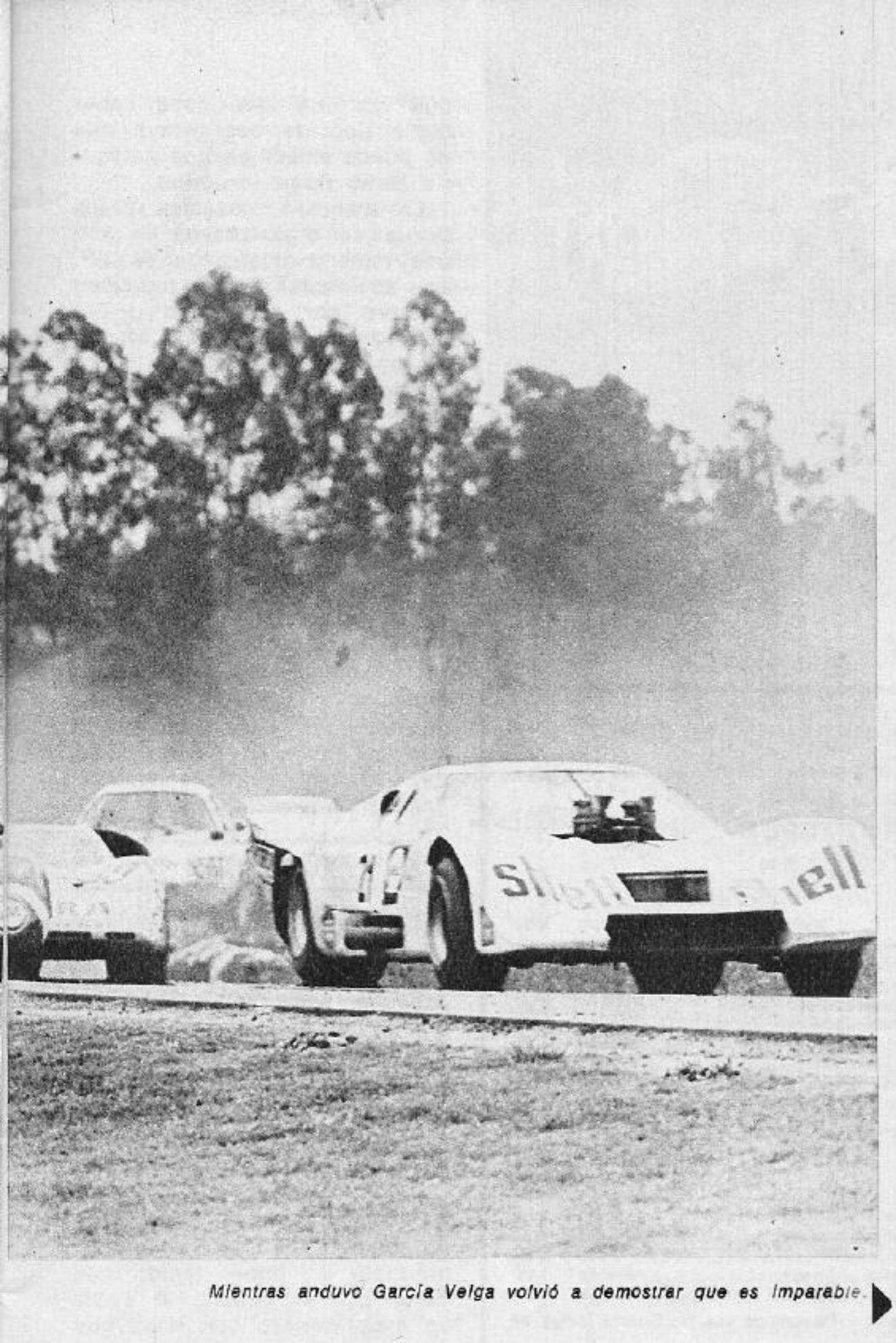


AUTO NUEVO PARA COPELLO

Esperado por todos apareció el segundo Berta Spider, blanco también, impecable, y más prolijo que el anterior. Mejor estudiado en cuanto a la comodidad del piloto. Pero la expectativa general sufrió una postergación, bastante lógica por otra parte. Copello se subió al auto para girar fuerte el sábado por primera vez. Y aunque los tiempos no fueron espectaculares, la gran explicación radicó en la ausencia de Berta. No es tan fácil poner a punto un auto nuevo y tampoco se puede lograr en un par de horas de clasificación. Copello así lo reconoció mientras nos daba sus opiniones: "Es más maniobrable y dobla mejor que el que yo tenía, aunque todavía falta ponerlo a punto. La palanca de cambios a la izquierda me resulta un poco incómoda, pero simplemente hay que acostumbrarse. En cuanto a frenos todavía el auto anterior debe frenar mejor. Este se mueve un poco pero seguramente se debe a que no lo hemos alineado. En Córdoba será otra cosa...".

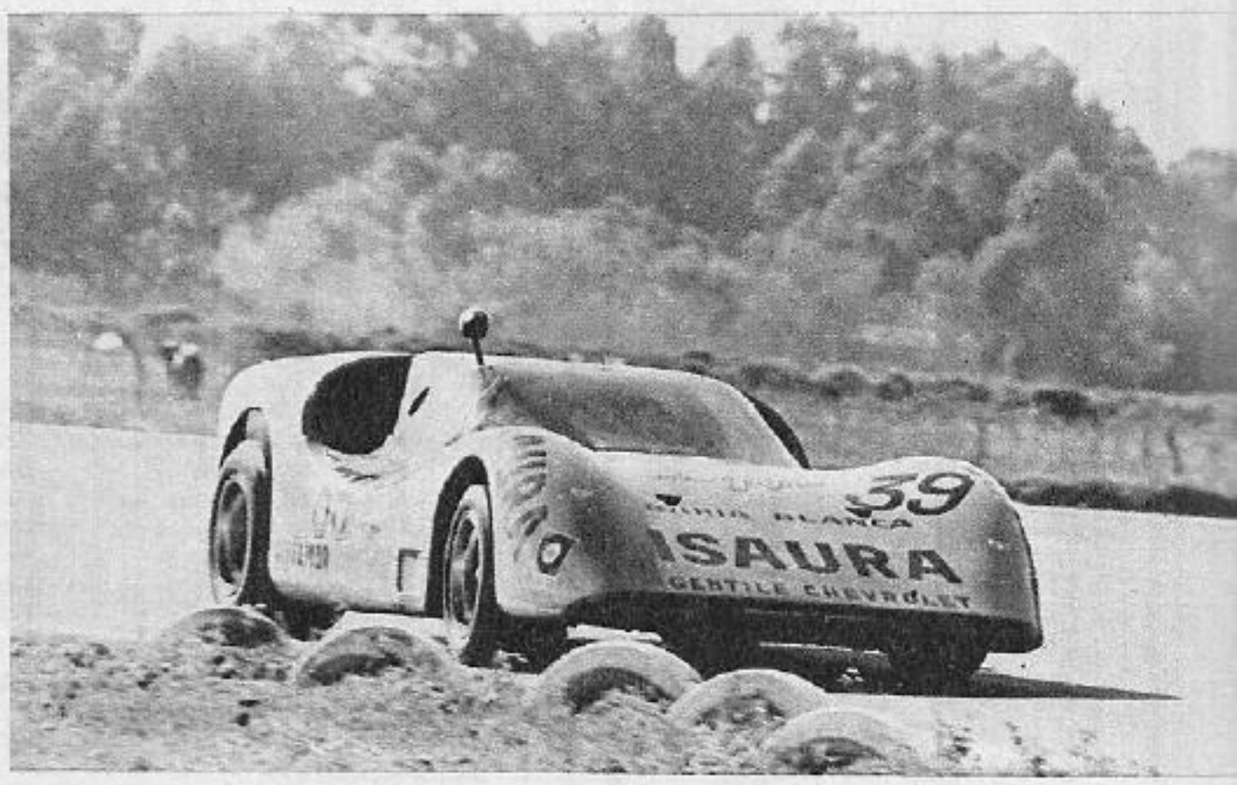
No cabe duda.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



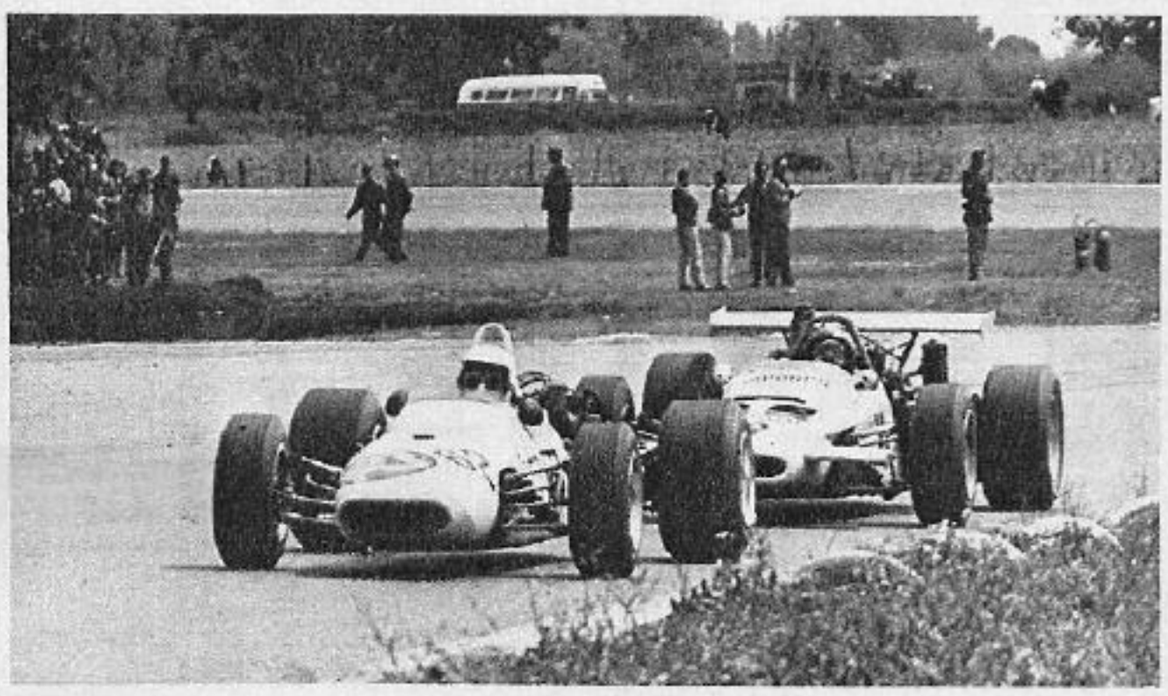


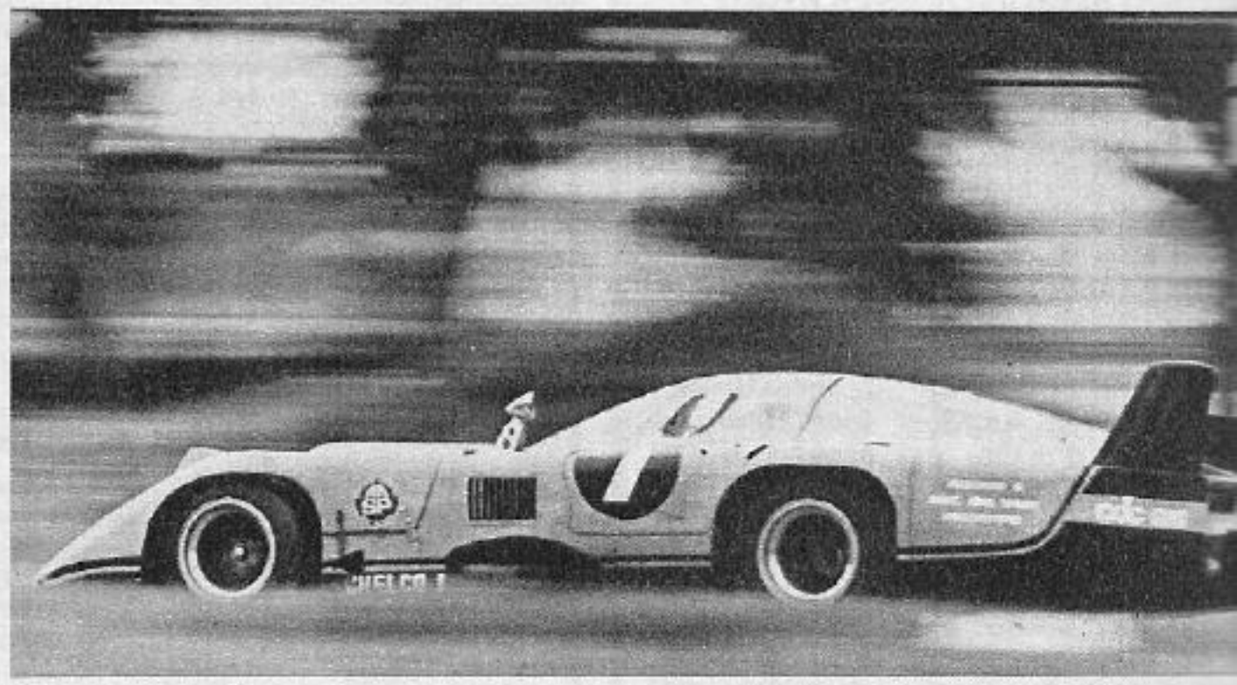
Esto era el auto de Vianini. La foto lo dice todo.



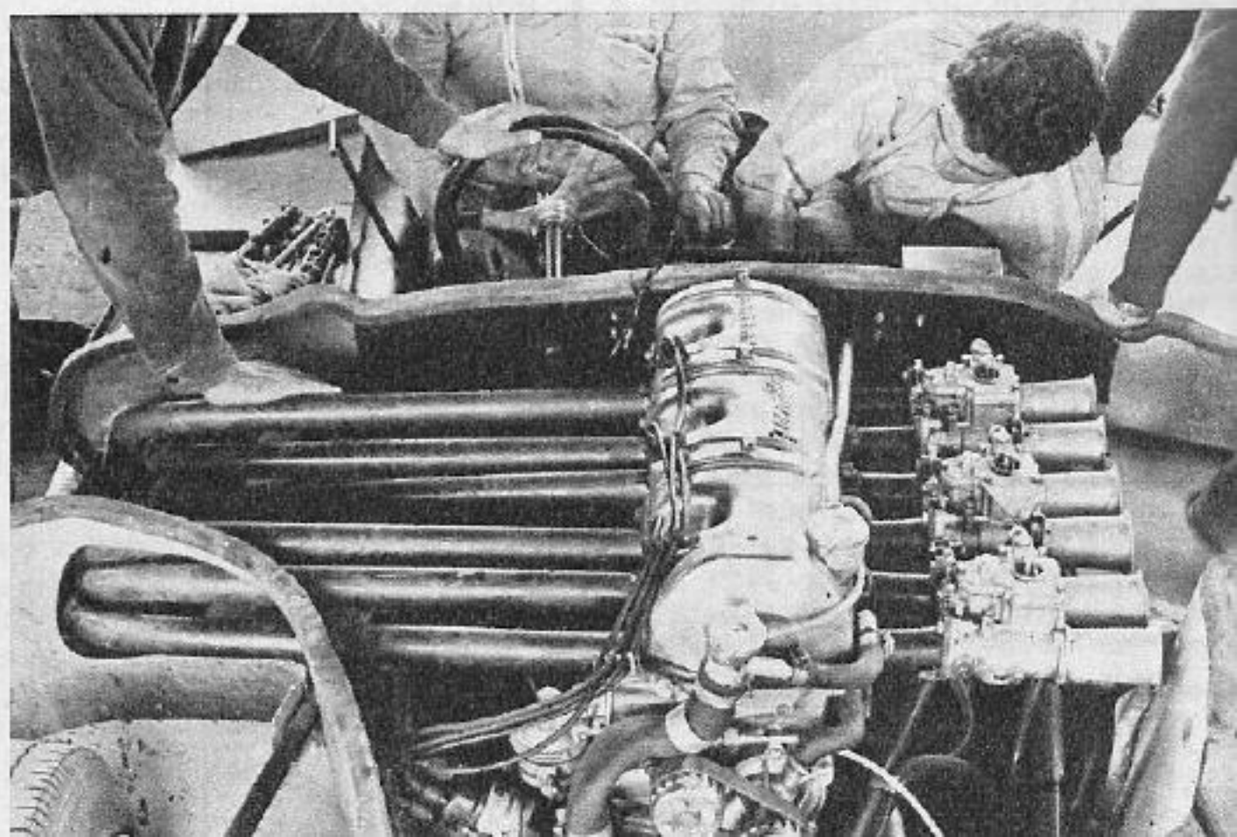
El Nene Plano estrenó su prolijo Gentile. El auto muy bien, el motor no tanto porque fundió una biela.

Mientras anduvo García Velga volvió a demostrar que es imparable.





Curiosa foto del motor Tornado del auto de Copello. Berta afina el motor como si fuera un órgano (observar los tubos).



FORMULA DOS: BESSIA CON FACILIDAD

De los 19 autos que se habían prometido para la carrera de Las Flores sólo aparecieron 10 en el momento de bajarse la bandera. De todos modos, el número fue superior a la mayoría de las presentaciones de los F. 2 y la carrera en su desarrollo no fue desagradable aunque sí poco disputada...

De entrada el Brabham del ACA con mecánica Fiat en manos de Osvaldo Bessia ("Klear") tomó la delantera seguido por "Coco" Barragán. Podrían haberse listanciado enormemente con respecto al reto, pero por un acuerdo tácito prefirieron mantenerse relativamente cerca del resto para que el espectáculo no perdiera interés. Y en cierta forma lo lograron, aunque era evidente.

Finalmente Bessia con tranquilidad y soltura ganó sin inconvenientes ante la mirada orgullosa y feliz del director deportivo del equipo del ACA: ingeniero Rafael Sierra.



EL ACCIDENTE DE ANDREA VIANINI

Nadie se explica realmente qué pasó. Al llegar a la última curva antes de la línea de llegada (curva muy veloz que se toma en quinta a fondo), Ruesch lo pasó a Gastón Perkins con una vuelta menos y éste se abrió un poco dejando la cuerda al Trueno Blanco. Vianini venía muy fuerte y aparentemente se tiró a pasar por afuera en una curva realmente difícil donde es casi imposible hacerlo por lo veloz. Aparentemente el coche se despegó y siguió de largo aunque la trayectoria seguida es bastante rara, ya que ni siquiera dobló un poquito. Pasó por detrás del comienzo del guard-rail, picó en una zanja y se elevó increíblemente en el aire para caer y destrozarse por completo y quedar con las ruedas para arriba. Atado con el cinturón, Andrea quedó dentro del auto y fue llevado al sanatorio local y posteriormente en avión a Buenos Aires donde diagnosticaron fractura en la muñeca y la nariz, golpes en todos lados y lo más delicado de todo: una probable fractura de vértebras cervicales. El accidente produjo consternación en todo el mundo, porque aparte de las cualidades conductivas de Andrea como piloto, el "Tano" es un hombre que todos querrían ver recuperado de inmediato. Porque antes que nada es un gran tipo. CORSA hace votos por su recuperación.



Tranquilo y regular como de costumbre Pauloni arrimó el bochín. Se prepara para los 500 Kilómetros.

1er. PREMIO CIUDAD DE VICENTE LOPEZ

Autódromo de Las Flores - 3 series de 15 vueltas - 3.694 metros - 4/X/70

SPORT PROTOTIPOS

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.		Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	7	García Veiga, N. J. ..	Chelco I-Chevrolet	17m26s6	15
2º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrolet .	17m44s3	15
3º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet	17m55s6	15
4º	21	Gradassi, Héctor Luis	Refordmar-Ford	18m21s1	15
5º	8	Pascualini, Carlos ...	Fordmisano-Ford	18m21s2	15
6º	9	Pairetti, Carlos A. ...	Fordmisano-Ford	18m29s	15
7º	39	Plano, Héctor	Gentile-Chevrolet	s/t	14
8º	20	Pauloni, Norberto	Pauloni-Chevrolet	s/t	14
9º	43	Mainatti, C. Horacio .	Liebre III-Tornado	s/t	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 190,230 km/h. - Récord de vuelta: García Veiga en la 3ª con 1m8s3/10 a 194, 705 km/h.

Segunda Serie

1º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrolet .	17m46s7	15
2º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet	17m46s9	15
3º	21	Gradassi, Héctor L. ..	Refordmar-Ford	17m51s	15
4º	26	García, Mauricio	Chelco I-Chevrolet	18m34s7	15
5º	20	Pauloni, Norberto	Pauloni-Chevrolet	18m58s1	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 187,002 km/h. - Récord de vuelta: García Veiga en la 3ª vuelta en 1m8s6 a 193,864 km/h.

Tercera Serie

1º	21	Gradassi, Héctor L. ..	Refordmar-Ford	17m44s1	15
2º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet	17m46s8	15
3º	26	García, Mauricio	Chelco I-Chevrolet	18m21s5	15
4º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrolet .	18m41s9	15
5º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	18m47s1	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 187,459 km/h. - Récord de vuelta: Gradassi, en la 4ª con 1m9s7 a 190,823 km/h.

Clasificación Final por suma de tiempos

1º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet	53m29s3
2º	21	Gradassi, Héctor L. ..	Refordmar-Ford	53m56s2
3º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Sprint-Chevrolet .	54m12s9
4º	20	Pauloni, Norberto	Pauloni-Chevrolet	s/t
5º	43	Mainatti, César H. ...	Liebre III-Tornado	s/t

PROMEDIO DEL GANADOR: 186,778 km/h.

FORMULA DOS

CLASIFICACION

Primera Serie

1º	62	Bessia, Osvaldo	B.W.A.-Fiat	16m11s9	12
2º	58	Barragán, Luis	Cancellieri-Fiat	16m12s4	12
3º	59	Montore, Domingo ...	Montore-Peugeot	17m15s9	12
4º	65	Lorenzani, Alfredo ...	Crespi-Peugeot	s/t	11
5º	66	Alvarez, Alberto	Cancellieri-Fiat	s/t	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 168,824 km/h. - Récord de vuelta: Osvaldo Bessia, en la 12ª en 1m17s5 a 171,592 km/h.

Segunda Serie

1º	62	Bessia, Osvaldo	B.W.A.-Fiat	15m59s5	12
2º	58	Barragán, Luis	Cancellieri-Fiat	16m42s6	12
3º	66	Alvarez, Alberto	Cancellieri-Fiat	s/t	10
4º	65	Lorenzani, Alfredo ...	Crespi-Peugeot	s/t	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 166,003 km/h. - Récord de vuelta: Bessia en la 9ª y 10ª en 1m17s5 a 171,592 km/h.

Clasificación Final por suma de tiempos

1º	62	Bessia, Osvaldo	B.W.A.-Fiat	32m11s4	24
2º	58	Barragán, Luis	Cancellieri-Fiat	32m55s	24

PROMEDIO DEL GANADOR: 165,248 km/h.

que por otro lado debe haber algún tipo de negligencia que no puede existir en una categoría como Sport Prototipo.

La atención mecánica y los esquemas organizativos no son una materia destacada de SP. Los accidentes no se producen siempre por casualidad o por error del piloto. Lo malo es que en un auto destrozado no se puede analizar mucho para averiguar qué pasó Mientras que hay autos que ni siquiera se los ve hacer un trompo. El saldo del domingo es triste ante el estado delicado de Andrea Vianini y señala además que la seguridad del piloto debe ser mucho más respetada de lo que es en la realidad.

Cabe destacar una cosa. Si los pilotos se salvaron fue, en honor a la verdad, a la gran calidad de la jaula y los chasis que los envolvían, Pero no sólo de eso hay que preocuparse. También hay otras cosas.

FLORCITAS

Carlitos Pascualini reapareció en SP a bordo del Ford-Misano del equipo de Pairetti. En la segunda serie se le cortó la polea que comanda la bomba de aceite y de esa forma perdió dos vueltas. Pero en seguida de largada la última serie, el problema volvió a repetirse.

Pairetti terminó la segunda serie con un fardo de tréboles en los buches de los radiadores, producto de haber tenido que viajar por el paisaje al evitar un encontronazo con Nasif que hizo un trompo delante suyo.

Para no perder la costumbre Nasif tuvo algunos problemitas. La primera serie al cortarse una manguera de agua y al caer el H2O sobre una rueda hizo un trompo. En la segunda repitió la pirueta, aunque esta vez a causa de la pinchadura de una goma.

El primer Campeonato Oculto para Elegantes que está realizando CORSA; marcha al frente Vicente Formisano.

Federico Urruti se desvinculó del equipo de Pronello; parece ser que a raíz de la piña habría surgido entre los dos una diferencia, por lo cual decidieron el alejamiento. El viernes en los entrenamientos Urruti se pegó en la zona de los mixtos... A juzgar por la forma en que quedó el auto, el golpe fue brutal. El Huayra quedó para la quema. La causa fue la pinchadura de una goma. Urruti ileso.

La racha para el Pronello Team se completó el sábado en la clasífica. Al Colorado Zunino en plena recta se le cruzó y se

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tas de campana. Dos trompos violentos fueron el resultado. Por suerte Zunino sufrió nada fue de pista dando varias vuelmás que un pequeño corte en la cara producto de la rotura de los anteojos y un ojo en "compota". El coche a la miseria.

Durante la clasificación Cupeiro y su gente probaron mil cosas tratando de bajar el minuto 10 segundos. Finalmente se quedaron con ese tiempo aunque bastante disconformes. El domingo el 1m10s se hizo fuerte.

Pirín Gradassi ganó la tercera serie con el primer motor preparado en fábrica luego de la desvinculación de Mikulán Los motores andan más y se rompen menos, lo que es mejorar un poco la mala racha.

Los Aranzana Brothers adquirieron el camión que era de Formisano. Luego de varias reformas se puede decir que quedó 0 Km. No falta en su interior absolutamente nada: heladera, cocina, cama, televisión... en fin, una auténtica casa rodante. Y lo que es importante llena de cordialidad. Hubo whisky también. ¡Viva Aranzana!, gritaban algunos mientras mostraban los vidrios en mano...

Gastón Perkins siempre a la espera de su SP tuvo que conformarse una vez más en correr con un auto totalmente fuera de época. El sexto puesto es sólo el resultado de no haber parado para nada. Por el hándicap que otorga el resultado no pudo ser más positivo.

Practicamente todas las Comisiones de Concesionarios habrían ofrecido colocar sobre el Avante un motor de 4 litros para el año próximo. Otro de los que le tiraron el ojo al Spider, fue Malnatti, quien ofreció comprarlo para correrlo el año próximo.

Marito García hizo un trompo en la primera serie y quedó cruzado en el medio de la pista. Alguien lo rozó apenas en la punta del capó. ¡Gran salvada!

Un trompo en la última serie le quitó el triunfo a Ruesch. Al salirse de pista se le desprendió el chapón cubre-cárter. Alarmado! por el ruido que hacía, se detuvo en boxes. De allí los 30 segundos que lo alejaron de Cupeiro.

A Copello se le quemó el embrague en la largada de la primera serie. No hubo tiempo para reparar y prefirió guardar motor para los 500 Km del domingo en Córdoba.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para PEUGEOT

CASCOS INTEGRALES



DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.

Paraná 734, Cap., Tel. 44-9178 · Sábados Abierto hasta las 12.30 hs.

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

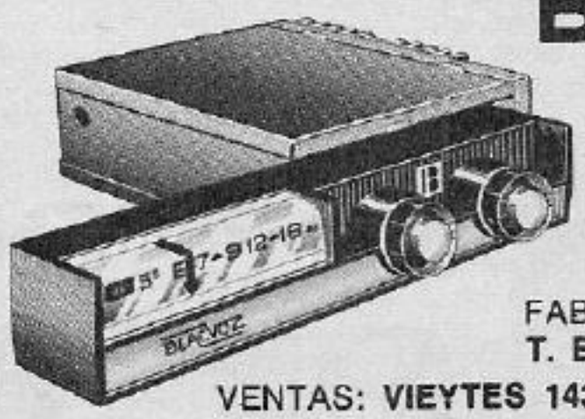
WASHER S.C.A.

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR.
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

PARA SU FIAT 600!..

AUTO RADIO BLACVOZ



ES UN PRODUCTO: MOTORVOX

CON TRANSISTORES FAPESA

FABRICA: HUMBERTO 1º 2126
T. E. 241-3012, LANUS OESTE

VENTAS: VIEYTES 1437 T. E. 21-2932, CAP. FED

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

NEUMATICOS DE COMPETICION

para:

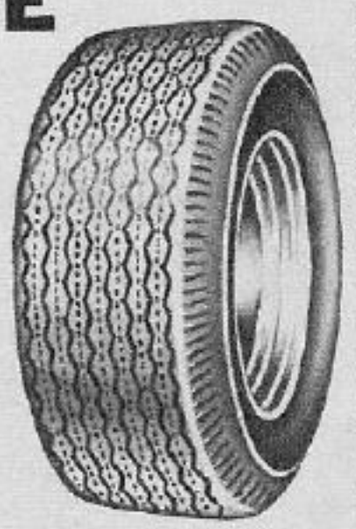
SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.

Amplios Planes de Financiación

GOMERIA ANIBAL

DELFOR ANIBAL URIARTE

Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)



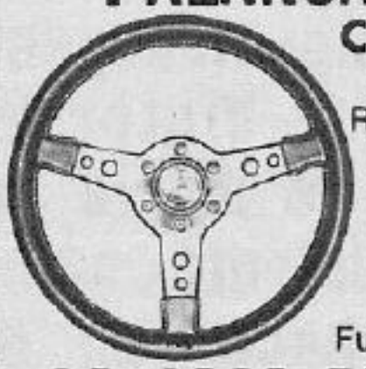
PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR

3H

PROBADA CALIDAD DE PRODUCTO GARANTIA DE UN IMPULSORES DE ARRANQUE

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS

PALANCAS AL PISO



COLOCACION EN EL ACTO

Reparación, Nacarados y Plastificados

ACCESORIOS DEPORTIVOS

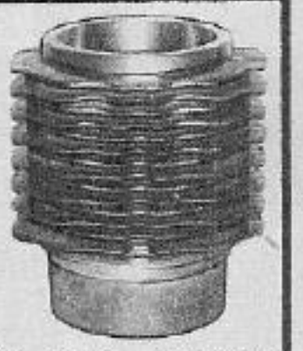
Fundas cubre auto
Fundas anatómicas
Fundas boucle de toalla



LA CASA DEL VOLANTE

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

CILINDROS Y CAMISAS PARA MOTORES



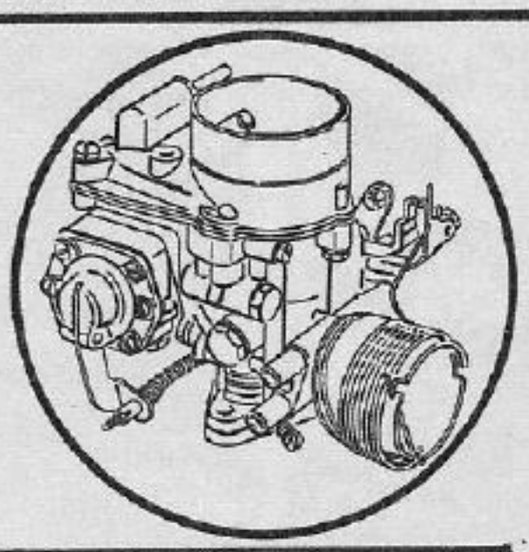
Citroen 2CV - Deutz - Hanomag
Fiat - Renault - Peugeot - etc.

PRECIOS ESPECIALES A MAYORISTAS

MP DISTRIBUIDORA

CANGALLO 3486 - T. E. 89-4194

PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:

CARCION

FUNDAS

Lintap MR

y... nada más



¡OFERTAS REALES!

EN SIMIL CUERO BASTONADO

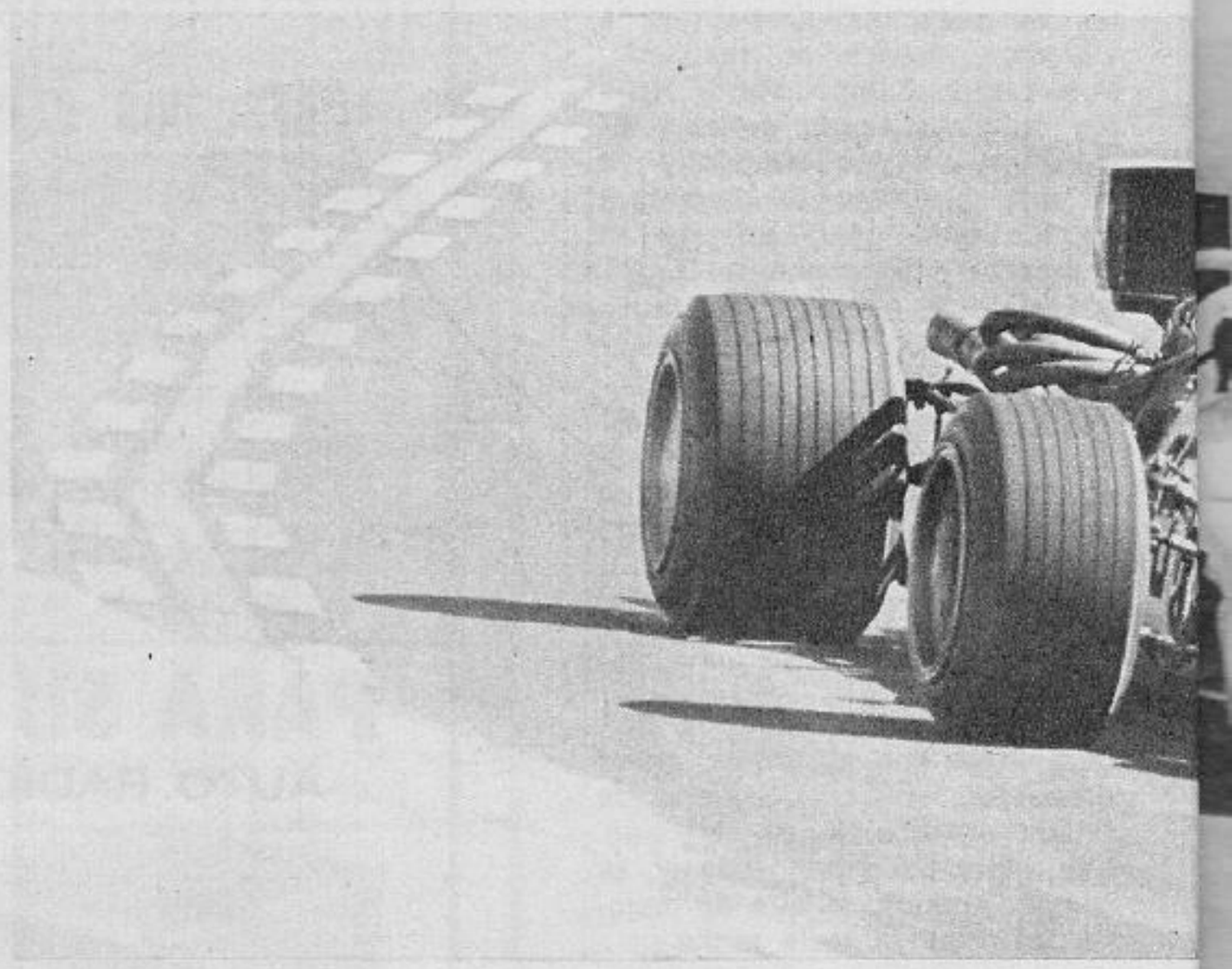
CITROEN	$ 84.-	A"J"	$ 80.-
FIAT 600	$ 75.-		„ 68.-
RENAULT	$ 90.-		„ 82.-
DI TELLA	$ 94.-		„ 84.-
FALCON	$ 102.-		„ 95.-
RAMBLER Em	$ 99.-		„ 90.-
VALIANT	$ 101.-		„ 92.-

TECHOS VINILICOS

FABRICA DE BUTACAS

RIGLOS 253/55
T.E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)





E. BERTOLINI



Emilio Bertolini, flamante Campeón MAFI 1970. Título que elaboró brillantemente en este año de su debut en la categoría.

Así trminó su trayectoria el Berta Tornado de Ternengo el sábado por habérsele trabado el acelerador. El piloto, con mucha suerte, sólo sufrió un corte en un labio.



MA F.1 EN PARANA

EL DIPLOM

Mediante el merecido triunfo del domingo en Paraná, Emilio Bertolini logró - por amplia ventaja sobre el resto - su título de Campeón Argentino 1970. Víctor Hugo Plá le dio la lucha suficiente como para hacer un poco más atractivo el deslucido espectáculo. Fue segundo

Texto y fotos de
JULIO PEREZ BALBI

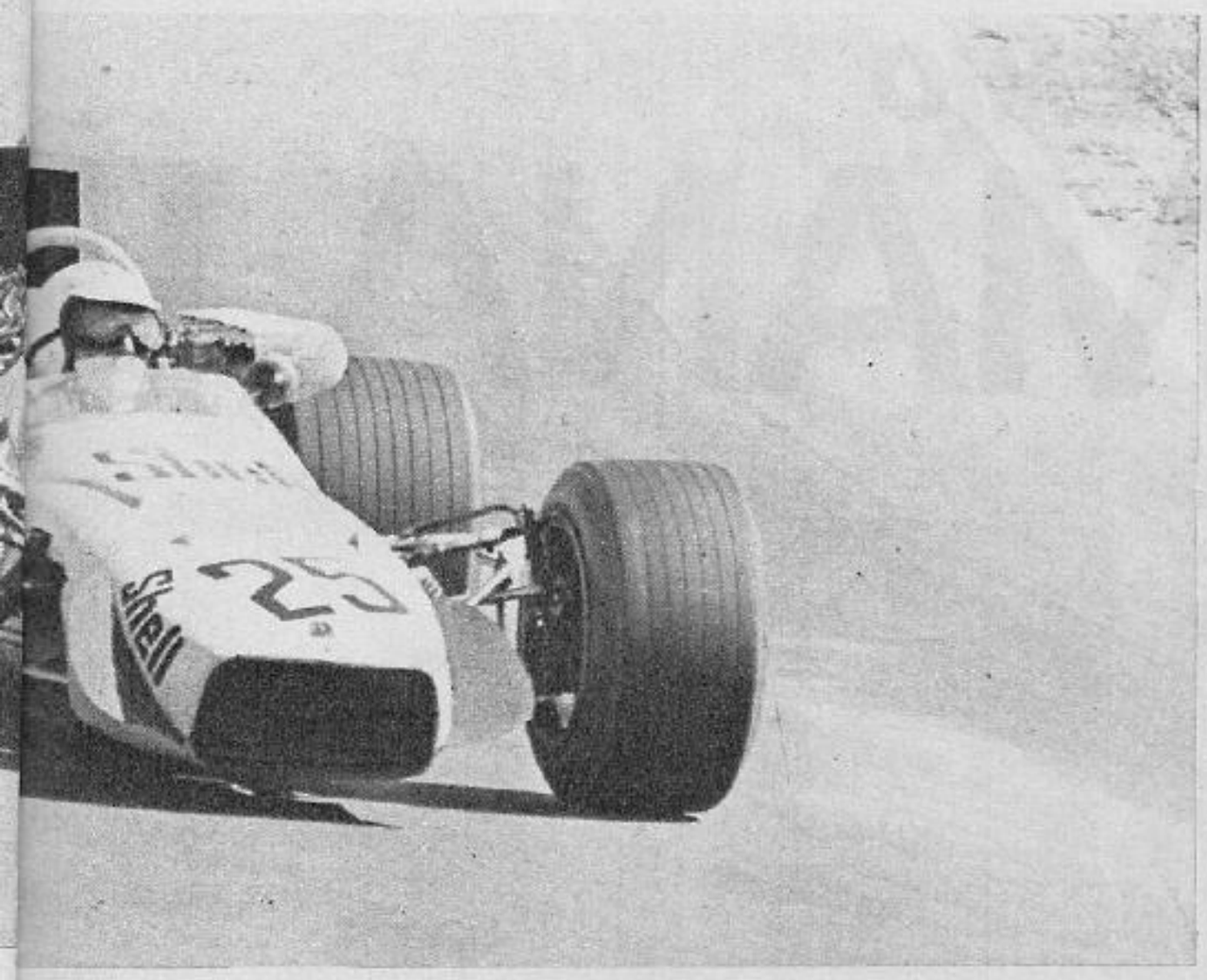
Muy poco de bueno podemos contar de lo que sucedió y dejó de suceder el domingo pasado en Paraná. Fueron a correr los monoplazas de este asunto de la Fórmula Uno. Emilio Bertolini se consagró de una vez por todas Campeón Argentino de MA F. 1 y la constante lucha que a lo largo de casi todas las 75 vueltas le planteó el rubio Víctor Hugo Plá fueron los únicos incentivos que mantuvieron el espectáculo (bueno, de alguna manera hay que llamarlo) el resto fue monotonía, pocos autos en la pista, carrera larga aunque no por larga tiene obligatoriamente que ser poco entretenida sino que las cosas se dieron para que así fuera, y lo malo si largo dos veces malo, en fin... un trote para el que no está preparado la categoría.

El Campeonato que elaboró Bertolini en el mismo año de su debut en la categoría es archisuficiente para demostrar lo bien que él y su equipo supieron hacer las cosas a lo largo de 1970. Llegó a Paraná con muchos puntos de ventaja sobre Cuvertino y el Negro Monguzzi. Más fácil aún se le hizo el panorama cuando en entrenamientos hizo pedazos el temido Trueno Chevrolet, un brazo de dirección se desconectó en un curvón superveloz, fuori pista previo golpe contra el guard-rail. El Negro intacto.

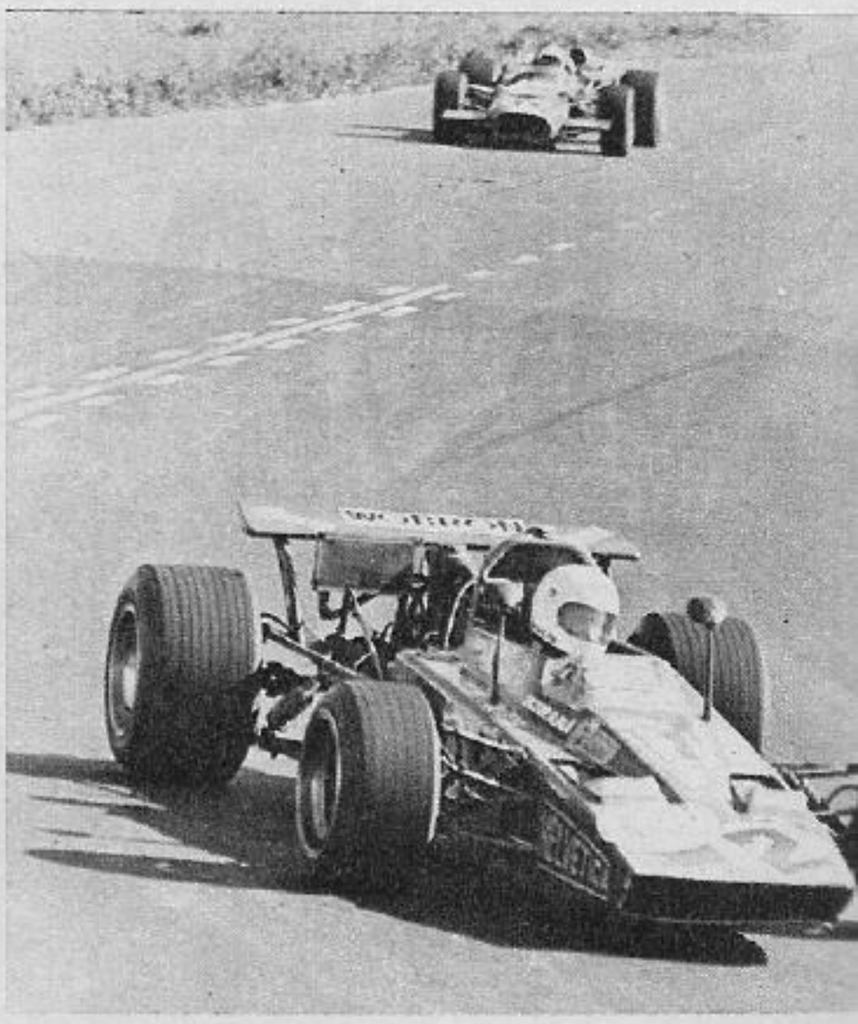
Dos días después, Cuvertino en las pruebas de clasificación sufrió accidente idéntico, por una punta de eje rota. Afortunadamente tampoco hubo consecuencias físicas en este caso. Y ya que de piñas estamos hablando, Ternengo también tuvo la suya. Chocó el sábado contra un guard-rail al trabársele el acelerador, esta vez hubo cinco puntadas en un labio y un auto muy golpeado.

La confiabilidad del Bravi Tornado de Bertolini y la eficacia del piloto fueron dos de los pilares en el logro del título para el mendocino apadrinado por Copello. A través de todo 1970 Bertolini estuvo siempre ahí, si no ganaba volvía a casa con algún puntito, lo que a fin de año, a la hora del balance le permitió ganar el Campeonato por escandalete. A pesar de no tener ni por asomo el auto más veloz ni tampoco el más es-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Por la confiabilidad de esta máquina y la lineza conductiva de Bertolini es que pudo distanciarse tanto en el puntaje por el Campeonato.



Víctor Hugo Plá, el hombre de Las Rosas desempeñó una excelente carrera en permanente lucha mano a mano con el ganador. Atrás de él don Ramón Requejo mientras las mangueras no perdían.

...NA DE BERTOLINI

table de todo el grupito de los F. 1 con confiabilidad mecánica y fineza en la conducción (además de mucha viveza aplicada en los más mínimos detalles organizativos) supo llevarse las palmas a San Juan y ponerlo muy contento a Copello como para que le regalara otro Rolex más.

El segundo puesto de Plá es otro ejemplo de que el hombre de Las Rosas llega sin problemas y anda entre los primeros. En una serie tuvo problemas con la caja, pero la lucha con Bertolini fue en las tres baterías y quedó demostrado en esta ocasión (a pesar del triunfo de Plá en las pruebas de clasificación) que no se le podía ganar al mendocino en un mano a mano como el del domingo. Hubo que conformarse con un segundo puesto y dejarlo a Bertolini ganar el Campeonato.

Como ya dijimos por ahí fue una lucha que en las tres ocasiones entablaron Bertolini y Plá. Porque a sus espaldas lisa y llanamente no pasaba nada. Pocos autos largaron, promediando la primera serie ya se había detenido en los boxes el 50 por ciento por "A" o por "B". Fabre por el embrague y abandonó mientras corría tercero cómodo, Requejo por una manguera de agua, problema que lo tuvo a mal traer toda la tarde. Pino repitió los problemas de manchón de Rafaela y Prono también rompió una manguera de agua probablemente arruinada en un fuori pista originado al pasar a otro corredor.

La segunda. Peor aún que la primera. Para colmo de males la lucha entre Bertolini y Plá se terminó promediando la batería, cuando el Bravi Chevrolet del segundo corrió sin la tercera velocidad la última mitad de la serie. Pino siguió despacio tratando de que el manchón no se rompiera del todo. Requejo paró nuevamente por una manguera de agua pinchada y un amortiguador "forfait"; Sotro que al final de la primera serie estaba tercero comenzó a perder terreno por algunos pistones rotos y trató de girar tanto como para clasificarse y salvar algunos pesos. Prono abandonó por rotura de caja después de desplazar a Plá y Bertolini.

En la tercera serie, Plá entró al ruedo en una intentona por ganar por lo menos una serie, comandó durante un rato la cosa, pero Bertolini lo pasó y siguió tranquilito (sin especular con la ventaja que tenía sobre Plá al ganar las dos primeras series) camino al título. Muy buena la actuación del debutante "Andrea" que corriendo con el auto que alguna vez fue de Nasif Estéfano llegó a estar tercero en la serie y de esta manera mejoró mucho el regular papel que había hecho en las dos primeras series por algunos problemas mecánicos.

Poco público, el Club de Volantes Entrerrianos perdió bastante circulante con esta carrera (a pesar del subsidio de dos millones y medio de pesos viejos que le otorgó YPF). Como todas las categorías en general, Fórmula Uno tampoco tiene suficientes unidades, los corredores se quejan demasiado porque no saben para qué lado disparar. No es una categoría taquillera y de seguir así no tiene un futuro muy promisorio que digamos. Hay que buscar soluciones a corto plazo, porque la cosa no da para mucho, se muere sola. "Es como mantener a un enfermo con coramina, tarde o temprano se te muere; no hay vuelta que darle, como dijo un conocido concurrente de la categoría.

300 KM. CIUDAD DE PARANA

Fórmula Uno Mecánica Argentina - 3 series de 25 vueltas - Circuito de 4.088,53 m. - 4/X/70

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi Tornado	38m57s3	25
2º	2	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	39m05s	25
3º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	39m36s	24
4º	50	Pomodoro, Juan	Rafaela-Peugeot ...	39m36s4	24
5º	31	"Andrea"	Crespi-Tornado	40m17s5	21
6º	28	Pino, Eduardo	Crespi-Chevrolet ...	30m02s3	18
7º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet ...	27m52s7	17
8º	6	Requejo, Ramón O.	Requejo-Chevrolet .	39m44s	17
9º	23	Prono, Héctor	Bravi-Tornado	s/t	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,436 km/h.

RECORD DE VUELTA: 25 (Emilio Bertolini) en la 1ª en 1m31s6/10 a 160,687 km/h.

Segunda Serie

1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	39m20s7	25
2º	2	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	39m27s6	25
3º	31	"Andrea"	Crespi-Tornado	39m46s8	23
4º	28	Pino, Eduardo	Crespi-Chevrolet ...	41m02s3	23
5º	50	Pomodoro, Juan	Rafaela-Peugeot ...	40m40s8	21
6º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	41m39s9	19
7º	23	Prono, Héctor	Bravi-Tornado	25m46s9	16
8º	6	Requejo, Ramón O.	Requejo-Chevrolet .	20m51s9	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 155,871 km/h.

RECORD DE VUELTA: 25 en la 6ª con 1m31s3 a 161,217 km/h.

Tercera Serie

1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	40m16s3	25
2º	2	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	40m49s	25
3º	6	Requejo, Ramón O.	Requejo-Chevrolet .	40m59s1	25
4º	31	"Andrea"	Crespi-Tornado	s/t	23
5º	28	Pino, Eduardo	Crespi-Chevrolet ...	s/t	18
6º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	s/t.	12
7º	50	Pomodoro, Juan	Rafaela-Peugeot ...	s/t	12

Clasificación Final por suma de tiempos

1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	1h58m34s3	75
2º	2	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	1h59m21s7	69
3º	31	"Andrea"	Crespi-Tornado	2h02m06s	64
4º	28	Pino, Eduardo	Crespi-Chevrolet ..	1h51m21s2	64
5º	16	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	2h02m46s9	61
6º	50	Pomodoro, Juan	Rafaela-Peugeot ...	1h40m48s3	57
7º	6	Requejo, Ramón	Requejo-Chevrolet .	1h40m55s	53

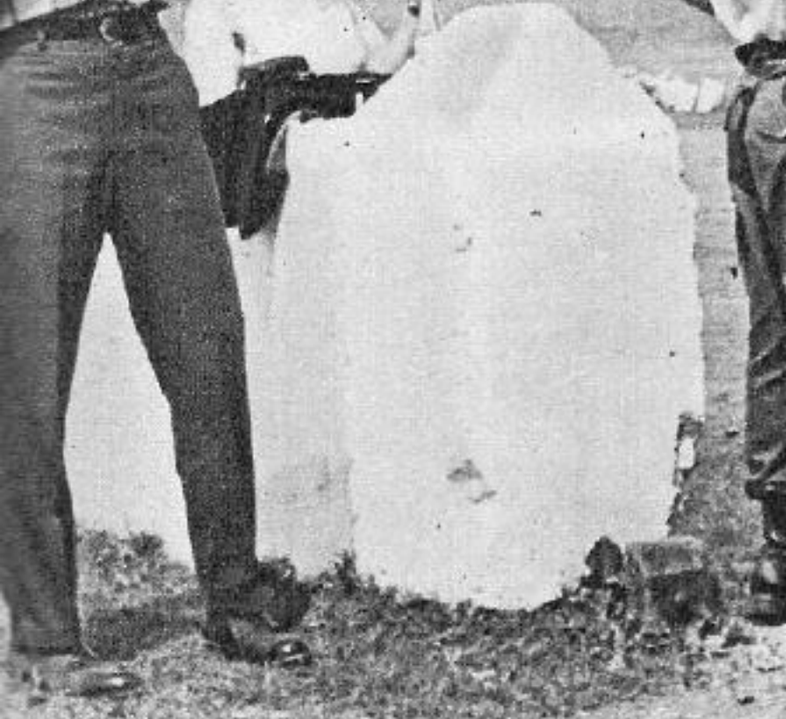
COSAS DEL GRAN PREMIO

UNA SEMANA D

Este no es Pepe Migliore sino un halcónido (ave de rapiña) que era uno de los tantos animalitos sueltos que había en el parque del Regimiento 29 de Infantería de Montaña entre los que se contaban pumas, zorros, gatos salvajes, loros, etc., etc. Excelente acogida a todos en el regimiento de Formosa.

"Transfer", que pudo ser ganador del Gran Premio de no mediar la pinchadura de pistón en la tercera etapa. Luis Alberto "Pino" Arean y su acompañante Mateo en Paraná. Felices de ser segundos y del triunfo de los "Berebem-bem" (como dice el Negro Monguzzi). Velocísimo el AU Nº 10.

Gastón Perkins llegando a Paraná y empujando el auto a pulmón. La prohibición de IKA-Renault a sus pilotos para correr con otras marcas, también se extendió en el Gran Premio. De ahí que el 504 de Gastón no llevara las inscripciones de Guillermo Billy.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESPUES

por CARLOS F. FIGUERAS

- Por qué si y por qué no
- Imágenes gráficas
- Danilo Bonamici explica el triunfo
- Analizando a Zasada
- Saldo y balance





Rosmaldo y Hugo Visintini sobre la derecha del DKW-Auto Unión ganador del GP en la clase menor. La familia Visintini completa en el parque cerrado de Paraná. Primer triunfo en el GP para un luchador de años. ¿Justo? Más que eso, porque supo ganar.



Uno de los tantos detalles de BMW 2002 TI de Sobieslaw Zasada. Además del capó, baúl y guardabarros delanteros, faldones traseros adosados de material plástico. Muchos HP y pocos Kg es la fórmula. Trabajar con las homologaciones, cosa que aquí se hace poco.



Primera etapa. Retraso de Luis Di Palma (equipo Coelho), reparación y luego abandono definitivo a poco de llegar a Tarija. Uno de los primeros pistones pinchados de los 504 en el GP. ¿Nafta mala? ¿Mal carburados? ¿Dónde está la falla? Habrá qué encontrarla y pronto porque los Weber no perdonan...



Matrimonio Terrizzano otra vez en el Gran Premio. Este año con un 504 totalmente standard. Buena actuación considerando los medios. Es una manera de hacer Turismo. Fue 119 en la clasificación final al llegar a Paraná.





Paco Mayorga se "pegó" en la etapa inicial. *"Todavía no llego a entender cómo me pegué tan estúpidamente. Una curva con contracurva y chau... entré muy fuerte y venía embalado porque había pinchado una goma y quería recuperar. A veces le consulto a la almohada, la abrazo y repito: soy un tarado"*. Confesión de Mayorga en Asunción.

No queremos volver sobre el tema Gran Premio porque la semana pasada lo analizamos a fondo, lo criticamos y hablamos acerca de los organizadores con falta de conocimiento del tema. También dimos nuestra opinión sobre el "golpe" político del A.C.A. al mandar el Gran Premio a Bolivia y Paraguay y muchas otras cosas más. Es por eso que para repetir conceptos, es mejor simplificar y encolumnar lo positivo y lo negativo, lo bueno y lo malo de este Gran Premio que terminó hace una semana sin mayor pena ni gloria.

LO BUENO

- El triunfo de un auto nacional sobre una máquina extranjera de performances no comparables.
- La re-internacionalización del Gran Premio, única carrera argentina a nivel internacional.
- Que se hizo y que se debe seguir haciendo, pero bien.

LO MALO

- No conservar el recorrido añejo y convencional de nuestro Gran Premio haciéndolo circular por Carlos Paz, San Juan, Catamarca, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. De esa manera se puede comparar performances de autos y pilotos año tras año y se fomenta que los pilotos extranjeros vuelvan a nuestro país con la certeza absoluta que la ruta será la misma y



El único Fiat 600 B que sobrevivió a los 3.600 kilómetros de Gran Premio. El cordobés José "Checha" Carlomango llegó en honrosa posición a la meta. *"Andaba fuerte el Fiatín... no es tan fácil alcanzarlo"* confesó Ricardo Bellitti (AU) en parque cerrado de Posadas.



Gordo Galluzzi vergonzoso y lloroso, con esposa Julia sonriente. Alguien le dijo en Paraná: *"¡Te das cuenta! Cuando manejabas más o menos bien no entrabas ni a placé... ahora que sos un desastre casi ganás el Gran Premio..."*. Casi se corta las venas.



El Alfa Romeo GT del paraguayo Aldabe en la Aduana de Asunción después del Balseo. Llegó fuera de término a Tarija. *"No sé qué le pasaba porque nosotros los pasamos parado y andaba a más de 125-130 km/h. y aparentemente el motor sonaba redondo... ¡en fin!"*. Nos dijo el Negro Acosta en Bolivia, bastante impresionado.

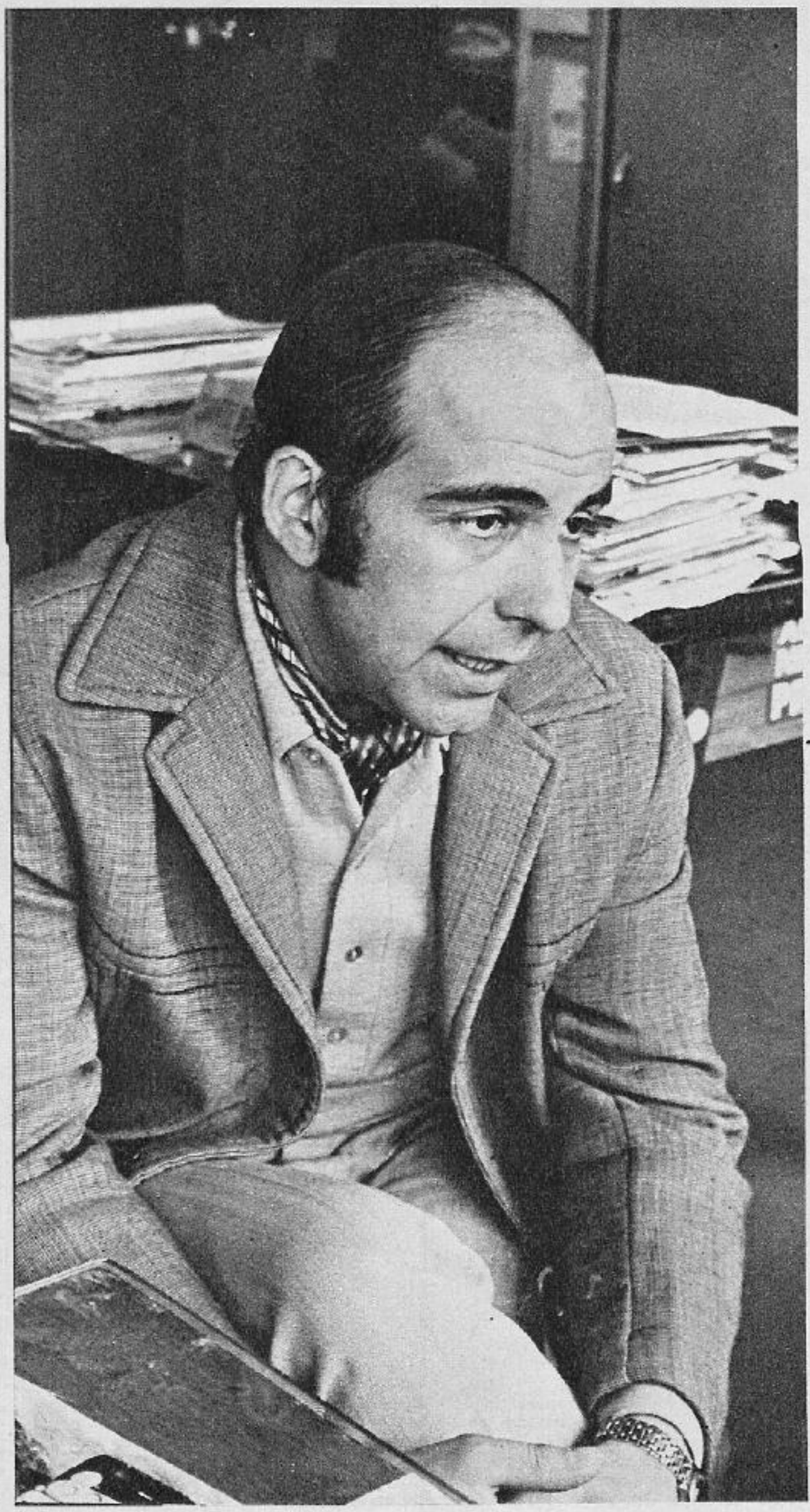
de esa forma poder mejorar y pulir detalles. Además es más cerca para todos.

- Cabeceras de etapa mal elegidas.
- Dos días de descanso entre la segunda y tercera etapa y ninguno entre la tercera y la cuarta, situación que hace sacrificar vanamente a los auxilios de ruta.
- Mandar a una centena de pilotos a donde el A.C.A. quiere para establecer una vinculación política privada para beneficio de pocos.
- Hacer correr a coches de la clase "A" más de seis horas en penumbras sin haber considerado la posibilidad de encarar el GP cómo un rally y entonces sí, hacer etapas largas. De esa forma los pilotos irían equipados con los elementos necesarios como para contrarrestar este tipo de situaciones.
- Pobre lista de inscriptos debido a lo ilógico del recorrido y del lugar de largada, además de lo antieconómico que resulta el Grupo Dos. Solución: Grupo Uno y Dos juntos con clasificaciones aparte. De esa manera se volverán a ver más de trescientos inscriptos en las nóminas.
- Rever medidas considerando el fracaso de los últimos dos GP's.

COSAS DEL GRAN PREMIO

DANILO BONAMICI:

"Asi corri el Gran Premio"



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¿Cuándo tomaste conciencia de que podías ganar el Gran Premio?

—Nunca perdí las esperanzas, pero me di cuenta de que podía ser cuando en la tercera etapa lo pasé a Zasada en el camino de tierra por Misiones. Yo venía viajando fuerte, aunque sin jugarme la vida, y por el espejo vi que el polaco cada vez se iba quedando más... ahí me di cuenta de que no me iba a poder alcanzar porque el auto no estaba en su mejor forma. Después, en el parque cerrado, Zasada me dijo que él no podía seguir el tren porque no estaba acostumbrado a manejar en un camino barroso con piso de "chocolata"...

—¿Cuáles eran tus órdenes antes de largar el Gran Premio?

—No me dieron órdenes, precisamente. Pero lo lógico era que el Gran Premio lo ganara Canedo, que era el que tenía más puntaje en el Campeonato y es el piloto número uno de la escudería. Una vez en Tarija y siendo yo el mejor clasificado, don Américo Grossi me dijo que me quedara tranquilo porque a partir de ese momento el ganador del Gran Premio iba a ser yo de no mediar inconvenientes. Y como ves... así fue.

—¿En qué etapa anduviste más fuerte o exigiste más el auto?

—En general anduve fuerte en casi todos lados sin hacerme el loco. Creo que en la tercera fue donde más exigí al auto y en la última en su parte mecánica debido a las largas rectas. Teniendo en cuenta la diferencia que había entre Zasada y mi cupé, en Posadas hablé con Grossi y le lancé la idea ante la posibilidad de ganar el Gran Premio. Total, Galluzzi estaba detrás mío y salía a conservar su puesto en tanto yo podía salir a jugarme para tantearlo a Zasada y ver qué pasaba. Aunque creo que don Américo tenía tantas ganas como yo de bajarle la chancleta a la cupé me dijo que sólo me preocupara por conservar el segundo puesto. Te digo más... tuve que convencerlo para que diera permiso de colocar las ruedas de 175x13 en lugar de las 165x13. De esa manera con la misma cantidad de vueltas podía viajar a más velocidad aprovechando la quinta. ¿Exigir el auto?..., creo que nunca lo exigí a fondo. Nunca tiré los cambios más allá de las 6.700/6.800 rpm cuando sé que se puede llegar a las 7.000 rpm sin mayores problemas. En la última etapa viajé con el pie a la tabla y con mucho miedo a que pasara cualquier cosa... todo el tiempo 6.600/6.700 rpm en quinta y a veces algo más en las bajadas... creo que es algo así como 200 km/h. Te digo que nunca pensé que los motores Fiat fueran tan robustos y veloces... realmente estoy sorprendido y por supuesto contentísimo de haber ganado el Gran Premio.

—¿En condiciones normales le podrías haber ganado al BMW de Zasada?

—Me parece que no. Por lo siguiente. A partir de la segunda etapa el BMW vino todo el tiempo con una válvula soplada y eso te hace perder unos 10 ó 15 HP, sin ese defecto no podría haberlo agarrado. Ese auto andaba más de 200 km/h cuando andaban los cuatro cilindros.

—¿Cómo entraste a la Comisión?

—Me llamaron, me interesó y acepté. No sé de quién fue la idea pero sé que Rodríguez Canedo y Leonardo Rosati me propusieron el día de la reunión en la Comisión cuando se eligieron los pilotos.

—¿Y de Peugeot no te llamaron más luego de las 25 Horas que ganaste con Juchet para el equipo Billy?

—Poco antes del Gran Premio me llamaron, antes que me avisaran de Fiat pero no acepté porque consideré que se habían acordado un poco tarde de mí. Preferí quedarme a pie... después vino lo de Fiat y las cosas me salieron bien. No me puedo quejar, ¿no?

—¿Qué opinás de Zasada como piloto?

—Muy bueno. Además no castiga el auto y sabe hasta dónde puede exigir el auto. Considerando los problemas que tuvo su segundo puesto es algo muy importante... sobre todo viniendo solo.

—¿Qué auto extranjero te gustaría para correr el Gran Premio?

—No conozco muchos pero por lo que he visto y leído sobre performances de autos importados, me gustaría correr con un Ford Scort. Es el auto para el Gran Premio.

—¿Qué pensás del Gran Premio?

—Me gustan todos los Grandes Premios y no estoy en desacuerdo con las etapas largas. Creo que el Gran Premio debe estar compuesto por etapas extensas... Con respecto al piso nadie se puede quejar, ya que el del año pasado era peor. Lo criticable son las cabeceras de etapa elegidas. Caso específico: Tarija. Yo hubeira hecho el Gran Premio al revés: largándolo desde Paraná y llegando a Tucumán o Córdoba o a San Juan.

—¿Tus relaciones con IKA-Renault?

—No tengo ya. Cuando corría con el Renault fui a IKA-Renault a verlo a Lobbosco, que ocupaba el lugar de Tapper. Pedí apoyo como había tenido siempre y me lo negaron. Le dije que tenía un ofrecimiento de Peugeot y no les importó mucho. Lobbosco me contestó que yo era grande y sabía lo que hacía. Por eso mismo, como soy grande y sé lo que hago no tengo relaciones con IKA y corro con Fiat.

—¿Cuáles son tus posibilidades futuras con Fiat?

—No me dijeron nada hasta ahora pero creo que seguiré corriendo cuentro segundo en el campeonapara la Comisión. De golpe me ento... de todos modos no sé cuáles son los planes de Fiat. Estoy a gusto y dispuesto a hacer lo que ellos digan o decidan.

Danilo Bonamicci (30 años, soltero, agencia de autos y taller en Alta Gracia). Cordobés. Rutero. Ganador de tres Grandes Premios. Dos con Renault, uno con Fiat. ¿Algo más?

PIEDRAS Y POZOS DEL GP

Gran severidad en exigir los silenciadores de escape en los autos. El parque de Revisación Técnica en Tucumán, instalado en un cuartel, tenía visos de tal. Sin embargo los miembros de la Técnica utilizaron el "oidómetro" para medir los 83 decibeles reglamentarios, porque no había aparato específico. ¿Y...?

—Las neutralizaciones no fueron lo debidamente estrictas en cuanto al contralor de los participantes. Algunos que quejaron de no haber sido largados con la exacta diferencia de llegada y también de que algunos se habrían convertido en auténticos adelantados.

—Faltó seguridad en el cuidado de que nadie corriera con bidones arriba del coche. No fue nada difícil llevar hasta diez litros de nafta para efectuar reabastecimientos antirreglamentarios. Hubo recargas, incluso dentro de las zonas neutralizadas.

—Hablando de combustible. Faltó la nafta 115-145 a partir de la mitad de la primera etapa. Fue un grave problema para muchos, incluso para la figura de la carrera, Zasada, que había recibido la confirmación de que no habría faltante a todo lo largo del Gran Premio. Alguien no tuvo buena memoria.

—Era imprescindible la colocación de mayor cantidad de controles en la ruta y con la autoridad suficiente como para ser terminantes en sus juicios. Hubo un médico boliviano enviado expresamente a Iscayashi como veedor a quien se le desconoció una grave información de paso. Un corredor había pasado por su puesto remolcado llegando en esas condiciones hasta dos kilómetros antes de la meta y terminando con impulso natural. El galeno estaba indignado y con justa razón.

—Hay que pensar un poco más en los auxilios. Llevan la peor parte, prácticamente no descansan, trabajan como locos, y nadie repara en sus esfuerzos. Deben tener una mejor retribución, aunque más no sea en el tratamiento humano, cuando terminan las etapas.

—Ni una tapita de cerveza. Eso es lo que, aparte de la "vulgaridad" de las retribuciones económicas, no entregará el Automóvil Club Argentino a quienes cumplieron la hazaña deportiva de haber ganado el Gran Premio. Debe ser una de las primeras carreras del mundo sin trofeos. El año pasado sucedió lo mismo. La parte espiritual de la cosa no tiene mayor importancia para la institución más poderosa. Seguramente que la parte monetaria que se podría dedicar a comprar los onerosos trofeos, haya sido utilizada para pagar los viáticos de la claque que enfervoriza al presidente. Ah... y también la nafta del avión. Pobres, qué mal viven.

H. A.

Gran Premio de Estados Unidos

¡FITTIP

Emerson Fittipaldi acaba de encaramarse al último escalón del ciclo ascendente que lo llevó desde su debut en Fórmula Ford el año pasado en Europa, a ganador este año en Fórmula Uno en la carrera mejor premiada del calendario de la especialidad. Convertido de súbito en ni más ni menos que primer piloto del Gold Leaf Team Lotus, el sensacional volante brasileño reivindica así en cierto sentido, al Lotus 72, aunque éste sufrió una serie de modificaciones radicales en todas las partes componentes de la suspensión y los frenos, tratando de evitar la repetición de accidentes "por fragilidad", como el que causó el trágico fin de Jochen Rindt. El accidente del excepcional piloto austríaco dejó al equipo más famoso del mundo prácticamente sin pilotos para el GP de Italia —en el que de todos modos Lotus no participó en señal de duelo—; antes del accidente de Rindt ya se habían descartado las actuaciones de Fittipaldi y Miles por accidentes muy similares pero sin consecuencias para los pilotos, y en ambos casos los fuoripistas se debieron a roturas de los semiejes que conectan los frenos internos con las ruedas.

La similitud de los casos con el que ocasionó la muerte de Rindt, pesó demasiado en los cálculos de John Miles, que se negó a correr nuevamente con un 72 en su vida, borrándose automáticamente también del panorama de F. 1, que de todos modos era mucho para él.

En el GP de Canadá aparecieron Fittipaldi como piloto más importante y Reine Wissel en carácter de debutante como para tentar suerte, pero las cosas no funcionaron muy bien, puesto que las piezas de reemplazo todavían no funcionaban adecuadamente. Los dos autos del equipo Gold Leaf, y el de Rob Walker que maneja Graham Hill —que ahora tiene también un 72— presentaban elementos mucho más robustos en suspensiones y sistema de frenos.

Ahora, en Watkins Glen, los Lotus aparecieron con los mismos elementos pero mejor puestos a punto, y con una innegable mayor confianza de sus conductores en el medio mecánico, desaparecidos un tanto los temores de roturas inesperadas.

En la clasificación y en las prácticas previas, Jacky Ickx demostró que está en uno de sus mejores momentos y que dispone de un potencial técnico fabuloso. La Ferrari 312 Box es, lejos, el auto que más funciona en F. 1 en este momento, y lo demostró al pulverizar el record anterior, establecido por Rindt en 1969, por un margen de cuatro Km/h, mientras el resto de los competidores no pudieron rebasar ese tiempo.

Ickx se clasificó a 210,220 km/h para adjudicarse la pole position, mientras el segundo, Jackie Stewart con el nuevo Tyrrell-Cosworth, no pudo superar —a pesar de sus reiterados pero infructuosos intentos— los 206,200 kilómetros para el corto pero veloz circuito de 3.700 metros de recorrido. En la lista de los más veloces se alinearon después: Amon, Regazzoni algo retrasado con respecto a lo habitual por algunas fallas en la bomba de nafta que luego lo perjudicarían en la carrera, luego Graham Hill con el Lotus 72 de Walker en sensacional repunte luego de todo un año en el fondo del pelotón, Jackie Oliver, y recién Fittipaldi, en actitud conservadora y expectante.

La carrera vio salir en punta sin rodeos a Jacky Ickx, decidido a jugarse todas las cartas posibles para adueñarse del campeonato, al que solo tenía opción si lograba imponerse en esta carrera y la última en México.

Jackie Stewart, desde la segunda posición tampoco ocultaba sus deseos de conseguir otra victoria antes del fin de la temporada, y el Tyrrell parecía acompañarlo en las intenciones, funcionando a las mil maravillas.

Con ciertas diferencias entre ambos, los dos punteros comenzaron a poner luz entre sus caños de escape y las trompas de sus perseguidores, pero la carrera comenzaría muy pronto a desvirtuarse como espectáculo cuando empezaron a parar máquinas en boxes con llamativa frecuenccia, estableciendo un ritmo poco atractivo para los espectadores. Fittipaldi, a todo esto se había colocado en la tercera posición y lo único que pretendía era no perder contacto con la punta mientras pasaba la parte más pesada de las 108 vueltas. No se equivocó el brasileño en sus planes; Ickx debió renunciar a sus pretensiones al tener que parar varias veces en boxes con problemas de alimentación en su motor bóxer, perdiendo tiempo y posiciones en cada detención y recuperando en la pista a ritmo tormentoso, pero ya ineficaz para lograr su único objetivo: ganar.

Stewart pareció entonces el ga-

El extraordinario piloto brasileño ganó su primer Grand Prix a sólo un año y meses de debutar en Europa en fórmulas educativas, convirtiéndose así en el primer sudamericano que logra tales lauros desde el retiro de nuestro quíntuple "Chueco" Fangio. Dotado de excelentes cualidades humanas y conductivas, no sólo se merece este algo prematuro triunfo, sino que llena de alegría a todos aquellos que lo conocen como un muchacho sencillo, dedicado y capaz de ganarse amigos por sobre idiomas, marcas, nacionalidades o cualquier otra barrera. ¡Bravo, Emerson!...



Emerson Fittipaldi ganó el GP de USA, el Onix Trophy, 50.000 dólares, 9 puntos para el campeoato y el inobjetable derecho de no ser reemplazado como primer piloto del equipo Lotus oficial. Se lo merece porque maneja como l'achidente, es un gran tipo y además gran gomía de CORSA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALDI !

nador cantado, y siguió en la primera plaza hasta la vuelta 83ª; en que sorpresivamente se vio aparecer en punta a Fittipaldi, acompañado por los gritos de euforia de Chapman y sus mecánicos que casi saltan al medio de la pista haciendo señas al joven brasileño que congelara la carrera, porque Stewart entraba lentamente a boxes envuelto en humo blanco. El Cosworth había explotado literalmente, a causa de un bielazo que había perforado el block, deteniendo lo que parecía un cómodo viaje del escocés hacia la bandera a cuadros.

Fittipaldi batió de todos modos el record de la carrera con un promedio de 204 km/h y fracción, y detrás de él entraron Pedro Rodríguez —otro latinoamericano— y Reine Wissel con el segundo Lotus oficial; cuarto fue Ickx, a pesar de sus inconvenientes, pero ya no puede aspirar al título mundial, que ha quedado en suspenso hasta que se sepa que dispondrá la FIA al respecto, ya que se había dicho antes de la carrera que sólo se otorgaría el campeonato a aquel piloto que superara o al menos igualara el puntaje de Rindt, y ya nadie puede lograrlo. Parece que entonces el título quedaría desierto ,pues no parece tener aceptación la idea de consagrar a Rindt campeón post morten.

UNITED STATES GRAND PRIX

Circuito de Watkins Glen (N. Y.) - 3.700 m. Sports Car Club of America - 4/X/70

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Fittipaldi, Emerson	Lotus 72-Cosworth ..	1h57m32s	108
2º	Rodriguez, Pedro	BRM P-153	1h57m49s	108
3º	Wissel, Reine	Lotus 72-Cosworth ..	1h58m11s	108
4º	Ickx, Jackie	Ferrari 312-Box	—	107
5º	Amon, Chris	March 701-Cosworth	—	107
6º	Bell, Derek	Surtees TS7-Cosworth	—	106
7º	Hulme, Denis	Mac Laren M14A-Cos.	—	106
8º	Pescarolo, Henri	Matra Simca MS 120	—	105
9º	Siffert, Jo	March 701-Cosworth	—	105
10º	Brabham, Jack	Brabham BT-33 Cos.	—	100

PROMEDIO DEL GANADOR: 204,048 km/h.



Antes era rival de Emerson, ahora son compañeros de equipo. El sueco Reine Wissel nos visitó en la última Temporada y mostró algunas de las condiciones que ahora lo llevaron al tercer puesto en Watkins Glen.



Los anteojos para sol **RAY-BAN** nunca deforman los rayos de luz ya que utilizan únicamente **CRISTALES OPTICAMENTE TALLADOS Y PULIDOS.** Siéntase cómodo, fresco, elegante y además protegido con

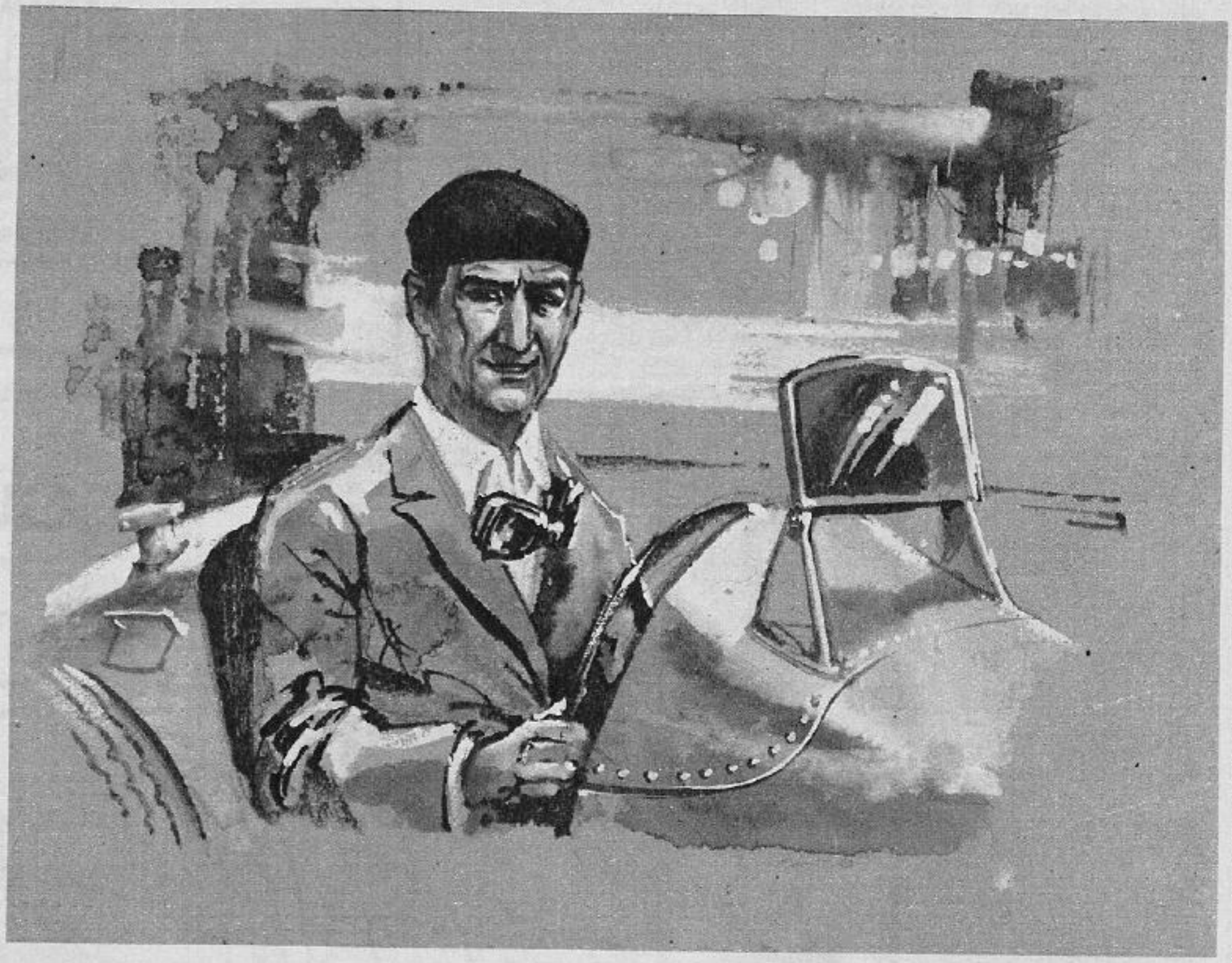
ANTEOJOS Ray-Ban ®

de **BAUSCH & LOMB**
FUNDADA EN 1853

para manejar sin riesgos **RAY-BAN**

CHAU, POLENTA

El jueves pasado al mediodía murió Raúl Riganti, nombre que fue leyenda popular en nuestro país automovilístico como sinónimo de audacia y grandes dotes de corredor. Las 3 participaciones en Indianápolis y más de veinte años de triunfos crearon la imagen de prestigio que siempre lo rodeó



El 1º de octubre de 1970, a los 77 años, Raúl Riganti partió en su última carrera. Habrá soltado despacito el embrague con la sonrisa de siempre debajo de su tremenda nariz. Esta vez tampoco conocía el camino, pero se fue. Como antes, a cualquier lado y por la huella embarrada... difícil. A más de cien por hora, forcejeando horas y horas con el volante y la palanca de cambios, con saco, corbata, antiparras y boina en esos mastodontes ingobernables, apostando la vida contra los minutos descontados a la polvareda que se veía un poco más atrás, darle duro a los pozos hasta el siguiente reventón, aquella generación del '93...

Muchos, si no todos, habían conocido el viento pedaleando contra el resto montados en alguna Petit Breton o Peugeot. Raúl Riganti, Ernesto Blanco, Juan Antonio Gaudino, herederos de los primeros nombres de nuestro automovilismo. Enamorados para entonces de las motos —cuando ya el pedal les había resultado muy poco para tantas ganas de andar fuerte— pulseando mano a mano, acelerador bien apretado, contra Juan Zerba Balbi y su ruidosa Pope, tercera en una Doble Luján.

De todo aquel grupo el primero en pasar al escalón más alto, a las cuatro ruedas, fue Riganti, "El Nato". En 1910 sobre la pista de La Sportiva en Palermo, llevando sus diecisiete años sobre una Warner de 3 HP, había entrado en el motociclismo.

Seis años —a lo mejor menos— de introducción para dar el paso siguiente. Consigue una máquina, la "Matadueños" y con ella logra un segundo puesto en el tercer campeonato del kilómetro lanzado estableciendo un tiempo de 124,137 km/h.

El 10 de octubre de 1917 —un año después— su primer triunfo, en el antiguo Hipódromo Nacional de los bajos de Belgrano.

Ernesto Blanco lo siguió en el cambio. Y se convirtió en su acompañante, para vivir juntos un sabroso anecdotario —quizás el más lindo en la vida de "Polenta", "El Ñato" Riganti—. Aquellos Grandes Premios en los que largaban discutiendo, corrían insultándose y a veces abandonaban llorando y abrazados. Blanco era más ordenado, desde aquellos días de las motos. Se entrenaba, recorría el circuito. Riganti, en cambio, llegaba a las carreras sin saber cómo andaba su moto, sin haber visto el camino, y ganaba. Haciéndole la vida imposible a Ernesto. "Blanco las medía todas —decía siempre—, yo le daba hasta que anduviera". Cuando compartieron el habitáculo del dos asientos, las mismas características seguían diferenciándolos y enfrentándolos a pesar de la amistad grande que los unía. "Yo largo —alguna vez comentó "Polenta"— y le doy y le doy hasta que llego o rompo todo; no soy como Blanco o Gaudino que son capaces de desarmar el motor en carrera, arreglarlo y seguir." Blanco, consciente, intentaba siempre regular el tren de carrera. "Aflojá... aflojá Raúl..." "Sí... sí" —contestaba Raúl acelerador a fondo—. El salto, punta de eje rota y los insultos y más gritos.

Un día Riganti detuvo el coche, bajaron los dos y en plena carrera a Córdoba rodaron por el camino trenzados a las trompadas hasta que vieron aparecer la polvareda de sus perseguidores. Subieron de un salto y siguieron... "¡Aflojá... aflojá que viene una curva! "Sí... sí..."

Otra vez se quedaron en plena recta de tierra sin dirección y con mínimos frenos en las ruedas traseras (nada más) y enfilaron para el trigal. ¿Me tiro? preguntó Blanco. "¡Sí tirate!" le contestó Riganti. "Chau" gritó en el aire el acompañante que prefirió el revolcón a sostener con el cuerpo el peso entero del Hudson volcado. Pero no volcó... frenó mucho más allá, entre la siembra.

Ganó las 500 Millas de Rafaela de 1926. Ganó el Campeonato de Velocidad de 1927, el Gran Premio Nacional del mismo año y el de 1929. Ya en la década del '30 fue vencedor del Gran Premio del Río de la Plata realizado en el Hipódromo de La Plata y poco después en San Martín el premio Póquer de Ases. Alternaba el Hudson, como lo había hecho en la década anterior, con algún Packard, Peerles, Stutz y al finalizar el decenio, el maravilloso Maserati 3 litros que le compró la Argentina por suscripción popular. Ganó la Copa Kade en 1934, la Copa América del mismo año disputada en el circuito de Morón.

En 1923 fue por primera vez a Indianápolis a participar de las 500 Millas con el equipo de Bugatti Grand Prix 2 litros que había organizado Macoco Alzaga Unzué y abandonó. Volvió en 1933 integrando un team con Juan Gaudino y un par de Chryslers, finaliza 14º.

Vuelve y en 1935 gana el Torneo Apertura realizado en Córdoba, y después el Gran Premio Internacional a Chile de nuevo con un Hudson.

Con el "Langostón" Parmiggiani intenta en 1940 nuevamente las Millas de Indiana con el Maserati comprado por colecta popular. Una mancha de aceite le hizo sufrir el accidente más grave de su historial deportivo del que salió milagrosamente ileso. Ese mismo año se retiraba de las carreras. Mejor dicho, de su participación activa. Porque hasta el jueves pasado, cuando partió por esa huella con el acelerador bien fuerte bajo el pie, el automovilismo siguió siendo la pasión de su vida. Seguramente ahora, Ernesto Blanco de nuevo, le grite sobre el ronco tronar del Hudson "Aflojá... aflojá barullo..."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Renacimiento de la real elegancia

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

DA VINCI

Respaldado por:

A FABULOSO
Planta modelo para la confección de prendas.

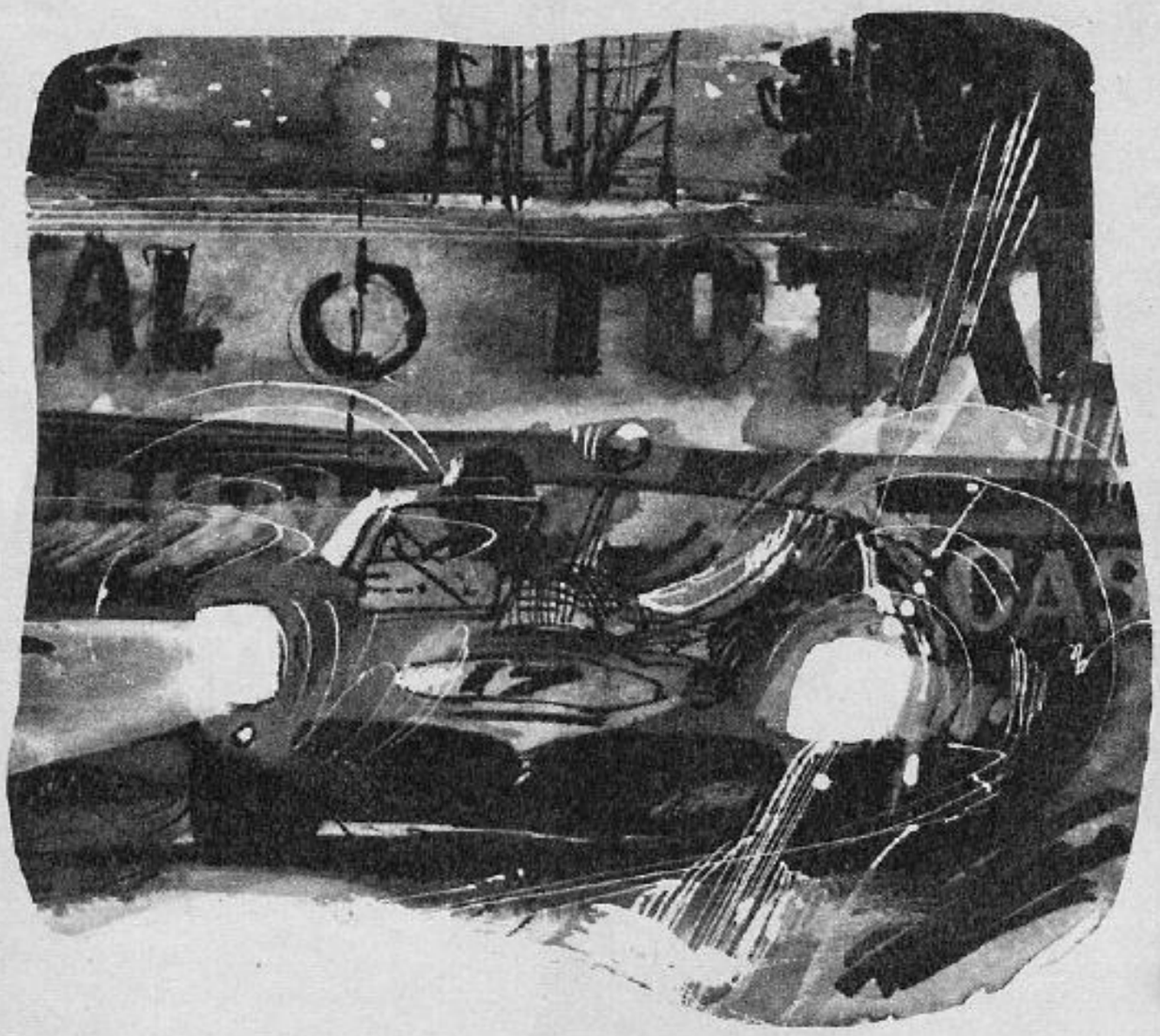
ANNAN DE PERGAMINO
La máxima experiencia y prestigio en confecciones.

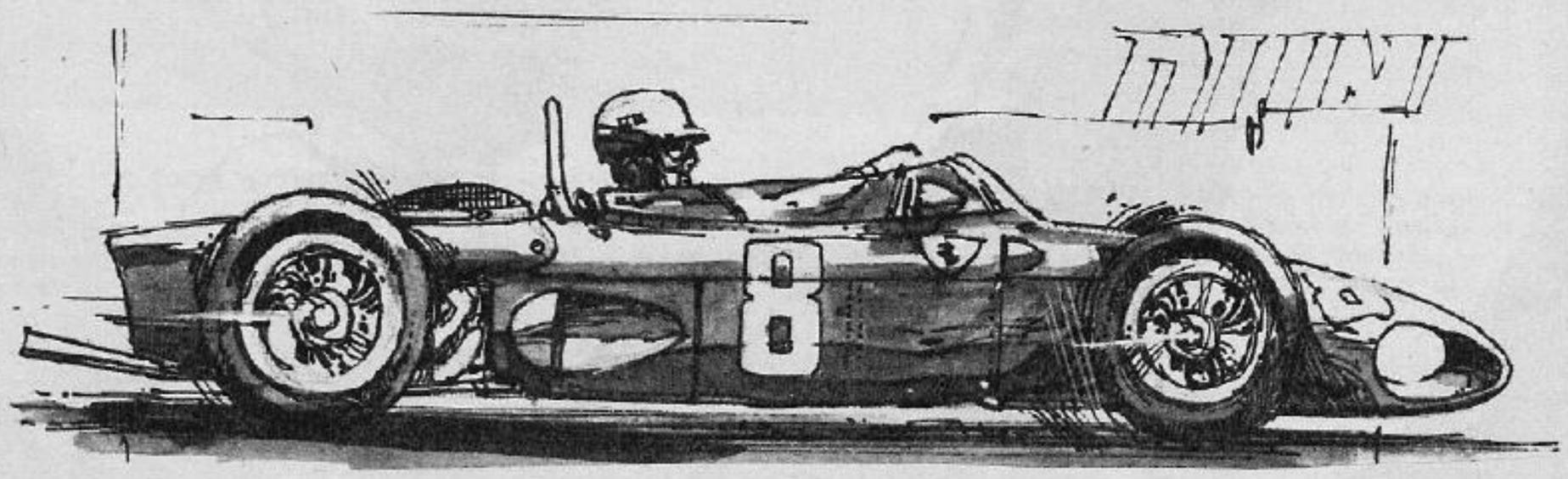
grafa
La más alta calidad en la fabricación de telas.

Ricardo Rodríguez

EL GENIO QUE NO

Ricardo Rodríguez pudo haber sido uno de los pilotos más exitosos del mundo si no hubiera buscado con tanta desesperación precisamente eso: el éxito. Esta es una breve reseña de su corta y violenta existencia





Ricardo Valentín Rodríguez de la Vega nació en la ciudad de México el 14 de enero de 1942. A la edad de 10 años ya había ganado un campeonato nacional mexicano de ciclismo. A los 11 ganó el campeonato de motociclismo hasta 125 cm³ y a los 13 ya no había con qué darle en la categoría mayor, obteniendo un nuevo título nacional.

A los 15 era campeón —e ídolo— mexicano de automovilismo; a los 16 años se trasformó en el piloto más joven que haya obtenido la licencia de competición internacional.

A los 19 años fue llamado a correr en F1 en una Ferrari del equipo oficial y a los 20 ya se lo consideraba como uno de los mejores pilotos del mundo, era nombrado el Deportista del Año en México, protagonizaba una película y era auténtico ídolo nacional.

Entonces, el 1º de noviembre de 1962, practicando para el Grand Prix de México, murió en un violento accidente al salir despedido de una curva a más de 200 km/h. Apenas si había cumplido 21 años.

Pocas veces, por no decir directamente nunca, se vio una carrera tan meteórica como la realizada por este bravo piloto mexicano; terminada a una edad a la que muchos otros todavía ni empezaron.

Ricardo era el hermano menor —dos años— del hoy consagrado Pedro Rodríguez, el hombre que más carreras de SP ganó este año consiguiendo el Mundial de Marcas para Porsche y aparte triunfador en F1 en el último GP de Bélgica con BRM. Ambos hermanos fueron siempre alentados por su padre, don Pedro Rodríguez, un hombre que en sus años mozos dirigió una troupe de acróbatas motociclistas a lo largo de todo México y Estados Unidos, realizando hazañas tales como saltar de la terraza de un edificio a la de otro más alto por medio de una rampa y otras locuras por el estilo. Calmados sus ímpetus por los problemas de la guerra, don Pedro fue llamado a organizar al cuerpo de patrulleros y camineros de su país y no pudiendo entretenerse en sus shows motociclísticos, se dedicó full-time a los negocios iniciando una cadena de éxitos comerciales que nunca cesó de multiplicarse.

Los chicos, por supuesto, crecieron en el ambiente que les creó su padre, conscientes de que había que "ser buenos, estudiar mucho", pero nada más. En su educación nunca se empleó una disciplina rígida ni se los obligó nunca a nada, criándolos independientes, individualistas y acostumbrados a que la chequera sin fondo de don Pedro estuviera siempre lista a librar cualquier cantidad de dinero para sus necesidades o sus gustos. Era tradicional que cuando Pedro o Ricardo corrían en moto, o más adelante sobre cuatro ruedas, tuvieran siempre las mejores máquinas y el mejor equipo y en ambos su padre había inculcado una ambición sin medida por triunfar, por no saciar nunca su sed de velocidad y éxitos.

Don Pedro tenía una marcada preferencia por Ricardo y esto puede haber contribuido en gran parte para que éste, por conformarlo, a pesar de estar mucho mejor dotado que Pedro fuera también mucho menos sensato que su hermano. De todos modos, la rivalidad familiar no salía más allá de la puerta de su casa, puesto que en la pista los dos podían correr tanto en pareja como cada uno por su lado sin que nunca existiera ningún tipo de roces. Cuando Pedro ya disponía de un Jaguar para competir en el campeonato mexicano, Ricardo tuvo que esperar un par de años para que su padre le permitiera lanzarse él también a la pista, comenzando con un Fiat Topolino que preparó él mismo en el garaje de su tío. Poco tiempo pasó hasta que pudo convencer a papá Rodríguez para que le comprara un Porsche RS Spyder. **"Con éste estoy seguro de que puedo ganar pá..."** fue el único argumento que necesitó para conseguir los 10.000 dólares que le hacían falta. Luego de una brillante campaña en su país, Ricardo llegó al momento de la alternativa: una carrera de autos sport en Riverside, California, donde estarían muchos de los mejores especialistas yanquis y donde él podía demostrar las lecciones aprendidas a bordo de su Porsche.

Como es fácil de imaginar, la inscripción de un chico de 15 años que ni siquiera podía manejar en la calle causó hilaridad entre sus rivales, pero la risa iba a durarles poco. A la salida de la última curva de la carrera, Ricardo pasó al Cooper de Bob Drake para ganar por apenas media rueda y conmovió a toda la afición de Estados Unidos con este triunfo, ya que Drake era por entonces uno de los mejores pilotos de sport del país junto a Ken Miles y Jack McAfee. Rodríguez venció a McAfee poco tiempo después, también en Riverside, y sólo le quedaba Miles para ubicarse en el primer plano y con proyección a cosas mayores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

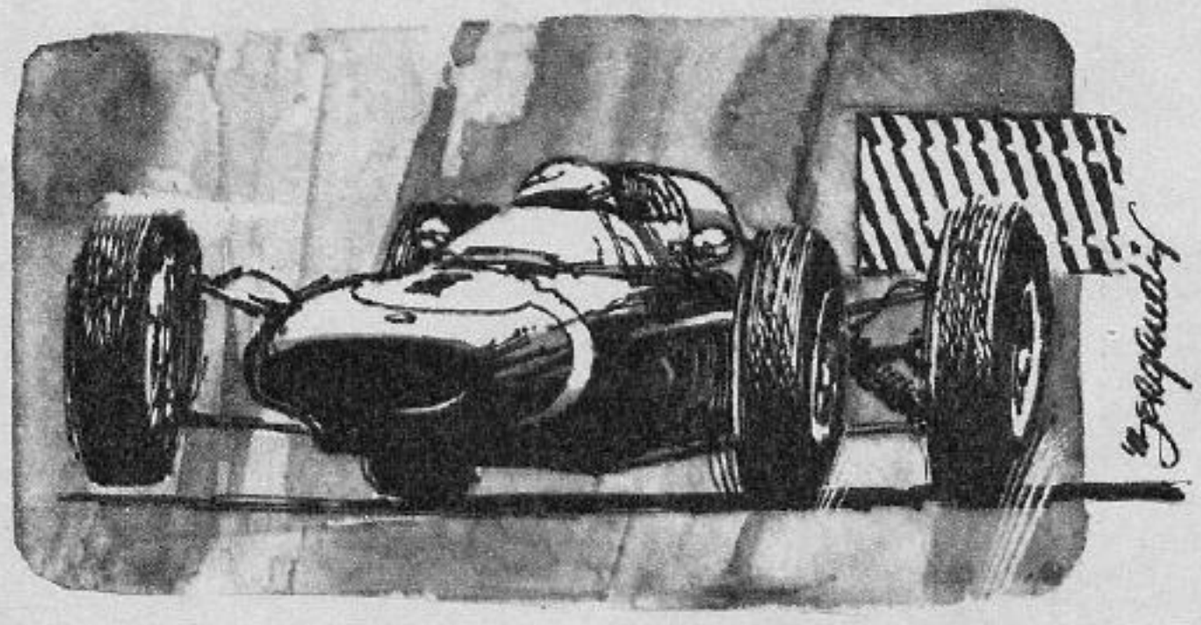
FUE



La oportunidad llegó cuando Ken Miles llegó con su Porsche, igual al de Ricardo, a la carrera de Avandaro en México, donde se impuso el local tomándose desquite de una carrera anterior en la que el anglo-americano lo había vencido.

"No me pasó nada. Me derrotó limpiamente. Manejó mejor. No tengo excusas" fueron las declaraciones de Miles después de la carrera. Pero también agregó: **"Ese chico es muy bueno, anda muy fuerte, pero, ¿por qué anda siempre al límite? Nunca se controla ni creo que lleve en cuenta el desarrollo de la carrera. Si está primero quiere estar más lejos y nunca se conforma. Esa manera de correr es demasiado riesgosa."**

Papá Rodríguez en cambio estaba eufórico y con cada triunfo de su hijo se entusiasmaba más y más. **"Será un nuevo Fangio. El mejor de todos. Mi hijo será el campeón dentro de poco. No habrá ninguno como mi Ricardo"** deliraba, sin darse cuenta de que con eso empujaba a su hijo a jugarse constantemente. Después de algunas carreras en la otrora concurrida Semana de la Velocidad de Nassau, en las Bahamas, donde Ricardo pudo compararse con Moss, Fitch, Masten Gregory y otros famosos, los hermanos Rodríguez decidieron proyectar su carrera a Europa, donde en poco tiempo lograron fama de audaces niños prodigios. Al cabo de un par de temporadas eran capaces de hacer temblar hasta a los equipos de fábrica en el Campeonato Mundial de Marcas y eso les valió el apoyo de Luigi Chinetti. Las 24 Horas de Le Mans de 1961 fueron el trampolín al estrellato internacional para los Rodríguez. Durante las primeras 15 horas de carrera se mantuvieron en la vanguardia a bordo de una Ferrari V-12 Testa Rossa aguardando las embestidas de Hill-Gendebien en una máquina oficial similar, a pesar de la lluvia, la noche, la neblina y de la abrumadora experiencia de la pareja rival, que venía de ganar Le Mans por dos veces consecutivas. A las 7.30 de la mañana, la Ferrari de los mexicanos entraba a boxes con una rueda en llanta y problemas eléctricos, necesitando atención por 27 decisivos minutos y pocas horas después abandonaba con el motor deshecho por la fatiga pero con el orgullo para los "hermanitos" de haber protagonizado las 24 Horas más peleadas



de todo su historial hasta ese momento. La magnífica actuación de Ricardo en esta carrera le valió un honor inesperado. Chinetti lo recomendó a don Enzo Ferrari para que le confiara una máquina de F1 y éste lo confirmó en su equipo para el Gran Premio de Italia, juntd a Phill Hill y Wolfgang von Trips.

Ricardo consiguió el segundo mejor tiempo de clasificación para esta carrera y en la largada demostró que su puesto no había sido obtenido por casualidad, manteniéndose a la cola de Hill durante muchas vueltas, mientras a sus espaldas von Trips —que había largado pésimamente— perdía la vida al engancharse con Jimmy Clark cuando intentaba pasarlo para salir a buscar la punta. Ricardo abandonó por rotura de motor, ya que éste no soportó el duro trajín. No era la unidad más veloz pero Ricardo no reparó en eso y enroscó el cuentavueltas tratando de ganarle a su propio compañero, Hill, que a la postre se llevaría el triunfo y el título mundial.

Ricardo Rodríguez no se lució nunca por sus dotes de compañero y hombre de equipo. A decir verdad en este aspecto era un verdadero desastre. A Hill le hizo la vida imposible en cuanta carrera pudo y sus ambiciones personales lo impulsaron a viajar constantemente al borde de la piña, para riesgo propio y de quien estuviera cerca de él en la pista. Ferrari lo dejó libre para la temporada 1962 por sus excesos de vehemencia pero en honor a la verdad sabía que perdía un piloto muy veloz, capaz de llegar a la cima cuando obtuviera más experiencia y se serenara un poco.

Ricardo en cambio se sentía ya el mejor piloto del mundo y no es fácil adivinar cómo se hizo a la idea de retirarse de las carreras cuando así se lo pidió su joven esposa, Sarita. **"Correré solamente el Gran Premio de México y luego me retiraré de las carreras"**, prometió. Pero a la vez se sintió obligado a inaugurar el autódromo Magdalena Mixhuca con triunfo y records mexicanos y su empecinamiento lo traicionó.

En las pruebas previas, John Surtees había logrado el mejor tiempo y Ricardo salió determinado a batirlo. Poco antes, Surtees había intentado consultarlo acerca de cómo abordar la curva más veloz del circuito, en qué marcha, con qué ángulo, y Rodríguez le contestó, suficiente, secamente: **"A fondo"**, dando por terminado el diálogo abruptamente. Ricardo conducía el Lotus de Rob Walker que correspondiera a Stirling Moss —entonces hospitalizado tras su accidente en Goodwood— y cuando salió a intentar clasificarse, Surtees ya estaba esperándolo al borte del curvón para ver si cumplía con la receta que le había dado. Ricardo pasó la primera vez muy fuerte pero todavía sin ritmo ya que recién salía de los boxes pero a la segunda pasada el Lotus venía "comiéndose los chicos crudos", y a esa velocidad pasó todos los límites lógicos en que se esperaba un rebaje o una levantada de zapatilla. Abordando la curva como si no existiera, Ricardo pasó la primera mitad de la curva muy jugado pero todavía con las ruedas en el piso, pero en la segunda mitad, todavía sin aflojar, el Lotus despegó del suelo y se estrelló contra la defensa exterior, partiéndose en dos y despidiendo el cuerpo de Ricardo como un muñeco de trapo. Había intentado el último imposible de su vida y había pagado el precio más alto, muriendo en brazos de su padre al costado de "su" pista.

VIVEN AQUI

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA, fotos ALFREDO ALBORNOZ

La pasion de re

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El hobby se convierte en droga. Cacho Pieres, fortificado en los fondos de su concesionaria Ford, se ha hecho adicto a la pasión que es restaurar autos antiguos. Todo empezó con el Aston-Martin DB-3...



Una insólita caravana cruzó el jueves pasado la avenida del Libertador un poco más acá del Zoológico, a la altura de Ugarteche. La encabezaba un Ford "A" que —como si de repente pudiera retroceder el tiempo cuarenta años— parecía recién desembarcado de la fábrica y aún mejor. Lo seguía de cerca un Ford "T", más lento, gracioso e impecablemente restaurado. Para cerrar el desusado cortejo, reptando la panza contra el suelo, un alargado y ágil biposto azul roncaba entre el asombro del resto de curiosos automovilistas.

La corta columna dobló por algún boulevard del Rosedal y desapareció de la corriente caudalosa que a esa hora volvía de los suburbios para retomar el trabajo interrumpido por el intervalo del sagrado mediodía. Los motivos de tal desplazamiento de veteranos ejemplares los había propuesto CORSA a "Cacho" Pieres (Le Patron de Ford Pieres), quien para encauzar seriamente su hobby (que no es precisamente el Falcon) ha instalado en los fondos de su concesionaria un importante atelier de restauración. Allí rehace mediante el trabajo de un pequeño equipo que incluye mecánico, carpintero y chapista, las desahuciadas piezas de colección que sus frecuentes rastreos arqueológicos le producen. Así, con toda la facilidad con que un pasatiempo apasionante puede trasformarse en actividad absorbente, las ampliaciones en la colección se suceden con una frecuencia cada vez mayor.

Al punto de que el reducto cerrado, dentro del taller que atiende los coches como concesionaria Ford, ya no tiene más lugar disponible. Los cincuenta o sesenta o más metros cuadrados destinados a la restauración ya no permiten trabajar con como-

didad. Los movimientos del equipo están incómodamente centrados ahora en finalizar el armado de un chasis Bugatti, ensamblar todas las maderas que formarán la estructura sobre la que se colocará la carrocería y cerrar el motor ya terminado. Concluir la carrocería de un imponente Hispano-Suiza y ajustar las últimas tuercas para que un Austin Seven minúsculo y revivido con detalles y minuciosidad de sobra vuelva a moverse con su motor de dos bancadas.

Una primera recorrida por el atelier nos permitió reconocer —además del Bugatti en construcción, el Hispano-Suiza y el Austin Seven— el Ford "A", el Ford "T" y el Aston Martin, cuyos procesos de restauración hace tiempo han terminado y pudieron salir por sus propios medios del taller para ser fotografiados. Compartían también la habitación un Rolland-Pilain y un Bugatti eléctrico de los que la fábrica construyó, a imagen y semejanza del modelo Grand Prix en escala reducida, para uso de los niños adinerados de la época.

"El primero que compré fue este Aston-Martin que pertenecía a Jackie Forrest-Greene", repasó mentalmente Pieres mientras maniobraba entre un taxi y un colectivo para llevarlo al lugar elegido para las poses. El coche —un DB 3— fue traído al país por Eric Forrest Greene (padre de Jackie) en 1953 para correr en los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires en la Temporada Internacional. Cuando los coches en su recorrido salían del Autódromo para tomar la avenida General Paz hacia el norte, volver hasta el puente de La Noria y regreso para ingresar nuevamente al Autódromo. El infortunado "inglés" perdió la vida en el mismo debut con el coche durante la carrera. La carrocería se destruyó casi por completo, ya que el accidente provocó el incendio del Aston. Posteriormente Jackie lo reconstruyó con buen criterio estético y con él se cansó de ganar carreras en el Autódromo. Cuando en la década del '60 la AAAS nos entretenía a todos con sus reiteradas reuniones tutti-frutti de los domingos. Contra la Ferrari de Rivero, contra el "Porsche" de Delfosse y el silbido tan característico del estilizado aparato acelerando en la recta del fondo. Sus seis en línea doble árbol a la cabeza y 2.580 cm³, el excelente chasis tubular de David Brown y las diferentes relaciones de diferencial le permitían llegar a rozar los 200 km/h.

El imbatible Aston Martin de Jackie Greene —recuerdan muchos adeptos testigos de aquellas carreras— estaba en los primeros puestos en la lista de máquinas codiciadas. El coche tenía —además de su valor original como verdadero pur-sang— una historia local que lo enriquecía como ejemplar único.

El día que su dueño —incomprensiblemente— resolvió desprenderse de él, Pieres adquirió la primera pieza de lo que ya es hoy una colección.

"Casi simultáneamente compré otro auto, el Austin Seven." "Estaba tirado en una agencia de compra-venta en Ramos Mejía. No podían venderlo por el estado en que se encontraba y tampoco podían hacerlo andar, el motor estaba deshecho." Lo cargaron en un camión y lo trajeron a la agencia de la calle Seguí. El coche fue desarmado íntegramente y comenzó la restauración. Actualmente ya está el chasis completamente armado, sobre sus cuatro ruedas, con la suspensión lista y partes de la carrocería terminadas. Atrás la remata un enorme tanque de nafta hecho de cobre, el que completa de dar al Austin un aspecto —junto con el verde inglés de la carrocería— de seria restauración acorde con el ejemplar.

"Este modelo salió en 1937 de la fábrica y ése fue el último año de producción del 'Nippy' (así se llamaba una versión de carrocería dentro de la línea de serie)."

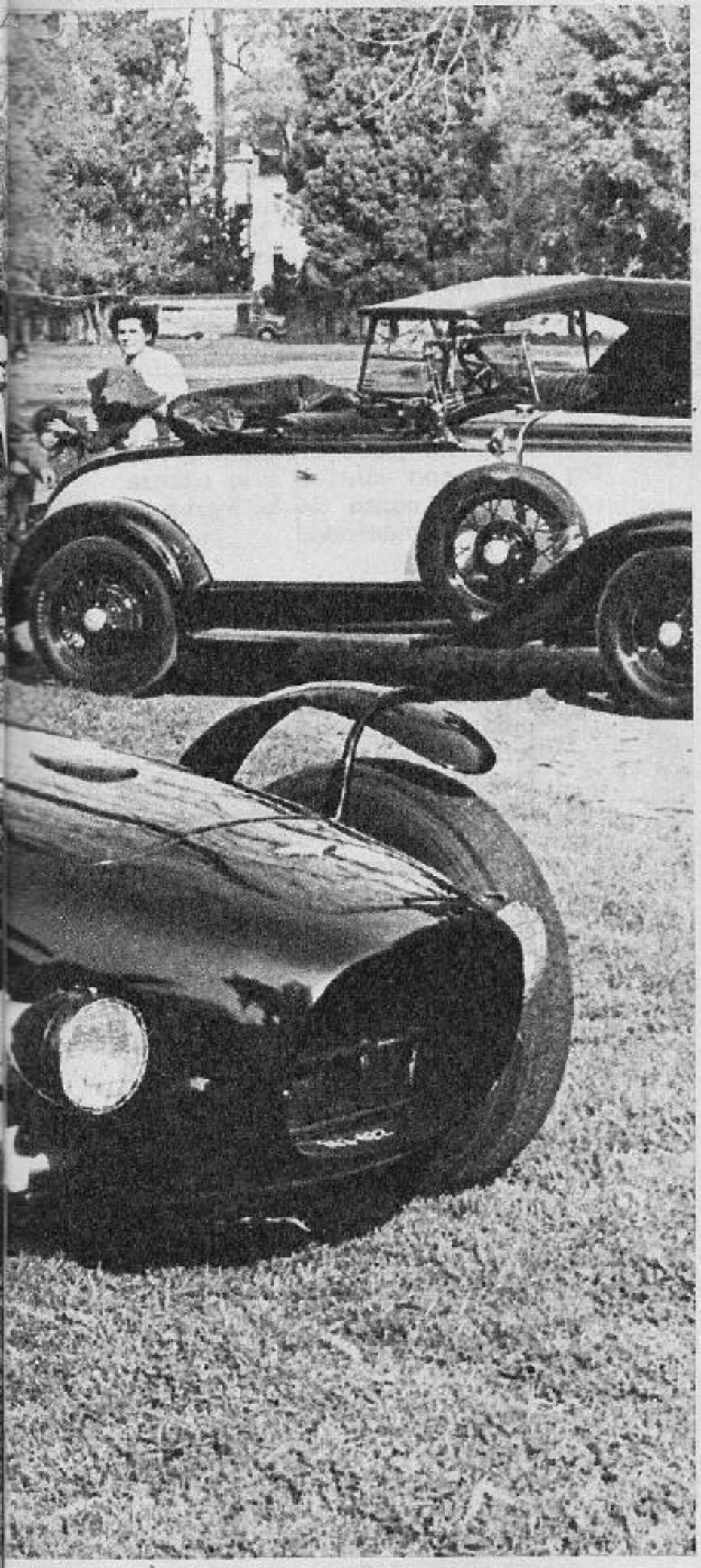
En su momento el pequeño Austin-Seven fue un verdadero shock. Lord Austin se encargó de provocarlo en 1922 cuando pone a la venta un cochecito con capacidad para dos personas, y con paciencia dos niños más en el asiento posterior, que se vende a 225 libras. Ruidoso, difícil de andar y confortable solamente para los entusiastas. Pero parece que entusiastas para este tipo de auto era lo que sobraba y las ventas aumentan en progresión geométrica. Y lo curioso es que el auto no tenía —en absoluto— la apariencia de un vehículo construido con poco gasto de materiales y elementos; por el contrario, la mayoría de sus componentes era —evidentemente— de construcción costosa. Resultaba interesante que un diseño como éste pudiera haber sido elaborado por un hombre (lord Austin) eminentemente conservador. Muy poco inclinado a adoptar algo nuevo hasta que demostrara que era correcto desde su punto de vista y justificado por la experiencia.

Originalmente el motor de cuatro cilindros, válvulas laterales, tenía un diámetro/carrera de 55 x 75 mm, pero en seguida se cambió a 65 x 76 mm que arrojaba la clásica (en el coche) cilindrada de 750 cm³, con dos bancadas en el cigüeñal. A las series avanzadas se las vistió con carrocerías cerradas, aunque originalmente el Austin Seven salía (el Nippy) descapotable, normal para dos y diminuto para cuatro personas. De estos modelos nacieron —posteriormente— algunas marcas de las más famosas en Inglaterra. Colin Chapman modificó un Austin Seven para convertirlo en el Lotus Mk. I; Jaguar comenzó su historia cuando los carroceros Swallow vistieron al Seven con sus propios diseños.

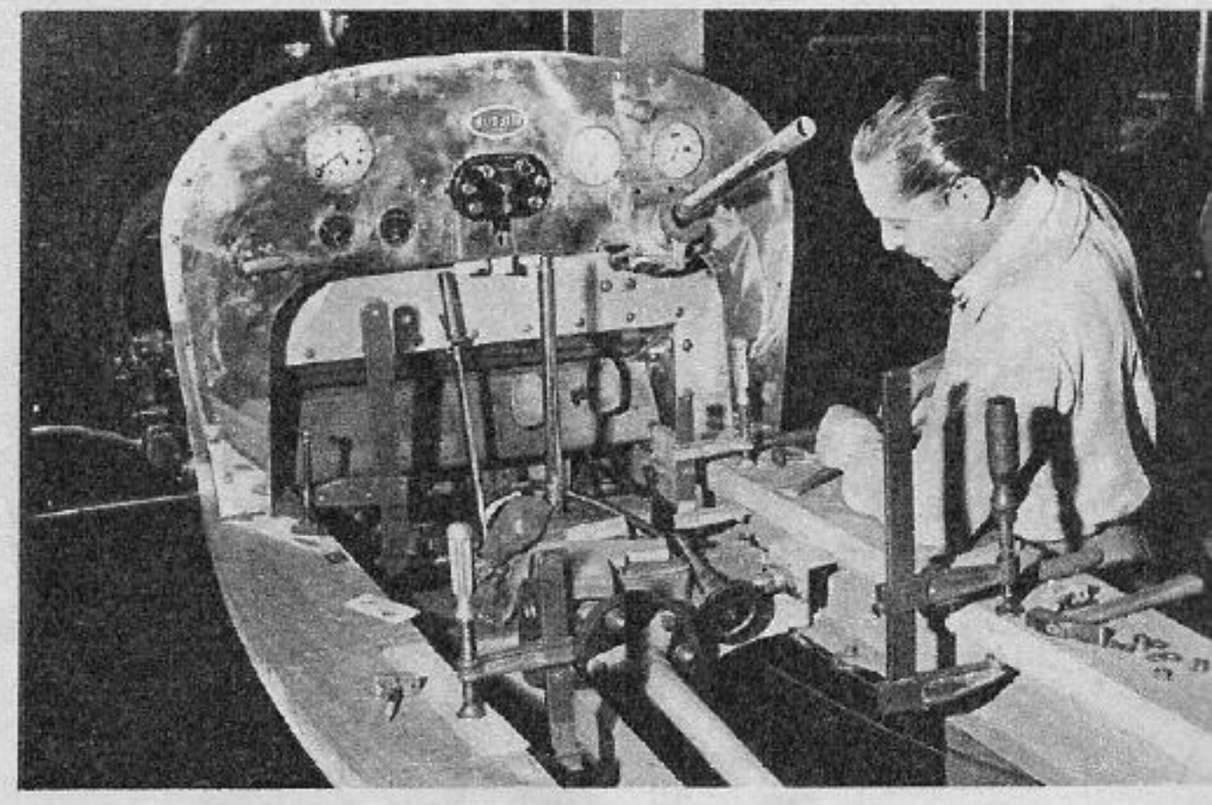
Pero ustedes deberían haber visto lo que era hace un par de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

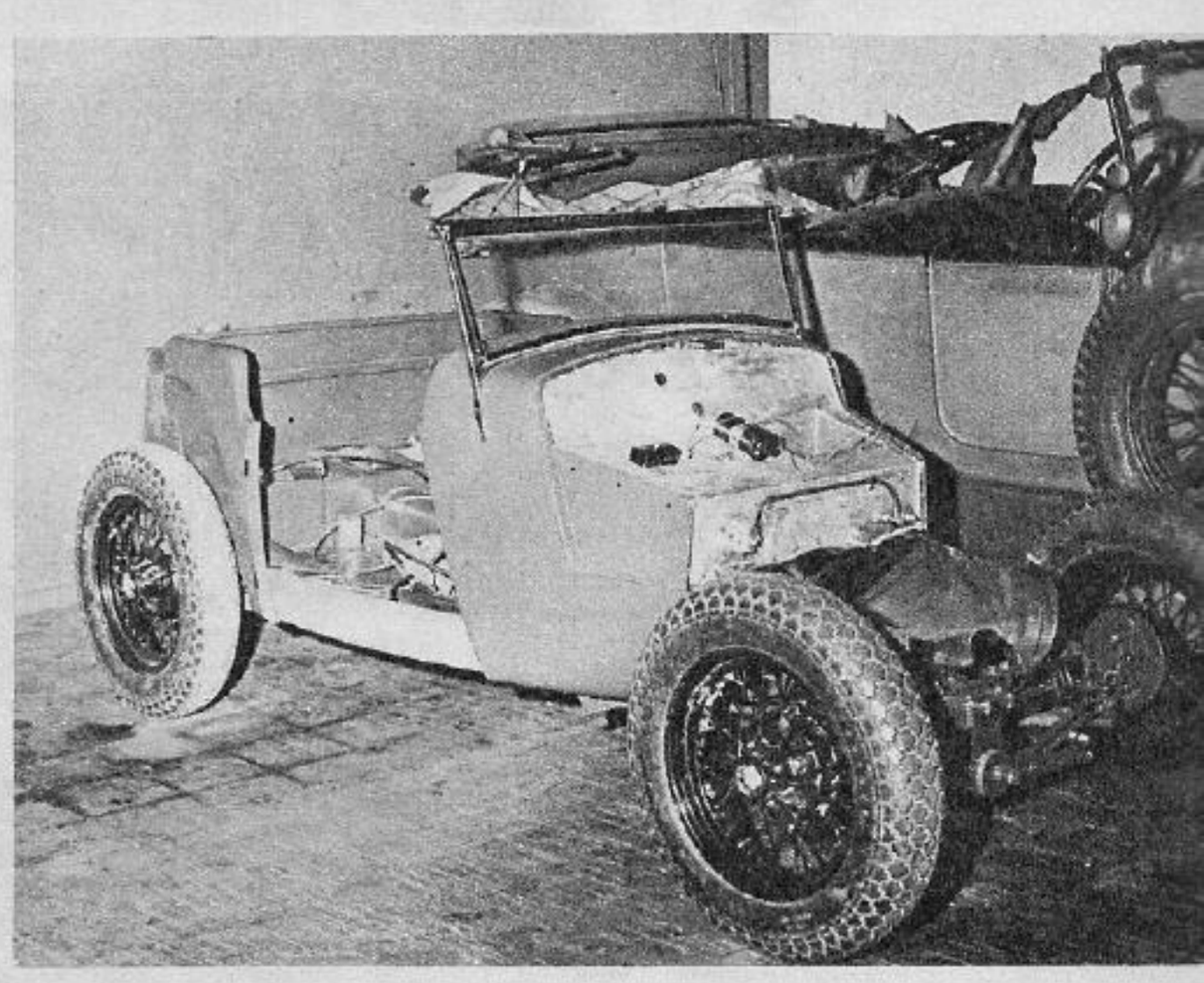
VIVEN AQUI



Cacho Pieres en el Aston-Martin DB-3 ex Forrest Greene y parte de su colección.



Los basamentos de madera donde se apoyará la estructura que soporta la carrocería de la Bugatti.



El Austin-Seven "Nippy" 1937: un trabajo de restauración a punto de finalizar.

años el Hispano-Suiza que orgulloso fue presentado en el pabellón del Automóvil en la Exposición del Confort realizada el año pasado en la Rural. Yacía decididamente muerto, a la intemperie, en los fondos de un garaje de Palermo (garaje por el que pasaron muchos coches que luego fueron exportados). Todo oxidado, el motor deformado por las incrustaciones, las ruedas en estado calamitoso y la carrocería, elegancia sublime de la marca que fue reina de los años veinte, había sido amputada. No sólo cortada exactamente detrás del respaldo del asiento delantero, sino que se le injertó una caja metálica para convertirlo en "chatita". El despojo parecía cualquier cosa menos un coche otrora de superlujo.

Desde esto a lo que se vio expuesto en La Rural hay un abismo. Pocas veces se ha visto en nuestro país un trabajo de restauración tan perfecto. **"Contribuyó en gran parte un señor llamado Diego Bilbao** —aclaró Pieres—, **quien tuvo un Hispano similar al mío durante muchos años. Este señor vive en América (provincia de Buenos Aires) y yo lo conocí un verano que fui al campo. Me regaló una cantidad importante de partes del motor, ruedas, faros originales del auto, instrumentos y muchas cosas más."** (Incluida la Cigüeña Volante, estatuilla que corona el radiador identificando a la marca con la "Escuadrille des Cigognes" de Guynemer, el as francés de la Primera Guerra.)

El motor quedó armado y terminado cuando Pieres trajo de un desarmadero de la ruta 8 en San Martín un motor completo (encajonado) y sin haber funcionado nunca, que aparentemente perteneció a la fábrica Hispano Argentina. Ese hallazgo habilitó a los restauradores para terminar con la parte mecánica.

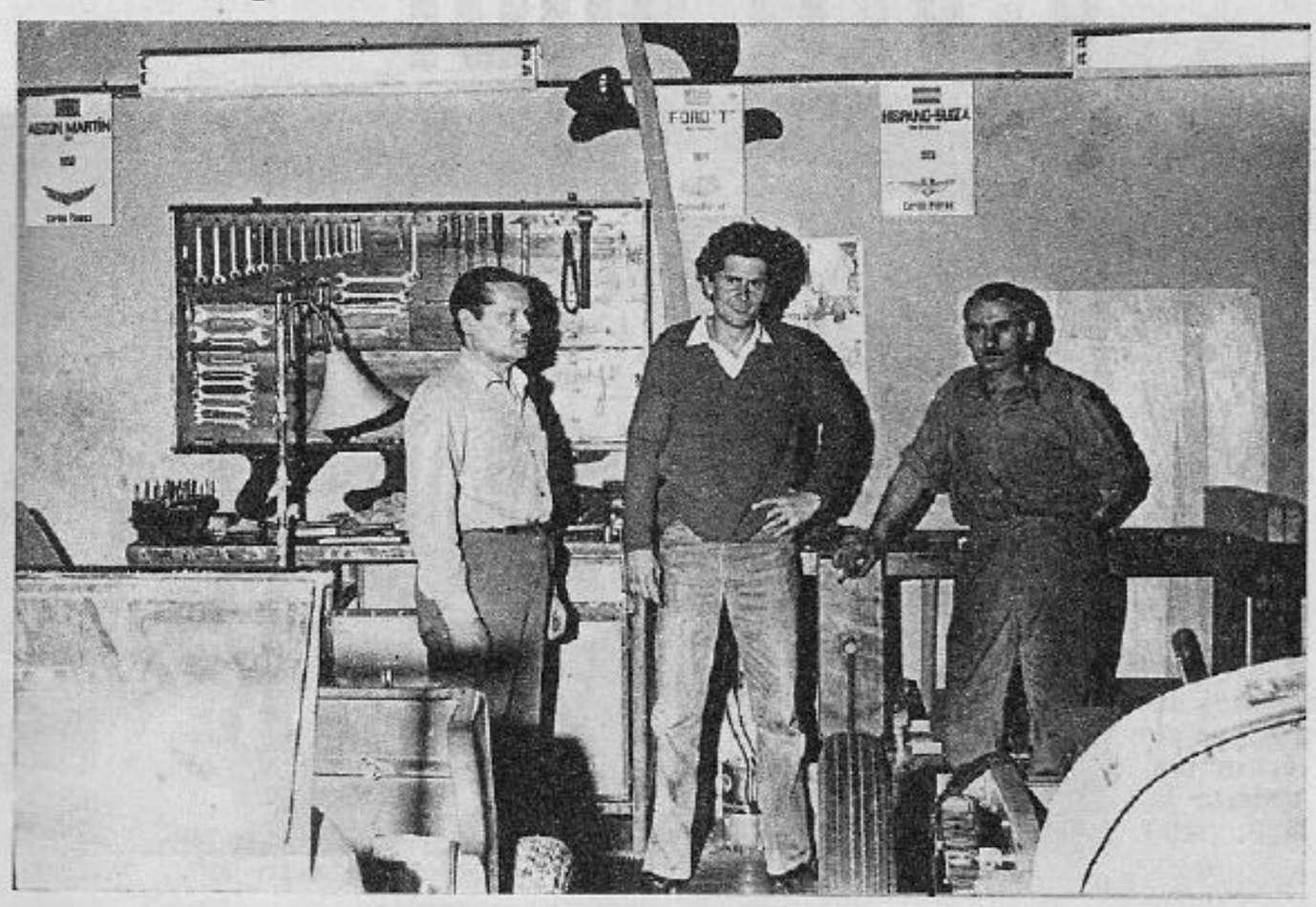
El trabajo de llevar el auto a su estado original continúa. Ya han terminado la estructura de madera y está a punto de pasar a manos del chapista para terminar la carrocería.

El principio de este modelo se remonta al Salón de París de 1919, cuando Marc Birkigt —ingeniero-diseñador-talento de la casa de Barcelona— presentó su nuevo producto derivado del motor V-12 de aviación utilizado durante la guerra. Un seis cilindros con el árbol de levas a la cabeza, 6.597 cm^3 de cilindrada, block de fundición de aluminio y 134 HP a 2.750 rpm (3.000 rpm máximas). En total se construyeron 2.614 ejemplares de este modelo, denominado H6, que fue, posiblemente, el instaurador del halo de snobismo que rodeó a la marca durante la década que se estaba por iniciar y un poco más. Este se mantuvo en producción desde 1919 a 1938, compartiendo la línea a través de los años con otros modelos diferentes que produjo la casa. A lo largo de esos años, el H6 sufrió innumerables modificaciones, incluidas diferentes cilindradas. El chasis pesa 1.250 kg y el motor, solamente, 200 kg.

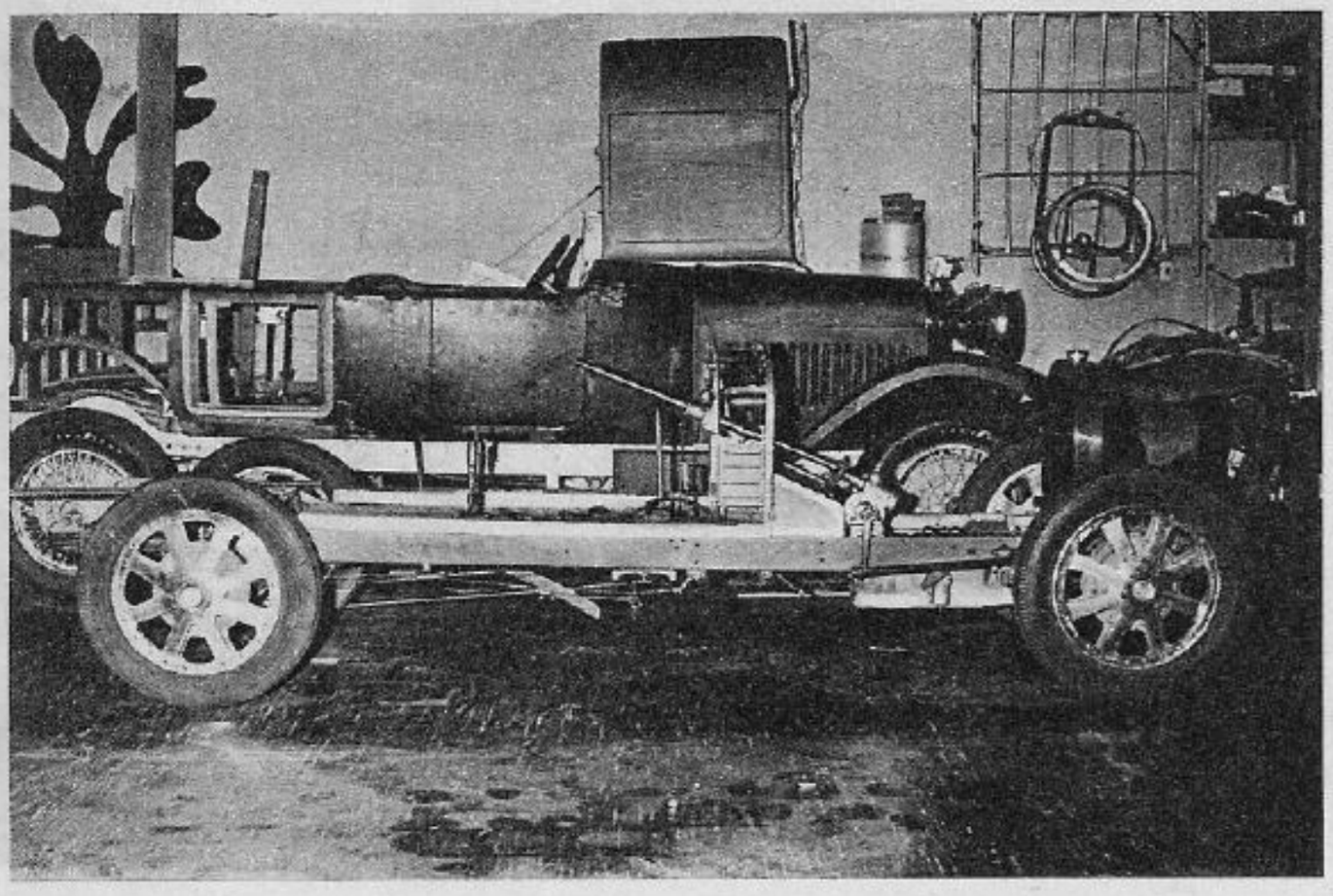
"Las mayores dificultades de armado las encontré en la instalación eléctrica —nos confió Pieres—, **ya que el coche traía un extraño sistema de dos baterías individuales. Para hacer las conexiones en la llave de contacto (en realidad se trata de un pequeño tablerito dentro del tablero, con tres llaves separadas y cada una con distintos puntos de contacto) necesité una semana de ensayos y de pensar haciendo conexiones y conexiones."** De estos tres switches, el del medio conecta una de las dos baterías —indistintamente— por medio de sus dos contactos. La de la derecha conecta el encendido de las bujías (doble) y puede dejarse —en una de las posiciones— encendido simple dejando una fila de bujías desconectadas. Esta se utilizaba para testear las bujías. La llave de la derecha actuaba sobre las luces. Tiene también dos llaves de contacto diferentes —una proveniente de cada batería— para el motor de arranque. La idea era la de utilizar una de estas baterías para el encendido y la otra exclusivamente para el burro de arranque. Pero en el caso de que las dos baterías estuvieran un poco descargadas y sin fuerza se oprimían los dos botones de contacto y el motor de arranque giraba.

Todo eso ya está terminado.

VIVEN AQUI



Chasis Bugatti Type 38 acortado para llevar la distancia entre ejes a la de la Type 43. Atrás, el imponente Hispano Suiza con parte de la carrocería original y la estructura de madera finalizada.



El equipo de colaboradores: Lalo Ferreira, carpintero; Eddy De Ferrari y Nandof Amé, mecánico.

En orden de importancia como pieza de valor (por el estado en que se encuentra) espera junto al Hispano un chasis Bugatti apoyado sobre sus cuatro ruedas de artillería de fundición de aluminio. Alguien sugirió la posibilidad de que este coche fue traído al país por Bardin (los dueños de la Franco-Inglesa), el que en su estado original fue un Type 38 (8 cilindros, dos litros, de 1926-1927). Aunque Pieres aseguró que el Bugatti de Bardin es un tipo 40 (4 cilindros, litro y medio). De cualquier manera, la carrocería que correspondía al chasis de Pieres era tipo roadster, bastante grande y con poca gracia, bien de turismo. El dueño anterior del coche fue Foresti (el de los manteles y las sábanas) y de éste pasó a manos de Pieres. Quien concibió la idea de convertir a este 38 en una rabiosa Type 43 (ocho cilindros, 2,3 litros con compresor). Se convertirá entonces en una especie de Type 43 réplica modifié, ya que para empujarla se valdrá del motor 2 litros en lugar del 2,3. La idea es factible dado que la 43 utilizó el mismo chasis de la 38 (aunque la distancia entre ejes de ésta era mayor), los mismos ejes, frenos, dirección y radiador. Sólo que el motor 2,3 de la 43 correspondía a la Type 35 B Grand Prix, todas las bancadas con rulemanes en lugar de las planas del motor 2 litros de la 38. De la Type 43 se construyeron sólo 160 ejemplares.

Ayudado por las ruedas de fundición de aluminio y el trabajo de construcción con la mayoría de las piezas originales, este único Type 43 réplica de Sud América será un ejemplar absolutamente diferente de la mayoría de los Bugatti en manos de coleccionistas locales. Actualmente el carpintero dedica sus horas de trabajo a modelar la estructura de madera que soportará la carrocería de cuatro asientos (aluminio) y cola de bote.

Al fondo, otro más. Entero y esperando. Completo, armado, pero con muchos años encima. Un Rolland-Pilain de 1926. Lo encontró aquí en Buenos Aires y pertenecía (desde siempre) a un señor Maury, quien en aquel entonces fue representante de la marca en el país. Aparentemente el suyo es de los pocos (si no el único) coche que importó para vender. Guardado durante muchos años en su garaje, actualmente está en su estado absolutamente original. Conserva todas aquellas cosas que son las primeras en desaparecer (amortiguadores de fricción, faros, instrumentos de tablero, etcétera). La carrocería doble phaeton aparenta tener todavía la pintura original y la capota. La marca francesa, radicada en Tours, ganó su fama deportiva luego de algunas victorias en el período Eduardiano. En 1922 hizo su rentrée a las carreras cuando regía la fórmula de 2 litros. Como detalle destacado, a este biposto de carrera, Guyot, su diseñador, le había colocado frenos hidráulicos, posiblemente copiados de los Duesenberg con que Guyot mismo y Jimmy Murphy (de San Francisco, California) participaron en el Grand Prix de Francia el año anterior (1921) y que ganara el norteamericano. No obstante, los coches de turismo de la marca fueron siempre mucho más conservadores que sus hermanos deportivos. Motores de cuatro cilindros siempre, válvulas laterales, cajas de cuatro velocidades. Distintas cilindradas (1.924 cm^3, 2.297 cm^3 y 3.969 cm^3). Una versión más deportiva de éstos participó en Le Mans y, cuando ya la casa vivía su decadencia ,sacó un modelo más chico con válvulas a la cabeza; pero el ocaso de la marca ya había comenzado.

Para terminar la recorrida en los dos impecables Ford. Un "A" y un "T". Los dos fueron presentados en la Exposición del Confort también (junto con el Aston Martin). Los dos tienen el mismo nivel de calidad de restauración que pudimos ver en el atelier. Por esa razón, si estos dos modelos no gozan de un elevado valor como piezas de colección, el estado en que se encuentran se lo confiere. Ambos están "0 Km" en lo que a mecánica respecta. Ambos están "0 Km" en cuanto a chapa y pintura. Pero lo más importante es que no se han "sobrerrestaurado", como ocurre muchas veces (sobre todo en Estados Unidos) con este tipo de aparatos. Ni un cromado de más, ni un bronce de más. Se han cromado las partes que originalmente estaban cromadas, se ha hecho de bronce lo que la fábrica construía en bronce. La historia del Ford "A" es bastante simple. Un día Pieres lo vio estacionado en la avenida Alvear y mandó a un empleado para que se lo comprara. Cuando éste llegó el coche no estaba más. A los pocos meses llegó a la agencia el "Pescado" Lostaló con una cupé igual a la que Pieres había visto para ofrecérsela en venta. Aparentemente era la misma. Al ver los papeles descubrió que el coche había pertenecido a un primo de su mujer. Inmediatamente lo compró.

El Ford "T" lo trajo un cliente de la firma desde Entre Ríos para venderlo. Dado el estado absolutamente original que tenía, lo compraron. Luego se restauró con todos los accesorios opcionales que entregaba en aquellos años la fábrica: buscahuellas, portaequipajes en el estribo, bocina sobre la puerta, amortiguadores y un curioso velocímetro cuya toma engrana con una corona dentada fijada al lado interior de la rueda delantera derecha.

Allí termina lo que vimos. Lo que Pieres restaura y utiliza. Pero allí no termina la colección, porque este señor se ha contagiado con el virus de los coleccionistas. El hobby se convirtió, como suele ocurrir, en una especie de droga. Y Cacho Pieres se ha hecho adicto al vicio tan absorbente que es restaurar autos antiguos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Kodak



Nueva cámara Kodak Instamatic 133. Para llevarla a todas partes.



Con usted. Siempre. Para atesorar sus más felices momentos. Y tomar muy buenas fotos. Sin complicaciones.
De día. O de noche, sencillamente insertándole el cuboflash.
Nueva cámara Kodak Instamatic 133.
Práctica. Atractiva. Se carga en un instante. Con película Ektachrome-X 126 para transparencias en color.
Con película Kodacolor-X 126 para coloridas amplicopias. Y también toma fotografías en blanco y negro.

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



Abra-cargue-dispare

PELICULAS
Kodak
CAMARAS

Visite a su proveedor Kodak.

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

MAS HISTORIAS



Tres, dos, uno... ¡Cero!
Las arañas
comenzaron su loca
carrera sin ton ni son
para darse cuenta
varios años después que
lo que la mente piensa
no es lo que la boca dice.
Descubramos el ocultismo de lo que
se ve y no se ve. El PODER
MENTAL, como un pulpo
asqueroso y gigante,
cronicado en estos nuevos
relatos que sólo son
preludio de lo que vendrá.
(Si llega a venir...)

TRAGEDIAS ENORMES

Acuciado por tremendas necesidades económicas, William Brooks no tuvo más remedio que vender su esqueleto al mejor postor.

A partir de ese día nefasto, los padecimientos de William fueron indecibles. Además de no poder mantenerse en pie, su familia no perdía oportunidad de humillarlo. Reunidos en la mesa, comían en silencio junto a William, silencio que quebraban matemáticamente cada cinco minutos para gritarle al unísono: "¡Fofo!".

No pudiendo resistir tanta desgracia, William Brooks embarcó, una brumosa tarde otoñal, en un carguero liberiano, rumbo a una desolada isla del mar de Java, donde murió, pobre y olvidado, diez años después.

"Todo lo que reluce es oro". Así repite, con la mirada ausente, Federico Schmit, minero de Pretoria (Sudáfrica). Puesto en penitencia por su patrón, hace veintidós años que Schmit no sale de la galería 33 de la mina de oro en la que trabaja.

Convencido de que respirando para adentro conseguiría inflarse y volar, Charles Robert Neirá, negro de Harlem, murió asfixiado a pesar de los esfuerzos del Dr. Charles Fresk, quien le abrió el vientre "para que largara el aire".

Después de escribir su famoso libro "Los latinoamericanos comen basura", el sociólogo Neil Stoddart murió en una situación poco clara. Al parecer, se lo comieron dos latinoamericanos.

"Quepe lepes paparepecepe sipi hapablapamopos apasipi", dijo una vez un renovador anónimo del lenguaje; "seperipiapa mupuy dipivepertipidopo". Así nació, hace siglos, el jerigonzo (la jerigonza).

CRONICA DE LLORONES

Aceptémoslo... ¡bah!, ya lo hemos aceptado: estamos viviendo en un valle de lágrimas. Pero como en todos los órdenes de la vida, hay quienes se lo han tomado demasiado a pecho (con perdón de la palabra) y más que un valle de lágrimas este pasaje terrenal para ellos es un océano interminable de lloriqueos fastidiosos que cansan al más insensible.

El ambiente automovilístico es un buen escenario para estos personajes que día tras día buscan un hombro cercano para descargar el caudal de desdichas que los aquejan. Llorones incorregibles, lejos de apreciar los dones divinos con que se ven favorecidos, siempre encuentran el detallecito oportuno que los habilita para descargar el chorro de los ojos.

Edgardo Boschi es sin lugar a dudas el llorón master de esta farándula. No pasan dos días sin que suene el teléfono y escuchemos sus quejidos desgarradores mortificándonos con su desconsuelo por la última resolución de la CADAD o lo que le dijo el domingo anterior un corredor en el autódromo. Pero si Boschi es llorón, para qué decir lo cansador que es Vicente Formisano cuando te agarra del brazo y te pone en el apuro de enjugar sus lágrimas vertidas por un prototipo sin vender. Nasif Estéfano —como buen turquía que es— tampoco se queda muy atrás. Una charla con él, más que una charla es un mea culpa por todos los hombres del mundo. Casi casi tan lacrimoso como Andrea Vianini, aunque el caso de este último es mucho más comprensible por las tremendas dificultades económicas que debe afrontar cada mañana a las cinco y cuarto cuando sale para el trabajo. Pronello también es llorón, y Copello para qué decir. Requejo, Paco Mayorga, "Larry", Oscar Gálvez, Reutemann (que llora lejos), la hermana de Horacio Robanda (aunque por otros motivos), Ballbé, el Gordo Galluzzi, en fin, todos unidos en un enorme pañuelo soplado por mil narices y empapado por otros tantos ojos vidriosos.

VERTIGO Y EMOCION

La primera vuelta en el circuito de Indianápolis fue la más emocionante. Primero, porque resultó verdaderamente espectacular ver a aquellos treinta y tres bólidos lanzados a toda velocidad por la recta principal, mientras el "pace car" se introducía en los boxes. Y segundo, porque casi levantan en peso al "Pace car"; así de apurados estaban los muchachos.

En la segunda vuelta, es-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEL CAJON VACIO

tapa primero el 7, segundo el 4, tercero el 6 y cuarto el 22, doblando siempre por el mismo sitio en las cuatro curvas, y girando siempre a la izquierda.

En la tercera vuelta, estaba primero el 7, segundo el 4, tercero el 6 y cuarto el 22, doblando siempre por el mismo sitio en las cuatro curvas, y girando siempre a la izquierda.

En la cuarta vuelta, estaba primero el 7, segundo el 4, tercero el 6 y cuarto el 22, doblando siempre por el mismo sitio en las cuatro curvas y girando siempre a la izquierda.

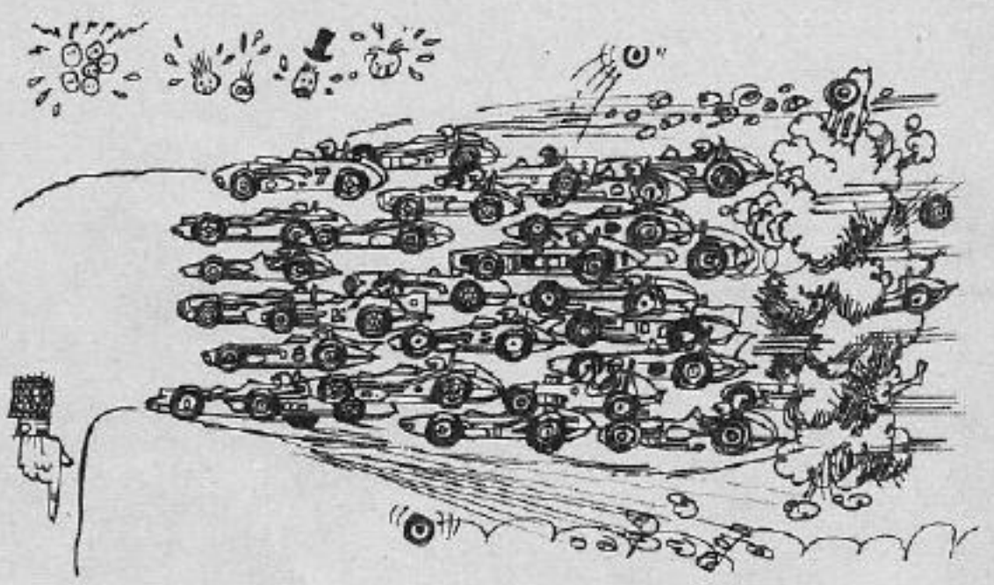
En la quinta vuelta, estaba primero el 7, segundo el 4, tercero el 6 y cuarto el 22, doblando siempre por el mismo sitio en las cuatro curvas y girando siempre a la izquierda.

En la sexta vuelta, estaba primero el 7, segundo el 4, tercero el 6 y cuarto el 22, doblando siempre por el mismo sitio en las cuatro curvas y girando siempre a la izquierda.

En la séptima vuelta, el 7, el 4, el 6 y el 22 chocaron entre sí y abandonaron.

En la octava vuelta, estaba primero el 2, segundo el 9, tercero el 3 y cuarto el 30, doblando siempre por el mismo sitio en las cuatro curvas y girando siempre a la izquierda.

Esta situación se mantuvo hasta la vuelta doscientos, y ganó el 2, segundo el 9, tercero el 3 y cuarto el 30, luego de haber doblado ochocientas veces por el mismo sitio en las cuatro curvas y de haber girado a la izquierda sin solución de continuidad.



EL FARAONI Y SU CORTE

El Faraoni estaba verdaderamente preocupado. "Veiga, García —decía a su ayudante de cámara—, mi Mayorga preocupación en este momento es mi estado gripal... Ternengo un resfrío tremendo...

¡¡Ruesh... Ruesh!!..., estornudaba el Faraoni.

¡¡Nasif... Nasif!!..., se sonaba el Faraoni.

"Y lo peor de todo —agregaba— es este dolor de Barragán que no me deja en paz... Hágame el favor, García, llame al médico mayor de palacio". Y García llamó por los altavoces: "Dr. Carranza... Dr. Carranza, se solicita su presencia en la cámara del Faraoni..."

Cuando el Dr. Carranza acudió al llamado, encontró al Faraoni realmente desmejorado. "Faraoni —le dijo— me Pairetti que tú no tienes un resfrío... Creo que tus importantes funciones de Estado deben haberte sumido en este estado Di Palma que te aqueja. Tú no estás resfriado un Monguzzi, y perdóname que te hable así, tan Franco...

—"Entonces, Carranza... ¿Qué me sugieres?...

—"Faraoni, debes pasear, despreocuparte, relajarte... Creo que el paseo Del Río no te vendría mal. Toma tu carro Bordeu, hazle enganchar cuatro Cavallini, y a pasear. Puedes dar primero una vuelta a la Aranzana, y si te sientes bien, toma la Urruti Del Río, y disfruta.

El Faraoni, visiblemente contento porque su estado no revestía gravedad, batía palmas... Pla Pla Pla... Y al momento llamó a su esclavo mayor: "Perkins... Perkins..." El esclavo acudió presuroso: "Di, mi señor", "Perkins, hazme el favor de prepararme el carro Bordeu. Iré al paseo Del Río..."

Y una vez a la vera Del Río, el Faraoni paseaba y observaba a los niños, mientras Perkins estaba atento a cualquier deseo de su amo. "Mira, Perkins, que Mannatti aquellos niños... Mejor Nathan estos otros..."

En determinado momento el Faraoni se sintió molesto, y pidió su frasquito de pastillas del Dr. Andrea.

"¿Te quejas, Faraoni?", preguntó solícito Perkins.

No... no me quejo... me Requejo.. ¿Has traído el termómetro?"

"Sí, mi señor. Tómate la temperatura..."

Cuando el Faraoni se quitó el termómetro, Perkins leyó en la escala. "Faraoni... tienes más de 40 Gradassi... conviene volver..."

Y así diciendo, acostó a Faraoni en el fondo del carro, y luego de darle un Copello de jarabe de Pino, lo tapó con un Cuvertino de paño. Regresados ambos a palacio, el Faraoni se acostó en su aposento. Horas más tarde, el Dr. Carranza acudió a la cámara del Rey, cuyo semblante había mejorado bastante.

"Dr. Carranza... me siento Migliore... ¿Cando podré levantarme?

"Cando te haya bajado la temperatura. Antes no... Por ahora tienes más de 37 Gradassi..."

Y así diciendo, mientras se retiraba a buscar unos remedios al Expósito de medicinas, decía para sí mismo: "Este Faraoni ya me tiene podrido... Cuando no tiene una cosa, sufre de otra... Me parece que es medio Marincovich..."



REFLEXIONES DEL CUENTAVUELTAS DE PACO MAYORGA



Los cuentavueltas mecánicos habían temblando de por sí. El cuentavueltas del Peugeot de Paco Mayorga nos habló también temblando, pero de miedo y dolor.

—¿Por qué, por qué, me obligan a tareas ingratas? Nada me cuesta llegar a las ocho mil, nueve mil, diez mil vueltas. Pero, ¿se dan acaso cuenta de lo que significa que sólo me consulten luego por mi fama de cuentero?

—Nos damos cuenta, oh, amigo.

LA CARRERA DIVINA, DIVINA, DIVINA...

Bajó San Pedro y dijo: "Corté cigüeñal".

Inmediatamente pelamos treinta y ocho bananas y esparcimos las cáscaras camino al cielo. Fue cuestión de esperar unos segundos, los angelitos caían rodando con la suavidad de un Molikote. Una vez reunidos veintitún querubines, no tuvimos más que explicarles la mejor manera de apropiarse de un cigüeñal como Dios manda: matar a Sharon Tate. La mataron, como ya sabrán, pero del cigüeñal, ni noticias. ¡Estos milagros fracasados! Tuvimos que reemplazar el motor íntegro por una turbinita a vapor. Lo único que faltaba era el combustible. ¡Leña! ¡Leña!, pedimos, pero fue inútil. Nos vimos en la triste y denigrante tarea de sembrar semillitas, esperar catorce años, cortar unos pocos trozos y encender la caldera.

Una vez en marcha el prototipo de San Pedro, le aconsejamos hacer un poco de publicidad antes de ir a sellar, cosa de solventar esos gastos divinos. Aceptó: VAYA A MISA, DIOS EXISTE, SEA BUENO, SAN PEDRO COMPETICION, OSTIAS WOBRON, etc., fueron las más visibles.

Finalmente San Pedro largó el rally. Pinchó pistón a los 2 km, y los ángeles estaban en la suya con unas amiguitas. La cuestión es que se vio obligado a abandonar y rezar trece Ave Marías. ¡Pobre amigo! Hasta Sobieslaw Soghani lo superó.

EL OLMO QUE CANTA

CON MUSICA DE "JANGADERO"

Calle abajo voy llevando a mi [De Soto
Calle abajo por el alto Paraná
en el sueño de la mina y el [trabajo
con el anhelo de mosca que [se va.
Dominguero, dominguero...
tu destino por Olivos es pasear
desde el fondo de la ruta [a San Isidro
te devora la pasión por figurar.
Banda blanca, la visera, cuatro [antenas,
espejitos que no acabo de [contar
piel de tigre fabuloso tapizado
que buscando quién te mire [colocás.
Dominguero, dominguero...
tu destino por Olivos es pasear
(y se repite, y se repite)
y basta.

CON MUSICA DE "LA CASITA DE MIS VIEJOS

Vuelvo asustado del Circuito [de Concordi
cada curva es un problema, [cada recta es un alivio,
las veinte vueltas me dejaron [loco
los tiempos no salían, la falta [de polenta.
Paré en los boxes con la junta [bien soplada,
la cambié por una nueva y mi [injerto no arrancaba,
y ya cansado le encajé una [patada, lo arrugué...
y en la tribuna me instalé.
((tran-trán)

MUSTANG "BOSS"

El "Boss" —que vendría a significar algo así como "patrón"— en toda su magnitud. Realmente impresionante en mérito a la ornamentación exterior y al motorcito de siete litros que anda por ahí . . .

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRIMERO YO

Reactualizada en diseños, la línea Mustang de este año reúne modelos más extremistas, tanto por el leve carácter deportivo de algunos como por el excesivo carácter veloz de otros. Aquí, el Grande Hardtop y el "Boss", los dos extremos

Qué podemos decir del Mustang que no hayamos dicho antes!... Poco. Podemos decir verdaderamente poco. Y nada de "poco" a medias; no señores. POCO, así, con mayúsculas.

Porque... ¿quién no recuerda todo lo que se dijo en notas anteriores? ¡Ah!... usted no recuerda... Bueno, le refrescaremos la memoria. En notas anteriores hablamos de la carrocería del Mustang, del motor del Mustang —y no nos digan que no recuerdan que el motor era Ford—, del diseño, de los sucesivos cambios de es-

→

El tranquilo Grande Hardtop, con características más similares a la línea Fairlane o Torino de Ford. Trompa muy Mustang y el resto muy Ford.

tilo que fue sufriendo desde su lanzamiento al mercado, de los faros, de las baguetas, de los asientos, de diferentes aspectos técnicos. En fin... hablamos realmente tanto del Mustang, que pensamos que no deberíamos insistir al respecto. Pero ¿qué pasa?: pasa que estos señores de Ford USA, complotados contra nosotros directamente, han decidido lanzar una nueva variedad de modelos de Mustang, con el único fin de obligarnos a escribir nuevamente sobre el auto. Y claro... como si pocos problemas tuviéramos, se nos agrega éste. Y como realmente los muchachos de Ford son gente tan gentil, tan educada y tan limpita, no podemos defraudarlos. ¡Mire usted que fabricar un auto nuevo nada más que para obligarnos a escribir! Si hablando se hubieran arreglado las cosas... Pero ahora ya es tarde. El auto está hecho, y algo —aunque sea algo— tenemos que poner.

MUSTANG 1970

Presentamos aquí dos modelos: el Grande Cupé Hardtop y el monstruo "Boss" 302 y 429 pulgadas cúbicas, o sea cinco y siete litros de cilindrada respectivamente. El primero de ellos mantiene la tradicional trompa Mustang, aunque en su diseño general se aproxima muchísimo a la serie Ford Torino, bastante menos deportiva. En este modelo Grande Hardtop se ofrecen diferentes versiones de motor que abarcan desde un seis cilindros y 3,3 litros hasta el nuevo V-8 de 5,8 litros. La característica fundamental del Grande es el medio techo vinílico, con la porción que continúa hacia arriba de los parantes traseros en metal.

El "Boss" es un aparato tremendo, derivado en su diseño de los primeros Shelby Mustang. En este caso se mantienen los atavismos de la marca, ya que la profusión de negro mate, bandas laterales, llantas y cubiertas especiales, spoiler trasero y la persianilla en la luneta muy inspirada en el Carabo de Bertone no hacen más que aumentar —por lo menos visualmente— las características especiales. Características que por supuesto son reales, ya que el "Boss" es una versión especialmente destinada a las carreras americanas de turismo.

Simplemente agregaremos que con el motor V-8 de siete litros y 355 HP, más una caja de cuatro velocidades, el aparato se desboca hasta los 235 km/h., velocidad a la que San Cristóbal no tiene nada que hacer si llegara a pasar algo...

Para los que no quieran un auto para frenar sino para pisar sin límite, para andar muy rápido sin prescindir del confort americano, existe el Mustang "Boss". Y para el año próximo el Mustang "Yo".

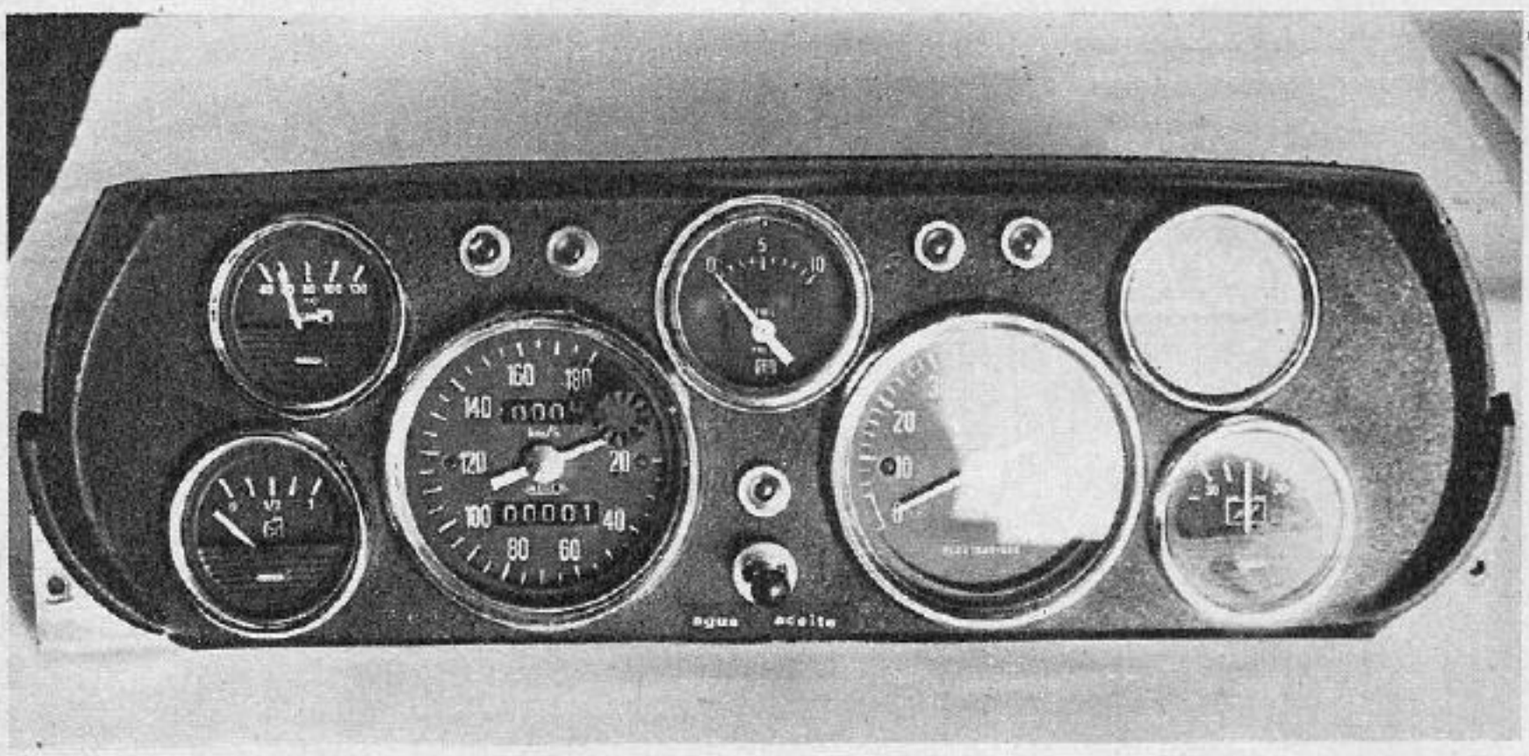
LO VE, LO PRUEBA Y SE LO LLEVA

La cantidad de opcionales que se ofrecen para la línea Mustang sobrepasa la imaginación más fértil y la fantasía miliunanochesca de muchos que anhelan colocar sobre sus autos la mayor cantidad de implementos posibles, tanto desde el punto de vista del confort como desde el punto de vista de la mejora de performance y prestaciones. Citaremos los opcionales más importantes y sus precios aproximados, nada más que para que la pléyade de masocas que nos leen sufran como enanos.

MOTORES	Adicional a pagar en USA en m$n. sobre el seis en línea
6 cil. 115 HP 200 pulg.³	$ 10.400
6 cil. 155 HP 250 pulg.³	„ 11.000
V-8 220 HP 302 pulg.³	„ 20.000
V-8 250 HP 351 pulg.³	„ 23.300
V-8 290 HP 351 pulg.³	„ 33.700
V-8 320 HP 390 pulg.³	„ 63.200
V-8 335 HP 428 pulg.³	„ 115.000
TRASMISIONES	
Cuatro trasmisiones diferentes manuales de tres y cuatro marchas y una automática, entre $ 80.000 y	$ 100.000
COSITAS SUELTAS	
Frenos a disco delanteros de potencia	$ 26.000
Dirección de potencia	„ 37.000
Capota automática (para los convertibles)	„ 21.000
Acondicionador de aire (la fresca, que le dicen)	„ 152.000
Cristales polarizados	„ 13.000
Consola completa con instrumental extra	„ 22.000
Chofer negro con librea roja y breeches de corderoy gris, con polainas	„ 50.007

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

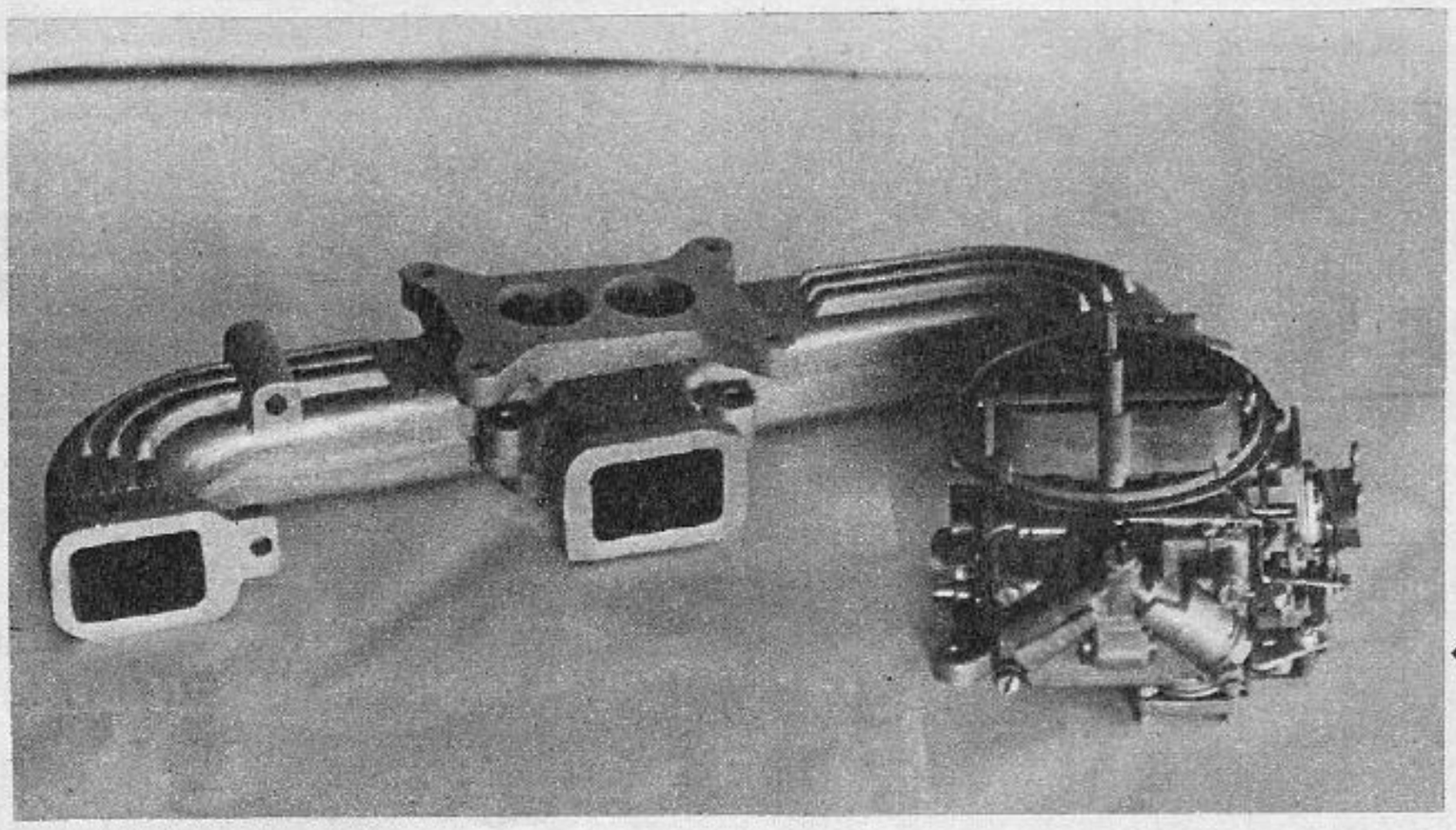
la vidriera de corsa



Tablero especial para Peugeot 504, Instrumental "Jaeger" importado, $ 970.—. Mejor, Av. Santa Fe 1170, Martínez.



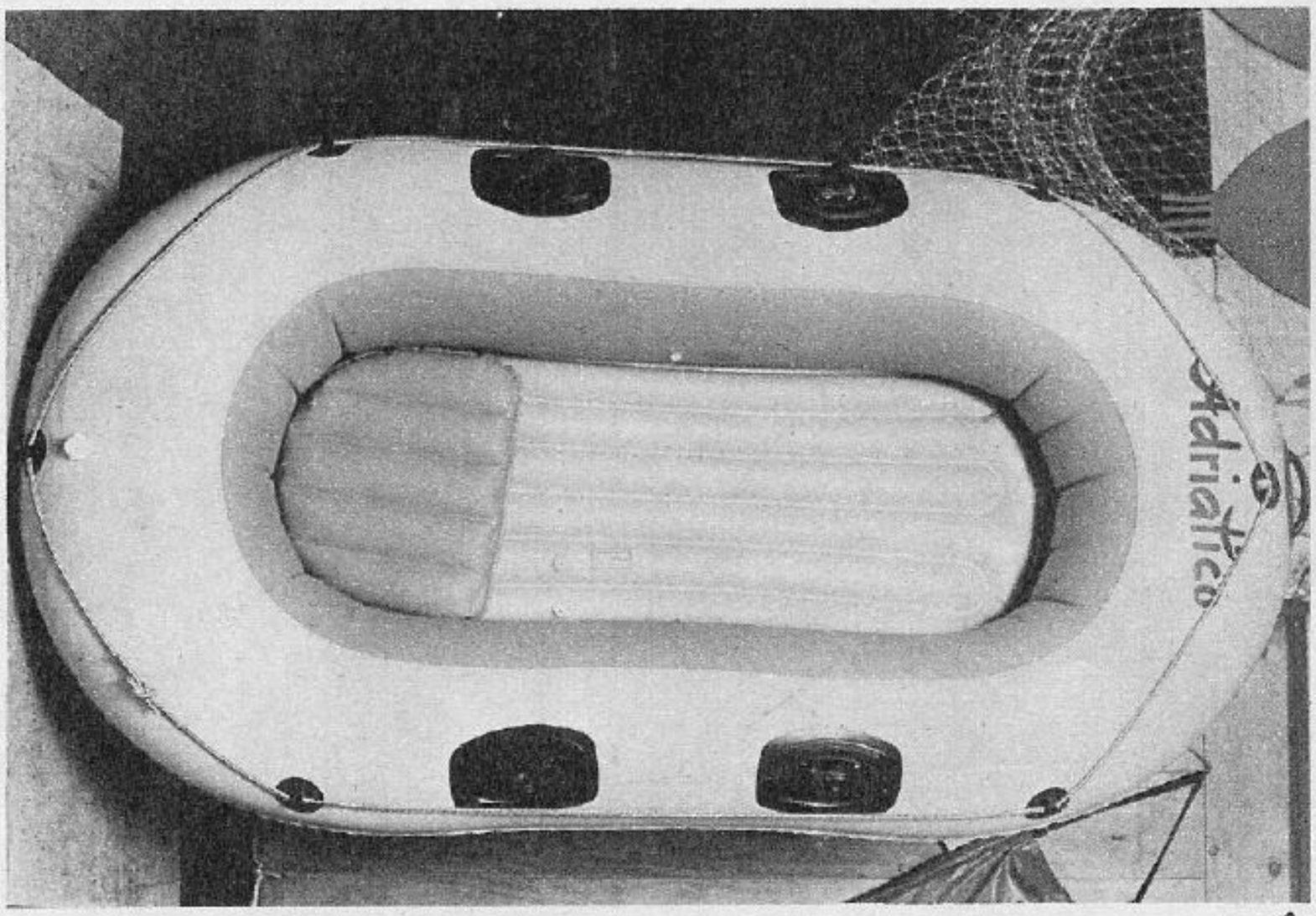
"Universal Geneve", modelo "Polerouter-Sub", especial para motonáutica, caza submarina, etc. Automático, con calendario, segundero central, base móvil, corona a rosca, caja y malla de acero inoxidable, esfera luminosa. Fabricado en Suiza, $ 650.—. En agencias autorizadas



Fierros, fierros y más fierros... Múltiple y carburador "Holley" doble boca para toda la línea Chevrolet y Chevy 230" y 250". El equipo con sus correspondientes accesorios, colocado $ 495.—. También para Dodge, Valiant y Ford Falcon. PENIN, Hipólito Yrigoyen 199, San Martín.

Cronógrafo Universal Geneve, modelo "Compax", provisto de un taquímetro, o sea una escala circular que permite medir la velocidad de un auto en movimiento. Apretando el pulsador del cronógrafo y deteniéndolo un km más allá, una milla, etc., permite leer en la esfera, en unidad de base, la velocidad horaria alcanzada. El Compax, por ejemplo permite verificar la exactitud del contador de velocidades de su automóvil, $ 700.—. En agencias autorizadas.

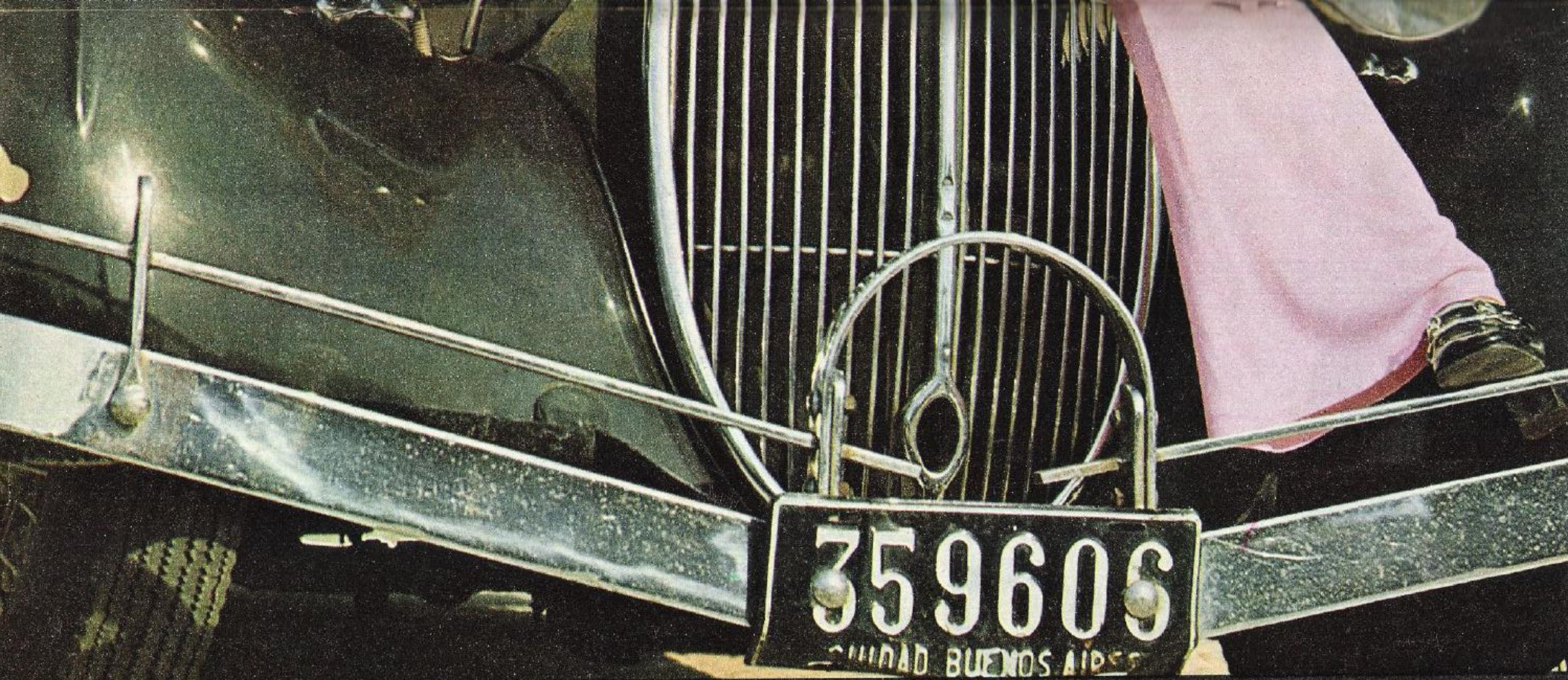




¡Al agua, patos! Bote inflable de plástico con compartimiento estanco. Puede llevarse cómodamente en el baúl del auto. Importado de Italia, $ 599.— (sin remos). Eurocamping, Paraná 667, Capital Federal.

Todos los precios son en pesos Ley 18.188.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



OCTUBRE 1970

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

CORSA

Calendario mes de Octubre

4 Automóvil Club de Pergamino: TC FA.
4 Auto Moto Club Comodoro Rivadavia: TC FB.
4 Club de Volantes Entrerrianos: Anexo J.
4 Gran Premio de USA: F-1 Watkins Glen.
11 Córdoba Automóvil Club: SP y F-4.
11 Automóvil Club de Misiones: Anexo J.
11 Gran Premio de Hockenheim: F-2.
11 CAN-AM: Laguna Seca USA.
18 9 de Julio Automóvil Club: F-1 y F-2.
18 Hughes Football Club: TC FA.
24 Gran Premio de México: F-1 Internac.
25 Asociación Sanjuanina de Volantes: SP y F-2.
25 Club Atlético Maggiolo: Anexo J.
25 CAN-AM: Riverside Raceway USA.

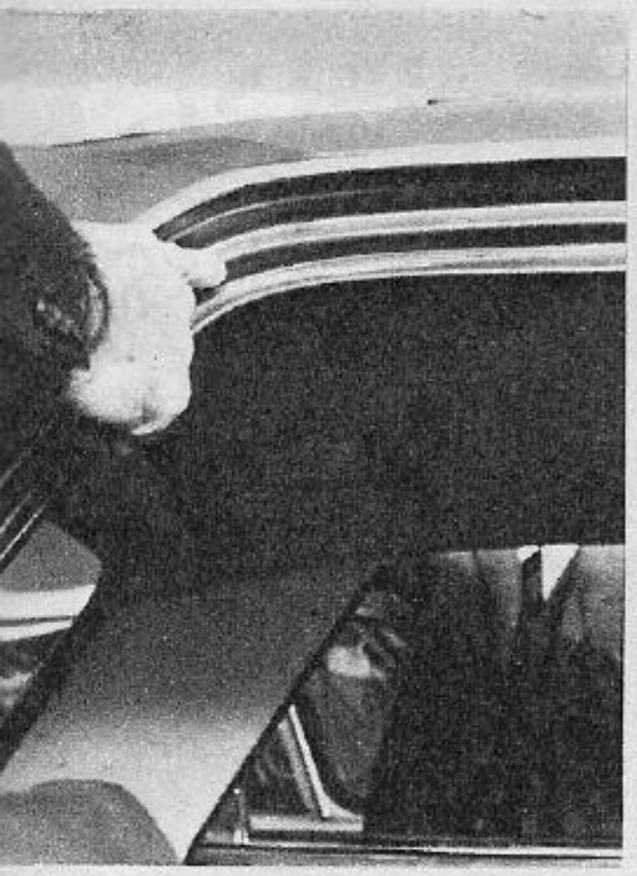
COMO COMPRAR UN 404 USADO

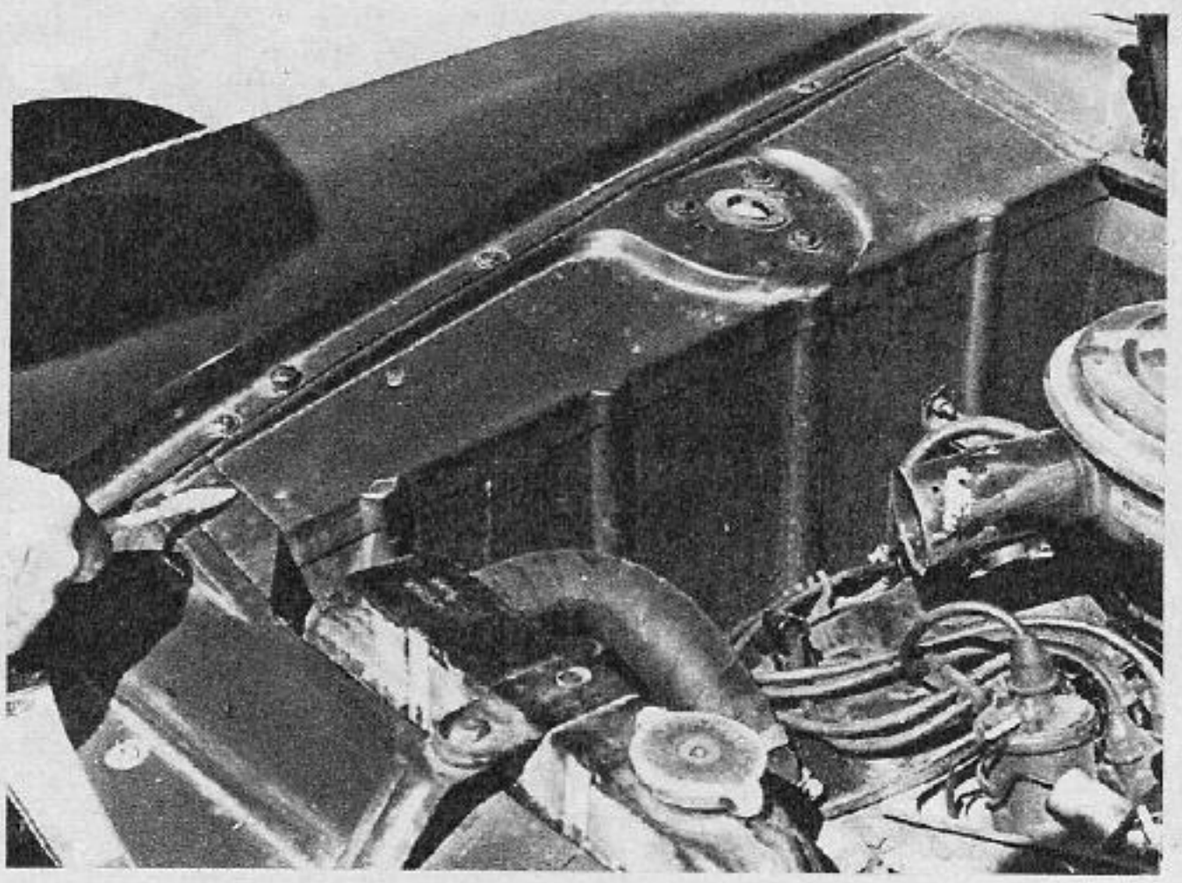


1



2





Ante todo, conviene aclarar que la mayor parte de los puntos que aquí les damos para observar y deducir posibles defectos, no son exclusivos del 404, sino aplicables a casi cualquier automóvil. Eso se debe a que para hacer una compra a conciencia de un usado, se debería proceder a un desarme lento y ordenado ayudados por alguien que tenga conocimientos más o menos profundos en el tema. Como la intención de esta nota es brindarle una guía gráfica para saber qué mirar cuando vamos de agencia en agencia, no podemos tratar ese aspecto porque resultaría inútil para quienes no pueden, ya sea por no conocer a ningún mecánico o porque no se les permite, como es lógico, desarmar el auto antes de la compra. Y es así, entonces, que lo que aquí les señalamos está sólo parcialmente orientado hacia el Peugeot 404, pero que, para bien de muchos más, también sirve como base general para la compra de un usado.

3

FOTOS 1 y 2: Al mirarlo como muestra la fotografía, de adelante y atrás, se podrá notar si existen ondulaciones o arrugas que acusen arreglos. Como estos arreglos pueden ser consecuencia de choques, raspones o vuelcos, para determinar la causa de las ondulaciones abrimos las puertas y nos fijamos en el estado de los parantes. Ellos son los que dan la última palabra, ya que aunque veamos deformaciones laterales no podemos atribuírselas a un vuelco sin haber encontrado deformaciones o arreglos en los parantes. Los golpes o marcas en el techo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La compra de un usado siempre implica algunos riesgos. Intentaremos reducirlos con esta guía. Hoy trataremos el Peugeot 404 pero más adelante iremos completando las marcas de mayor reventa

tampoco son sinónimos de vuelco: pueden haber sido causados por un objeto ajeno al automóvil. Resumiendo: las arrugas laterales pueden simplemente ser raspón o choque. Para averiguar si el coche ha sido volcado o no, no basta con esa mirada lateral, ver los parantes. Volviendo a los choques: en otras fotografías sabrán qué mirar para deducir el tipo de impacto que ha sufrido.

FOTOS 3, 4 y 5: Levantamos el capot y nos fijamos los puntos indicados en las fotografías. El primero es para encontrarle (en lo posible NO encontrarle) soldaduras adicionales. Las molduras señaladas en la segunda fotografía deben estar perfectas, ya que de no estarlo, eso indicaría que esa zona ha sido trabajada (posible golpe delantero-lateral). Es imposible para un chapista volver a dejar esas molduras con la terminación original. Por último, la presencia de pintura en la superficie de los burletes indica que la zona ha sido repintada, y si es así, por algo habrá sido pintada ...

Es importante que no haya tenido fuertes golpes en la parte delantera porque éstos tienen, generalmente, consecuencias en la dirección.

FOTO 6: Seguimos con la carrocería. En el ángulo inferior del parante trasero (donde nace la cola del guardabarros) no deben existir soldaduras visibles, ya que éstas indicarían que el auto ha sufrido un golpe trasero que, como es característico en el 404, deforma la cola hacia abajo para amortiguar el golpe y mantener el habitáculo sin deformar, y cuando se lo endereza, ese ángulo siempre lo delata.

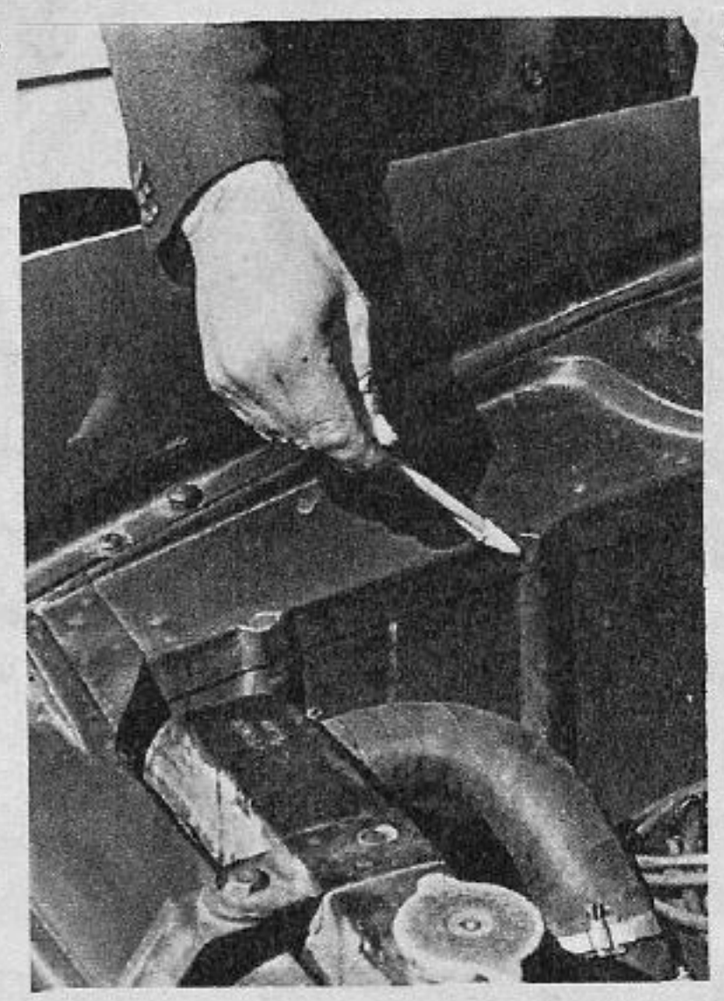
FOTO 7: Las picaduras en los guardabarros tienen especial predilección por la zona que vemos en la fotografía, cuando de los guardabarros traseros se trata. En los delanteros, la zona próxima a la puerta es atacada con la misma intensidad, y el zócalo, todo a lo largo, es el tercer "campo de cultivo" de esta plaga. En el interior del baúl también podemos encontrar algunas huellas en la sección de los buches de los guardabarros que allí asoma. En las superficies externas podemos notar si hay picaduras tapadas por la pintura si a ésta la vemos ampollada. Como ya dijimos, las zonas para observar esto se encuentran en los guardabarros y zócalos.

FOTO 8: El tapizado, tablero y aspecto general del interior nos da la pauta de cuidado con que ha sido tratado el coche. No fijarse únicamente en el tapizado como referencia porque éste puede haber estado protegido por fundas hasta el día de la venta. Levantar las alfombras para NO encontrar humedad debajo de ellas (foto).

FOTO 9: Las gomas deben ser lo más nuevas posible. No tiene sentido hacer un análisis de la forma en que están desgastadas para averiguar el porqué de ese desgaste y deducir posibles defectos en el tren delantero, porque es muy probable que los neumáticos no sean los que hayan equipado al auto mientras fue usado. Por lo tanto, con que tengan bien la profundidad del dibujo y estado general de los cascos y superficie, es suficiente.

→

4



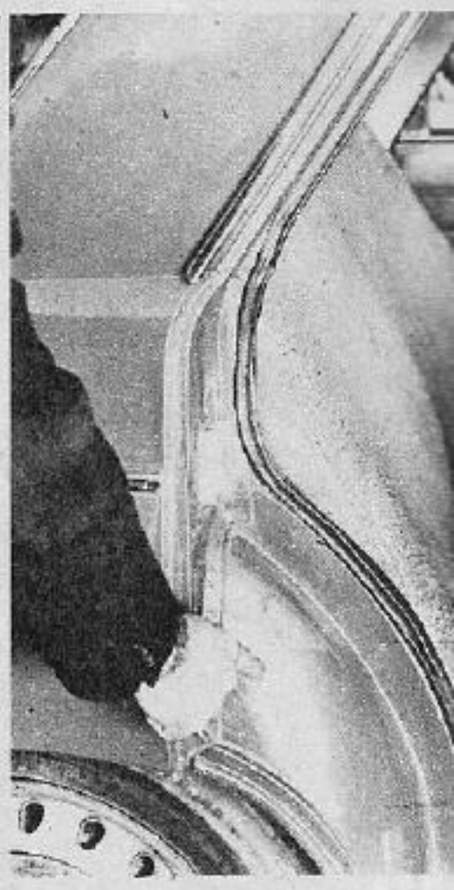
5

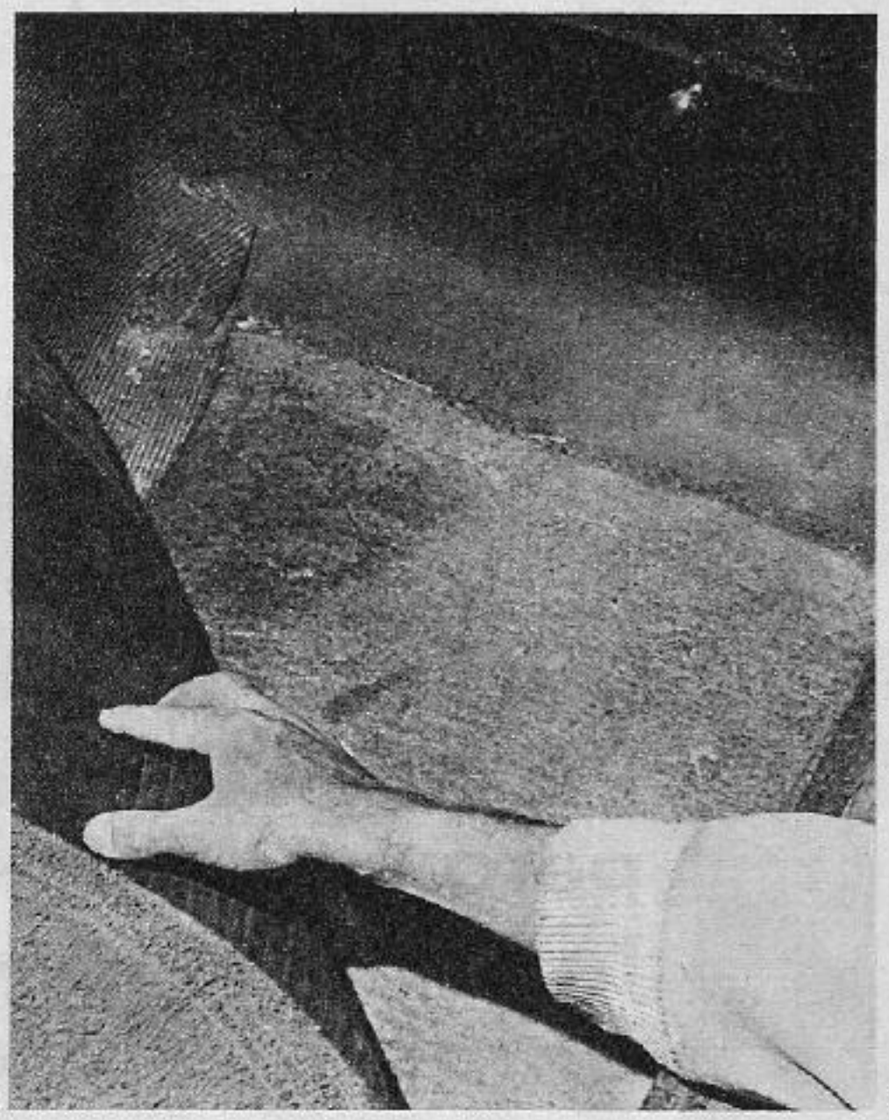


6

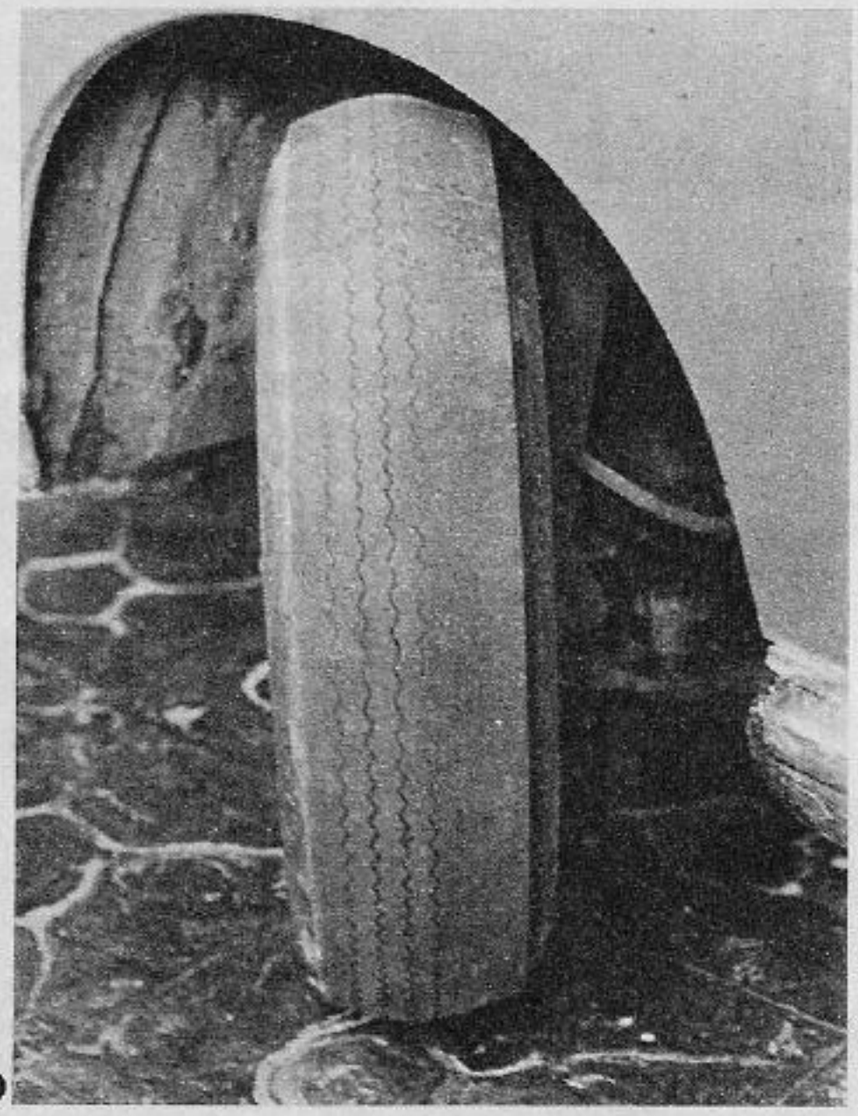


7

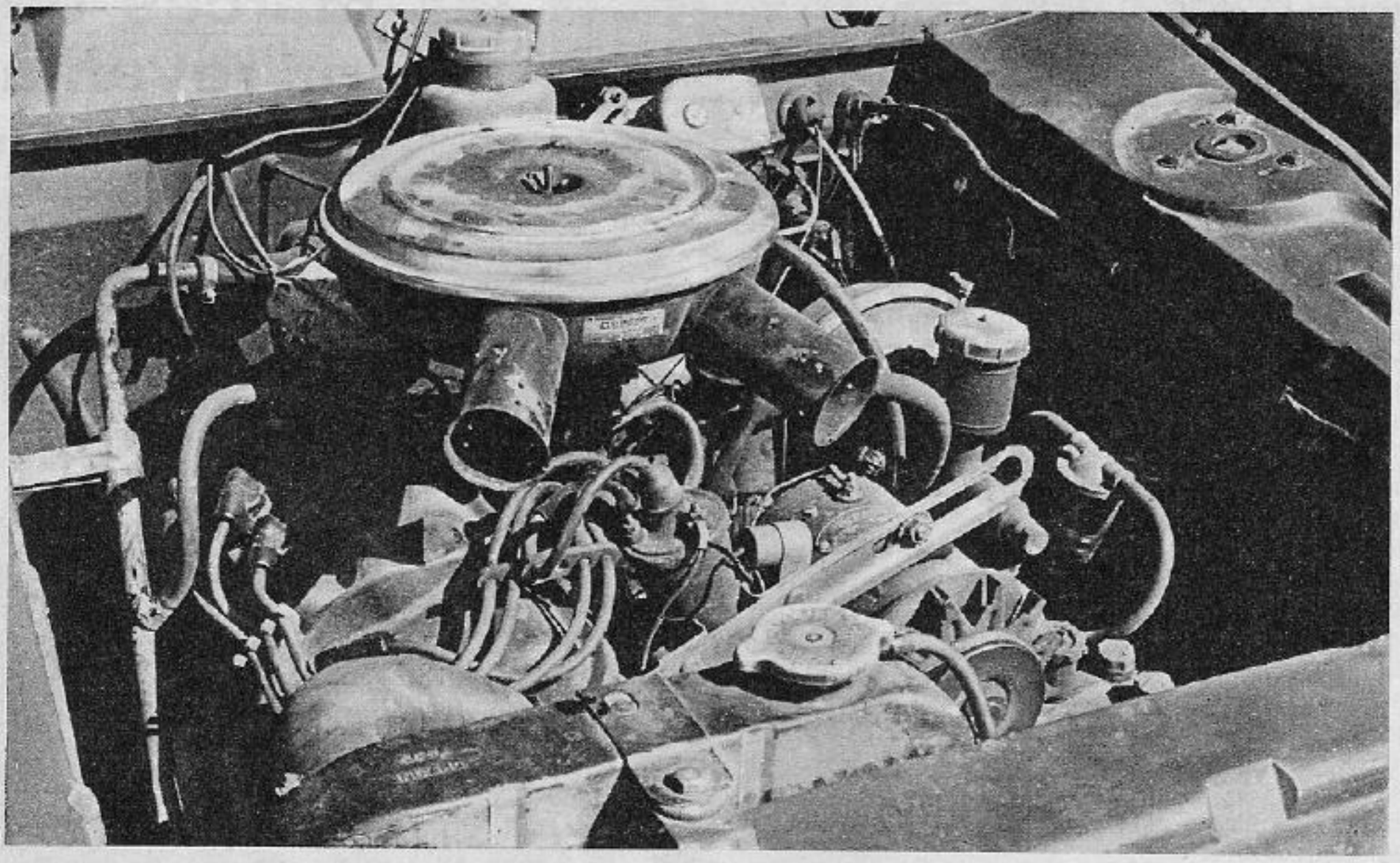




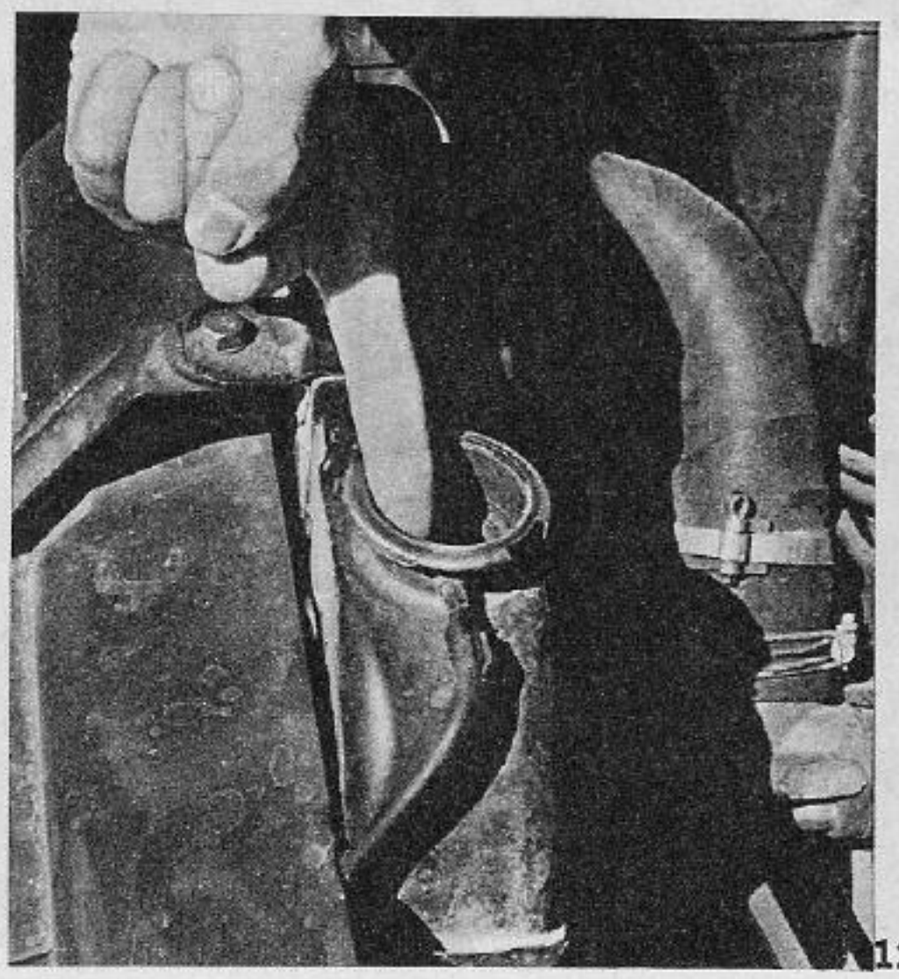
8



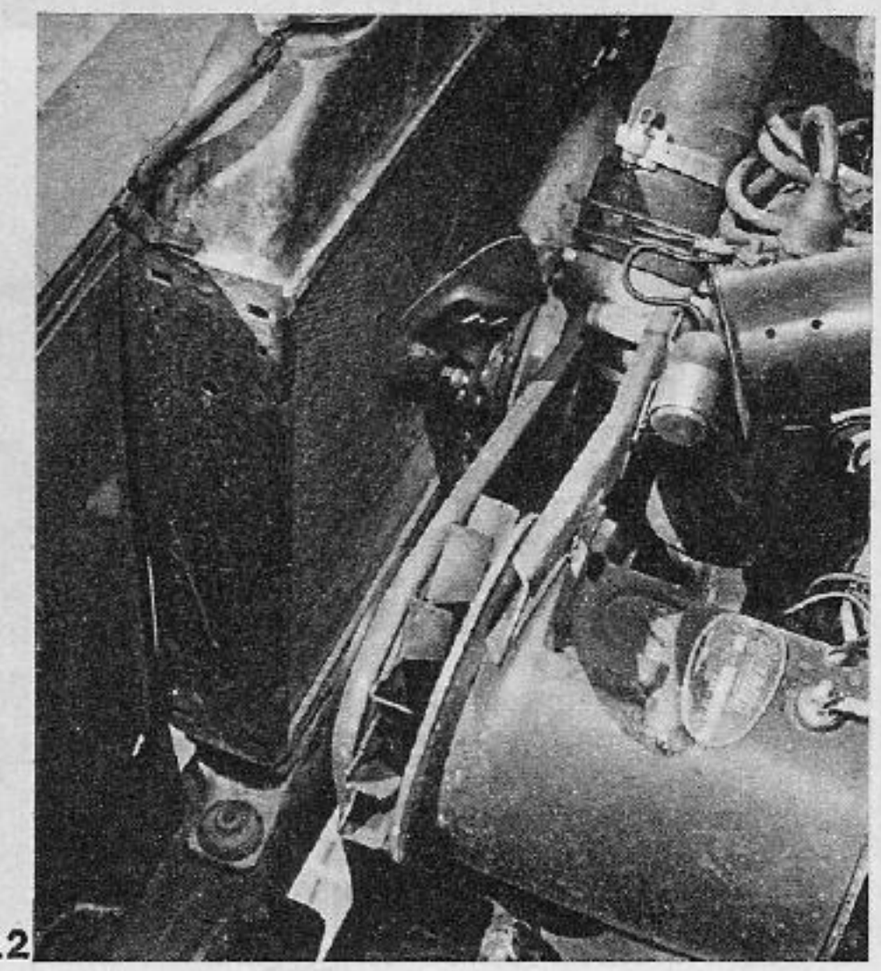
9



10



11



12

FOTO 10: Motor. Poco es lo que se puede averiguar con sólo mirarlo. Como les decíamos al principio, únicamente desarmándolo con alguien "que sepa" podríamos analizarlo. Más podemos deducir por lo que sentimos al manejarlo que por lo que podemos apreciar mirándolo. Pero ya que está el capot levantado, medimos el aceite y miramos el color del mismo: cuanto más negruzco y "pesado", peor. Lo ponemos en marcha y tratamos de no encontrar ningún ruidito extraño; si es de válvulas o piezas menores, no es tan importante; ahora, si oímos biela o cadena de distribución, sí lo es. Claro que esto de oír esto o lo otro requiere cierta habilidad y experiencia en la materia. Trate de hacerse acompañar por alguien que pueda ayudarlo y decirle qué es lo que puede repararse sin mucho gasto y qué lo trasforma en "no recomendable". Las tuercas "redondeadas", raspones de "escapadas" de destornillador, piezas ubicadas en lugares que no vienen de fábrica, etc., indican: 1º) que se ha trabajado en él, y 2º) no se lo hizo con las herramientas y el cuidado aconsejados. Averiguar qué se le hizo.

FOTOS 11 y 12: El radiador puede decirnos algo. No es tan importante, pero todo se suma. Le sacamos la tapa y tocamos la superficie mojada: si está aceitosa puede estar rota la junta de tapa de cilindros o la tapa misma. Luego le miramos la cara que da contra el ventilador para no encontrar, en lo posible, las aletas del radiador medio dobladas o "machucadas". Por último, aunque suene infantil, que no pierda agua.

Y ahora se acabó la parte gráfica. Hay que manejarlo. Que no haya zumbido de caja ni de diferencial, que no haya vibraciones en el volante. Que no se oiga esto o lo otro y volvemos al caso del motor: hay que saber qué escuchar, y una vez oído, interpretarlo y valorarlo. Que su amigo, el que sabe, lo acompañe.

El criquet, la rueda de auxilio y la llave para sacarla son equipo de fábrica; deben acompañar al auto.

Y así llegamos al final de la nota. Ya tienen una guía para saber qué mirarle a la chapa, al motor, qué fijarse en el motor y qué sentir (o no sentir) cuando lo manejen, si la suspensión está blanda, ruidos en general, frenos, caja y la dirección. Por supuesto, esto no les garantizará una muy buena compra, pero ayuda a reducir las posibilidades de "lotería" que la compra de un usado siempre significa. Otro detalle que cuenta mucho y no se puede representar: suerte.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MIGUEL ANGEL GALLUZZI

UN HOMBRE GRANDE DEL AUTOMOVILISMO

Muchos lo conocen pero pocos saben qué hizo. Por eso charlamos un rato con Galluzzi para recordar tiempos pasados entre bicicletas, motocicletas y una pelota de rugby

"¿Sabés una cosa? Nunca me hicieron una nota a mí como persona. Siempre me entrevistaron en circunstancias en que corría en moto, en NSU o con Fiat... como gerente de la Comisión Fiat. Creo que son los primeros..."

Miguel Angel Galluzzi (37 años, casado, cuatro hijos), gerente de la CCF desde hace tiempo y con tres años de trayectoria en la Scudería y muchos dentro del automovilismo.

"Sí, viejo, en el Dock-Sud. Nací en el Dock-Sud, en la Isla Maciel... ¿qué me contás? Mi padre trabajaba en la CHADE y precisamente estaba destinado a la usina de la Boca. Ahí nací yo. A los veinte días nos mudamos a Olivos y hasta el día de hoy sigo en la zona. Como te darás cuenta, me hice bien de abajo..." Mientras recuerda cosas, ríe y consigue que toda su humanidad se movilice al ritmo de las carcajadas. Ese mismo "lomo" que hizo que jugara de pilar —¿de qué otra cosa podía jugar?— en Deportiva Francesa y que integrara la delegación que en 1958 jugó una serie de partidos en Europa.

"Iba al Industrial Otto Krausse y lo dejé para correr en bicicleta. Parece mentira, dejar de estudiar para irme a pedalear cuando se me daba la gana. ¿Si era bueno? Claro que era bueno.... ¡qué te creés! Además la bicicleta me enloquecía. En 1950 fui seleccionado para los Juegos

→

MIGUEL ANGEL GALLUZZI



Panamericanos que se hicieron en Buenos Aires. Ese mismo año ascendí un escalón y empecé a correr en moto con una Matchless 500 standard que me prestaron. ¡Qué bárbara es la moto! Te enseña, te hace sentir sensaciones que no lográs en auto. Te da sensibilidad mecánica, un montón de cosas... Además en esa época el motociclismo estaba en pleno auge, había motos buenas, pilotos de primera y cada carrera era un espectáculo."

Tres campeonatos argentinos ganó el "Gordo" Galluzzi y dos subcampeonatos. El 13 de diciembre de 1960 corrió su última carrera en Chile. Ya había hecho ciclismo, motociclismo y rugby, todo con resultados alentadores. Faltaban los autos y por supuesto... había llegado el momento de casarse. En 1958 se casó con Julia Crippa y fueron felices...

"En autos debuté en 1959 con una galerita NSU en el Gran Premio ACIR que se corrió en la Costanera. Luego, un año más tarde, integré el equipo oficial de NSU, después corrí con el Sportprinz, unas carreras con Giulietta, una con Renault 1093 en El Pinar con Carlitos Ruesch, que ganamos, con el Lotus-Cortina de Pity Block y finalmente con Fiat,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





1961. NSU Prinz del equipo oficial. Acompañante: Roberto Galluzzi.



Escuela Nº 1 de Olivos, 1er. grado. El recuadrado, aunque no parezca, es Miguel Angel Galluzzi. Nótese inmenso moño que lo identifica.

Familia en pleno. Jefe de familia, con Julia Crippa de Galluzzi, hijos: Miguel Angel (10), Marco Andrea (9), Julia Ana (8) y Carla (4).

marca con la que corro desde hace muchos años."

Cuatro etapas cumplidas y ahora la quinta como "team-manager" de la Comisión de Concesionarios. Una especie de "ejecutivo" en cuanto a investidura, que prueba autos, diagrama suspensiones y pone a punto motores. Porque aunque ésa no es su función específica, como todo amante del automovilismo no se podrá mantener nunca de brazos cruzados. **"¿Qué querés? ¿Que me siente detrás de un escritorio, vestido de traje y corbata e imparta órdenes? No nací para eso, aunque me hubiera gustado ser empresario, manejar mi empresa... pero no importa, eso no lo voy a lograr nunca. Lo que hago me gusta. Te trae dolores de cabeza, disgustos, pero muchas satisfacciones. Cuando veo una cupé colorada... ¡me vuelvo loco!"** Y es así. Su mujer, sus cuatro hijos, y las cupés coloradas son tres de las cosas más importantes que tiene.

No importa la Comisión Fiat, no importa su relación con Fiat, sólo importa Miguel Angel Galluzzi, el "Gordo" Galluzzi. Un gordo que tendría que integrar la mesa de Humor Redondo. Hasta de pinta es gracioso

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO

Ya estamos en octubre. Parece mentira cómo se ha pasado este año. Y faltan solamente noviembre y diciembre. Y falta la fiesta de CORSA coronando al más piantao. No damos ningún detalle de la fiesta para que la gente no altere su ritmo de vida... pero... a prepararse, rayados...

El campeonato continúa acumulando gentes de cien mil raleas. Las listas ya revientan de gordas, pero el alimento continúa arribando, y como no tenemos dónde volcarlo, ahí están entonces las listas, repletas de humanos cuyas condiciones de sensatez dejan bastante que desear. Y como queremos aportar pruebas concluyentes, nos remitiremos a publicar una composición redactada por Paco Mayorga y Heriberto Pronello en conjunto, en uno de esos días grises en que Paco se sentaba en el Huayra y no pasaba nada... Bueno, precisamente uno de esos días, sentados en la penumbra vaga de la pequeña alcoba, Paco y Heri sintieron despertar una legítima e indómita vena literaria, y de ahí al hecho hubo poco trecho. Como para que ustedes vayan componiendo un curricu-



Un gaucho como pocos: Gaston Perkins, hombre de Alberdi con alguna influencia londinense. Toca la gaita, marca el ganado, toma el té a las 5 o'clock, se calza el chiripá, cambia la guardia del campo como en el palacio de Buckingham y ceba unos amargos. Aquí lo vemos mientras peina al gordo Sauze, fuera de cuadro por razones de tamaño de negativo.

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

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

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

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

lum, trascribiremos la composición redactada por estos dos rayados, sin que exista en nosotros la menor intención de hacer proselitismo. A la composición, entonces.

COMPOSICION TEMA:

La Gallina

"Qué podemos decir de la gallina que no se haya dicho ya... Fiel guardiana, ladra de noche para avisarnos de la presencia de algún intruso en el jardín, o salta moviendo la cola cuando llegamos del colegio. Su perfume es incomparable, y a pesar de las espinas que tiene en el tallo, es hermosa.

En verano nos da sombra y en invierno alimenta las estufas que nos protegen, con su calor bienhechor, de las inclemencias del frío. Nos da leche todo el año, además de la sabrosa carne, y su cuero sirve para hacer zapatos, portafolios o alfombras.

Nos trae la correspondencia, llueva a cántaros o no, caiga el sol de verano a pico sobre las veredas del barrio o sople el indómito Pampero. ¡Qué respeto me infunde cuando, cortando el tránsito con la autoridad que emana de su azul uniforme, ayuda desinteresadamente a una anciana a cruzar la calzada, o bien a algún niñito de la escuela!

También me emociono cuando la veo, en pos del deporte, ajustarse el casco y trepar al bólido para devorar distancias inconmensurables sobre la cinta asfáltica, con el único aliciente de lucir el lauro que corona al vencedor. ¡Y pensar que no ha sido atada jamás al carro triunfal de ningún vencedor de la tierra...!

Por eso, a pesar de que a mi mamá le encanta ir a la playa, mi papá nos va a llevar a las sierras, porque el aire es más saludable. En él aprendemos las primeras letras; en sus páginas nos nutrimos del saber que será nuestro mayor tesoro en el futuro, cuando seamos mayores. Desde el índice hasta el epílogo resulta una verdadera fuente de sabiduría. Si estamos enfermos se preocupa por nosotros; se levanta de noche si lloramos, o haciéndose el Ratón Pérez, nos deja cinco pesos bajo la almohada cuando perdemos algún diente. Cuando llega del trabajo, juega con Martita, que como es la más chiquitita la miman mucho.

Todas las mañanas toca la campana llamándonos al aula, y a mí me encanta verla en su guardapolvo blanco como las palomas, corrigiendo nuestros deberes banco por banco. Por eso, en su día, algunos le regalan cosas costosas, pero yo prefiero regalarle esta manzana que simboliza todo mi cariño.

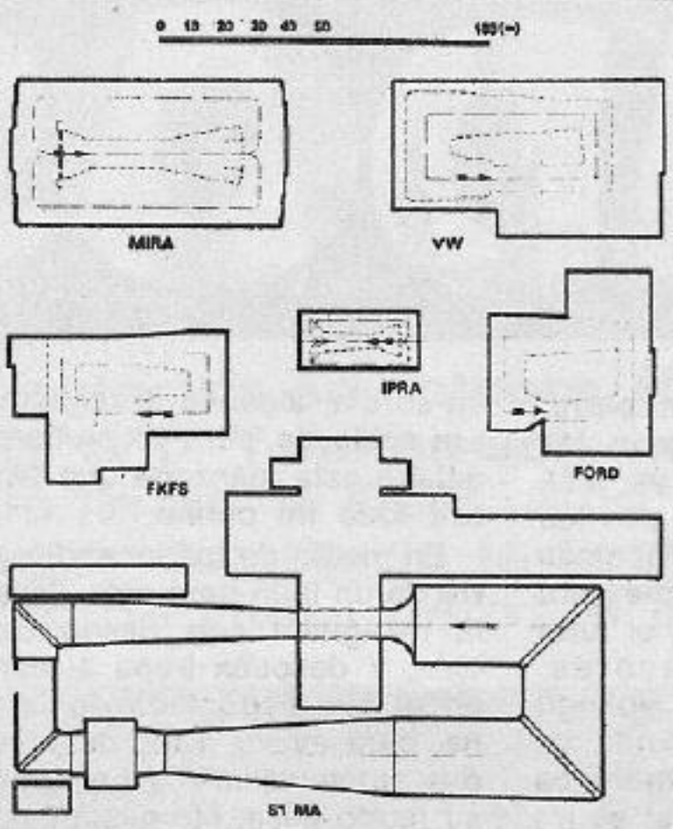
En medio de los incendios, corre de un lado para otro, llevando la manguera con riesgo de su vida. Y después trepa al camión en el que llegó tocando la sirena, para avisar a los desprevenidos automovilistas y peatones de su raudo paso. Me gusta de chocolate o de limón, aunque no digo que no si fuera de frutilla o de sambayón. Algunas veces se enredan los anzuelos, pero con paciencia se vuelve a poner la carnada.

Por eso, yo creo que no hay nada mejor que la gallina, sea cacareando en el gallinero, sea cuidando a su enjambre de cachorros o sea flotando en medio de un regio Puchero a la Española."

1) Carlitos Pairetti (cuando Ford sea campeón, se pasará a Chevrolet) 98
2) Gastón Perkins (usa gorra escocesa y chiripá. Toca la gaita. Es Gauchou) 90
Paco Mayorga (tiene una careta de loco para ponerse en las largadas) 90
Nasif Estéfano (secuestró a Claudia Cardinale. No la quiere devolver) 90
Heriberto Pronello (no maneja mucho porque asegura que los buzones, los árboles y los autos estacionados se cruzan imprudentemente) 90
6) Andrea Vianini (va a fabricar paraguayos en Alfa Romeo) 89
Dorita Bavio (fue a un casamiento con un "Bell-Star" con tul) 89
Pepe Migliore (trabajó en un banco. Ahora lo buscan...) 89
Palito Ortega (va a cantar a dúo con la caja de Galbato) 89
10) Alberto Linares (quiere desagotar el Canal de Suez, pero no encuentra el tapón) 87
Oscar "Vasco" Urdiales (tiene un callo. La diferencia está en el pie derecho) 87
Eduardo "Beto" Rodríguez Canedo (le dicen "Beto" y se enoja) 87
Luis Di Palma (se dedica al vaciamiento de las carreras de TC "A") 87
Héctor Staffa (se quedará en Londres a tocar música beat) 87
15) "Larry" (volverá a la colimba para ver si vuelve a ganar en Rafaela) 85
Pichín De Pedro (tiene un brasero portátil para noches de verano) . 85
Néstor García Veiga (el auto le está quedando chico...) 85
18) Cocho López (dice que el mejor jamón es el de plástico sintético) . 83
Rafael Sierra (asegura que el problema del automovilismo son los grupos...) 83
Alberto Hugo Cando (y usted de copiloto. Dos rayados) 83
21) Astor Piazzolla (está escribiendo la "Balada para una oveja") 81
Loie Reutemann (se acostó en una canastita para que Brabham lo adopte) 81
Joaquín "Negro" Rodríguez (inexplicablemente, "Z" sigue abierto) 81
Martín Calvo (come "angelitos negros" en lugares non sanctos) .. 81
25) Abby Apkarian (la censura le cerró la fábrica de paños menores) .. 79
Mario Vessuri (quiere entubar las cataratas de Niágara) 79
Roberto Egula (trasmitirá fútbol desde adentro de la pelota) 79
Vicente Formisano (vende un buzón para trasportar cartas de carrera) 79
Carlos Marincovich (lo vieron la otra noche en el Parque Japonés) . 79
30) Pirulo Tuero (habla en inglés en la casa. Castellano, no habla) ... 77
Héctor Luis Gradassi (es amigo de Moshe Dayan) 77
Marito García (estudia de noche y corre de día) 77
33) Oreste Berta (anda a 170 en un 4L) 75
Raúl Fernández Aguirre (sabe qué pasó el martes 16 de marzo de 1760 en Limptonhall, de pe a pa) 75
Eduardo Tuqui Casá (es papero) 75
36) Cacho Ruesch (se está dejando la barba porque le encanta afeitarse) 74
Miguel Angel Galluzzi (es amigo de Esopo, Samaniego y Lafontaine) 74
Evaristo Aranzana (si el auto hace Crack, es Bun) 74
Eduardo Copello (extraña el sacerdocio) 74
40) Raúl Horacio Burzaco (tiene la concesión de Zasada en Argentina) 72
Carlos Talicho Fresco (colgó las espadas desde que se inventó la pólvora) 72
Norberto Pauloni (tiene espuma pero no está rabioso) 72
43) Jorge "Mono" Villa (organizará un safari para capturar mariposas) .. 70
Sobieslaw Zoghani (está subiendo. En cualquier momento se para) .. 68
Carlos M. Thiery (infla zepelines con la boca para que le firmen la adaptación) 68
Jorge Cupeiro (fuma importados) 68
47) Osvaldo P. Andrés (puso un Bofors antiaéreo en el jardín para que jueguen los hijos) 66
Pichó Pascualini (sigue casado) 66
Jorge Ternengo (metó un perro a mordiscones) 66

CON MENOS DE 66 PUNTOS FIGURAN:

"Colorado" Hernández
Jorge Omar Del Río
Comodoro Juan Grillo
Víctor Hugo Gilardi
Guillermo Mártire
Gerardo Albizu
Eugenio Mraz
Juan Manuel Fangio
Manolo Iglesias
Raúl Sendic
Douglas Kittermann
Susana (para en Vittorio)
Carlos Travers
Vicente Edreira
Alejandro Ciancaglini
Alfredo Basualdo
Vicente Viney
Ricardo "Dicky" Fox
Paco Martos
Jürgen Nathan (Manfredito)
Humberto Maneglia
Guillermo Mauro
Amelita Baltar
Bernardo Kuschnir
Carlos Ballbé
Edgardo Boschi
Rodolfo D'Apice
Juan C. Fisanotti
Antonio J. Sergi
Sadit Héctor Penacini
Roberto Groba
Charlie Fox
Susana "Polenta" Forte
Aitor Otaño (Pucará)
Raúl Tortti (Gordo aficionado)
Ema "Grandota" Compagno
Luis Yuste
Lorenzo "Chevy" Blanco
Aldo Mendiberri
María Amuchástegui
Patricia "Pato" Gollan
Chiquito García Navarro
Rodolfo De Marras Iriarte
Esteban "Melena" De Nevares
Salomón Zeltzer
Oscar Escalada
Oscar Da Silva
José María "Chito" Areco
"Moflete" Menéndez
Julio C. Levene
Oscarcito Racco
José "Chuleta" Giuliani
Luis "Castorcito" Grossi
Idelmar Cabrera
César M. Sorkin
Cosota Santa de mi Vida
Oscar Gagliardi
José Miguel Herceg
Jusa Del Castillo
Ernesto Pierángelo
José "Pepitito" Coelho
Roberto Catabarren
Sergio Capozzi
Alberto Carmelo Scarazzini
Luis Bernardo O. (Gordo "G8 S")
César Tito Galimberti
Domingo De Marco
Cacho Garavaglia
Anteo Pisani
Lito Winer
Enrico Vannini
Juan Pablo Concaro
Alberto Del Priore
Jackie Stewart
Danilo Bonamici
Ernesto Santamarina
Toti Agromayor
Barba Bianco
Luis Nayen
Guillermo Billy
Alberto Gómez
Roberto "Gulliver" Carubia
Jorge "Francés Apache" Gerardin
Eduardo Pino "Bliss"
Roberto Leone
Juan Carlos Pérez Loizeau
Juan Laskac
Buby Cerri
Guillermo Michelson Irusta
Alex Talbot Guiñazú
Orlando Sotro
Antonio Giráldez
Carlitos Giay
Pepe Viniegra
Héctor Zampini
Ricardo "Ritchie" Purdía
Coco Cámara
Dr. Roberto Groba (bifocometrista)
Germán Sopeña (Zombie)
Gordo Buela
Ricardo Martín (un gomía)
Carlos "Alfonsino" Agustín (poetiso)
Néstor Penín
Arturo Pellet Lastra (notable abogado)
Cacho Fangio
Gustavo Durán (Jajá), y otros.



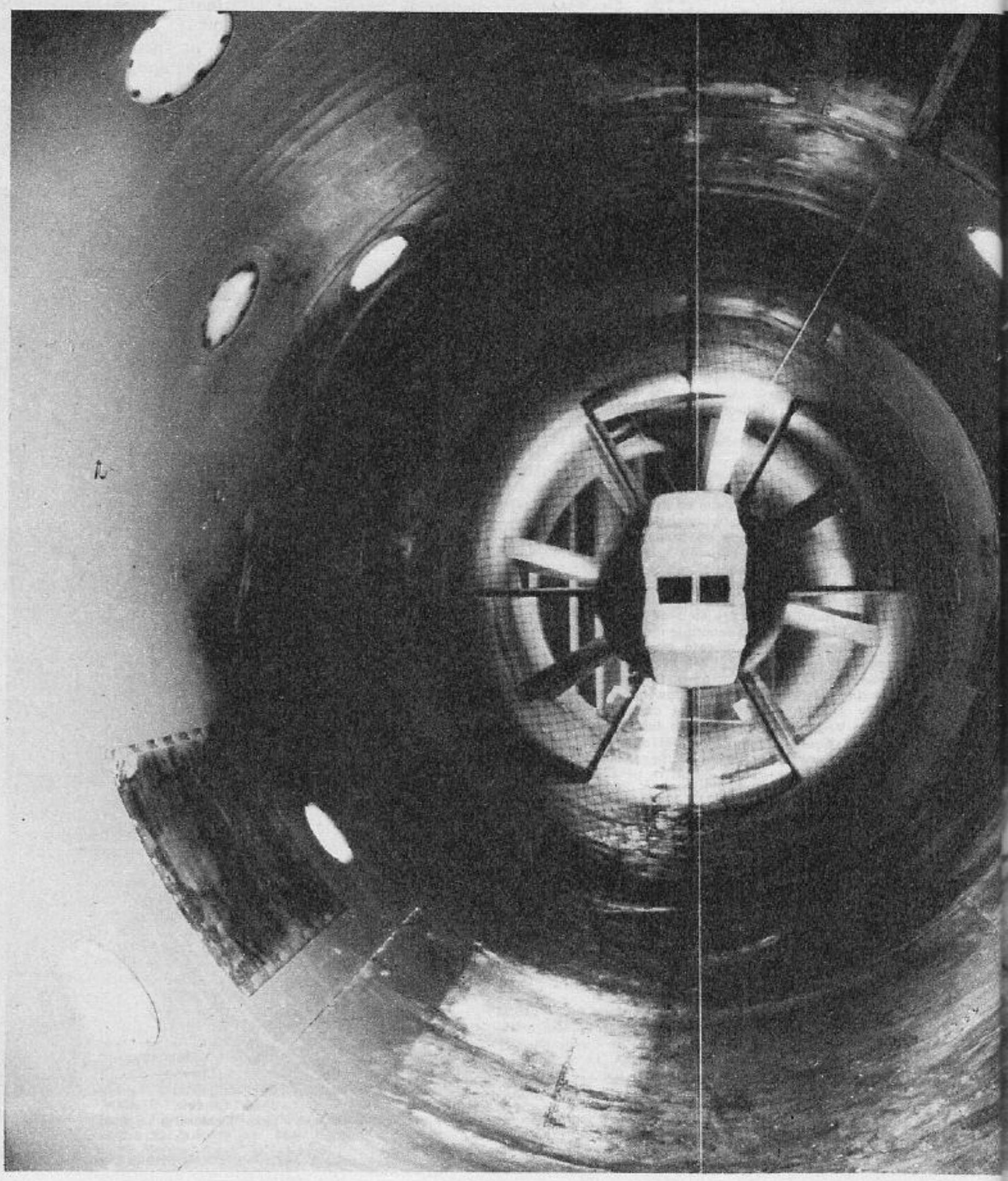
Comparación de formas y dimensiones de algunos túneles de viento automovilísticos. Las líneas de trazos indican el circuito aerodinámico, las flechas, el sentido de circulación de aire.

TECNICA LOS TUNEL

TUNEL	R/r medio	TIPO	FORMA	DIMENSIONES a x b (m)	$\xi = \frac{C \times ruta}{C \times tunel}$
FK FS	4,5	ABIERTO		7,36 × 4,86	0,99
MIRA	5	CERRADO		7,93 × 4 34	0,94 ?
FORD (16)	8,8	CERRADO		6,10 × 3,82	0,96
UNIV KANSAS (14) (16)	1,7	CERRADO		3,05 × 2,14	0,57

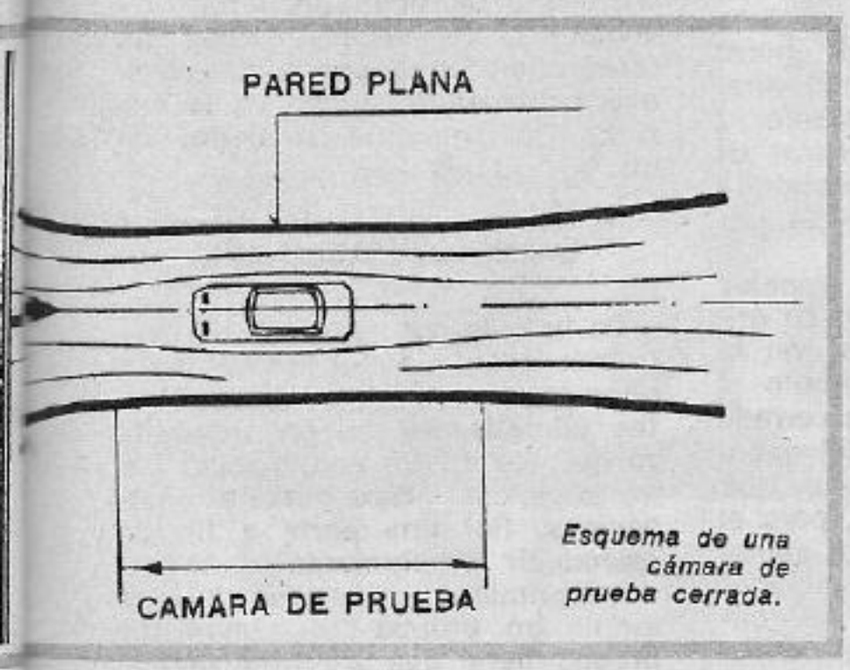
Reproducción del periódico de información de Pininfarina Spa. Torino

Una rápida mirada a los túneles aerodinámicos utilizados por la industria automotriz. Su funcionamiento. Tipos de cámaras de prueba. Ensayos aerodinámicos y ensayos de aireación y sistemas de refrigeración. Los túneles climatizados

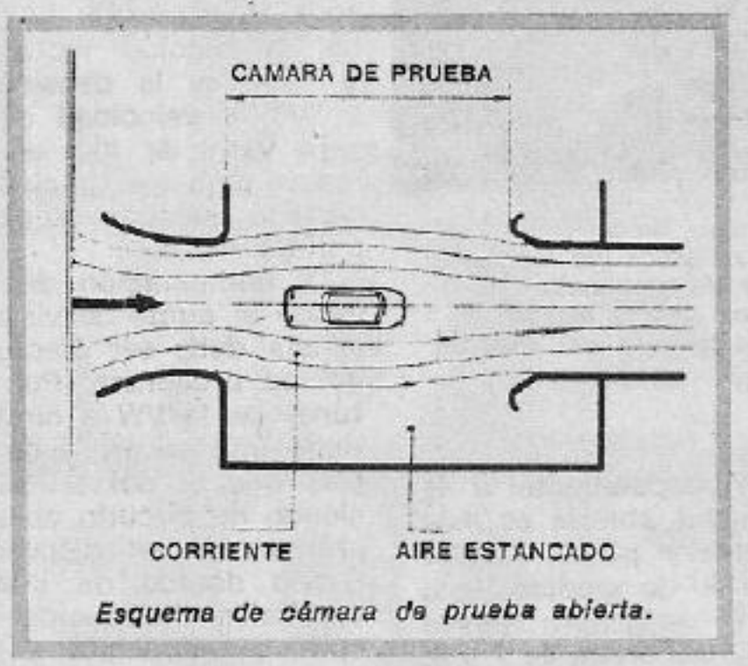


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

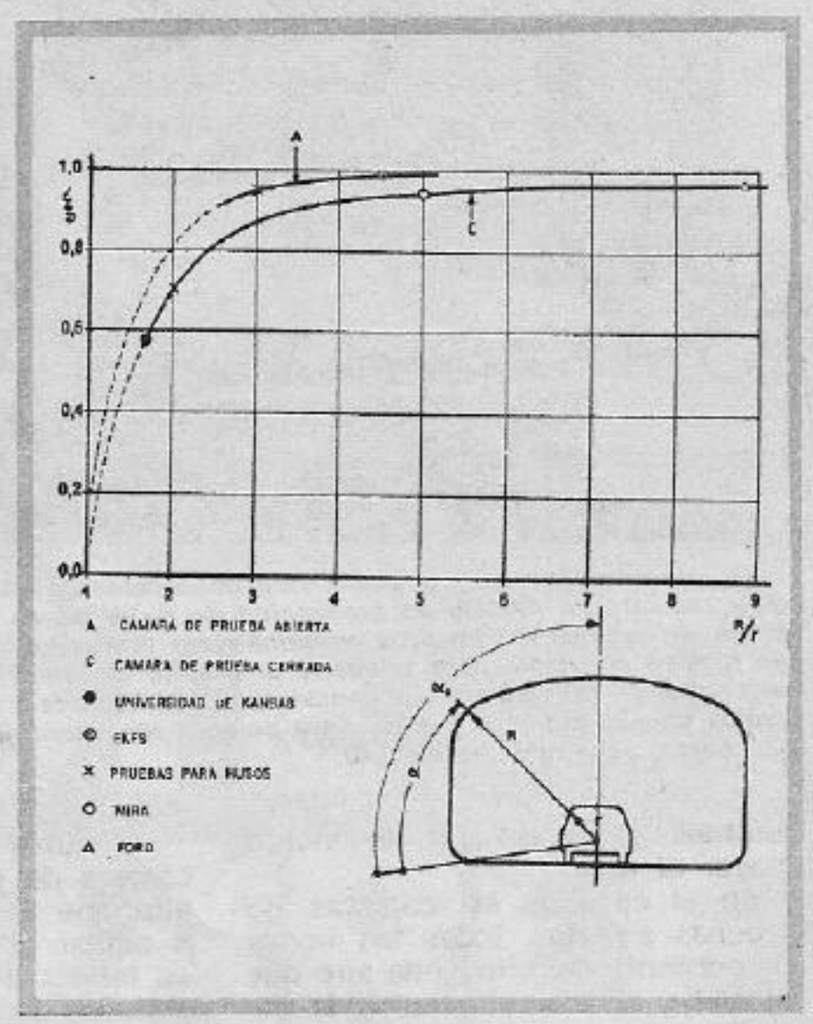
ES DE VIENTO

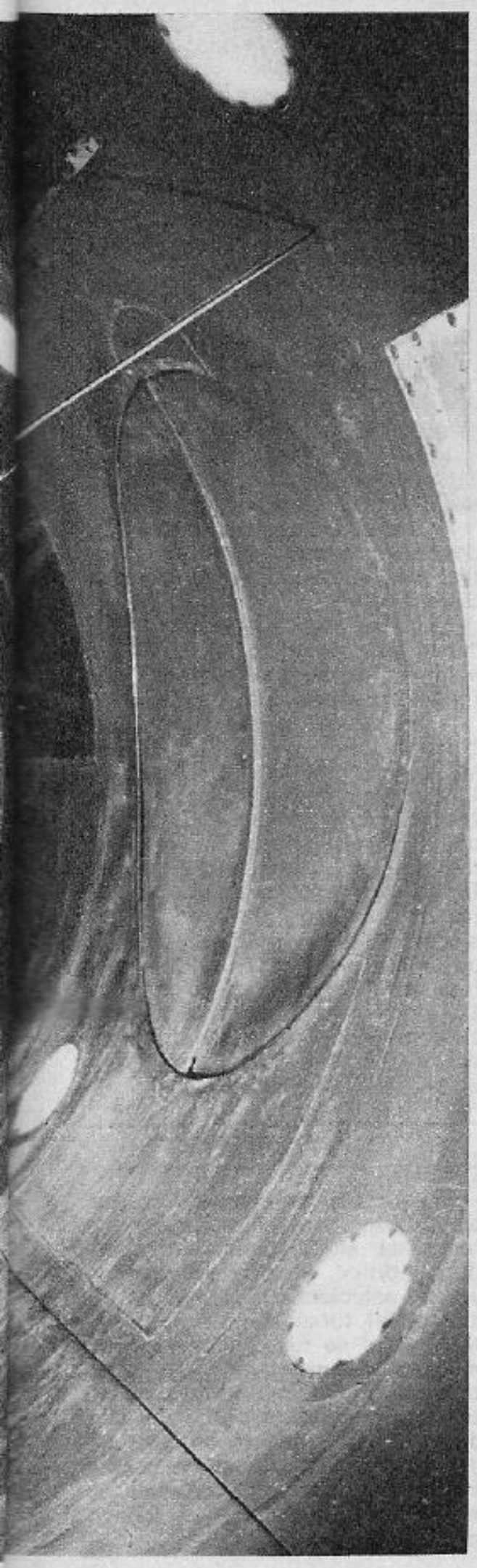


Esquema de una cámara de prueba cerrada.



Esquema de cámara de prueba abierta.





Los túneles de viento "automovilísticos" nos traen a la mente súbitamente la idea de sus progenitores, es decir, los túneles de viento aeronáuticos. No obstante, si en un principio fueron utilizados para fines automovilísticos los mismos túneles aeronáuticos, hoy ambos dispositivos difieren mucho el uno del orto, digamos casi sustancialmente. Esto deriva del hecho que el túnel "automovilista" tiene sólo en parte el fin de la investigación aerodinámica, mientras que para el aeronáutico ésta es esencial.

OBJETIVOS DEL TUNEL DE VIENTO AUTOMOVILISTICO

El fin principal de las galerías o túneles de viento automovilísticos es el de resolver más ágilmente los innumerables problemas de proyecto y puesta a punto de un autovehículo. Es sabido que para obtener el tan deseado suceso comercial se requiere de un vehículo una gran versatilidad de empleo y adaptabilidad a las condiciones y exigencias más dispares, ya sea desde el punto de vista climático como estradal.

Para verificar que esto sea logrado, se mandan generalmente cierto número de unidades del coche a operar en ambientes disímiles, tales como zonas ecuatoriales y antárticas o árticas que por lógica siempre están muy lejanas de las fábricas productoras con los consecuentes problemas de falta de puntos de apoyo logístico y asistencial. Las desventajas de estas prácticas son evidentes; en consecuencia la idea de trasportar las condiciones climáticas a la cercanía de la fábrica tiene una importancia fundamental, y se hace posible con los túneles de viento con ambiente climatizado, esto es túneles que son capaces de reproducir en su cámara de prueba las condiciones de temperatura, humedad, asoleamiento o lluvia deseados.

Además se puede intuir que otra ventaja importante es la de llevar a operar al vehículo en las mismas condiciones que se producen durante su marcha estando el mismo detenido.

De este modo se hacen más ágiles los controles y la medición de las diversas prestaciones.

En un túnel de viento pueden llevarse a cabo muchas otras pruebas y medidas. Además de las fuerzas aerodinámicas, se pueden obtener mediciones de presión, energía y visualización en el flujo externo e interno del vehículo, medidas de ruidos, ya sean de origen mecánico como aerodinámico, pruebas sobre los sistemas de refrigeración del motor y de acondicionamiento del habitáculo, pruebas sobre el efecto de ráfagas laterales, pruebas de estanqueidad al agua en condiciones de marcha, pruebas de formación de hielo en los conductos de alimentación, sobre el limpiaparabrisas, etcétera.

Históricamente la importancia de estas posibilidades fue comprendida por los técnicos de la Ford poco tiempo después de la puesta en funcionamiento del primer túnel areodinámico (año 1936) para coches de tamaño natural. Incidentalmente se observó que este túnel, que se mostró inadecuado para investigaciones aerodinámicas, (aun habiendo sido construido para esos fines) sirvió mucho a la empresa para la puesta a punto de coches y principalmente en lo referente a los sistemas de refrigeración de los motores.

Las pruebas de túnel de viento no eximen a los constructores de las pruebas en los verdaderos ambientes naturales en los cuales los vehículos circularán, ya que la reproducción de las condiciones reales por un artefacto artificial no es jamás perfecta, pero de todos modos agilizan la puesta a punto y sobre todo la hacen más rápidamente.

SITUACION ACTUAL

Existen actualmente muchos dispositivos utilizados por las industrias automovilísticas para cumplir con los fines antedichos. De todos éstos, muchos son dispositivos aeronáuticos utilizados por los constructores automovilísticos a falta de otros más específicos; sin embargo, las industrias de los países técnicamente más avanzados disponen de aparatos proyectados expresamente para automóviles.

En la figura Nº 1 se pueden ver las dimensiones y formas más importantes de los principales túneles aerodinámicos automovilísticos.

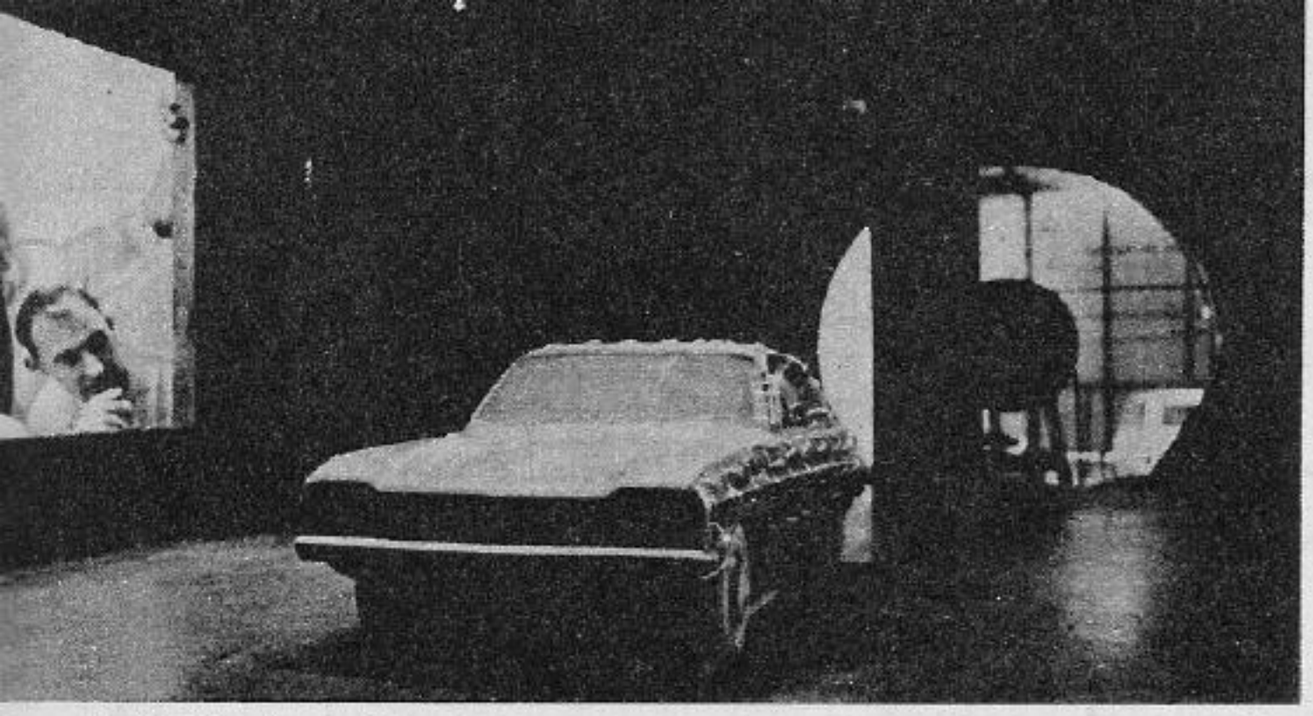
Como es fácil de constatar, no existe concordancia en la opinión de los consturctores sobre el tipo de circuito y de cámara de prueba más conveniente. Por ejemplo, en el equipo que posee la MIRA (Mechanical Industry Research Association) y que entró en funciones en 1961 se ha adoptado una cámara de prueba del tipo cerrado y un circuito abierto. El equipo de Ford que funciona desde 1958, llamado "Hurricane Road", tiene una cámara de prueba cerrada y un circuito cerrado a recirculación de aire; la Volkswagen (año 1966) adopta en cambio sobre un circuito cerrado una cámara de prueba del tipo abierto, repitiendo aproximadamente la disposición del ya casi obsoleto túnel aerodinámico del Forschungsinstitut für Kraftfahwessen und Fahrzeugmotoren (FKFS) del Technische Hochschule de Stutgart.

Esta circunstancia —la divergencia de diagramación de sistemas— depende de varios elementos que pasamos a considerar.

CAMARA DE PRUEBA

La cámara de prueba, naturalmente, es la parte esencial del túnel aerodinámico y como es sabido (por los que lo saben) las hay de dos tipos: abierta y cerrada (figuras 2a y 2b). En el caso de la cámara de prueba cerrada, sus paredes tienen generatrices rectilíneas o casi rectilíneas; en consecuencia, las líneas de corriente que las rozan tienen una trayectoria rectilínea (impuesta por la forma de la pared). El campo de movimiento en el cual se halla "sumergido" el vehículo en prueba no está influido solamente por el vehículo mismo y por el suelo sino también por las paredes laterales y superior de la cámara de prueba resultando en consecuencia diferente del real. Consecuentemente las acciones aerodinámicas también resultan di-

→



Ford logró con el Capri el coeficiente de resistencia más bajo jamás alcanzado en un modelo de producción de dicha marca. Este valor fué logrado luego de exhaustivos ensayos aerodinámicos realizados por los ingenieros en túneles de viento para brindarle al usuario los beneficios de una mayor velocidad de crucero, menor consumo de combustible y disminución del nivel de ruidos causados por el viento. Para quienes les interesan las cifras, este valor es de 0,40.

ferentes y en general de monto mayor al real.

En el caso de las cámaras de pruebas abiertas, todas las líneas de corriente del chorro de aire que envuelve al vehículo tienen la posibilidad de curvarse, aun aquellas que lindan con la zona de aire estancado (adyacentes al chorro en la cámara de pruebas). Pero estas líneas de flujo justamente por rozar un ambiente de aire estancado deben mantenerse a presión constante y en consecuencia a velocidad constante, situación imposible con líneas de flujo curvilíneas.

En efecto, la zona de corrimiento presenta características de movimiento bastante complejas y el campo alrededor del vehículo, también en tal caso no corresponde exactamente al caso real. Consecuentemente también en las cámaras de prueba abiertas, las acciones aerodinámicas resultan afectadas de un error, y también en este caso, ellas son de un monto superior al real. Una correlación entre los resultados obtenidos en la galería de viento y directamente sobre el camino ha sido establecida muchas veces pero jamás han sido hechas consideraciones generales sobre la dependencia del error de medida del tipo y de las dimensiones de la cámara de prueba.

En la figura Nº 3 se ilustra una sección de una cámara de prueba con un modelo en su interior.

Eligiendo un punto de la sección del coche que diste del techo (del auto) lo mismo que de los flancos (punto equidistante) "r") hacemos partir de él dos radios "r" y "R" que lleguen, el primero hasta el flanco del auto y el otro a la pared —fluida o sólida— de la cámara de prueba. La relación R/r tomada para varios valores del ángulo α comprendida entre 0 y α o tiene un valor que, particularmente para la forma de la cámara de prueba del túnel del Forschungsisnstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren es casi constante y aun no varía mucho en otros túneles similares.

En la figura Nº 3 se ha graficado ξ en función de la relación R/r media de los varios túneles de viento considerados en la tabla de la figura 1.

Se puede observar que aun siendo pocos los puntos disponibles el aspecto o característica de la función ξ (R/r) se puede entrever y es diferente pero similar para los dos tipos de cámara de prueba.

La curva correspondiente a la cámara de prueba abierta es más alta que la otra y parece tender a anular el error de medida, esto es tender a $\xi = 1$ para valores elevados de R/r del orden de 7 u 8.

La curva correspondiente a la cámara de pruebas cerrada no parece tender a anular el error de medida aun para grandes valores de R/r. Parece lógico que ambas curvas no tiendan a valores de $\xi = 1$ asimptéticamente, por el hecho que el plano que simula el camino queda fijo junto con el vehículo, mientras que en la realidad el coche se mueve respecto del camino y además las ruedas durante la medición en el túnel aerodinámico también permanecen fijas.

Aun considerando que las curvas antedichas se han trazado en base a pocos elementos —a veces inseguros y heterogéneos— pensamos que se puede afirmar que la cámara de prueba abierta proporciona datos netamente superiores a la cerrada a paridad de la relación R/r, esto es de dimensiones. En consecuencia, mientras una aproximación del 90 % se alcanza con la cámara de prueba abierta a R/r = 2,5, la cámara de pruebas cerrada requiere un R/r = 3,5. Por otro lado, la cámara abierta da lugar a una resistencia del circuito aerodinámico superior a la cámara de prueba cerrada, como veremos ahora.

CIRCUITO AERODINAMICO

Como es sabido, el circuito que debe cumplir el flujo aerodinámico en los túneles de viento es esencialmente dos tipos: abierto o cerrado.

En el tipo a circuito cerrado (Ford, FKFS, VW, etc.) el aire en circulación es siempre el mismo y el ventilador impelente es llamado solamente a suplir las pérdidas de carga ya sea distribuidas o concentradas del conducto. En el tipo a circuito abierto (MIRA, IPRA, etc.) el aire en circulación puede no ser siempre el mismo, pero el hecho que esencialmente lo diferencia del otro es que el ventilador es llamado a proporcionar íntegramente o casi íntegramente la energía cinética que tiene el chorro de aire al salir del conducto aerodinámico. Es obvio que en el circuito abierto el ventilador debe suministrar también la energía correspondiente a las pérdidas de carga; en consecuencia este tipo tendrá generalmente una "eficiencia" menor que el otro. Se entiende por "eficiencia" a la siguiente relación:

$$k = \frac{\frac{1}{2} \rho V^3 A}{P} = \frac{\text{Potencia del chorro en la cámara de prueba}}{\text{Potencia del propulsor}}$$

en esta expresión "A" es el área de la sección recta del chorro ρ = es la densidad del aire; y "V" la velocidad del mismo.

El valor de "k" en general es mayor para los túneles de circuito cerrado que para aquellos de circuito abierto.

La comparación de los túneles desde el punto de vista de su eficencia debe ser efectuada con la debida prudencia. Por ejemplo el túnel de la VW a circuito cerrado tiene una eficencia de 0,62 mientras que el del MIRA tiene 1,05 siendo de circuito abierto, pero el primero es un dispositivo climatizado dotado de intercambiador de calor introducido en el circuito aerodinámico y que constituye una resistencia concentrada muy importante. El dispositivo del FKFS no climatizado es muy similar desde el punto de vista aerodinámico al de la VW y tiene una eficiencia de 2,2.

La eficiencia "k" sensiblemente de la velocidad es en consecuencia y a grosso modo la mitad para un circuito abierto que para uno cerrado. La potencia del propulsor deberá ser el doble para un dispositivo a circuito abierto a paridad de dimensiones y de velocidad en la cámara de prueba, y siendo además proporcional al cubo de la velocidad de la corriente alcanzar valores elevadísimos en tal dispositivo si la velocidad es elevada. Por este motivo los modernos túneles aerodinámicos de aeronáutica son casi en su totalidad a circuito cerrado.

VELOCIDAD EN LA CAMARA DE PRUEBA

Hay que distinguir esencialmente dos tipos de pruebas y medidas que se efectúan en las galerías de viento:

1) Aerodinámicas.

2) Funcionales de los implementos de refrigeración del motor y del acondicionamiento interno (aireación) del habitáculo.

Las primeras se hacen a temperatura ambiente normal, las segundas en ambiente climatizado. Para que las primeras sean "utilizables" deben ser hechas a una velocidad tal que los coeficientes de los seis componentes aerodinámicos adopten un valor casi constante o por lo menos que se aproximen a los valores reales con aproximación del mismo orden obtenible en relación al tipo y a las dimensiones de la cámara de prueba. Esta condición no es gravosa; para la mayoría de vehículos basta garantizar un número de Reynolds del orden de los 2 a 3 millones, esto es una velocidad del viento para vehículos de tamaño real de unos 10 m/s.

A esa velocidad sin embargo las acciones aerodinámicas son a veces bastante pequeñas y en consecuencia difícilmente mensurables, por ello es aconsejable no descender por debajo de los 20/30 m/s en túneles para vehículos de tamaño real (velocidad bastante modesta).

En lo que respecta a las segundas pruebas (item 2) y medidas es importante que algunos vehículos sean probados a baja velocidad y otros a alta, principalmente dependiendo de la posición del motor en los mismos (delantero o trasero). A fin de no excluir de estas pruebas a un buen porcentaje de vehículos, es necesario que un túnel climatizado pueda funcionar a velocidades del orden de la máxima, por ejemplo alrededor de los 50 m/segundo.

CONSIDERACIONES

De todo lo que antecede se desprende que un túnel aerodinámico para pruebas también en ambientes climatizados es un dispositivo que realiza un compromiso entre exigencias absolutamente antagónicas. Por una parte a fin de reproducir exactamente el campo de movimiento alrededor del vehículo en prueba, la cámara de prueba tiene que ser relativamente grande. Cámara de prueba grande, significa túnel grande, especialmente cuando se adopta el circuito cerrado.

Para los resultados de pruebas sobre implementos de refrigeración del motor y aireación, es necesario disponer de túneles de velocidades elevadas, pero si la sección del chorro de aire en la cámara de prueba es grande, la potencia necesaria para el propulsor resulta elevadísima, aun usando el circuito cerrado. Si el túnel es grande y la velocidad elevada, la potencia del refrigerador (climatizador), deberá resultar todavía más elevada, por tres motivos principales:

1) Necesidad de neutralizar el calentamiento del aire, debido a las pérdidas de propulsión.

2) Necesidad de suplir pérdidas de calor mayores, como causa de las más elevadas superficies de dispersión.

3) Necesidad de producir las variaciones de temperatura en un volumen de aire, en tiempos prefijados, relativamente breves.

A causa del primer motivo, la potencia del refrigerador deberá ser superior a la del propulsor. Los puntos dos y tres conducen también a incrementos de potencia notables, o lo que es lo mismo, imponen limitaciones importantes, así, mientras el primer túnel de la Ford (1936) de dimensiones bastante limitadas, tenía la posibilidad de variar la temperatura de 38 grados centígrados a 18 grados centígrados bajo cero en solo diez minutos, el nuevo túnel de Ford emplea 30 minutos y el de VW, varias horas.

CONCLUSIONES

El problema de compromiso que se presenta en la realización de un túnel aerodinámico climatizado, es difícil. El mismo se resuelve con soluciones dispendiosas, ya sea en el túnel mismo, como en sus gastos de funcionamiento. Por esto, el dilema si conviene construir un único implemento climatizado en lugar de dos elementos distintos (uno exclusivamente dedicado a pruebas aerodinámicas y el otro dedicado a las pruebas en ambiente climatizado) es todavía objeto de polémicas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

UN AVISO COMO ESTE PUEDE COSTARLE 1 ctvo.

No se sonría.

No es ningún invento raro.

Resulta que si usted divide el costo del aviso por la cantidad de ejemplares que la revista tira, se puede llegar; —depende el caso— a esta cifra.

Y más aún.

Si todavía lo divide por la cantidad de personas que leen el aviso llegaríamos a cifras mucho más bajas.

Tenga en cuenta que se editan centenares de revistas. Y que su circulación se cuenta por millones de ejemplares y cubre todo el país.

¿Aún no cree que pueda costar un centavo?

Está bien. Haga el cálculo.

Si interesa, está en las revistas.

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS





Ahora Ud. ya puede
a todo lujo su Enciclo

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

Ya están en venta, en todos los quioscos del país, **las lujosas tapas para hacer encuadernar el Tomo I de la colección.** Estas tapas, con títulos, guardas y lomo sobreimpresos en oro, se entregan con portadas, índices, las instrucciones precisas para realizar la encuadernación y un cupón-oferta para efectuarla al mejor precio de plaza.

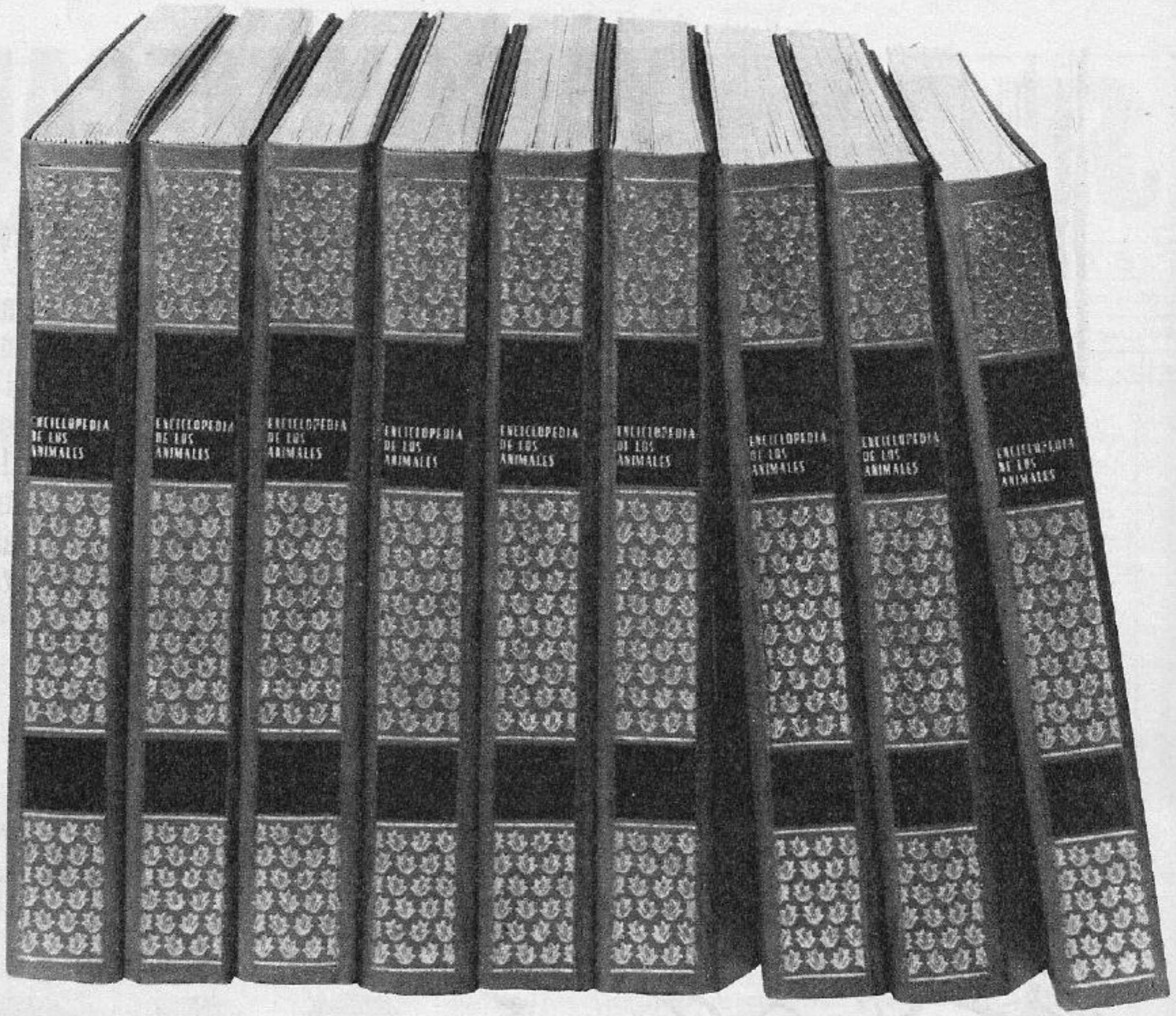
Todos estos elementos, presentados en un sobre de polietileno herméticamente cerrado, para su mejor protección, se ofrecen al público a m$n 600.— ($ 6.—). Y además, en forma gratuita, se incluyen 32 páginas a todo color, que constituyen la INTRODUCCION GENERAL a la obra ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES.

ENCICLOPEDIA de los ANIMALES

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

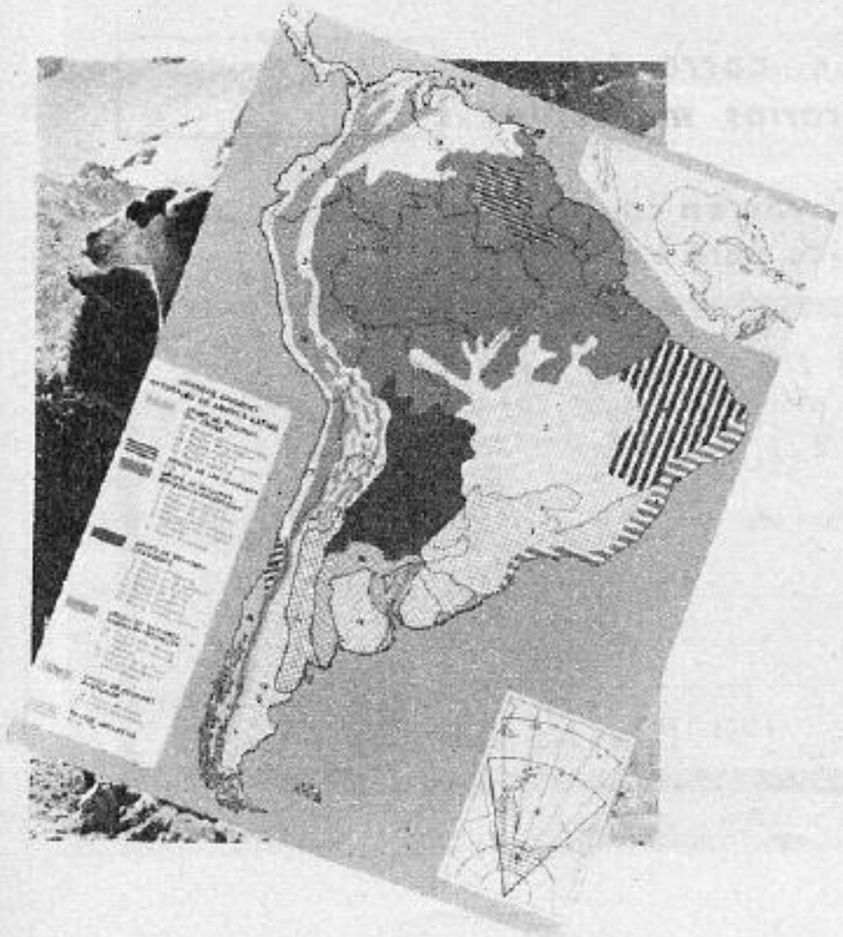
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





tener encuadernada pedia de los Animales.

UN SUPLEMENTO GRATUITO SOBRE LA FAUNA LATINOAMERICANA.



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

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



YA SOY MECANICO
DIPLOMADO

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

diga lo mismo!

Usted también poseerá un

TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

Mecánico de Automóviles
Electricidad del Automóvil
Mecánico de Motores Diesel
Técnico en Motores

Enseñanza, textos, correcciones y material. Honorarios mensuales **$ 12.00**

solicítenos folletos explicativos en colores, sin ningún compromiso para Vd.

GRATIS

ESTOS SON NUESTROS CURSOS

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

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

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MOT 35*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

RIGLOS 119/DPTO. 39/0 /BUENOS AIRES (S24)

No es necesario el envío de este cupón. Escriba mencionando revista y fecha.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 6 de octubre de 1970 — **Nº 233** — **Unica sección, 3 páginas**









SANTA CRUZ

RIO GALLEGOS. Parto difícil éste, señores. La criatura venía difícil. Pero por fin el papá, don César Mayeste, y la mamá, el Club S. y D. Libertad, tuvieron en sus brazos a esta carrera llena de interés que fue el Premio Libertad, por los trofeos LU 12 y La Opinión. Carrera en la que los pocos autos presentes no fueron obstáculo para dar un espectáculo inolvidable y con muchas alternativas, donde la vehemencia de los corredores hizo delirar a los espectadores. Superados los inconvenientes que pusieron a prueba la voluntad de hacer de los organizadores, tuvimos en las pruebas de clasificación del sábado 12 una muestra de cuán prometedoras serían las competencias, salvo en la clase de hasta 850 cm³, donde al día siguiente Jorge Tresguerres mataba con su Gordini, a un promedio de 89,848 km/hora para las diez vueltas al circuito, sin que en ningún momento su condición de puntero se viera en peligro. Y al ubicarse en la largada los grandotes de hasta 5 litros pudimos respirar en todo el circuito el aire de fiesta tuerca, con sabor a noches sin dormir, dedos machucados, tiraditas nocturnas en la San Martín y demás ingredientes a gusto de cada uno.

Bajada de bandera y ocho coches lanzados a disputar la primera serie sobre 15 vueltas. Cholo López brevemente puntero; Tim "Grasita" Lorenzo lo acosa y pasa al frente aclamado por sus parciales. Kapkovic poco podía hacer con su Ford Taunus pero lo mismo participa, con gran espíritu deportivo. Di Massimo en una actuación opaca, a pesar de haber elaborado una buena largada. Oyarzún y Villegas ya habían abandonado, mientras Lorenzo y López, en ese orden, se dedicban a bajar tiempos con toda prolijidad, perseguidos por Mayeste. En la octava vuelta se quedaba por un corto circuito Vitelle, con un Falcon cupé con motor y caja Mustang, que llegó a la carrera con sólo 800 km andados. Y cuando ya el marcador Lorenzo-López-Mayeste parecía definitivo, un palier del Fairlane de Lorenzo que grita no va más, Cholo López que levanta la patita y Pelusa Mayeste que pasa al frente como luz mala y se adjudica la serie, con una ventaja de 12 segundos sobre López, todo en la última vuelta de una carrera no apta para cardíacos. Con la misma tónica se largó la segunda serie, con solamente cinco coches, tripulados por Lorenzo, que reparó; López, Mayeste, Vitelle, que también arregló, y Kapkovic. Desde el vamos se vieron las intenciones de Cholo López de adjudicarse la serie y la general, pero Mayeste tenía pensamientos parecidos y Lorenzo no quería ser menos, así que las primeras vueltas fueron espectaculares, abundando en trompos y cambios de colocación. Vitelle inteligentemente no perdía pisada a los punteros, manteniendo un ritmo veloz y regular. En la quinta vuelta pierde una rueda delantera Lorenzo y apura su marcha Mayeste, buscando achicar la diferencia con López, que a esta altura se imponía en la serie y en la general. Y una vez más tuvimos suspenso, cuando López se detiene envuelto en el humo azul de la desesperación y Vitelle ve cómo Mayeste se le viene encima. Pero ya teníamos las 15 vueltas cumplidas y por fin se le brinda a Mario Vitelle, apreciado volante chileno, el merecido halago del triunfo. El desquite está anunciado para fin de octubre en Punta Arenas, con motivo de la inauguración del nuevo autódromo. ¡¡Nos vemos!!

CLUB S. y D. LIBERTAD - Río Gallegos

PREMIO LIBERTAD

CLASIFICACION GENERAL
Unica Serie — 10 vueltas

Trofeo: LU 12 y LA OPINION - Categoría hasta 850 cm³

1º	Jorge Tresguerres	Renault Gordini ...	26m44s	10 v.
2º	José R. Saade	Fiat 600	28m05s	10 v.
3º	Percy Earman	Renault 4L	29m01s	10 v.

4º	Juan P. Sutherland	Renault Dauphine .	29m19s4|5	10 v.
5º	Marcos Cvitanic	Renault Dauphine .	22m34s	7 v.

RECORD DE VUELTA: Tresguerres, 5ª vuelta, 2m34s3\|5, promedio 89,848 km\|h.

PROMEDIO GENERAL DE CARRERA: 86,546 kilómetros por hora.

Categoría hasta 5.000 cm3

Clasificación - Suma de vueltas y tiempos de las dos series.

1º	César Mayeste	Ford Fairlane .	1h01m53s	km. 112,400	30 v.
2º	Luis López	Mercury	51m20s2|5		25 v.
3º	Mario Vitelle	Falcon Cupé ..	48m03s		23 v.

NO CLASIFICARON: Kapkovic, 20 vueltas; Lorenzo, 18 vueltas; Di Massimo, 6 vueltas; Villegas, 2 vueltas.

BUENOS AIRES

TURISMO ANEXO "J" EN GRAL. MADARIAGA

Organizado por el Madariaga Automóvil Club, con la fiscalización de la Federación Tres, se llevó a cabo en el circuito "El Rebelde" de esa localidad una reunión automovilística por el Campeonato Zonal de Turismo en sus categorías "A" y "B".

La primera serie de la categoría "A" fue ganada por el marplatense Rodolfo Mariani, que empleó 12'11"3/5 para las 10 vueltas; segundo entró Oscar Biagini en 12'42"1/5; tercero, Roberto Monllor y cuarto Antonio Bueno. En la segunda serie se impuso José Alvarez con un tiempo de 13'09"1/5, seguido por Juan Bacqué, 13'57"; Guillermo Rodríguez y Alberto Rebecchi.

La final para esta categoría, disputada a 15 vueltas, fue para Rodolfo Mariani, que condujo su Renault a la victoria en 17'48" 2/5; segundo Oscar Biagini 17' 59"4/5; tercero, Alberto Rebecchi 18'40"3/5, y con menos vueltas Roberto Monllor, Carlos De Carli y Guillermo Rodríguez.

En la categoría "B" la primera serie tuvo como vencedor a Juan Massey que recorrió las 12 vueltas en 13'39"; 2º Luis Regine, 14'02"2/5; 3º Rolo Rodríguez, 14'27"2/5; luego José Ferrero, Omar Pellegrini y Rubén López. En la segunda batería volvió a alzarse con el triunfo Juan Massey, empleando 13'55"4/5; nuevamente segundo Luis Regine en 14'13" y 3º José Ferrero, todos con 12 vueltas, mientras que Omar Pellegrini se clasificó 4º con una vuelta menos.

La clasificación final se estableció por la suma de tiempos entre las dos series corridas, quedando así las posiciones:

1º	**Juan Massey**	27m34s4|5	24 vtas.
2º	**Luis Regine**	28m15s	24 „
3º	**José Ferrero**	29m11s	24 „
4º	**Omar Pellegrini**	29m06s	21 „
5º	**Rolo Rodríguez**	17m02s2|5	13 „

No hacemos constar los promedios por cuanto los cronometristas no los proporcionaron, y entre las razones esgrimidas por ello adujeron "falta de tiempo" para su confección.

AUTITOS Y AUTAZOS EN CORONEL VIDAL

Se disputó en el circuito que posee el Auto Moto Club Mar Chiquita en la localidad de Coronel Vidal una nueva fecha por el Campeonato Zonal de la categoría "Cafeteras", que fue complementada en esta oportunidad por pruebas reservadas para Fiat 600 y Citroën.

Las popularmente llamadas "bolitas" realizaron una única serie a 10 vueltas, resultando triunfador F. Benedetti con un tiempo de 12m12s4/10, lo que representa un promedio de 75,040 km/h. Le siguieron Iglesias en 12m13s, Carrocero en 12m16s1/10 y Angelucci con 12m41s3/10.

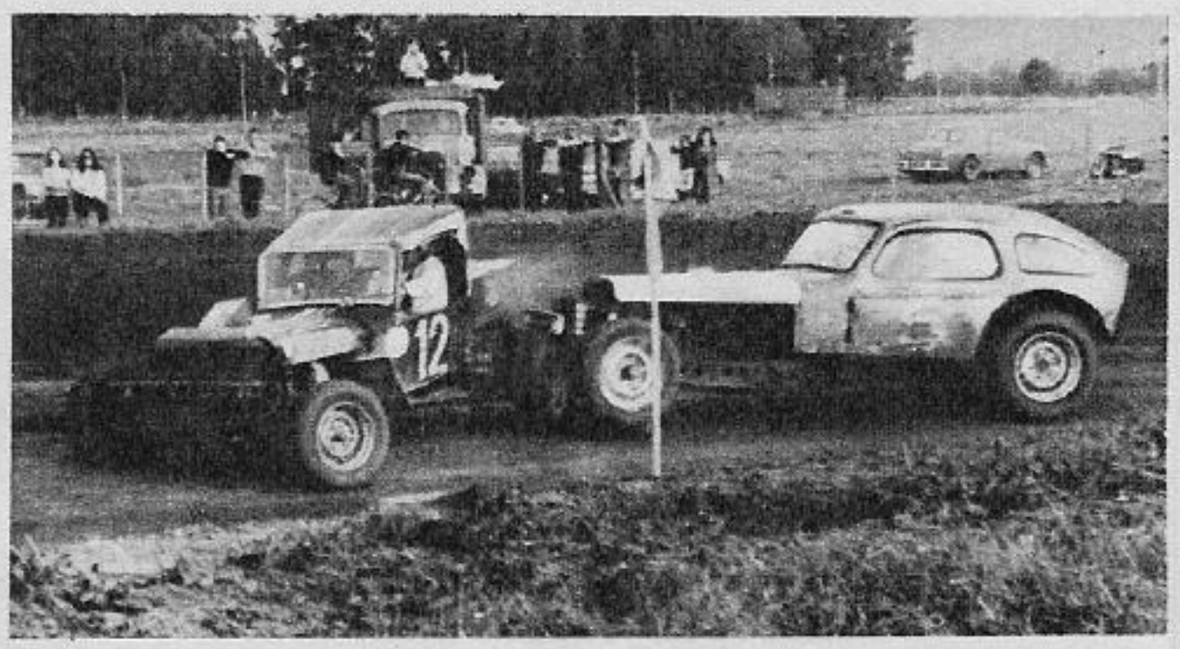
La competencias para Citroën, vueltas monótonas debido a la gran diferencia de velocidad entre los participantes, tuvo como vencedor a Daniel Almandoz, que empleó 10m39s1/10 y su promedio fue de 68,940 km/h. Segundo se clasificó "Loco Luis", 10m58s 8/10 y tercero Pedro Pesagno en 11m16s9/10.

El espectáculo lo dieron las cafeteras en una tarde muy movida, donde los autazos se repitieron en varias ocasiones, sin otra consecuencia que aumentar las existencias de chatarra y proporcionar trabajo a los chapistas; en una de las fotos vemos al Nº 40 de Héctor P. Moreau en un encontronazo con el 19 de Oscar Antenucci, lo que a su vez provocó el abandono de Carlos Turi, que ajeno a todo asoma inocentemente la trompa a la derecha de la foto.

La primera serie de esta categoría fue ganada por el loberense Oscar Castellano, que hizo las 8 vueltas en 8m15s a 89,126 km/h, segundo fue Jorge Reymonte, tercero Augusto González y cuarto José Bazziano. En la segunda batería se impuso José Solís, con 8m19s8/10 y 88,369 km/h. Le siguieron Guillermo Raggio, Omar Abasciano y Carlos Turi.

Tercera serie y primero Sebastián Eder, que empleó 8m33s5/10; luego Juan Botto, Oscar Erratchu y "Chevi-Ajó".

Luego de un repechaje ganado de muy cerca por José Solís y Sebastián Eder; este último llegó a colocarse segundo, pero Solís lo volvió a desalojar de esa posición y salió decididamente a buscar al puntero; las últimas vueltas se corrieron a fuerte tren y los dos primeros coches se mantenían separados por escasísima distancia, hasta que se cumplió el penúltimo giro, y aquí se produce la maniobra para la polémica: Raggio (Nº 12) entra muy fuerte en la primera curva y se descuelga en busca



por José Bazziano a 87,014 km/h se largó la final sobre 15 vueltas al circuito de 1.530 metros. Tomó la punta el balcarceño Jorge Reymonte, que a poco quedaría fuera de carrera junto con Castellano debido a roce en la "horquilla". A partir de este momento se adueñó de la vanguardia el piloto de Lobería, Guillermo Raggio, acosado de la cuerda, mientras que Solís (Nº 5) arremetía por adentro y toca al puntero en la parte posterior, provocando su detención, lo que para Guillermo Raggio significó perder el primer puesto en la carrera y el campeonato zonal, los que ahora pasaron a poder del marplatense José "Mingo" Solís. La clasificación final fue la siguiente:



1º	José Solís	15m09s9|10
2º	Augusto González	15m12s
3º	Omar Abasciano	15m14s4|10
4º	Sebastián Eder	16m02s1|10
5	Juan Botto	16m14s3|10

MOTOCICLISMO

CORDOBA

Tres fueron las jornadas motociclísticas que se realizaron hace dos semanas en el ámbito de nuestra provincia, lo que da una pauta del auge que viene tomando esta actividad en los últimos tiempos.

LA CARLOTA. En esta localidad continuó el campeonato zona sur, organizado por la Sociedad Unión Eléctrica de aquella ciudad. Fue la comentada la quinta fecha puntable.

Se realizaron dos series, un repechaje y una final. Las series fueron ganadas por Oscar Antomás y Miguel Mejías, mientras que en el repechaje logró clasificarse para la final el piloto Daniel Bies.

La final fue muy disputada. La

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

punta cambió de dueño en varias oportunidades, quedando finalmente en poder de Miguel Mejías. Sus dignos escoltas fueron Osvaldo Arzú y Carlos Pellegrini. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Miguel Rian y José Pagliero.

BALLESTEROS. Aquí se cumplió la vigesimoprimera fecha del certamen fiscalizado por el Ahuca Motor de Villa María.

La programación contó con 51 participantes, que se hacen presentes domingo tras domingo en este importante campeonato. La prueba se disputó en un circuito trazado sobre el estadio municipal, y contó con el auspicio de la Asociación Biblioteca y Gimnasia de esa localidad.

Se disputaron tres series, repechaje y final.

La primera batería, corrida sobre 15 vueltas al trazado de 800 metros, fue ganada por Oscar Ceballos, siendo sus escoltas Alberto Scurra y Víctor Pacheco.

El piloto Miguel Sampronio se adjudicó la segunda tanda, escoltado por Mervin Cubiello y José Noriega.

La última de las series parciales fue brillantemente ganada por Juan Carlos Rossi. Escoltas se ubicaron César Pérez y José García.

En el repechaje, corrido sobre 8 vueltas, se clasificaron para la final Eduardo Bauk y Oscar Marinelli.

Y la gran final llegó, disputándose sobre 30 vueltas, en las cuales fueron figuras centrales, como de costumbre, Rossi y Ceballos, sin desmerecer la actuación de los demás competidores.

Por último, y en gran estilo, se impuso Juan Carlos Rossi, quedando escolta Oscar Ceballos mientras en los puestos siguientes se ubicaron Mervin Cubiello, José García, José Capriotti y Omar Vicario.

Algo que debemos destacar es el hecho de que en el trascurso de este campeonato, y con 21 fechas cumplidas consecutivamente, sin interrupciones ni postergaciones, se han distribuido en materia de premios nada menos que 2 millones y medio de nacionales, ¿qué tal? Por supuesto que es algo que merece mencionarse, felicitando por esto a la entidad organizadora del campeonato Telmo Piovano, que es el Ahuca Motor de Villa María.

ZONAL GRUPO DOS

Hubo un cambio de escenario en el calendario del campeonato cordobés de Grupo Dos. La prueba a realizarse el próximo 25 de octubre estaba prevista para un circuito ubicado en el aeródromo de la localidad de La Cumbre pero no fue autorizado por la regional cordobesa de aviación civil. Por este motivo, los dirigentes del Centro Comercial, Industrial y Turismo, de la localidad serrana, han resuelto disputar la competencia en Villa Giardino, población cercana a La Cumbre. El circuito es de 2200 metros de extensión, totalmente de tierra compactada, y que en principio fue autorizado por la comisión deportiva de la federación Nº 5.

REGULARIDAD

La Asociación Cordobesa de Volantes, en conjunto con el Automóvil Club de Río Cuarto, hizo disputar la tercera prueba puntable para el campeonato provincial de esta especialidad.

La misma se realizó a través de un recorrido de 200 kilómetros, largando desde Río Cuarto, con rumbo a Reducción, nuevamente Río Cuarto, y llegada a Embalse de Río Tercero.

La competencia contó con un gran número de participantes de esta ciudad y del interior de la provincia.

La dirección de la prueba estuvo a cargo de Miguel y Mariana de Costa. Esta fue la clasificación final:

CATEGORIA ESPECIAL

1º	Marinelli-Marinelli	8	puntos
2º	García-García	9.40	„
3º	Servetti-Osella	12	„
4º	Manelli-Ferrero	12,50	„
5º	Marinaccio-Amotti	13,10	„
6º	Bonelli-Bonelli	15,10	„
7º	Ibáñez-Sapina	18,30	„
8º	Kopta-Brandalisse	18,90	„
9º	Pozobón-Slepoy	19,20	„
10	Osella-Asnal	20,20	„

CATEGORIA NOVICIOS

1º	Nieto-Martos	11	puntos
2º	Martina-Falappa	16	„
3º	Bergonzi-Bergonzi	18	„
4º	Agostini-Fernández	20	„
5º	Lee-Lee	23	„
6º	Maggi-Pereyra	15,10	„
7º	Maldonado-Caelli	29	„
8º	Baños-Lumello	33	„
9º	Rotelli-Dama	37	„
10º	Pereyra-Quiroga	37	„

MOTOCICLISMO: CONSAGRACION DE CAMPEONES

Con la disputa de la última fecha del campeonato organizado por el San Vicente Moto Club, fueron consagrados los campeones y subcampeones del certamen Círculo de Periodistas Deportivos.

Esta competencia se corrió en la localidad de Río Ceballos, en el tradicional circuito de Barrio Loza. Se disputaron las cinco clásicas categorías, y también la serie correspondiente a motonetas.

En 125 cm³ y 98 cm³ semipreparadas triunfó Juan Pagliero, quien a su vez se clasificó campeón en ambas categorías. En 125 le escoltaron en la competencia Roberto Obregón, Rubén Amuchástegui, Serafín Vázquez y Rafael González, mientras que en 98 se ubicaron detrás de Pagliero, Raúl Quiles, Héctor Brezzo y Oscar Tofino.

José Orozco se impuso en 100 cm³ libre preparación, escoltado por Waldemar Roth.

En 150 cm³ libre preparanegas, delante de Oscar Tofino y Juan Pagliero. Por último, en la categoría mayor, es decir 200 cm³ libre preparación, triunfó Roberto Obregón, escoltado por Rafael González, Luis Vitello y Luis Pezzotta.

Y éste es el campeonato:

125 cm³ Standard

1º	Juan Pagliero	24 pt.
2º	R. Amuchástegui	18 „
3º	Roberto Obregón	13 „

98 cm³ Semipreparadas

1º	Juan Pagliero	32 pt.
2º	Héctor Brezzo	12 „
3º	Oscar Tofino	11 „

100 cm³ Libre preparación

1º	Oscar Tofino	22 pt.
2º	Alfredo García	12 „
3º	R. Amuchástegui	9 „

150 cm³ Libre preparación

1º	Dante Benegas	16 pt.
2º	José Orozco	13 „
3º	Luis Vitello	11 „
	Juan Pagliero	11 „

200 cm³ Libre preparación

1º	Roberto Obregón	26 pt.
2º	Hugo Zabala	23 „
3º	Rafael González	13 „

LAS CAFETERAS QUEMARON EN LAGUNA LARGA

Se corrió una nueva fecha del campeonato fiscalizado por la Peña Automovilística Oncativo, que en esta oportunidad contó con la organización del Club Sportivo y Peña El Volante de Laguna Larga.

A pesar del buen espectáculo con que contó la competencia, faltó previsión por parte de los organizadores, a tal punto que ocurrieron numerosos accidentes.

El numeroso público reunido fue en cierta forma defraudado, debido primero al gran atraso con que comenzaron las series, y segundo por la tierra que envolvía prácticamente a todo el circuito.

Se corrieron tres series, un repechaje y una final no apta para cardíacos. En la primera batería, disputada sobre 10 vueltas al trazado de 1.000 metros, se impuso Víctor Gobbi, tras mantener un duelo emocionante con Raúl Tomassini a quien aventajó por 6 segundos. En las posiciones siguientes se ubicaron Héctor Campra, Oscar Andrada y Héctor Felipe.

La segunda batería sólo duró tres vueltas, ya que al cumplirse la primera se produjo un múltiple choque entre seis máquinas, debido al exceso de agua que se derramó sobre una curva verdaderamente "brava". Quedaron tres autos en carrera, con Pedro López al frente, pero fue suspendida por el comisario deportivo al cerrar el tercer circuito. Esta serie quedó para el final. En seguida se largó la tercera. En ésta se impuso Héctor Flaumer de punta a punta, aventajando a su escolta, Néstor Carandino, por 17 segundos. Más atrás se colocaron José Fonseca, Carlos Didane y Santiago Goddi.

Posteriormente se largó la tanda correspondiente a la que se suspendió anteriormente (en verso). En ésta triunfó Ricardo Carignano tras pelear vuelta a vuelta con el local Domingo Castello, finalizando en ese orden.

En el repechaje, cumplido sobre 8 vueltas, se clasificaron para la final Jorge Dottori y Ricardo Subils.

MAS MOTOCICLISMO

Esta vez fue en Río Ceballos, y la programación estuvo organizada por el San Vicente Moto Club, con puntaje para el Campeonato Círculo de Periodistas Deportivos.

Se corrieron cinco series para motos y una para motonetas.

En la categoría 125 cm³ Standard triunfó Roberto Obregón, siendo escoltado por Serafín Vázquez. Las restantes posiciones fueron ocupadas por Humberto Brega, Rubén Amuchástegui y "Piyin".

Juan Pagliero se impuso en la categoría de 98 cm³ Semipreparadas. Escoltas, se ubicaron Rubén Amuchástegui y Raúl Verderone, ubicándose más atrás Dante Benegas y Víctor Notari.

En 100 cm³ libre preparación ganó Oscar Tofino, escoltado por Alfredo García. La tercera colocación le correspondió a Raúl Quiles. Cuarto fue Rubén Amuchástegui y quinto Waldemar Roth.

José Orozco, tras mantener un vibrante duelo con Oscar Tofino, se impuso por escasa diferencia, quedando tercero Alfredo García. Más atrás se ubicaron Osvaldo Paviolo y Serafín Vázquez.

La categoría más esperada fue la de 200 cm³ libre preparación, en la que triunfó finalmente Rafael González, quedando de escoltas Hugo Zabala y Dante Benegas.

Como complemento se realizó una prueba para motonetas, en la que se impuso Federico Dellacolina, escoltado por José Yofre.

yachting

DOS NUEVOS DISEÑOS

Septiembre se caracterizó por la botadura de varios barcos de fórmula, entre ellos dos diseños de Héctor Domato, que con el Aitaxtu y el Victory hace su presentación como dibujante naval

Por JUAN PEDRO SIEDMANN

Con el bautismo del Victory y del Aitaxtu, el ingeniero naval Héctor Domato inicia formalmente su actividad como arquitecto naval; y decimos inicia, puesto que son éstos los primeros barcos que surgen de su tablero, a pesar de que ya son varios los arreglos y diseños suyos que circulan por nuestro río.

El primero de los yates en tocar el agua fue el Aitaxtu (papacito, en vasco) y lo hizo el 5 de septiembre, en Olivos, tras haber recibido el correspondiente botellazo, muy bien dado por cierto, de manos de la Sra. Marta Domato que era quien oficiaba de madrina.

Es el Aitaxtu un sloop muy interesante y para cualquier tipo de gusto o exigencia. Sus propietarios, los hermanos Amorrortu, se han pasado varios años (cinco para ser más precisos) en estudiar todos los detalles a fin de lograr un barco que ofreciera todas las comodidades que debe brindar un yate de ese porte, sin desmedro de sus eminentes cualidades regatísticas, dado que el Aitaxtu es un barco de regatas por excelencia.

Si bien el casco fue diseñado hace aproximadamente 6 años, sus características son verdaderamente notables; con respecto a la maniobra, casi nos animamos a decir que es la más moderna que podremos ver en aguas nacionales.

Todos los detalles son de primera calidad y muy bien realizados por su constructor, el señor Carlos Pinardi, quien puso en la obra un entusiasmo digno de todo elogio.

Las características técnicas del barco son: eslora: 11,15 m; manga: 3,20 m; calado con orza: 2,20 m y sin orza: 1,40 m; desplazamiento: 6.200 kg; la superficie vélica es de 53 m²; el aparejo es 15/16 y se espera que para la nueva fórmula tenga buen rendimiento. Fue construido con forro simple sin calafate, varetas laminadas y cubierta de terciado. Las velas son una melange de Vernuil y Tasker y los herrajes son todos Lewmar; el mástil, marca Alspar, es muy conificado trasversalmente a fin de lograr que el tope caiga a sotavento; además posee dos stays intermedios para poder adaptar la curvatura del mismo a cada necesidad. Lo verdaderamente novedoso es que toda la maniobra se realiza desde sus tres cockpits, uno para drizas (todas en cubierta), otro para el timonel, y el tercero para el trabajo de las velas.

Realmente repasar cada uno de los muchos "chiches" que hay a bordo sería cosa de nunca acabar, por lo que nos remitiremos a desearle a sus propietarios felices singladuras y mejores performances.

Toca ahora hablar del Victory, que fue botado el 19 de septiembre en la rampa del YCBA, previo salpicón de champagne proporcionado por la señorita Mónica Gattoni, hija del propietario de la embarcación, el señor Ricardo Gattoni.

Es el Victory el primer barco de una serie de cinco que está construyendo el conocido constructor Sr. Vicente Martínez para un consorcio de conocidos yachtmen. Este sloop está especialmente diseñado para la nueva fórmula; es de fondo muy chato, apto para vientos francos; posee una considerable manga en flotación, extremos afinados y poco lanzamiento, lo que equivale a decir que su coeficiente volumétrico es muy bajo. El triángulo de proa es grande, y la mayor muy esbelta; fue construido, también, con forro simple sin calafate; sus varetas son laminadas y macizas; la cubierta es de baldeo y sus especificaciones son: eslora: 9,83 m; manga: 2,90 m; calado: 1,45 m; desplazamiento: 4.200 kg; superficie vélica: 42 m² y aparejo a tope. Las velas son Vernuil, los herrajes son Lewnar y Aldo, el palo de aluminio es marca Yachtmast y los elementos utilizados en su construcción son de primera categoría.

Es asombrosa la capacidad que se logró en este barco; las comodidades interiores son notables, así como la disposición de todos los implementos que hacen del Victory un magnífico ocean racer.

Ahora sólo falta ver cómo se comporta esta máquina en competencia, aunque desde ya suponemos que será por demás satisfactorio, y desear al señor Gattoni el mejor de los vientos.

Con respecto a los planes del Ing. Domato, a quien felicitamos desde ya, nos hizo saber que en los astilleros Sarmiento está construyendo otro sloop de 11,30 m de eslora de características similares a las del Aitaxtu pero adaptadas a la fórmula del IOR. A su vez, nos comentó que tanto este nuevo barco (del que ya se está haciendo la matriz) como el Victory, serán construidos en breve plazo en plástico reforzado; y esto sí que es una primicia de importancia puesto que era hora que en nuestro país se hicieran estos tipos de trabajos, máxime si se tienen en cuenta las bondades de los barcos de fiber-glass.



RESULTADO DE LAS REGATAS

La Asociación de la Clase Flecha largó en el octógono de la FAY una regata por el premio Primavera. Este se disputó el domingo 27 con viento ESE de 30 km y los resultados fueron:

1º Vicente Fraga	Numancia	2h 5m00s
2º Horacio Sirio	Rainbow	2h 7m00s
3º Tulio Espaig	Cariño	2h10m00s

Finalizó el Campeonato Primavera que el Club Náutico Sudeste hizo correr a la clase Cadet. Tras haber disputado cinco regatas, los resultados fueron:

1º Diego Brauer-Sandro del Río	Patagón	6	puntos
2º Alejandro Bertomeu-Teresa Billoch	Ranquel	16	,,
3º Martín Steinhauer-Antonio Rendel	Cricket	25	,,
4º Juan Mc Call-Martín Billoch	Querandí	25,75	,,
5º Mario Dillon-Nicolás Repeto	Exi	29	,,

El Yacht Club Argentino, por su parte, largó las dos primeras regatas de la copa Yacht Club Argentino para las clases Grumete y Dragón. Las dos primeras series se corrieron el sábado y domingo, respectivamente, y las posiciones fueron:

Clase Dragón: Los inscriptos no se presentaron a la línea de partida.

Clase Grumete.

Primera Serie

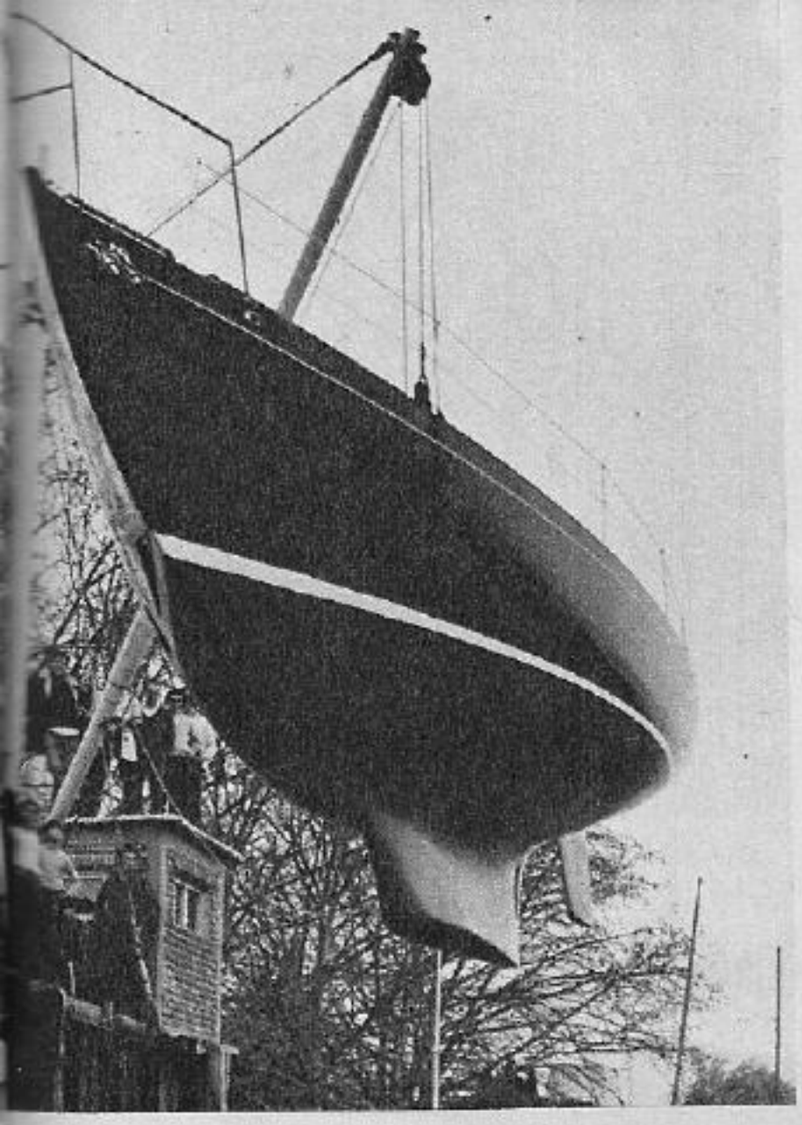
1º José Luelmo	Lapacho	2h11m38s
2º Hugo Strassburger	Kamerad II	2h14m55s
3º Carlos Gasparutti	Le Christine	2h15m48s

Segunda Serie

1º José Luelmo	Lapacho	2h13m49s
2º Carlos Gasparutti	La Christine	2h20m30s
3º B. Ferrer Pirán	Yagan	2h20m50s

También corrió la clase Soling y lo hizo fiscalizada por el YCA frente a Dársena Norte, con los siguientes resultados:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Sólo faltan unos metros para que el Aitaxtu toque el agua. El quillote es bastante "gordo" a efectos de obtener concentración de peso en muy poco calado.



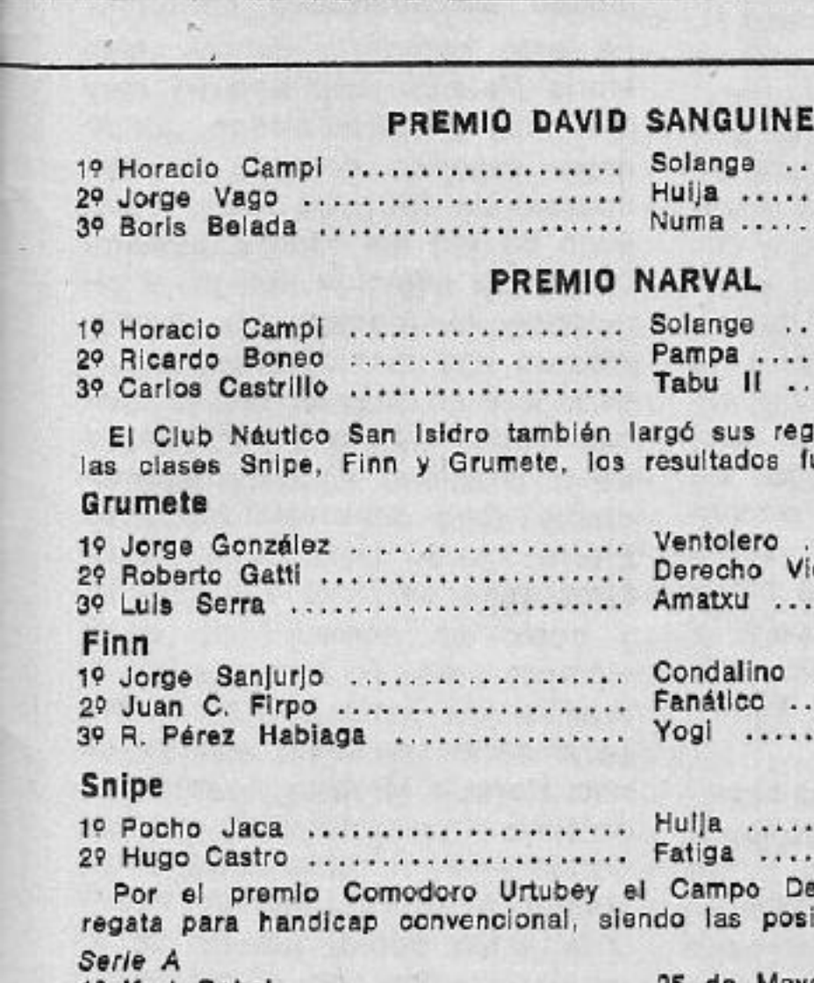
El Victory visto de prda, minutos antes del primer remojón. Se aprecian los extremos afinados y la popa "chupada".



La interesante cubierta del Aitaxtu. Sin dudas es lo más moderno que vimos últimamente; los detalles son innumerables.



Izquierda: El Victory antes de ser botado; después se vería que su gran manga le otorga una excelente estabilidad.



El "Crash" y un barco que recibe nombre: Aitaxtu. Madrina, la señora de Domato, y a su lado, el diseñador del barco, el ingeniero Héctor Domato.

PREMIO DAVID SANGUINETTI

1º Horacio Campi	Solange	1h52m00s
2º Jorge Vago	Huija	1h52m30s
3º Boris Belada	Numa	1h54m19s

PREMIO NARVAL

1º Horacio Campi	Solange	2h 1m47s
2º Ricardo Boneo	Pampa	2h 1m53s
3º Carlos Castrillo	Tabu II	2h 2m38s

El Club Náutico San Isidro también largó sus regatas y fueron éstas. Para las clases Snipe, Finn y Grumete, los resultados fueron:

Grumete

1º Jorge González	Ventolero	2h 5m10s
2º Roberto Gatti	Derecho Viejo	2h 7m10s
3º Luis Serra	Amatxu	2h 8m10s

Finn

1º Jorge Sanjurjo	Condalino	1h14m40s
2º Juan C. Firpo	Fanático	1h15m10s
3º R. Pérez Habiaga	Yogi	1h17m00s

Snipe

1º Pocho Jaca	Huija	1h22m40s
2º Hugo Castro	Fatiga	1h26m50s

Por el premio Comodoro Urtubey el Campo Deportivo Olivos largó una regata para handicap convencional, siendo las posiciones finales:

Serie A

1º Kurt Gobel	25 de Mayo	1h54m20s
2º Raúl Francos	Ciclón	1h58m16s
3º Jorge Pino	Cenit	2h04m40s

Serie B

1º Carlos Giavedoni	Altair II	2h29m06s
2º Roberto Maxera	Intruso	2h31m39s
3º Hugo Adamoli	Brete	2h38m22s

GUARDAPLAST®

INDUSTRIA ARGENTINA

SALVE SU COCHE!

COLOQUE GUARDAPLAST

Guardabarro interno Protector de Fiberglass

RIASE DE LA CORROSION Y VALORICE SU COCHE!



Solicítelo a su chapista o al Distribuidor Oficial:

EN CAPITAL FEDERAL: Sotero Hnos., Constitución 2177, Tel. 27-6313 • Jorge Damin (Devoto-Liniers) Sta. Rosalía 96, Sáenz Peña, Tel. 757-3194 • Rius, Yrlela 4634, Tel. 70-7926 "Parque Chacabuco", J. B. Alberdi 3185, Tel. 750-5359/ 757-4862 • "Distribuidora La Boca", Suárez 1867 (La Boca).

EN VILLA BOSCH: "Abel", San Lorenzo 395, Tel. 757-0182 SAN ISIDRO: "San Isidro", Andrés Rolón 142, Tel. 740-5410 QUILMES: "Rigón", Av. 12 de Octubre 423, Tel. 253-8200 • FLORIDA: "Nahuel", San Martín 3621, Tel. 740-7520 • REMEDIOS DE ESCALADA: Luis Saulo, Uriarte 767 • AVELLANEDA: "Marmen", Vélez Sársfield 165, Tel. 22-5847 • SAN JUSTO: "B. C. D.", Catamarca 3175, Tel. 755-2265 • SAN FERNANDO: "Mololux", Alvear 1172, Tel. 758-1913 • BAHIA BLANCA: "Gua-le", Lavalle 230, Tel. 31-057 • SAN MARTIN: "El Trebol", San Lorenzo 896, • CASTELAR: "Abel", Zeballos 2662, Tel. 750-2108 • LLAVALLOL: Pedro Gonzalo, Frías 1901, Tel. 242-1072 • P. DEL REY: "Los Troncos", Ruta 7, Km. 34.500.



EL METRO EN MARCHA

Se inició el Campeonato Metropolitano; pilotos y público se dieron cita en Palermo. Ocho Mojarras, siete hidroplanos y un total de 32 lanchas clasificadas. Los triunfos de Uris, Pacheco Alvear y Guembe. La segunda fecha se disputa el 25 de octubre

por **NICOLAS GELORMINI**

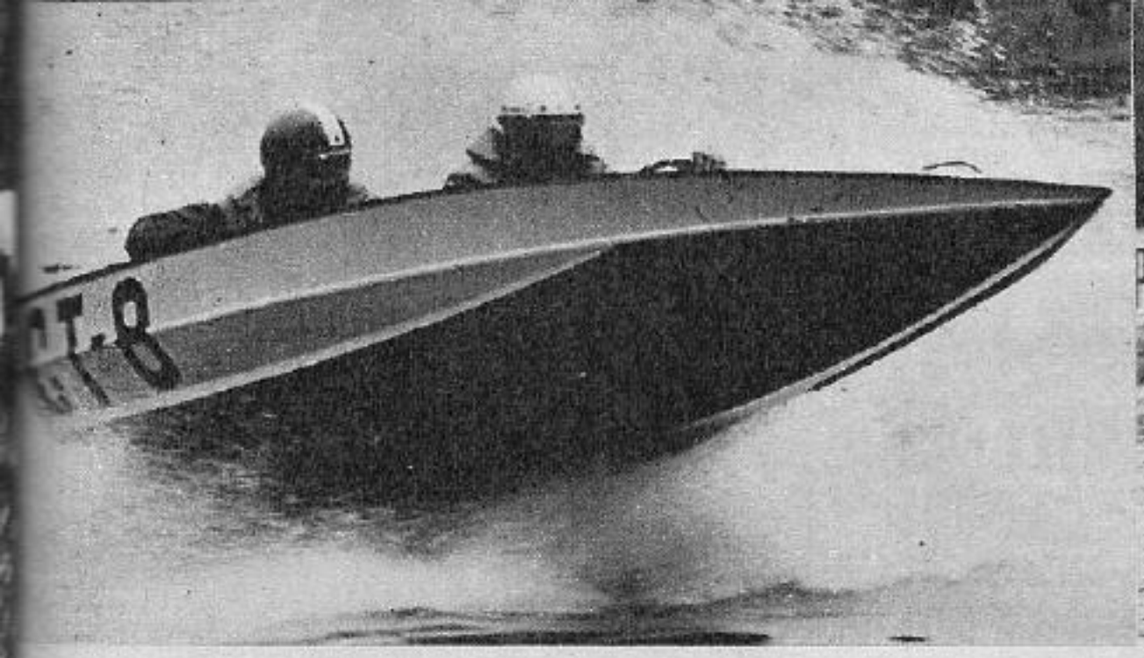
Con muchas lanchas en el agua se inició el Metropolitano. Y también con bastante público en la costa del lago del Parque Tres de Febrero, aunque el día, con una semejanza total a la primera jornada del año pasado, se presentó frío y lluvioso. De entrada rompieron el fuego las embarcaciones de la clase BUA, que salió de esa manera de un prolongado letargo. Cuatro competidores largaron y después de ocho vueltas Rafael Tozzoli cruzó con la Terca la línea de llegada con muy poca ventaja sobre la Andrea. La lancha de Tozzoli era evidentemente más veloz que la de Paladini, pero como todo no es correr rápido sino hacerlo dentro del reglamento, a esta altura de la semana es segura la descalificación de Tozzoli. En efecto, Paladini presentó denuncia por el peso de la Terca (que de acuerdo con el reglamento debe ser de 75 kilos), en la que se comprobó que la falta de peso en el casco había sido compensada por latas de aceite y no por peso "fijo al casco". En resumen, primero Paladini. La carrera en sí no tuvo variantes: desde el comienzo punteó Tozzoli, pero por lo que se comentaba en el ambiente, para la próxima jornada va a haber cuatro embarcaciones más, y entonces sí se va a poner lindo.

En las categorías de Anexo P, Carlos Mazza, aprovechando la ausencia de Rodríguez Lubary, se llevó 400 puntos, lo mismo que Daray en la categoría hasta 60 HP. Víctor Garrido por su parte se dio el gusto de ganarle a Orden. En la largada de esta categoría, la Rober HU, conducida por Roberto Acuto, llegó a la línea de largada unos tres segundos antes de que el reloj marcara la partida. En lugar de aminorar la velocidad no encontró nada mejor que girar sobre sí mismo, provocando una situación de increíble riesgo para él mismo y para el resto de los competidores, lo que motivó su inmediata descalificación.

Cuando aparecieron los hidroplanos OF el ambiente se puso tenso. Lástima que de los nueve inscriptos sólo se presentaron siete, pero siete OF en el Lago es una cosa seria. Fue la única categoría que se disputó en dos mangas, y en ambas se impuso Felipe Uris. Armini en la primera manga se quedó por rotura de los cables de la bobina; reparado el problema pudo largar la segunda, donde demostró que tiene un poco más de velocidad que el Piratín, pero la rotura del cigüeñal motivó su abandono definitivo.

En esta categoría debutó José María Valente, que anduvo muy bien en la primera manga, donde entró segundo de Uris con su aparato de 420 cm³ frente a los 60 ó 65 HP del Piratín. Lástima que en la segunda manga, y siguiendo el ejemplo de Acuto, efectuó una maniobra en la largada que no sólo le valió la descalificación sino que por milagro no le ocasionó un daño irremediable. Otro debutante fue Jean Pierre; quedó lejos de los punteros pero se llevó 225 puntos, y como es corredor de decir siempre presente hay que ver al final si no junta puntaje como para darle un susto a más de uno. Horacio Morales levantó muchísimo en la segunda manga, donde entró a solamente cinco segundos de Uris, dando nueva vida a un duelo que es de lo mejor que hay en el ambiente. Para los fines estadísticos aquí van los tiempos de cada manga: Uris, 3m58s y 3m50s; Morales, 4m18s y 3m55s, y Jean Pierre, 4m41s y 4m16s. Cada manga fue de cuatro vueltas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una largada perfecta, una conducción sin un solo error y una lancha que anda fuerte fueron los factores que determinaron el triunfo de Pacheco Alvear en la clase Mojarra.



En la CT se impuso cómodamente Victor Garrido. Orden, siguiendo el idem, se clasificó segundo.

Los que iniciaron el Metropolitano: la clase BUA despertó de un largo letargo; Tozzoli se impuso, aunque una suspensión pesa sobre él. En caso de producirse, sería el ganador Paladini.

PRIMERA JORNADA DEL TERCER CAMPEONATO METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
Club Organizador: Club Motonáutico Argentino — Fecha: 27/9/70 Escenario: Lago Parque Tres de Febrero
CLASIFICACION

CLASE BUA (para motores fuera de borda hasta 350 cm³)

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Vueltas	Tiempo	Ptos.
1	6	Andrea	Ricardo Paladini	8	7m10s	400
2	9	Playboy	Raúl Ortiz	8	8m 6s	300

CLASE TURISMO "ANEXO P"
Categoría hasta 45 HP

1	6	Mazzita I	Carlos Mazza	7	11m26s	400
2	7	Changuita	Oscar Botti	6	10m21s	300

Categoría hasta 60 HP

1	21	Alcatraz	Tadeo Justo Daray	8	10m 8s	400
2	39	Tahutah	José Pini	8	10m26s	300
3	20	Karina	Néstor Garigiino	8	10m37s	225

Categoría hasta 105 HP

1	88	Caprichito	Víctor Garrido	8	8m56s	400
2	66	Rosa C	Francisco Orden	8	9m11s	300
3	89	Gerinel	Miguel Angel Gómez	8	9m22s	225

Categoría de más de 105 HP

1	82	Maralú	Francisco Omella	8	9m30s	400

CLASE INTERNACIONAL OF (Hidroplanos de carrera con motor de hasta 1.000 cm³)

1	2	Piratín	Felipe Uris	8	7m48s	400
2	4	Monique	Horacio Morales	8	8m13s	300
3	69	Chita VI	Jean Pierre	7	8m57s	225

CLASE ARGENTINA TURISMO
Categoría CT (para motores fuera de borda desde 400 hasta 500 cm³)

1	8	Caprichito II	Víctor Garrido	7	10m54s	400
2	6	Mazzita I	Carlos Mazza	7	11m 3s	300

Categoría DT (para motores fuera de borda desde 500 hasta 700 cm³)

1	25	Toco Fondo	Daniel Canestrari	8	9m32s	400
2	29	Swing	Lucio Pensa	8	9m55s	300
3	7	Apolo XI	Miguel Giorgio	8	9m59s	225

Categoría ET (para motores fuera de borda desde 700 hasta 850 cm³)

1	5	Miss Pennsyl II	Ernesto Agesta	8	9m12s	400
2	4	Lunga	Carlos Buchele	8	9m49s	300
3	2	Pata Pata	Jean Pierre	8	10m 6s	225

Categoría GT (motores fuera de borda desde 1.000 hasta 1.150 cm³)

1	11	María Marcela II	Alberto Vega	8	9m17s	400

Categoría IT (motores fuera de borda desde 1.350 hasta 1.500 cm³)

1	50	Sagitario	Miguel Godino	7	8m39s	400

Categoría JT (motores fuera de borda desde 1.500 hasta 1.650 cm³)

1	12	Aries	Ricardo Viaggio	8	7m49s	400
2	8	Cimarrón	Mario Chi Ke	8	8m33s	300

CLASE ARGENTINA MOJARRA (Hidroplanos de carrera con motor Ford 60 HP)

1	11	Ficha	J. Pacheco Alvear (h)	5	4m57s	400
2	6	Estrellita V	Alfredo Mathesius	5	5m 2s	300
3	8	Veneto	Carlos Guglielmo	5	5m 6s	225
4	31	Lunática	Rodolfo Hombre	5	5m27s	169
5	4	Ray	Ramón Traba	5	5m35s	127
6	44	Calé	Jorge Ortelli	5	5m55s	95

FUERZA LIBRE

1	2	Fury SS	Oscar Guembe	8	7m53s	400
2	8	Joralí	Sebastián Aires	8	8m21s	300
3	7	Algramar	Pedro Soriano	2	——	225

En las categorías de Turismo hubo novedades, aunque no en la DT, donde Daniel Canestrari reguló a voluntad una carrera en la que no tuvo rivales, ya que Giorgio, otras veces rival peligroso o vencedor, quedó a casi medio minuto. Ya en las Dos Horas del Club Delta se había notado que no andaba como antes y el domingo pasó lo mismo. En la ET, ausente Carlos Zucati con su Galleta por problemas de aros de pistón, se pensaba que todo iba a reducirse a un monólogo de Enrique Jornet Rojo. Sin embargo el piloto de la Miss Sanitizied tuvo en sí mismo el peor enemigo, ya que, por cruzar justo la línea de largada, se adelantó a la bajada de bandera, lo que motivó su descalificación. Jornet Rojo perdía así no sólo 400 puntos para el Metropolitano sino que, en caso de haber triunfado, se clasificaba campeón argentino de la categoría. Aclarado de esa manera el panorama de la ET, Agesta la hizo suya sin ninguna dificultad, dejando lejos a Buchele y más atrás Jean Pierre.

En la IT hubo un solo competidor, Godino, con la Sagitario, ya que por común acuerdo no se presentaron la Orca y la Chita de Barbot. En la JT Ricardo Viaggio sigue sumando puntos y la Cimarrón demostró que anda mejor en el río que en el Lago.

Llegamos a las Mojarra. Confirmando los pálpitos de que este Metropolitano iba a atraer a mucha gente, se presentaron 8 Mojarras, lo que obligó a disputar dos series de cuatro cada una para determinar cuáles eran las seis que iban a la final. En la primera serie se clasificaron Traba con la Ray, Ortelli con Calé y Guglielmo con Veneto, quedando afuera González con la Laura. Mala suerte para González, ya que punteaba cómodamente y problemas de encendido lo relegaron definitivamente. En la segunda serie se impuso Mathesius, segundo Pacheco Alvear y tercero Hombre, quedando afuera Jarenczuk muy lejos del resto. La ventaja de la Estrellita sobre la Ficha no fue mucha, se fue achicando al final y no presagiaba mucho de bueno para Mathesius en la final. Llegada ésta, Pacheco Alvear largó impecablemente, dejando "como postes" a los otros cinco competidores. La Estrellita V durante dos vueltas hizo algo de fuerza, pero quedó doblegada por la Ficha, que andaba muy rápido y que fue conducida sin una sola equivocación. Merecida satisfacción para Pacheco Alvear, a quien el Lago se le negó mucho tiempo.

La jornada se completó con la disputa de la competencia de Fuerza Libre. Oscar Guembe, con su catamarán y Chrysler 135 HP, enfrentaba al Algramar y al Joralí, dos hidroplanos gemelos y ambos con motor Ford F-100. Nadie discutía la superior velocidad de los hidroplanos, pero el Lago requiere otras cualidades aparte de andar rápido, y Guembe es piloto capaz de volcar a su favor cualquier situación. En la largada la punta la tomó la Fury SS con clara ventaja; Soriano se quedó en seguida y la Joralí en la tercera vuelta tuvo problemas que le hicieron bajar mucho la marcha. Guembe, sin contrincantes a la vista, brindó un hermoso espectáculo, giró en menos de un minuto cada vuelta y se llevó 400 puntos. Aparato y piloto andan; el próximo enfrentamiento con los hidroplanos puede ser sensacional.

Terminamos. Una jornada deportivamente positiva, mucha gente trabajando para que las cosas salgan bien y un campeonato que se inicia, a pesar del tiempo, con las mejores posibilidades de éxito.



MEDALLA

El Club Motonáutico Argentino organizó un concurso periodístico con relación al Segundo Campeonato Metropolitano de motonáutica auspiciado por la Municipalidad de Buenos Aires. El jurado, integrado por las más altas autoridades del Círculo de Periodistas Deportivos, otorgó el primer premio a Nicolás Gelormini, colaborador de la revista Parabrisas-CORSA en la sección Motonáutica. Dicho premio, consistente en una medalla de oro, le fue entregado en la Dirección de Asistencia Social y Deportes de la Municipalidad de Buenos Aires con la presencia de su director, coronel Plinio Isola, del presidente del Club Motonáutico Argentino, señor Jorge Vezzuci, del señor Echegaray, del Círculo de Periodistas Deportivos y colegas periodistas.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



AUTO-RADIO **LA TOUR**
SERVICE AUTORIZADO DE TODAS LAS MARCAS

INSTALACION
REPARACION
ANTENAS ELECTRICAS
CAR-STEREOS

J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) - T. E. 85-0678, Capital
Donde Ud comprará calidad sumada a una colocación y service garantizado.

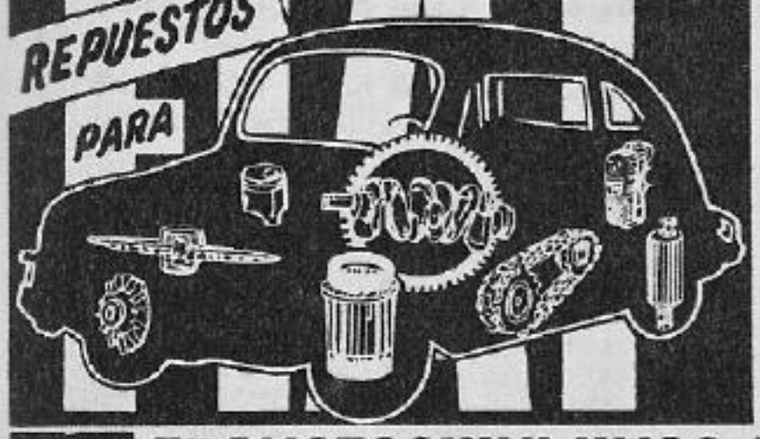
COLOCACION en el ACTO
Sandrini

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

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

FIAT
REPUESTOS PARA



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

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

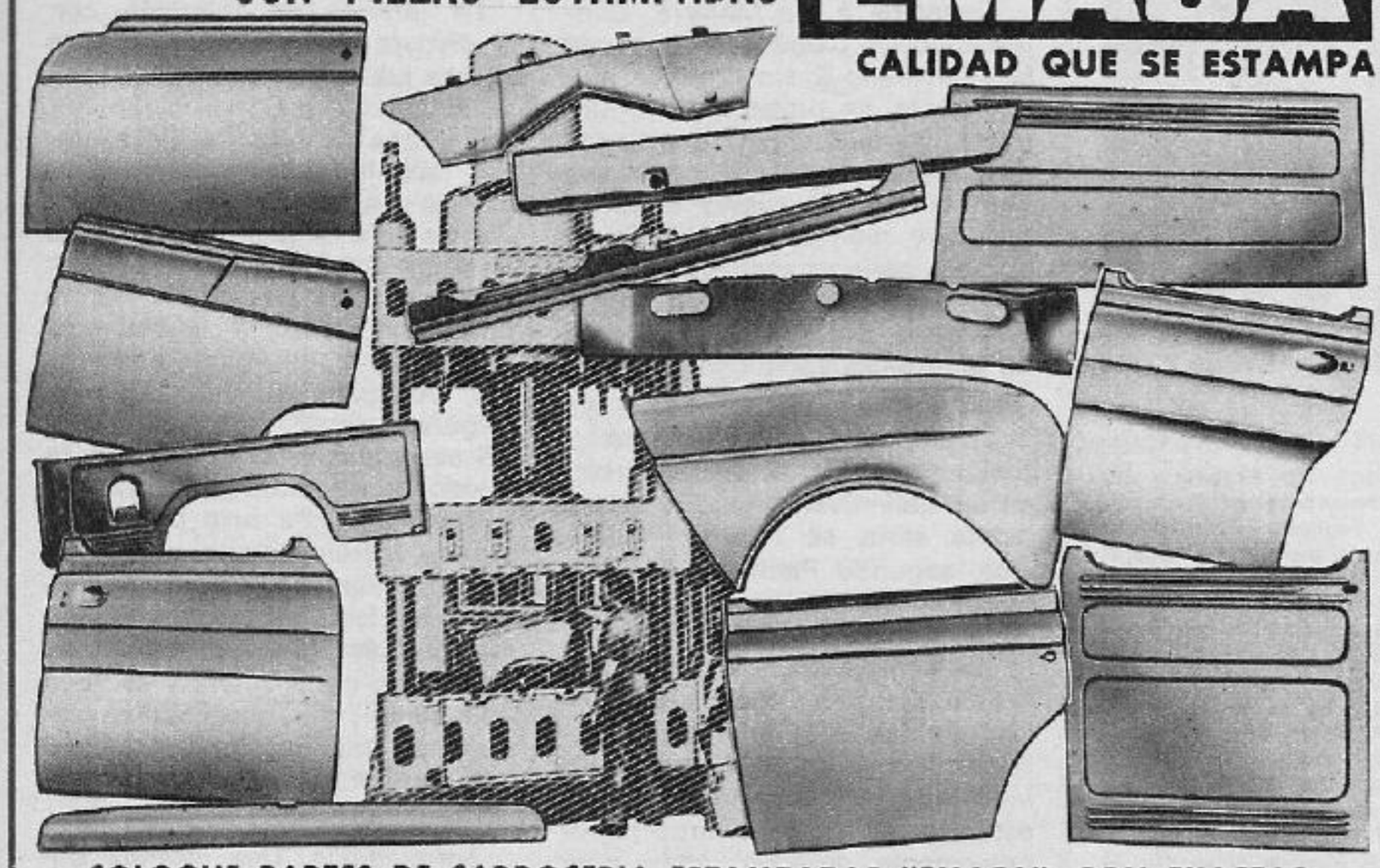
SOLUCIONE LOS PROBLEMAS
de su
CAJA AUTOMATICA



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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES — GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 — FRENTE A LAS ANTENAS ···•··· PCIA. BUENOS AIRES — ENVIOS AL INTERIOR

¿ Huayr

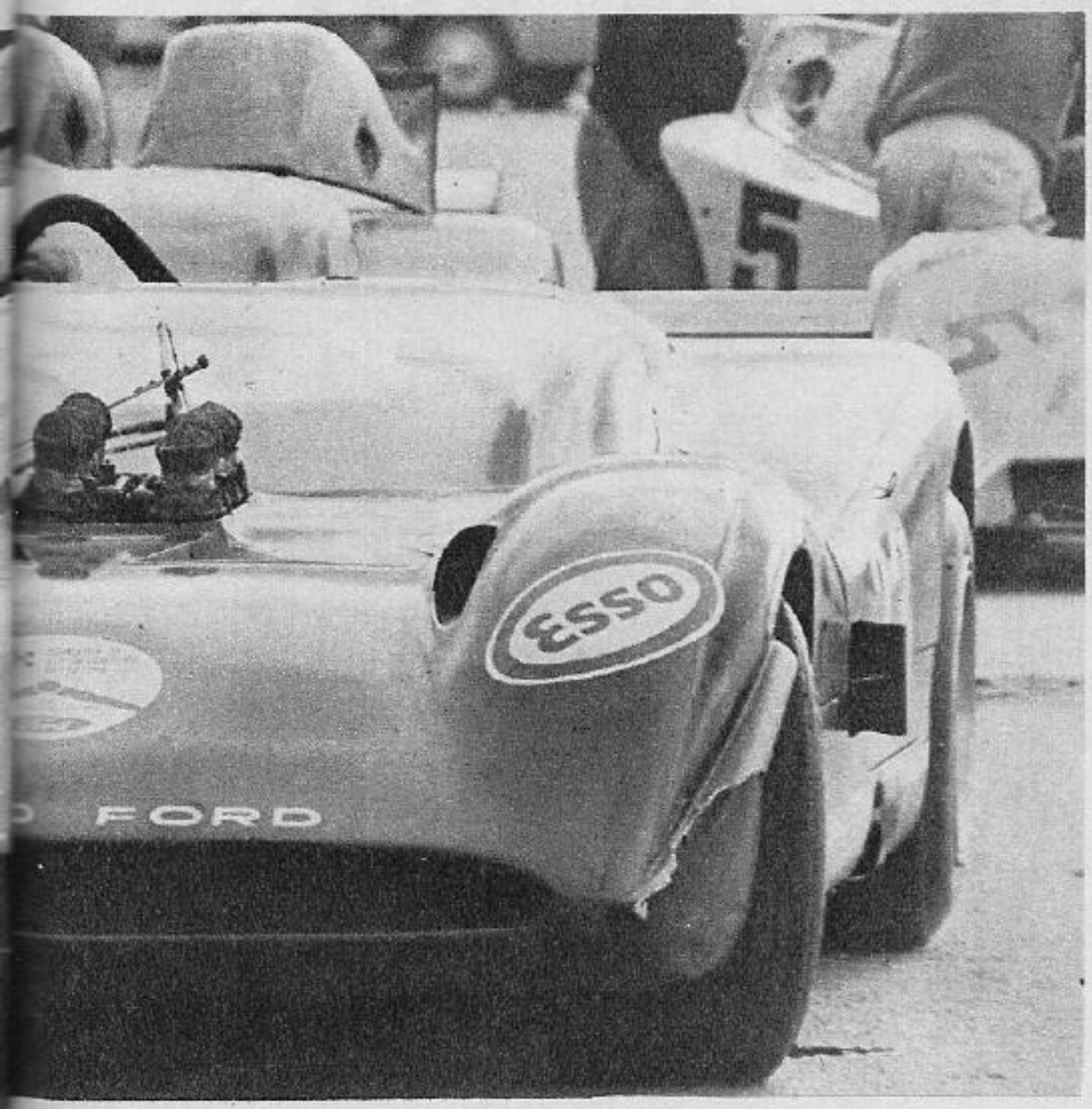


Pedro Víctor de Lamare (piloto brasileño) vino a Bs. Aires a charlar con Pronello. Los entusiasmó, y como resultado los Huayras correrían las 1.000 Millas de Interlagos

El lunes 28 llegó a Buenos Aires el piloto brasileño Pedro Víctor De Lamare con una invitación en la mano. Se trataba de un "convite" para que Heriberto Pronello concurra a San Pablo a participar en una carrera internacional que se llevará a cabo en el Autódromo de Interlagos entre los días 22 y 23 de noviembre próximo. De Lamare, luego de incursionar por los talleres de Formisano, Cupeiro, Martos, Froilán González, etc. ..., mantuvo una entrevista con Heriberto Pronello en su departamento de Buenos Aires. En la conversación, De Lamare le hizo entrega de una carta invitación del Centauro Motor Clube y sobre un plano del circuito de Interlagos intercambiaron opiniones sobre las multiplicaciones que habrá de utilizar, tipo de cubiertas, etcétera. También se hizo notar que la carrera se largará a las

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...as a Brasil ?



Dos Huayras, o un Huayra y un Halcón, incursionarán por Interlagos para las 1.000 Millas. Pilotos por avión, autos por barco. Desafío internacional a la mecánica criolla.



Piloto brasileño viene a invitar. Pedro Víctor de Lamare, piloto de la categoría Turismo y de autos de Fórmula, viajó a Baires a charlar con Heri Pronello.

12 de la noche y por lo tanto los Huayra deberán instalar una batería de luces en la trompa para poder desenvolverse con seguridad. En la reunión también intervino Federico Urruti, quien se mostró entusiasmado con la posibilidad de correr en Interlagos.

Por otra parte, De Lamare (socio comercial de Wilson Fittipaldi) interesó a Pronello en una Copa Brasil que se disputará durante cuatro domingos seguidos en el mes de diciembre, también en Interlagos. Tanto en las 1.000 Millas (22/23 de noviembre) como en la Copa Brasil (diciembre) intervendrán Prototipos producidos en Brasil y la Argentina y autos contratados en Europa, como Lola, Porsche, Alfa Romeo 33 y Ford GT-40. Es probable que muchos de los pilotos que actúen en Interlagos vengan a correr la Temporada Internacional Argentina.

Para la Copa Brasil también contratarían la presencia de otra máquina argentina, no elegida aún.

Los términos del contrato verbal suscripto entre Pronello y De Lamare son los siguientes: Para presentar dos autos se le darán a Pronello ocho pasajes de avión, estadía paga y trasporte ida y vuelta por barco para los autos.

Los premios de la carrera son elevados y alcanzan a 6.000 dólares al primero, 3.000 al segundo y así sucesivamente. En la Copa Brasil los premios consistirán en 10.000 dólares por carrera, a dividir entre los 7 primeros.

Entre noviembre y diciembre, los prototipos argentinos incursionarán por tierras cálidas y extranjeras, colaborando a la concreción de la fórmula sudamericana. En esta carrera, además, se sentarán las bases para un acuerdo sudamericana sobre automovilismo.





ESTAN CIRCULANDO:
$ 10 NUEVO DISEÑO

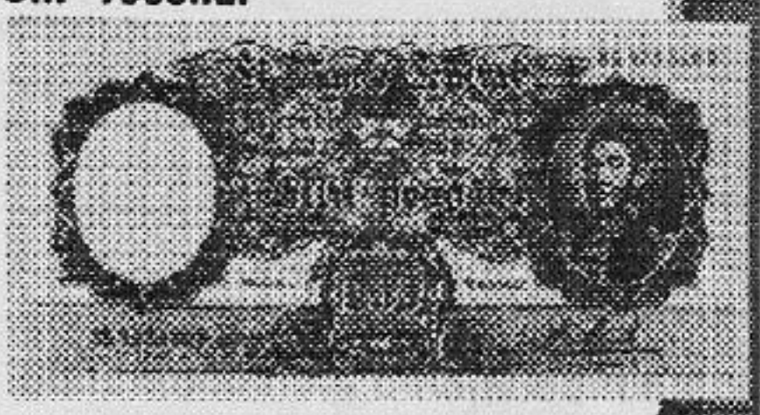




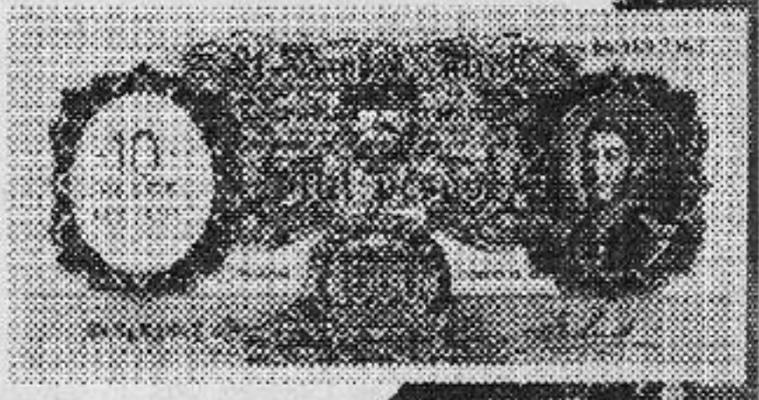
Tienen el mismo valor que los billetes antiguos de m$n 1.000

Se renuevan cuando están deteriorados
No es obligatorio canjearlos

Sin resellar



Resellado



BANCO CENTRAL
DE LA
REPUBLICA ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A todos los transportistas

Conteste... y Gane un Transporter L 608 D Mercedes-Benz

Un concurso con 100 valiosos premios, encabezados por dos TRANSPORTER MERCEDES-BENZ L 608 Diesel. Por sus sobresalientes cualidades agilizan el transporte. Y hacen entrar la economía en el reparto. Es la afamada economía Mercedes-Benz, que destaca, también, a todos los chasis para ómnibus, colectivos y camiones fabricados en nuestro Centro Industrial. Son de calidad Mercedes-Benz. Calidad que nos hizo líderes en el mercado de vehículos Diesel de más de 2 toneladas para el transporte de pasajeros y carga.

Cómo participar: Visite a un Concesionario Mercedes-Benz, llene un simple cupón sin compromiso y . . . ya está.
Con el fin de que sean premiados exclusivamente auténticos transportistas, el personal de nuestra representación le solicitará el documento que lo acredite como conductor o dueño de un vehículo utilitario de cualquier marca.
Tenga presente que únicamente participarán en el sorteo los cupones enviados por intermedio de un Concesionario Mercedes-Benz.
El sorteo: El acto se realizará ante escribano público y autoridades de las diferentes Asociaciones del Transporte de Pasajeros y Carga el 17 de noviembre del corriente año.
Cierre del concurso el 10 de noviembre de 1970, a las 18 hs.

PREMIOS QUE UD. PUEDE GANAR en el sorteo "Conteste . . . y Gane", abierto a todos los transportistas (no importa la marca de su actual vehículo):

1er. premio - Un Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel Furgón integral - Carrocerías EL DETALLE.
2º premio - Un Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel Caja Playa - Carrocerías EL DETALLE.
3º al 4º premio - Juego de Cubiertas para L 608 D, marca FATE - Juego de Cubiertas para L 608 D, marca PIRELLI.
5º al 8º premio - Aparatos de Televisión.
9º al 12º premio - Radios para camión, con su correspondiente antena.
13º al 20º premio - Relojes pulsera suizos marca CERTINA.
21º al 33º premio - Radios portátiles a transistores.
34º al 46º premio - Parrillas portátiles.
47º al 100º premio - Juegos de lapicera y bolígrafo PARKER.



Mercedes-Benz Argentina S.A.
y su Red de Concesionarios

Miembro de ADEFA

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

la máxima jerarquía en stereo
con radio para automotores



modelo especial para peugeot 504
SANYO

Unico distribuidor en todo el país
nicolás m. canet
Pte. Roca 1686 - T.E. 27553 ROSARIO

NO BUSQUE MAS!
CHAPA·TODO
PARTES DE CARROCERIAS
PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas - Guardabarros - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas
Opticas, Zocalos etc.
envios al interior
AV. ALBERDI 267 - Rosario

MICROCARGADOR
DE
BATERIAS
FABRICAMOS
TODA LA LINEA
DE CARGADORES
DE
ACUMULADORES
EDUARDO
A.POLONI
E HIJO
SALTA 1574 T.E. 22743 - ROSARIO

AUTOGOL
para su
AUTO UNION
toda la línea
repuestos y accesorios
legítimos e importados
AUTO UNION
3 de febrero 1563 T.E. 45364
Rosario

piense
con
precision
REPARACION Y VENTAS:
INSTRUMENTAL AUTOMOTORES S.R.L.
TABLEROS
VELOCIMETROS
AMPERIMETROS
LIMPIA PARABRISAS
CUENTA REVOLUCIONES
MEDIDORES DE NAFTA
ACEITE Y TEMPERATURA
LAVA PARABRISAS
GÜEMES 2057
T.E. 22527
ROSARIO

EXTINGUIDORES
PARA AUTOMOVILES
"BOTAFOGO"
INFLADOR Y EXTINGUIDOR
HNOS.
FERRETTI
AV. PELLEGRINI 1218 TE 62825

EXPOSICION
PTE. ROCA SRL
REPUESTOS DE CHAPERIA
DE AUTOMOVILES
PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS
PTE. ROCA 1581 T.E. 27232
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051
ROSARIO.

TOQUECITOS D

CARMAN Y BACA FOR EXPORT

El martes pasado viajaron a Europa el comodoro Baca y el Dr. Carman, presidente del ACA. Como justificativos: la reunión de la FIA, a la cual en muchas ocasiones los representantes del ACA se hacían la rabona. Pero sin lugar a dudas el equipo de competición del Automóvil Club debe ser razón primordial de este viaje; **no sería de extrañar que Reutemann compita el año que viene con un Brabham en Fórmula Uno, y si no viene vía Brabham vendrá vía ACA. ¿O ambas a la vez?**

BONAMICI. ZASADA. GARCIA VEIGA

Danilo Bonamici, Sobieslaw Zasada y Néstor García Veiga serían de la partida en el inminente Desafío de los Valientes. Bonamici y Zasada ya confirmaron su participación. En cambio la de García Veiga estaría supeditada a que logre el título de Campeón Argentino de SP en la carrera de Las Flores. Si así sucede, General Motors autorizaría al "Nene" a correr la **"de la verdad".**

MOTORES FORD: ¡¡¡EEEEPAAA!!!

Se dice que Ford cortaría su apoyo a los corredores de SP que usan el V8 si la CADAD no autoriza la carrera libre en el F-100. Parece que los problemas de temperatura por el grueso encamisado a que deben ser sometidos los motores para reducir el cubicaje original acarrea problemas de temperatura insalvables además de dolores de cabeza varios. La Asociación de SP estudió el asunto pero Ford insistirá.

BERTA I

Por razones de tiempo el Berta V8 no estaría terminado para competir en la Temporada. Problemas de tiempo material han obligado a Oreste a tomar esa determinación. "El proyecto está preparado, che" (sic). En la Temporada usará nuevamente el Cosworth.

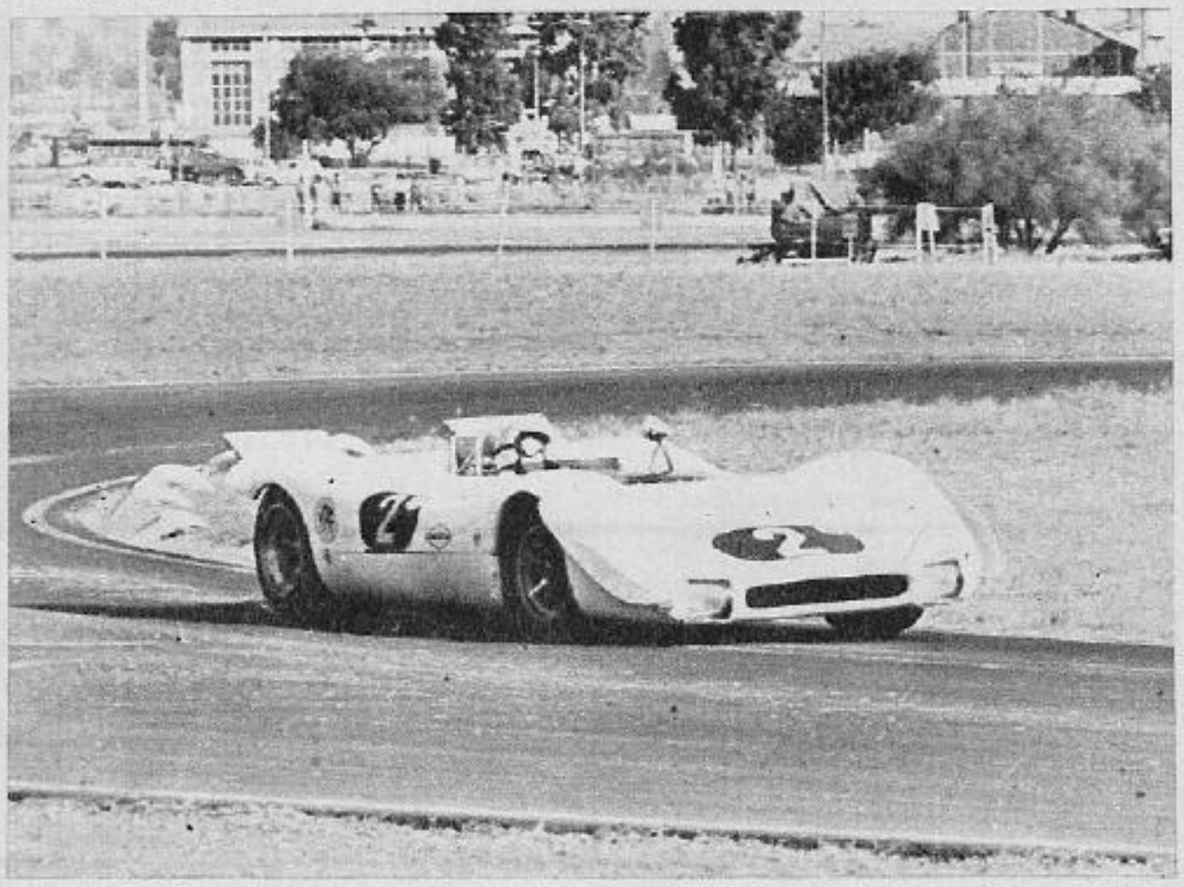
BERTA II

Luis Di Palma y Oreste Berta viajaron a Watkins Glen a presenciar la carrera puntable por el Mundial de Conductores. Una de las razones del viaje fue observar los adelantos obtenidos en los neumáticos en los últimos tiempos. Berta considera que en F-1 se usan los modelos de neumáticos más modernos. Para adelantarse, Oreste viajó a Watkins Glen; ahí verá...

BERTA III

Rumor al fin, pero cuando el río suena...; trascendió que YPF podría llegar a desistir del apoyo económico a Oreste Berta para que éste desarrolle el motor V8 de tres litros. La medida —si realmente fue o será tomada— habría sido decidida por el nuevo directorio de YPF que habría decidido volcar esos millones en obras de mayor importancia nacional.

Berta LR. Seguirá con motor Cosworth para la Temporada.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

E BOCINA

PORCENTAJES DE ARRIBOS EN EL GP

PRIMERA ETPA

	Larg.	Lleg.	Ab.	Porcentaje de Arribos
Categoria "B"				
Fiat 1500 Cupé	18	11	7	61,1
Fiat 1500 Berlina	3	0	3	0
Peugeot 404	16	8	8	50
Peugeot 504	18	10	8	55,5
BMW 2002 TI	2	1	1	50
Alfa Romeo 1750 Berl.	1	0	1	0
Categoria "A"				
Renault Gordini	39	19	20	48,3
Auto Union 1000S ...	12	8	4	66,6
Fiat 600 E	4	2	2	50
Abarth 850	2	0	2	0
Abarth 1000	1	0	1	0
Morris Cooper	1	0	1	0

SEGUNDA ETAPA

	Larg.	Lleg.	Ab.	Porcentaje de Arribos
Categoria "B"				
Fiat 1500 Cupé	11	6	5	54,5
Peugeot 404	8	7	1	87,7
Peugeot 504	10	9	1	90
BMW 2002 TI	1	1	0	100
Categoria "A"				
Renault Gordini	19	11	8	54
Auto Union 1000S	8	6	2	75
Fiat 600 E	2	2	0	100

TERCERA ETAPA

	Larg.	Lleg.	Ab.	Porcentaje de Arribos
Categoria "A"				
Renault Gordini	11	10	1	90,9
Auto Union 1000S	6	4	2	66,6
Fiat 600 E	2	1	1	50
Categoria "B"				
Fiat 1500 Cupé	6	6	0	100
Peugeot 404	7	6	1	85
Peugeot 504	9	6	3	66,6
BMW 2002 TI	1	1	0	100

CUARTA ETAPA

	Larg.	Lleg.	Ab.	Porcentaje de Arribos
Categoria "A"				
Renault Gordini	9	9	0	100
Auto Union 1000S	3	2	1	66,6
Fiat 600 E	1	1	0	100
Categoria "B"				
Fiat 1500 Cupé	5	5	0	100
Peugeot 404	5	5	0	100
Peugeot 504	7	4	3	57,1
BMW 2002 TI	1	1	0	100

PORCENTAJE FINAL

	Larg.	Lleg.	Ab.	Porcentaje de Arribos
Renault Gordini	39	9	30	23
Auto Union 1000S	12	2	10	16,6
Fiat 600 E	4	1	3	25
Fiat 1500 Cupé	18	5	13	27,3
Peugeot 404	16	5	11	31,3
Peugeot 504	18	4	14	22,2
BMW 2002 TI	2	1	1	50

El resto de los automóviles largados: Fiat 1500 Berlina, Alfa Romeo 1750 GT, Abarth 850, Abarth 1000 y Morris Cooper no llegaron a clasificar y por lo tanto tienen 0 % de índice de arribo.

LOPEZ PUCCIO S.R.L.

en rosario corsa

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

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

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

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

auto centro srl
Linea completa de accesorios de toda marca. Nac. e imp.
Faros Parrillas Molduras Ornamentos
Portaequipajes Tazas Paragolpes
Alfombras Manijas Defensas
ventas por mayor y menor
Pedidos al interior contrarreembolso
URQUIZA 1486 T.E. 48268

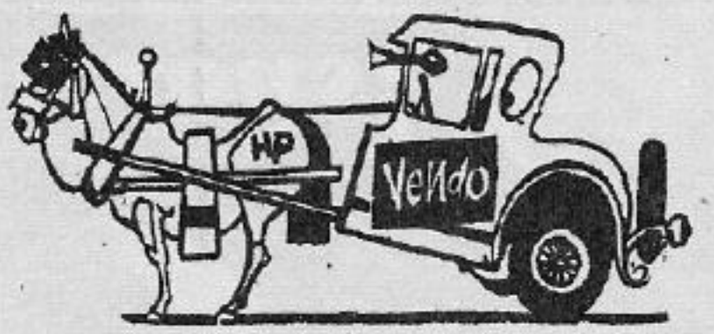
PEUGEOT 504
403 404 T4B
linea completa repuestos
eduardo
anexo repuestos BORGWARD
ahora en su nuevo local
AV. PELLEGRINI 1075
T.E. 815424 ROSARIO

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

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

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

AVISOS corsificados



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

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

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

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

VENDO KART-FOX RF, $ 1.100. Tratar a: 922-2380, de 15 a 19 horas.

CARBURADORES WEBER, DCOE 40-40. Especial para Fórmula 2 y Grupo 2. Cubiertas especiales F-2. Caja puente F-2. PORSCHE 5 velocidades. Vendo. Ver: Balcarce 376, San Martín.

TACOMETROS. Reparamos todo tipo. Electrónicos, mecánicos. Venta - canje. Nuevos desde $ 50. Instalación de instrumental. Constitución 1241, tel. 27-0989.

TORINO 380 W. Grupo 2 - F. 2. Dos motores. Mecánica Berta. Muchos accesorios y repuestos. Av. Rivadavia 7248. UNICO.

PEUGEOT 404 - 67. Jaula invisible. Butacas. Radiador de aceite. Nunca corrió. O lo vendo o me divorcio. En consignación en Av. San Martín 7862, San Martín.

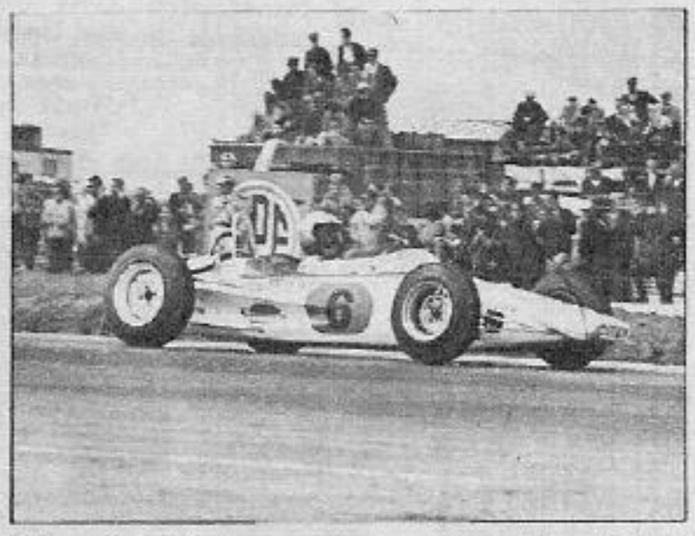
VENDO O PERMUTO por coche último modelo, avión Air Coupé, totalmente metalizado, biplaza, arranque eléctrico, freno pie y mano, triciclo, luces carreteo y



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

ESTUDIO JURIDICO sumamente especializado en secuestro de automotores, diligenciamiento de exhortos en varias provincias, localizaciones de vehículos y/o morosos, ejecuciones prendarias, cobranzas. Doctores Rubén H. Germán y Rubén C. Feliú, Rioja 33, 3º piso, oficina 5. Tel. 20974, Córdoba.

CRESPI BMW. Carlos Andretta vende su Fórmula 4, record en todos los circuitos



del país. Listo para largar. Un regalo. Av. San Martín 7160, tel. 55-1997.

CRESPI-FIAT, ganador II Temporada Fórmula Internacional de Chile. Preguntar por Martínez, a tel. 42-3471 al 76.

CARLOS RUESCH VENDE, Numa V SP, listo para colocar motor Tornado, Chevrolet o Dodge, o listo para largar con motor Tornado. Acepto en parte de pago,



auto de calle, pick-up o lancha con motor fuera de borda de 85 HP para arriba. Tratar: Carlos Ruesch, Calle 9, Nº 161, Cerro de Las Rosas, Córdoba.

DANILO BONAMICI VENDE, Renault 1093, Anexo J, listo para largar. Varios neumáticos Michelin y Cinturato, repuestos varios. Tratar: 24 de Septiembre 155, Alta Gracia, Córdoba.

DANILO BONAMICI VENDE, Torino 380 W Turismo de Carretera, convencional. Listo para largar. Tratar: 24 de Septiembre 155, Alta Gracia, Córdoba.

BUSCO MANUAL CISITALIA SPORT biposto, modelos 1947 al 1952 (cerrada o abierta). Tratar: 32-1105, después de las 11.

TALLERES DAVA. Especializados en suspensión, amortiguación, dirección, control dinamométrico. Servicio técnico Peugeot a cargo de Juan Carlos Adolfo Val, técnico mecánico, ex jefe de la sección experimental de Daher Roge. La mejor atención y control de su unidad. Sucre 746 (altura Figueroa Alcorta 6400), Capital, tel. 76-1380.

SENSACIONAL OPORTUNIDAD. Raúl Kissling vende su Fórmula 2. Chasis Crespi, motor Peugeot, mecánica Rivelli y Kissling. Con repuestos abundantes. Se acepta también a cambio mano a mano un Peugeot 504, nuevo, es decir 0 Km. Tratar: Dorrego 2030, Olivos.

JORGE AMORRORTU & PEDRO VIDAL se han establecido con taller de mecánica general y chapa y pintura y están a sus órdenes para solucionar cualquier problema en ese sentido en automóviles americanos, europeos, también japoneses y por supuesto nacionales. TALLERES MAZA - Maza 1781 (Boedo y Juan de Garay). Son grandes gomías de CORSA.

PENIN TIENE "LA PAPA". Distribuidores especiales para Chevrolet, Chevy, Falcon, Dodge, Valiant, Torino y Rambler. Se trata de los famosos distribuidores Prestolite ganadores en SP, que Penín adapta especialmente para aumentar la performance de su coche de calle. Están probados a 8.000 rpm y tienen óptima curva y leva especial. Penín, Hipólito Yrigoyen 199, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

GEFICO, Gestoría del Automotor. Trasferencias, patentamientos, bajas en Capital y provincia. Réditos, lucrativas, escribanía. Seguros sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, teléfono 68-7723.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPO

En el Autódromo Oscar Cabalén se llevarán a cabo el domingo próximo los 500 Kilómetros organizados por el Córdoba Automóvil Club.

El recorrido total de la competencia será de 502,363 kilómetros que surgen de girar 162 vueltas al trazado.

Para la oportunidad se permitirá un máximo de 22 autos en la pista, siendo éste el límite establecido por la Comisión de Seguridad de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo.

La largada se efectuará al estilo Indianápolis y tendrá lugar a las 12 horas. Siempre y cuando el espectáculo no fuera televisado, en cuyo caso se adelantaría para las 10.30 horas.

El circuito permanecerá abierto para entrenamientos el día sábado de 15 a 17 horas.

El total de premios que se distribuirá alcanza a la suma de 6.000.000 de pesos viejos.

F. 4

Dentro del programa de los 500 Kilómetros tendrá lugar también una competencia para Fórmula 4. La misma se desarrollará sobre el mismo trazado y a 12 vueltas. El orden de partida se establecerá de acuerdo al ranking de la categoría. Los premios ascenderán a 450 mil pesos viejos.

EL DESAFIO DE LOS VALIENTES

La tan publicitada carrera se realizará el lunes próximo en el tradicional circuito de Carlos Paz-Mina Clavero.

Lamentablemente por la posición adoptada por IKA-Renault —manifestada por el señor Lobbosco— el espectáculo se verá privado de la presencia de pilotos de primera línea, como Gastón Perkins, Eduardo Copello, Luis Di Palma y "Larry". No obstante ello, la Comisión Fiat suplirá esos huecos en muy buena forma. Muy probablemente Sobieslaw Zasada tripule uno de los 1600 y también Danilo Bonamici sería invitado.

En fin, pese a todo, no dudamos que esta competencia se constituirá en LA CARRERA del año. Es cita obligada de todo aquel que quiera presenciar un espectáculo de la mejor factura; tomar ubicación en alguna piedra al costado del camino de Villa Carlos Paz a Mina Clavero.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

En Austria tendrá lugar el próximo domingo la competencia de los 1.000 Kilómetros de Osterreichring. La carrera será la última con puntaje para el campeonato de la especialidad.

Juventas

El mini-computador

(Cronógrafo HEUER Automático, de pulsera.)



El Cronógrafo HEUER Automático lo tiene todo.

Detiene el tiempo, lo indica, lo controla, totaliza y fracciona hasta 1/5 de segundo.

Es antishock y sumergible (además le da la fecha).

Tiene dos pulsadores y corona de cuerda invertida.

En total un mini-computador en su brazo.

Cronógrafo HEUER Automático. La máquina del tiempo nuevo.

Contadores para Industria, Ciencia, Técnica y Deportes.

Modelo AUTAVIA de acero inoxidable.

HEUER

Cronógrafo Automático

Parabrisas CORSA correo

HISTORIA ANTIGUA

de Horacio Speratti, de Florida, prov. de Buenos Aires

Señores: en la respuesta a la carta del lector G. E. Romani de La Plata, en el número 230, encuentro algunas imprecisiones y desaguisados. La culpa no es de ustedes, ya que a menudo —y muy especialmente en automovilismo— se ignora que la historia es una disciplina científica y cualquiera se pone a "hacer" historia ... Para contestar las mismas preguntas trataré de copiarme mejor que ustedes. Aquí va.

En 1841 Luigi de Cristoforis hizo funcionar durante ocho horas, mediante lo que se llamaba "aceite de petróleo", un motor atmosférico, sin pistón y sin compresión. Es cierto que el RP Eugenio Barsanti y el ingeniero Felice Matteuci hicieron funcionar un motor en 1856 y dos años después uno de pistones opuestos. Pero el primer motor de funcionamiento regular y realizado en escala industrial fue construido en 1860 por los Ateliers Marinoni de París, según los planos, dirección y patente de Etienne Lenoir, el más prolífico de todos los inventores que contribuyeron a la creación del motor de combustión interna. En cuanto a la nacionalidad de este buen señor, dejo la palabra al historiador belga Jacques Ickx: "Lenoir era étnicamente y por nacimiento belga pero no podemos desconocer que todo era francés entre los innumerables componentes que gestaron su invención. No solamente su motor no podía haber nacido en otro lugar que París, sino que fue París quien hizo a Lenoir...

El mismo Lenoir se declaró francés, solicitando su nacionalización luego de 1870".

August Otto patentó el ciclo de 4 T en 1862, pero recién logró poner en marcha un motor de este tipo en 1876. El señor Beau de Rochas merecería figurar en vuestro Campeonato de Plantados, si no fuera ello echar agua llovida sobre la cabeza de un ingeniero fantasioso e irrealista que jamás llegó a realizar una sola de sus voladoras ideas, y cuyo nombre fue utilizado, impunemente y sin su intervención, por fuertes intereses industriales que intentaron salvarse de pagar los justos y correspondientes royalties debidos a la patente de Otto sobre el ciclo de 4T.

Tampoco cabe ningún mérito a Giuseppe Murnigotti, quien se dedicó a patentar lo que Lenoir y otros habían inventado 17 años antes. En cuanto a las 300 rpm del motor Benz, me veo en la obligación de señalar que ni es cierto ni significa nada. No es cierto porque el primer motor Benz funcionó el 31 de diciembre de 1879 y no significa nada porque el Daimler de 1876 funcionaba a 700 rpm.

Pasemos ahora al automóvil completo. También fue Lenoir quien construyó el primer vehículo que haya circulado en el mundo impulsado por un motor de combustión interna, en 1862. Si Lenoir utilizó como combustible gas en garrafa, el hecho es puramente anecdótico, ya que entre sus patentes había desde el año 1859 un carburador. Por esto y por su construcción y su performance rudimentaria, se empequeñece el automóvil de Marcus. Pero para hablar de automóviles "en serio" tendríamos que saltar hasta el Einspur de Daimler (1884) o el primer Benz (1886) o el primer Daimler (1886). El testigo del progreso pasará luego a manos de Emile Levassor, que lanzó la producción del automóvil en escala industrial, y que fue en 1895 además el ganador de la primera carrera de automóviles.

Por último queda otro mito por abolir: el de George B. Selden. Este abogado norteamericano patentó el automóvil en 1879. Digo "el automóvil" porque su patente comprendía todos los automóviles presentes, pasados y por venir. Esta patente le sirvió para exigir a todos los fabricantes americanos el pago de derechos, hasta que Ford le dio el parate mediante un proceso que duró desde 1903 hasta 1911. Ergo, don Selden no pasó de ser un "piola" a la americana, y el único coche que construyó lo hizo su hijo "según los planos originales" en 1904, para ser demostrado durante el proceso de Ford. Ayudado por dos caballos, el aparato avanzó 1.000 metros, se detuvo y ¡nunca más!... Como dijo el filósofo Battistela: "Vos que fuiste de todos, el más púa..."

COLORES

de Agustín Cueta, Villa Carlos Paz, Córdoba

Amigos de CORSA: después de leer el Nº 226 en que figura una carta en el Correo donde se habla de pinturas y colores de F Uno Internacional se me ocurrió una pregunta: ¿por qué no se siguen pintando a los coches con los colores oficiales del país de origen de la máquina, o del piloto o del equipo concurrente?

1) La razón está en eso que los servios llaman dinares, los hindúes ruplas y nosotros mangos. Es más divertido al parecer convertir a un automóvil en una marquilla de cigarrillos que hacer patria pintando al tutú con los colores identificatorios del país correspondiente.

2) Yo sé que los colores argentinos son azul y amarillo, el de Italia el rojo y el de Inglaterra el verde oscuro, pero ¿cuáles corresponden a los siguientes países: Alemania, Austria, Bélgica, Brasil, EE. UU., Francia, Japón, Suecia y Suiza?

R) El color que identifica a Alemania en estos casos es el blanco; a Austria el azul con una banda ancha plateada; a Bélgica el amarillo; a Brasil también el amarillo pero más claro y con detalles en verde; a Estados Unidos el blanco con azul; a Francia el azul francia (¿no iba a ser azul Cracovia, no?); los japoneses tienen asignado un blanco ni muy claro ni muy oscuro con un redondel rojo; los suecos deberían pintar de amarillo con tres bandas trasversales azules y por último los suizos de blanco con detales en rojo. ¿Pero para qué tanta organización si al final los colores van a ser los de algún perfume de moda?



Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 2928
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

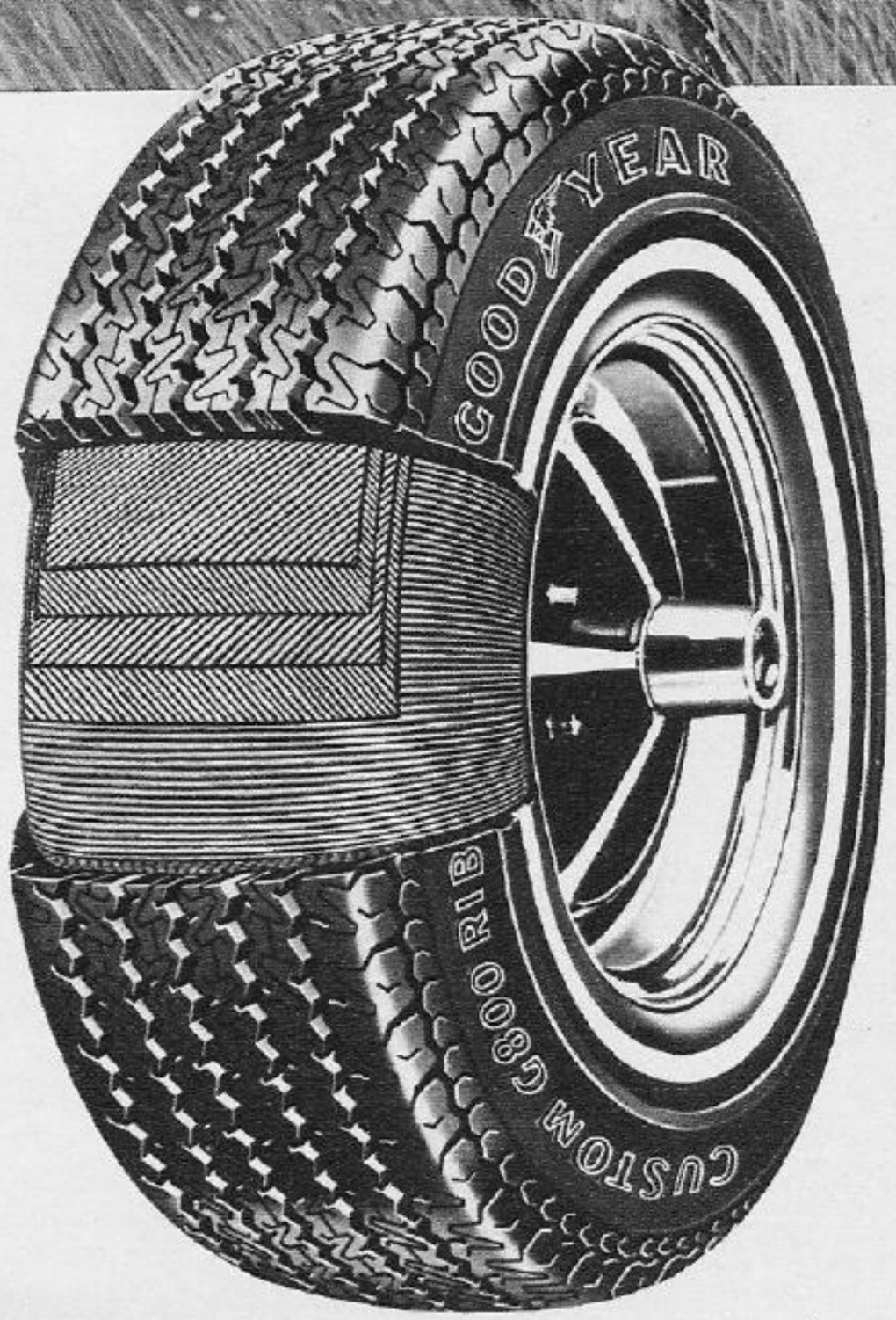
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



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

GOODYEAR

Mañanas con sabor a Cancia

Cancia

AMERICANO
CANCIA

APERITIVO

FORMULA EXCLUSIVA DE

Fratelli Gancia & Cia

CANELLI (ITALIA) - CASA FUNDADA EN 1850

CONT. NETO 950 CM³

Americanísimo!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com