m/n 100 $1

N 236

CORSA

parabrisas

COMO COMPRAR UN FIAT 1500 USADO

F.1: FIN DEL MUNDIAL

Del 27 de octubre al 2 de noviembre de 1970



Las revistas de Mauro

Arremeté, rey de la ruta!

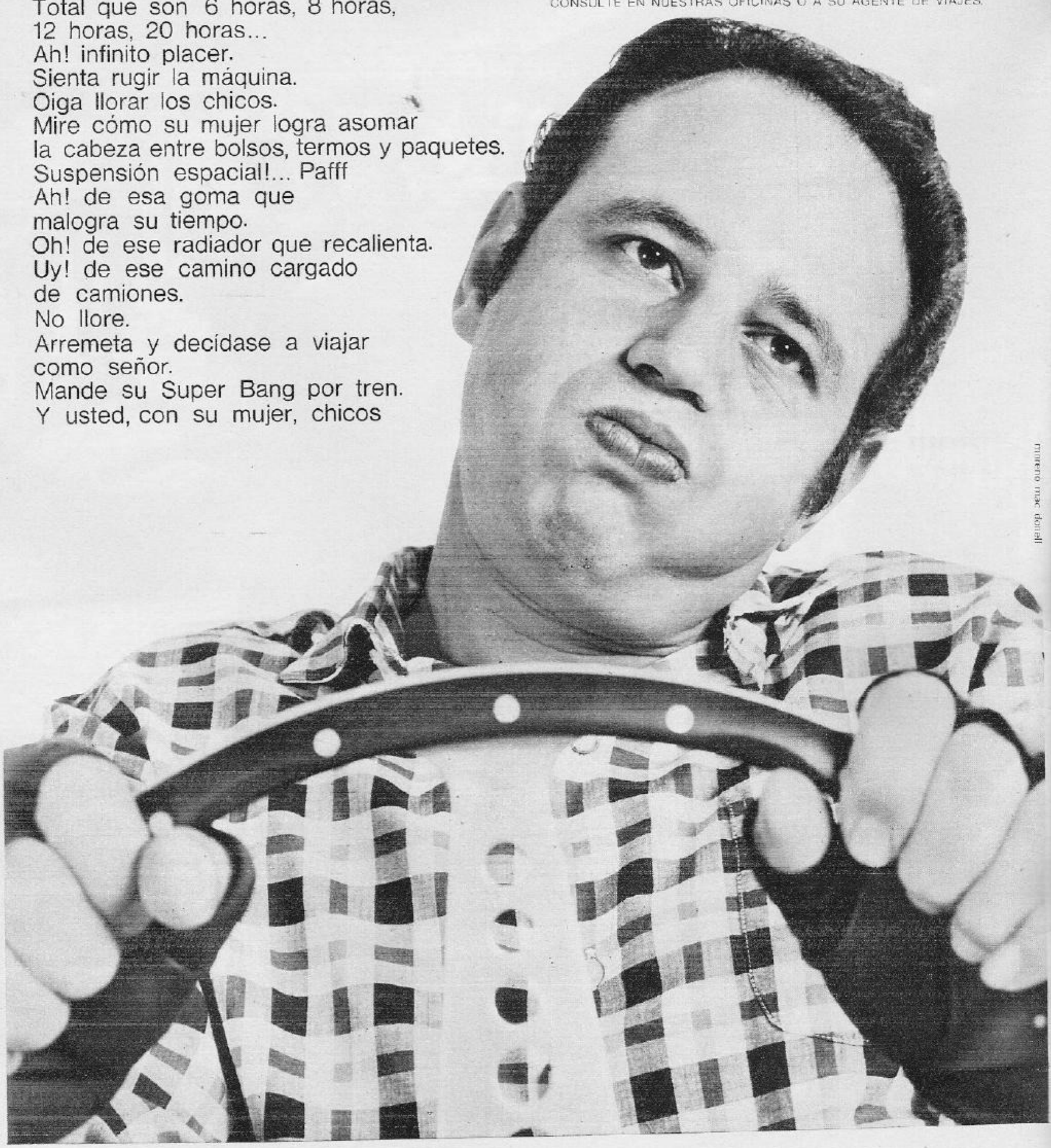
Usted que tiene un último
modelo Super Bang, Fastback,
con cuatro carburadores, suspensión
espacial e ingeniería Einstein.
Arremeta!
Cálcese los guantes tuercas,
cargue nafta Super Pum, acelere
y viaje con tiempo.
Total que son 6 horas, 8 horas,
12 horas, 20 horas...
Ah! infinito placer.
Sienta rugir la máquina.
Oiga llorar los chicos.
Mire cómo su mujer logra asomar
la cabeza entre bolsos, termos y paquetes.
Suspensión espacial!... Pafff
Ah! de esa goma que
malogra su tiempo.
Oh! de ese radiador que recalienta.
Uy! de ese camino cargado
de camiones.
No llore.
Arremeta y decídase a viajar
como señor.
Mande su Super Bang por tren.
Y usted, con su mujer, chicos

y paquetes llegue fresco, sonriente
y descansado en muy pocos minutos.
Vía AUSTRAL-ALA con tarifa familiar.
Haga cuentas. Le saldrá más barato.

AUSTRAL ↔ ALA

Nadie lo lleva mejor...
pero por las dudas, exijanos.

PASAJES Y CARGA AEREA:
CONSULTE EN NUESTRAS OFICINAS O A SU AGENTE DE VIAJES.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 236. Del 27 de octubre al 2 de noviembre de 1970

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

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

CORSA

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

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

La hora del balance



Despedida en Munich. Cuarto puesto de Carlos Reutemann y finalización de la campaña del equipo del ACA en el competitivo escenario europeo de la Fórmula Dos.

Llegamos a la hora del balance, de la revisión de cuentas y del análisis de la actuación del equipo argentino. No obstante ello, ya la campaña de la squadra regenteada por Héctor Staffa y defendida por Lole Reutemann ha sido objeto de cien mil análisis y palos —prematuros, no documentados e injustos en la mayoría de los casos— que en nada contribuyeron a un mejoramiento de performances.

Pensamos que esta campaña fue, pese a todo, algo positivo y que va a redituar mucho en favor del automovilismo argentino. El campo elegido para batallar no podía haber sido más exigente. La Fórmula Dos internacional es una categoría que además de agrupar en sus competencias a los mejores pilotos profesionales del mundo tiene la particularidad de ser (juntamente con la F-3) la clase más competitiva de todas. La razón es muy simple. La mayoría de los autos son idénticos entre sí, con potencias idénticas, suspensiones idénticas, etc. Los que no son idénticos son de parejísimas performances. Son algo así como constantes ediciones de nuestro reciente "Desafío de los valientes" en las que fundamentalmente prevalece el factor humano. Por otra parte, es una categoría en la que siempre se camina al límite. No hay reservas de potencia para corregir y eso hace que la conducción sea crítica a cada instante. Cada carrera es una lucha a brazo partido en la que nadie se da tregua. Por eso correr en esta fórmula es algo muy serio. Hay que estar, hay que vivir en ese medio para darse cuenta de lo tremendamente difícil que es ganarse un lugarcito en el reparto. Reutemann ya lo tiene y muy bien ganado. Podríamos arriesgar a decir que no es simplemente un lugarcito, sino una sólida posición en la que es visto con mucho respeto por todos los profesionales que forman el cerrado "ambiente" de la high class corsística.

Y esa posición fue ganada en solamente una temporada a la que se accedió sin las etapas previas (tan necesarias y útiles) de aprendizaje y rodamiento. Se atacó directamente la tremenda F-2 internacional. No hubo ni F-3 ni Fórmula Ford ni nada a nivel internacional. Tal vez ése fuera un aspecto criticable del asunto, pero ya situados en el problema, no podemos menos que reconocer que el resultado que nos puede exhibir Reutemann es muy bueno. Ha peleado de igual a igual con la creme de la creme. Sus rivales fueron nada menos Brabhams Regazzonis, Fittipaldis, Wetsburys, etc. y Lole se batió con ellos gallardamente mostrando a la vez garra e inteligencia. Se le puede achacar falta de serenidad en alguna circunstancia, pero ella sólo fue atribuible a las ganas de hacer mucho.

Otro aspecto criticable de la actuación del equipo fue el caso Caldarella. Lamentablemente debemos reconocer que allí faltó decisión o mejor dicho definición. Caldarella no estaba en condiciones psicotécnicas para ser coequiper de Lole. Se vio desde un principio. De tal forma se debió dar un corte definitivo a la situación, cosa que no se hizo prolongando el statu quo más de lo debido.

Hemos leído en varias oportunidades notas aparecidas en nuestro medio, referentes a la actuación del equipo en una de las cuales se pretendió hacer comparaciones con otras campañas (v. gr. Fittipaldi, o Fangio). Gran error conceptual, ya que las situaciones no son comparables, ni aunque lo hubiesen sido sería absolutamente lícito o lógico establecerlas. En muchos casos hemos leído también notas en las cuales se llegó a utilizar manifiesta mala fe para criticar aspectos deportivos o de la conducción táctica del equipo. El affaire Caldarella fue el caballito de batalla en la mayoría de esas notas y, como ya hemos dicho, a nadie favorecieron, ni al mismo Caldarella, si la idea de las mismas hubiera estado dirigida a "darle una manita".

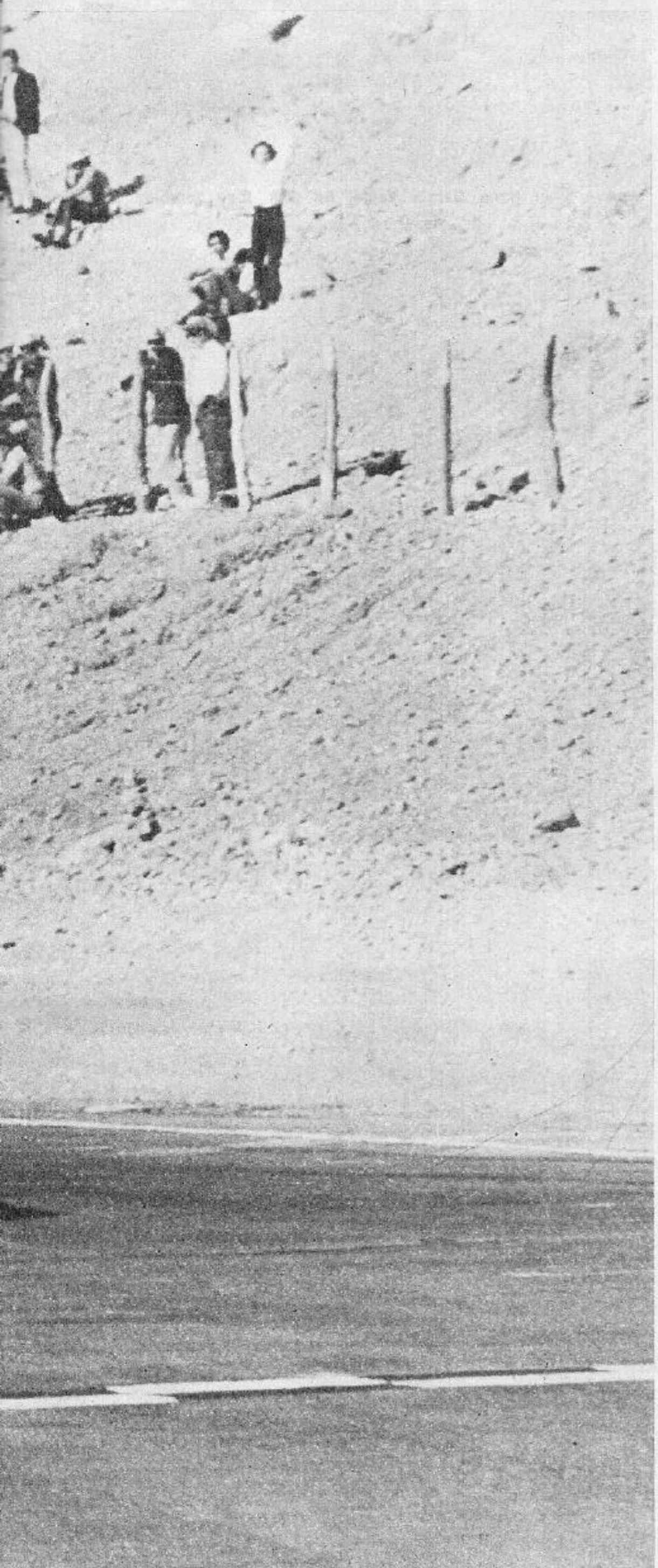
Nosotros fuimos testigos presenciales de la casi totalidad de la campaña europea del equipo del ACA y hemos visto todo lo bueno y muchos de los errores que se cometieron. Creemos —en consecuencia— haber opinado con bastante objetividad y, lo que es fundamental, documentados. Por ello estimamos que el balance puede ser considerado sin temor a sentirnos conformistas como bueno. Cien cosas pueden ser criticadas, pero hay otras tantas que han dejado excelentes enseñanzas y pueden ser estimadas como "buenas inversiones".

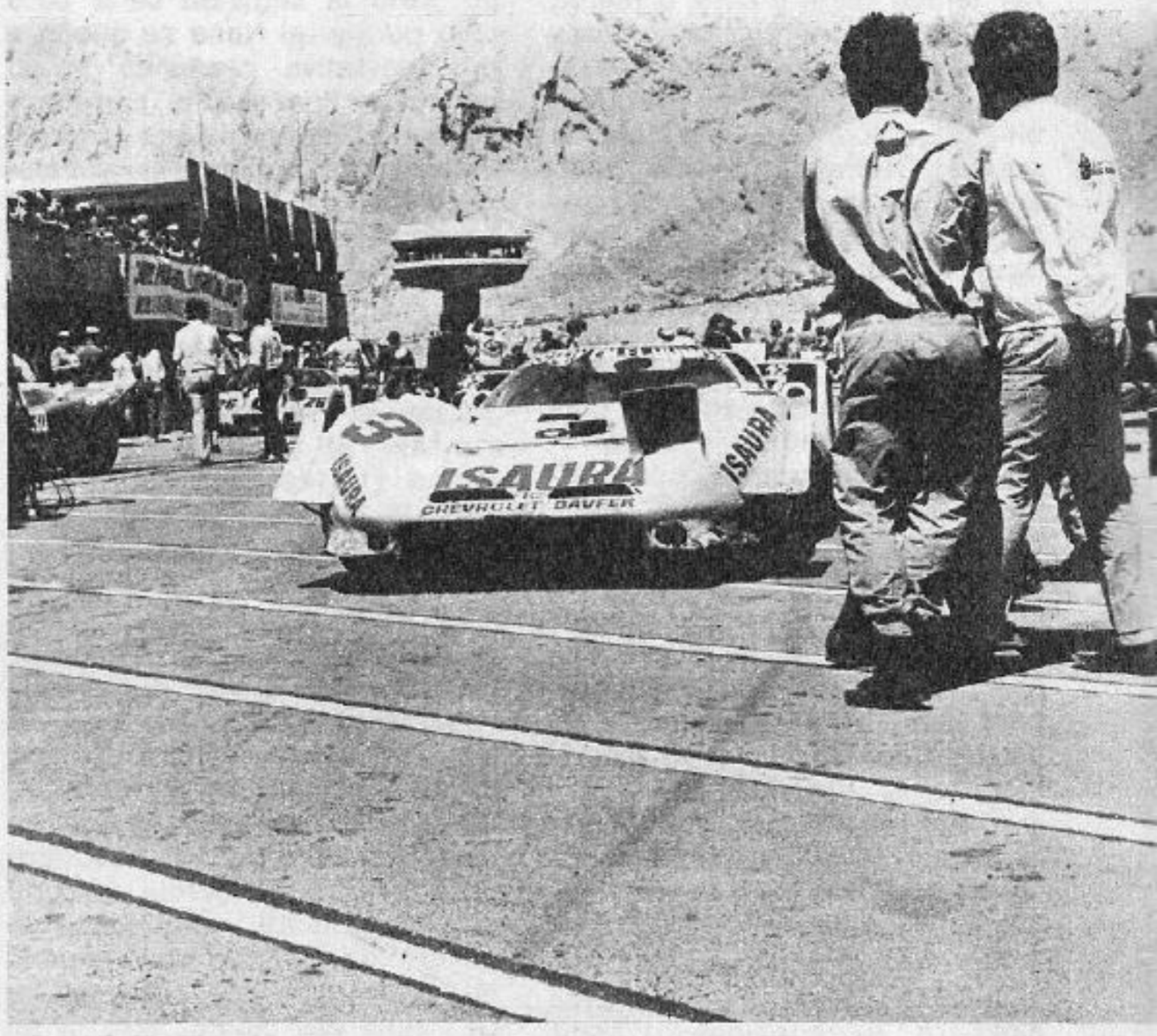
G. M.

GARCIA VEIGA A

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROBO LA TESIS





Néstor García Veiga. Dale que va, aprovechá y no dejés nada para lo muchacho. **Campeonato y las carreras que le siguen a la consagración también.**

Cupeiro previniendo problemas de temperatura (¡Já, lo iban a agarrar desprevenido al Gallego!) injertó unos cuantos buches ad hoc.

Con la licenciatura del Campeonato Argentino en sus manos, el nene García Veiga presentó la tesis para doctorarse. Y lo logró en la Universidad de El Zonda. Muy bueno también el trabajo del tenaz Jorge Cupeiro. Mauricio García fué tercero con el otro Chelco y Copello se ubicó cuarto en su segunda carrera con el Berta Tornado. Pairetti el mejor Ford, y mucho... mucho calor →

Por nuestros enviados especiales a San Juan, Germán Rolando Sopeña y Carlos Fernando Figueras. Dagerrotipos de Carlos Agustín

Con el título de campeón bajo el brazo y a la manera de un alumno eximido que repite tranquilo la lección de siempre, el Nene García Veiga sumó un triunfo más a su impresionante lista del año manejando en su típico estilo ciento por ciento efectivo.

Se pensó que la carrera podría ser distinta porque una vez decidido el campeonato a su favor, García Veiga podría haber tenido carta planca o piedra libre para hacer lo que quisiera en la pista, por lo tanto utilizaría su auto al máximo de posibilidades, haciendo temblar los relojes. Di Palma, con un auto más potente que las veces anteriores y Copello, con otro Berta Spider, podrían ser los adversarios para el Nene de Arrecifes. Pero por diversas razones que de inmediato pasaremos a exponer, esas especulaciones fueron distorsionándose y la carrera otorgó un trámite conocido en 1970.

Si existió carta blanca, el Nene García Veiga supo utilizarla muy bien. No salió a destrozar registros, sino simplemente a observar cómo andaban los demás para fabricar su propio esquema de carrera. Apuró en la primera serie que fue donde colocó la piedra fundamental de su triunfo, y en las dos posteriores se dedicó a mantener la ventaja conseguida inicialmente. Perfecto.

Luis Di Palma era la mayor amenaza. Berta exigió un poco más a sus dotes especiales y presentó el motor Tornado más potente conseguido hasta el momento: 340 HP disponibles, suficientes para pelear contra los motores de 350 plus de la Comisión General Motors.

García Veiga, Joseph y Cía. sabían que ése era el hueso duro y durante el viernes y el sábado se dedicaron a buscar las mejores relaciones de caja, la puesta a punto ideal y demás detalles como para defender dignamente el prestigio obtenido.

Por los resultados de los entrenamientos se vio que los tiempos importantes orillaban muy de cerca el 1m14s para la vuelta. García Veiga consideró que en las últimas horas del sábado a la tarde (horario de las pruebas de clasificación impuesto por el intenso calor de San Juan) lograría bajar ese tope, pero luego, problemitas varios en el auto de Di Palma impidieron que éste pudiese dar muchas vueltas y así el lógico tiempo de 1m14s7 de García Veiga se erigió a la postre en el mejor registro de clasificación, pese a que en los entrenamientos había andado por debajo de ellos.

La carrera —se puede leer en el desarrollo de cada serie más abajo— tuvo como protagonistas principales a García Veiga y lamentablemente Luis Di Palma perdió vueltas en la primera serie, con lo cual ya quedó sin chance para las esperanzas finales. Cupeiro, en cambio, fue la amenaza permanente de García Veiga en carrera y además de ganar la segunda serie se mantuvo en todo momento muy cerca del Chelco ganador.

Pero no había duda: García Veiga tenía un poco más en su auto y de esa manera gobernó ampliamente la carrera. El Gallego ganó la segunda serie pero sólo porque el Nene se quedó a la expectativa pensando en el resultado final de la carrera y no en el mero halago parcial. Piedra libre o sin ella, el campeón 1970 dio otra acabada prueba de lo que es ser un perfecto piloto de carreras.

PRIMERA SERIE: LA LOGICA

Con el Nene García Veiga (1m14s7 el sábado) y Luis Di Palma (1m14s9) en la primera línea, la largada iba a ser trascendental para el posterior desarrollo de la serie. A poco de ponerse en marcha los motores se levantó el cartel indicador de "falta un minuto" e inmediatamente después se bajó la bandera encontrando a Di Palma con el auto en punto muerto... mientras García Veiga tomaba la delantera seguido por Cupeiro y Marito García. Al cumplirse la primera vuelta, luego de la insólita bajada de bandera, las posiciones se mantenían y Di Palma era cuarto, pero a un ritmo velocísimo tratando de recuperar lo ingratamente perdido en el lanzamiento.

La posición de García Veiga no podía peligrar en esas condiciones: el Berta LR con tiempo perdido, el Chevrolet de Cupeiro con la cuarta trabada y haciendo patinar el embrague a la salida de la horquilla para que levantara vueltas en ese cambio y el Chelco II de Marito García en inferioridad mecánica y de tenida con respecto a su casi similar Chelco I, la posición seguía sin alterarse.

Di Palma y el Berta colorado fueron ascendiendo paulatinamente (así fue como en la quinta y sexta vuelta marcó lo que es registro record para SP en El Zonda: 1m13s9) y llegó a quedar segundo muy lejos de García Veiga hasta que infames piedras entraron por las trompetas de los carburadores y le rompieron cinco válvulas dejándolo fuera de toda posibilidad de lucha con García Veiga. Marito García aventajó a Cupeiro aprovechando que el Gallego viajaba en cuarta toda la vuelta y quedó segundo con Cupeiro tercero, Monguzzi cuarto y Copello con el otro Berta LR quinto delante del mejor Ford, conducido por Carlitos Pairetti que esta vez corrió con el auto del Chango Fernandino.

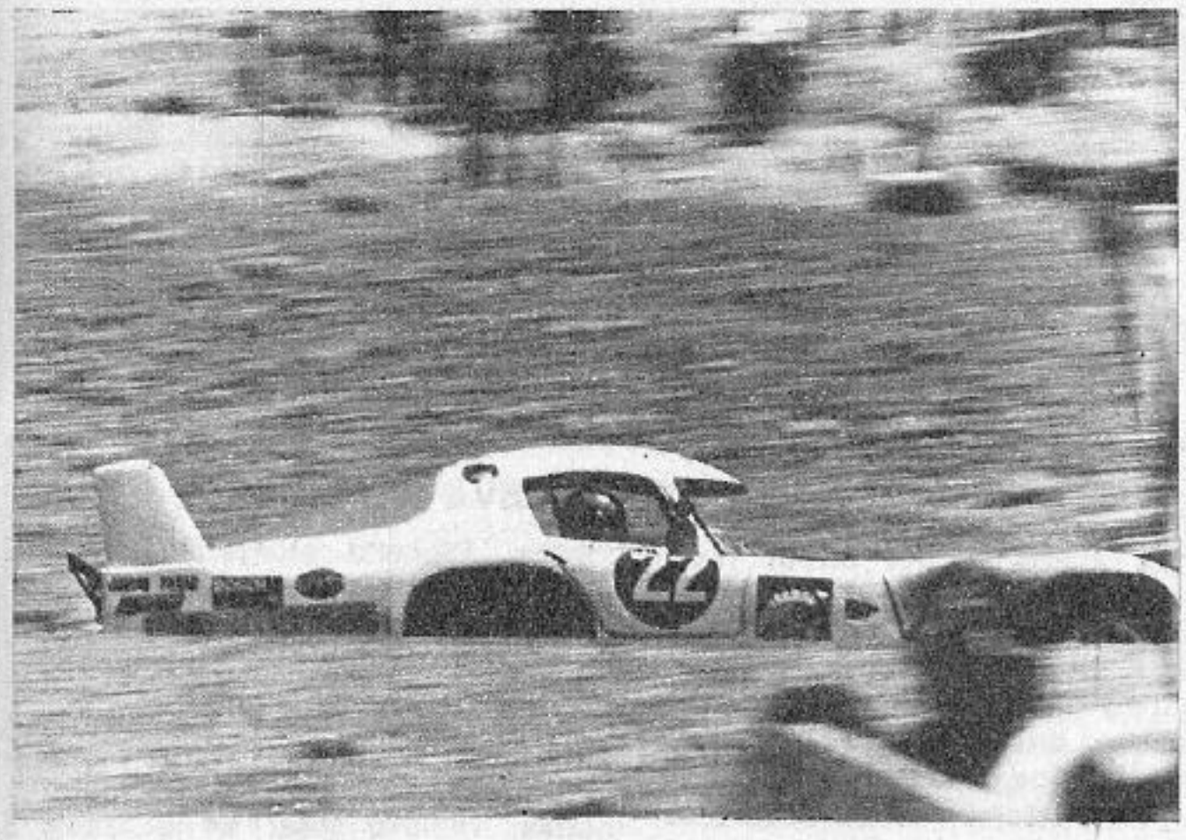
→



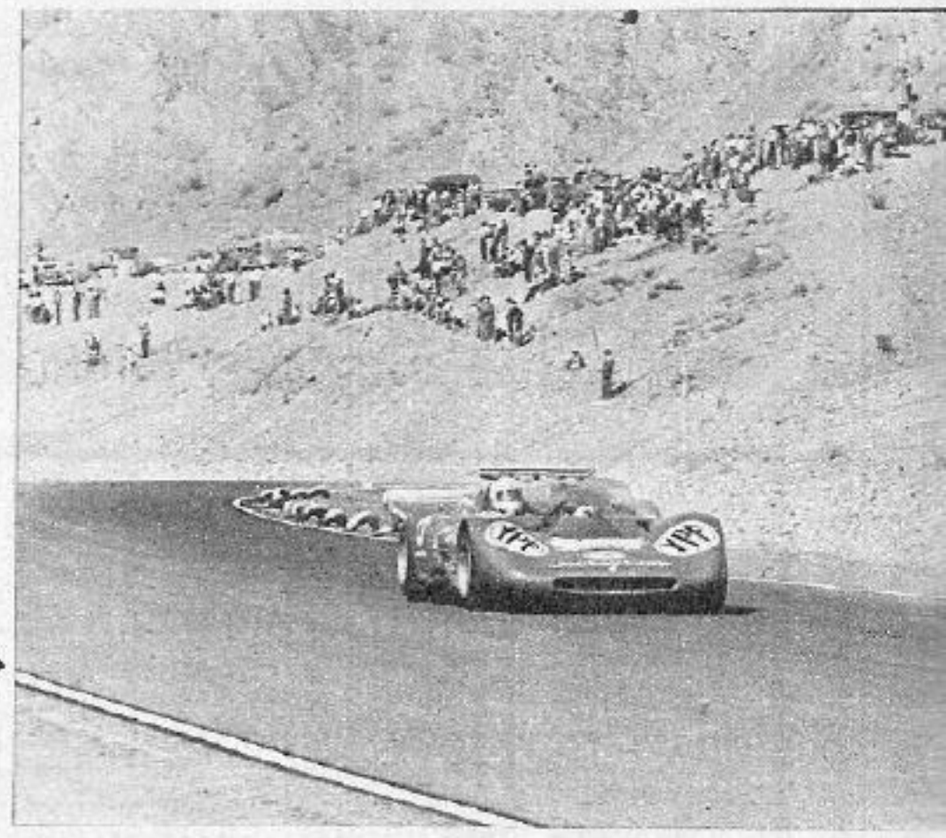
Cupeiro y el Nene García Veiga. En San Juan también por siempr
Chevrolet.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Negro Monguzzi rompió el parabrisas, pero el viento no le hace mella: él también es hombre de monopostos.



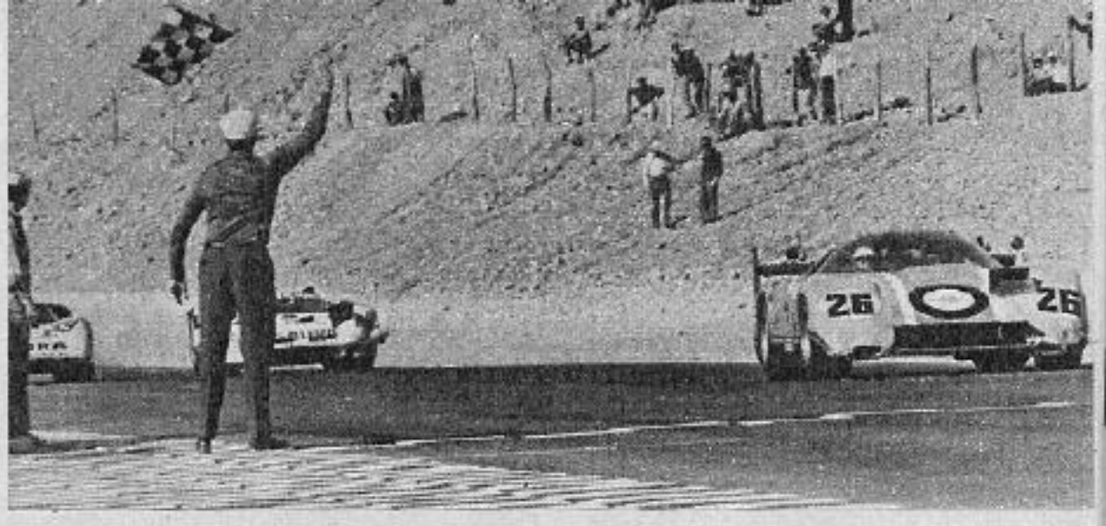
Luisito Di Palma, como siempre. Anda muy, muy fuerte. Pero últimamente nos está ganando poco el chico.

Arrecifeño Pairetti encabeza distinguido pelotón. Lo siguen el morocho Monguzzi y el bertoniano Di Palma.



El segundo hombre de la CDCGM, Mauricio García, fue un digno tercero. Los motores de Joseph siguen siendo muy efectivos.

Eduardo Copello recibirá para la próxima carrera un motor de Berta de 340 HP similar al usado por Di Palma en San Juan.



CAMPEONATO DE SP

Pos.	Corredor	Ptos.
1º	García Veiga, Néstor	41
2º	Cupeiro, Jorge	15,50
2º	Ruesch, Carlos	15,50
4º	Gradassi, Héctor Luis	13
5º	Copello, Eduardo	8,50
6º	Di Palma, Luis Rubén	8
7º	García, Mauricio	7
8º	Estéfano, Nasif	6
9º	Vianini, Andrea	4
10º	Barragán, Luis Alberto	1
10º	Marincovich, Carlos	1
10º	Urruti, Federico	1
13º	Aranzana, Evaristo	0,50
13º	Pauloni, Norberto	0,50

NUEVO REGLAMENTO: NUEVA VIDA

La aparición del nuevo reglamento que responde a lo que había solicitado insistentemente la AASP dejó a todo el mundo contento y animoso, preparándose con nuevos bríos para la temporada del año que viene. Todos, pilotos y constructores, están superentusiasmados y ya se iniciarán los respectivos trabajos en autos con motores cuatro litros ubicados atrás. Horacio Steven ya tiene algo pensado, Pedro Campo y la CDCGM ya tienen los planos casi listos. Pronello piensa concretar esa idea que pensaba usar en la Copa Can Am y que fue mostrada en CORSA tiempo ha. La gente de Dodge espera concretar un arreglo el mes que viene, que bien podría involucrar a Steven y Berta ya está preparando un spider motor atrás. Incluso más. Es probable que el auto de Gastón Perkins que debía ser un spider de motor delantero similar al usado actualmente por Copello y Di Palma tenga el motor atrás .Aparentemente estaría listo en un mes.

SEGUNDA SERIE: LA REVANCHA

Otra vez García Veiga picó en punta, esta vez aparaeado por su coequiper Marito García. Di Palma, mientras tanto, largó último, pero gracias a sus cualidades de buen largador, antes de llegar a la primera curva de "la viborita" había apilado cuatro autos para comenzar una serie casi interminable de **sorpassos.** Cupeiro quedó segundo al cumplirse el giro inicial, con el Chelco II a sus espaldas, Pairetti tercero y Monguzzi (con una mecánica Dodge más saludable). Una vuelta más tarde, considerando la ventaja que García Veiga le llevaba a Cupeiro, el campeón de SP prefirió seguir los pasos del Baufer celeste en lugar de jugarse la carrera toda. Algo muy lógico por otra parte. Tercero era Marito y Di Palma seguía mejorando hasta quedar sexto en la segunda y quedar quinto en la tercera, cuarto en la cuarta vuelta y tercero en la sexta. Rush impresionante por cierto. Todo logrado en constante girar en 1m16s/1m17s. Por la punta todo seguía igual: Cupeiro desde el primer lugar y a la expectativa, detrás, García Veiga; Di Palma tercero, Marito García cuarto, Copello quinto y Pairetti sexto.

Copello, por su parte, también había intensificado su persecución y así fue como en la 14ª vuelta el cuyano quedó tercero; en tanto Di Palma comenzaba a viajar en cinco cilindros y aunque trataba de ganar la posición en manos de Copello jugándose en la frenada en la horquilla, no pudo superarlo.

Resumen: Cupeiro ganador de la serie con García Veiga cerquita y ganador en la general. Tercero en el parcial Copello, cuarto Di Palma y quinto Marito García con Pairetti sexto otra vez como el mejor Ford.

TERCERA SERIE: EL BUENO

García Veiga por la izquierda y Cupeiro a la derecha. Los dos iban a pelear la final. Y Cupeiro picó en punta con García Veiga a sus espaldas con calma y confiado en el fierro que maneja. Di Palma se ubicó tercero y Pairetti cuarto. Copello y Marito García discutían el quinto con posibilidades de cuarto. A la vuelta siguiente Copello era cuarto y a la siguiente tercero detrás del Gallego Cupeiro y García Veiga. Al cumplirse la cuarta pasada, los tres que marchaban en punta viajaban muy juntos, Di Palma entraba en boxes con la goma trasera derecha desinflada y perdía contacto con la punta, pero no mucho, porque al salir nuevamente lo esperó a Copello y se coló detrás de él para brindar un poco de espectáculo.

Ya al sexto giro los primeros le habían sacado la vuelta a Del Río y su Avante Tornado. En la séptima, García Veiga superaba a Cupeiro para dejarlo pasar al frente unos metros más allá. En la octava Copello segundo por un instante nada más, al ganarle a Cupeiro el frenaje en la horquilla, pero al salir el Chevrolet empujó más y salió mejor acomodado recuperando puesto. Monguzzi por su parte ya corría sin parabrisas.

Copello y Di Palma se empezaron a dar como en la guerra a partir de la segunda mitad y en la 13ª vuelta Di Palma lo pasó a Copello aunque tenía unas vueltas menos y no discutía con nadie la clasificación final.

Poco después Marito García se adueñaba del tercer puesto y Copello quedaba cuarto. En la 18ª vuelta Copello apareció a menor velocidad y perdiendo ritmo... a causa de una goma inflada y más tarde desinflada. Llegó en una misma línea con Marito García, mientras García Veiga ganaba la serie sin problemas! y también era puntero en la clasificación final por suma de tiempos. Máquina-cerebro-seguridad. He aquí la fórmula del triunfo del hombre de GM.

CHIMENTOS CON HISTORIA

El gran cuco de la carrera era el calor que se podría sufrir el domingo sobre todo en la última serie que se largaba a las doce. Sin embargo no fue tanto como se prevela el sábado y los problemas de recalentamiento no adquirieron la influencia importante que se les atribuía los días anteriores .

Los autos de la Comisión G. M. fueron los que más vueltas dieron al circuito sanjuanino en los días de entrenamiento, trabajando a conciencia en busca de mejorar los tiempos. El sábado García Veiga giró un montón de vueltas y luego colocó una tercera más corta para hacer un cambio justo en medio de "el rulo"). Por su parte también Marito giró mucho en el Chelco II, pero sin llegar a los tiempos del "Nene". Puede ser que haya alguna diferencia de manejo o de experiencia entre los dos García pero indiscutiblemente los dos autos no andan lo mismo. No tanto por diferencias de motor, sino por las reformas hechas en el Chelco II a título experimental que no permiten ponerlo a punto como al probado Chelco 1 1/2 de García Veiga. Entre otras cosas al eje De Dion del Chelco II no se se le encuentra muy bien la vuelta y por eso dobla menos. Allí puede hablarse de dos segundos de diferencia entre coche y coche sin temor a la equivocación.

Formisano y Zampini se van la semana que viene a Inglaterra a comprar y ver fierros nuevos. Los dos estaban contentos con lo hecho en San Juan y sobre todo Formisano, quien exclamaba: **"Mirá, Zampini, yo quiero motores como los que hoy usó el loco Pairetti y a otra cosa. Andan bien y no se rompen; no quiero saber más nada con los cigüeñales planos".** Resulta que Pairetti cambió el auto con su coequiper Fernandino y utilizó el famoso cigüeñal plano; en teoría es mejor, pero como se rompió el amortiguador de vibraciones, Fernandino decía que el auto vibraba de punta a punta de una manera insoportable. Se hacía muy difícil de manejar además de sacar el motor de punto.

Otra de Formisano. Como el motor de Pairetti tenía unas tomas de carburadores más grandes que lo habitual, Vicente aseguraba que esta vez se había venido con todas las trompetas. La de Louis Armstrong, la de Dizzi Gillespie, la de Harry James y la de **Very Goodman**.... A lo mejor es pariente de Benny Goodman. ¿O sería acaso un muy buen hombre?

Reflexión de Pairetti: **"¡Cómo doblan los Berta de Di Palma y Copello!".**

Reflexión de García Veiga: **"¡Qué lindo va a quedar el palito del número uno en la puerta del Chelco el año que viene!, ¿eh?".**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Juguetón Joseph: "Che, Carlitos, me prestás la motito un rato".

Grupo de elegantes: Cupeiro, Berta y Di Palma.

A la derecha: Pairetti y semiescondido García Veiga.





NUEVE DE JULIO: CONTINUAN LAS SUSPENSIONES

La carrera de Turismo que debía realizarse el domingo en Nueve de Julio se suspendió a causa de la tierra. Dicho así a la ligera esto podría parecer una utopía, ya que la carrera debía disputarse en el flamante autódromo propiedad de la municipalidad de esa localidad. Pero no es así, verdaderamente la causante de la suspensión fue la tierra. Resulta ser que el señor viento resolvió echarse un soplito y fue suficiente para que en el circuito no se viera un elefante colorado a diez metros. Con buen criterio el Comisario Deportivo decidió en un primer momento postergar el horario de largada esperando que se solucionase el problema. Siendo las 11,30 y sin ninguna perspectiva de que ello sucediera, definitivamente dijo no

Por segunda vez el mismo motivo le juega una mala pasada a la gente de Nueve de Julio, que no lo merece ya que pone una gran dosis de buena voluntad para que las cosas salgan bien. Ahora tendrán que esperar a que CADAD les conceda una nueva fecha.

Reflexión de Cacho Ruesch: **"Ahora sí se empezarán a hacer autos de carrera en serio".**

Reflexión de los motores de carrera en general: **"¡Qué calor que hace, che!".**

Emilio Bertolini, otro campeón flamante corrió con el **Numa de** Copello y si bien no podía estar en la conversación giraba en su ritmo (que se alteró de golpe cuando voló una **biela y se** rompió todo). Todo no. Se salvó una pata de motor.

A Eduardo Copello le pasó una cosa bastante rara pero decisiva para sus aspiraciones. En la última serie se rompió la placa donde va montada la palanca de cambios y eso le impodía moverla. **Por ente tenía** que girar siempre en cuarta perdiendo unos cuantos segundos por vuelta. De todas maneras su motor empujaba bastante menos que el de Luis Di Palma, pero Berta nos explicó que ya tiene listo otro motor similar al que usó Luis Di Palma. **Tiene** 340 HP aunque sin poner a punto **todavía.**

Actuación poco descollante una vez más: la del equipo Pronello-Ford. Aparecieron recién el sábado a las pruebas de clasificación (a las 18 horas), con un Huayra en manos de Pascualini y un Halcón confiado esta vez al sanjuanino Carlos Yanello. Ambos autos fueron probados y repasados a último momento con evidentes fallas en la parte motriz. El domingo Yanello dio tres vueltas y Picho Pascualini dos. Un integrante del equipo informó confidencialmente que de esa forma —largando la carrera— cobraban la prima de partenza y la publicidad. Esa no es la forma de hacer la cosas... lo hecho, o mejor dicho lo no hecho fue lamentable. Pascualini estuvo a punto de no correr pero Oscar Alfredo Gálvez le pidió que lo hiciera y el cordobés accedió ante el pedido del "Aguilucho".

Gastón Perkins siempre con su Liebre III Tornado fue a San Juan. Bajó el 1m20s en clasificación y viajó durante mucho tiempo con Del Río en la carrera, hasta que cortó el cigüeñal en la primera serie. Se acabó todo. Zurita tendrá que pensar en motor nuevo.

Ruesch abandonó porque se quemó la pierna (quemaduras de primer grado) con un chorrito de aceite de la caja de velocidades. Nada grave.

Vicente Formisano le vendió el auto de Pairetti al amigo Aranzana. Debutará en Las Flores y le pondrá motor Tornado.

Por coincidencia en el Nogaró de San Juan estaban Miss Universo y Miss Argentina por un desfile de modelos. Pairetti se encargó de llevar a Miss Universo a dar unas vueltas en su SP por El Zonda amén de trasformarla en planillera en la última serie. Finalmente el domingo por la tarde, después de la carrera tanto Miss Universo como Miss Argentina fueron lanzadas al agua en la pileta del hotel. Siguieron el desfile acuático pero vestidos todos los presentes, bajo la dirección y puesta en escena de Buela, Cupeiro, Berta y Monguzzi. Para información, el puntaje de las misses es el siguiente: Miss Universo, 8 puntos; Miss Argentina, 8,5 puntos.

Asociación Sanjuanina de Volantes - Autódromo El Zonda

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas
1º	7	García Veiga, Néstor .	Chelco I-Chevrolet .	25m46s8	20
2º	26	García, Mauricio	Chelco II-Chevrolet	26m04s9	20
3º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet ...	26m06s1	20
4º	22	Monguzzi, Angel	Trueno-Dodge	26m18s9	20
5º	1	Copello, Eduardo	Berta-Tornado	26m28s2	20
6º	9	Pairetti, Carlos	Fordmisano-Ford ...	26m30s5	20
7º	39	Piano, Héctor	Gentile-Chevrolet ..	a 1 vuelta	
8º	42	Del Río, Jorge Omar	Avante-Tornado 3000	a 1 vuelta	
9º	21	Gradassi, Héctor Luis	Formar-Ford	a 1 vuelta	
10º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	a 1 vuelta	
11º	30	Fernandino, Esteban .	Fordmisano-Ford ...	a 1 vuelta	
12º	15	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado .	a 3 vueltas	
13º	4	Ruesch, Carlos	Trueno-Chevrolet ...	a 3 vueltas	
14º	25	Ternengo, Jorge	Numa-Tornado	a 5 vueltas	
15º	6	Di Palma, Luis	Berta-Tornado	a 7 vueltas	
16º	31	Bertolini, Emilio	Numa-Tornado	a 10 vueltas	
17º	8	Pascualini, Carlos ...	Huayra-Ford	a 18 vueltas	
18º	44	Yanello, Carlos	Halcón-Ford	a 18 vueltas	

PROMEDIO DEL GANADOR: 150,349 km/h.

RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 5ª y 6ª vueltas en 1m13s9 a un promedio de 157,392 km/h.

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet ..	25m28s9	20
2º	7	García Veiga, Néstor .	Chelco I-Chevrolet .	25m29s8	20
3º	1	Copello, Eduardo ...	Berta-Tornado	25m57s1	20
4º	6	Di Palma, Luis	Berta-Tornado	25m57s5	20
5º	26	García, Mauricio	Chelco II-Chevrolet	26m09s3	20
6º	9	Pairetti, Carlos	Fordmisano-Ford ..	26m23s9	20
7º	22	Monguzzi, Angel	Trueno-Dodge	26m31s7	20
8º	21	Gradassi, Héctor Luis	Fordmar-Ford	26m32s3	20
9º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	a 1 vuelta	
10º	39	Piano, Héctor	Gentile-Chevrolet ..	a 1 vuelta	
11º	42	Del Río, Jorge Omar	Avante-Tornado 3000	a 2 vueltas	
12º	30	Fernandino, Esteban .	Fordmisano-Ford ..	a 13 vueltas	
13º	31	Bertolini, Emilio	Numa-Tornado	a 15 vueltas	
14º	25	Ternengo, Jorge	Numa-Tornado	a 19 vueltas	

PROMEDIO DEL GANADOR: 152,136 km/h.

RECORD DE VUELTA: Cupeiro en la 6ª vuelta en 1m15s a un promedio de 155,040 km/h.

TERCERA SERIE

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	García Veiga, Néstor	Chelco-Chevrolet ..	26m14s1	20
2º	26	García, Mauricio	Chelco II-Chevrolet	26m17s1	20
3º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet ..	26m27s2	20
4º	1	Copello, Eduardo	Berta-Tornado	26m46s9	20
5º	9	Pairetti, Carlos	Fordmisano-Ford ..	26m56s9	20
6º	21	Gradassi, Héctor	Fordmar-Ford	27m14s3	20
7º	22	Monguzzi, Angel	Trueno-Dodge	27m31s5	20
8º	39	Piano, Héctor	Gentile-Chevrolet ..	a 1 vuelta	
9º	30	Fernandino, Esteban .	Fordmisano-Ford ..	a 1 vuelta	
10º	6	Di Palma, Luis	Berta-Tornado	a 2 vueltas	
11º	42	Del Río, Omar	Avante-Tornado 3000	a 12 vueltas	
12º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	a 17 vueltas	

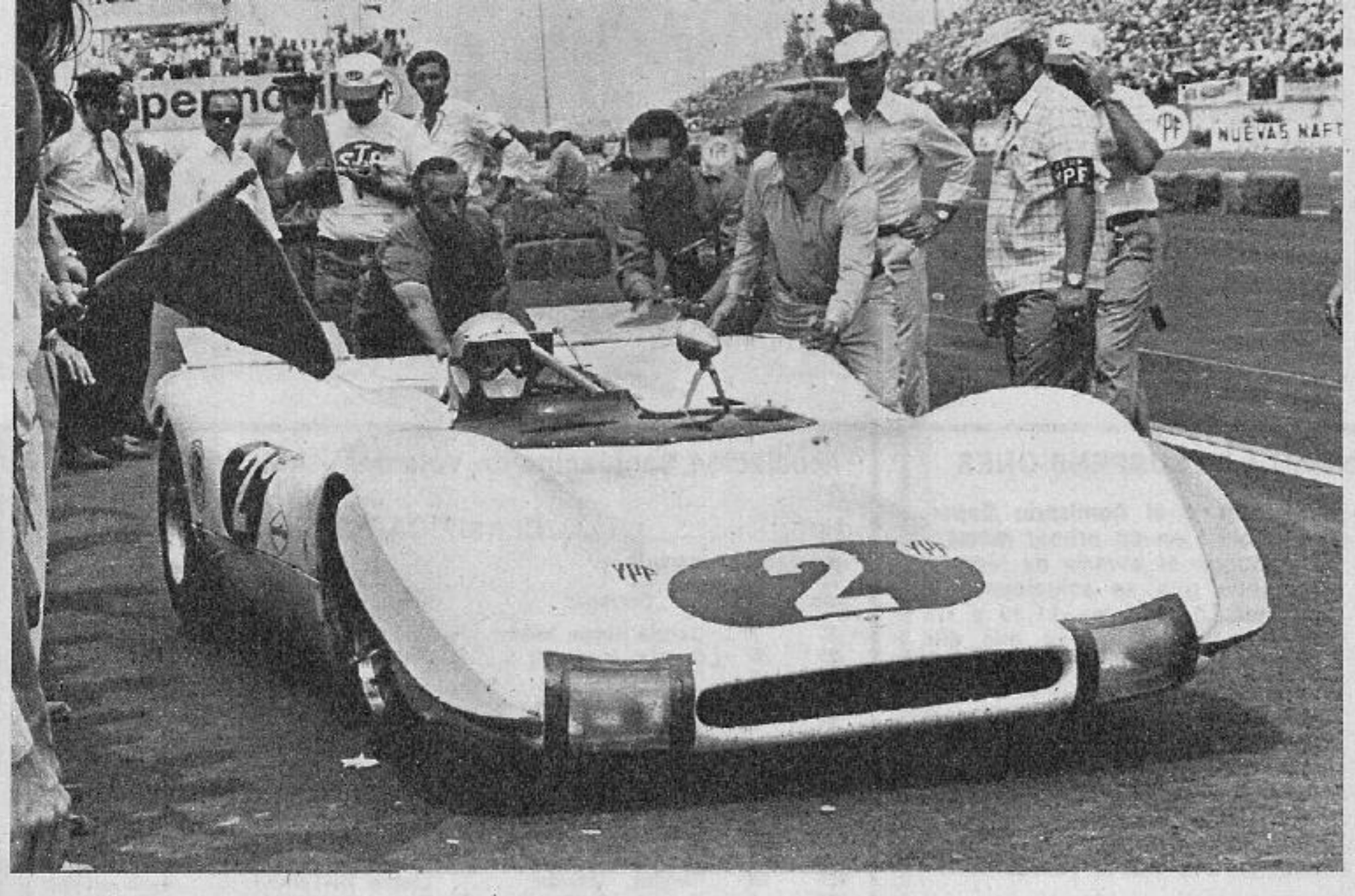
PROMEDIO DEL GANADOR: 147,672 km/h.

RECORD DE VUELTA: García Veiga en la 2ª en 1m16s5 a un promedio de 151,952 km/h.

SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas
1º	7	García Veiga, Néstor	Chelco-Chevrolet ..	1h17m30s7	60
2º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet ..	1h18m02s2	60
3º	26	García, Mauricio	Chelco II-Chevrolet	1h18m41s3	60
4º	1	Copello, Eduardo ...	Berta-Tornado	1h19m12s2	60
5º	9	Pairetti, Carlos	Fordmisano-Ford ..	1h19m50s8	60
6º	22	Monguzzi, Angel	Trueno-Dodge	1h20m22s1	60
7º	21	Gradassi, Héctor Luis	Formar-Ford	a 1 vuelta	
8º	39	Piano, Héctor	Gentile-Chevrolet ..	a 3 vueltas	
9º	6	Di Palma, Luis	Berta-Tornado	a 9 vueltas	
10º	30	Fernandino, Esteban .	Fordmisano-Ford ..	a 15 vueltas	
11º	42	Del Río, Jorge	Avante-Tornado ...	a 17 vueltas	
12º	17	Estéfano, Nasif	Romero-Ford	a 19 vueltas	

PROMEDIO DEL GANADOR: 153,800 km/h.



TEMPORADA INTERNACIONAL

LOS PRIMEROS CONTRATOS

El Club YPF informó sobre las máquinas, pilotos y equipos invitados para los 1.000 Kilómetros de SP y para la carrera de Fórmula Uno

El Club Y.P.F. ha confirmado mediante un comunicado la lista completa de máquinas de Fórmula Uno que vendrán a correr la Temporada. Asimismo ha hecho llegar un listado con las fábricas, marcas y pilotos de Sport Prototipos que han sido apalabrados y que han confirmado su participación o bien que aún no se han confirmado pero que se encuentran en camino las negociaciones tendientes a su visita a la Argentina. Las gestiones con los Formula Uno, fueron llevadas a cabo gracias a la intervención de Andrew C. Ferguson, secretario de la "Formula One Constructors et Entrants Association" que reúne a los constructores y concurrentes de la categoría.

También el Club Y.P.F. ha reglamentado lo que a credenciales atañe, para evitar todo tipo de problemas: a) El día 2 de noviembre, el Club Y.P.F. entregará a los medios acreditados en la Temporada 1970, la solicitud de credenciales para que sea llenada por los interesados; b) Una vez llenados los formularios, éstos serán recibidos en Y.P.F. hasta el 16 de noviembre próximo, siendo el Sr. Vicente Forti el encargado de tales menesteres. Los medios del interior deberán solicitar sus credenciales en nota oficial firmada por el Director del medio.

Asimismo se confirmó que la carrera de Fórmula Uno que se iba a realizar en el Autódromo de Balcarce se llevará a cabo en el circuito Nº 9 del Autódromo Municipal por no haberse terminado las obras del de Balcarce.



FORMULA UNO

Brabham
Jack Brabham y Rolf Stommelen con Brabham BT-33.

British Racing Motores (B.R.M.)
Pedro Rodríguez y Jackie Oliver con B.R.M. P-153.

Ferrari Sefac
Jackie Ickx, Gianclaudio Regazzoni e Ignazio Giunti con Ferrari 312-Box.

Gold Leaf Team Lotus
Emersch Fittipaldi, Reine Wissel o John Miles con Lotus 72.

March Engienering
Joseph Siffert y Chris Amon con March 701.

Matra Elf
Jean Pierre Beltoise y François Cevert con Matra-Simca MS-120.

Surtees Racing
John Surtees y Derek Bell con Surtees TS-7.

Frank Williams
Tim Schenken con De Tomaso-Ford.

Ken Tyrrell
Jackie Stewart y otro piloto a designar. Aún no se sabe con qué auto vendría.

Nota: Es factible que la nómina de pilotos sufra modificaciones debido a que cada equipo cambia sus pilotos en diciembre.

SPORT PROTOTIPOS

John Wyer Automotive
Dos Porsche 917 con pilotos a designar.

International Martini
Dos Porsche 917 conducidos por Kurth Ahrens, Helmut Marko y Gerar Larrouse y un Porsche 908 con pilotos a designar.

Autodelta
Tres Alfa Romeo 33.3 conducidos por Rolf Stommelen, Masten Gregory, Tony Hezemans, Andrea de Adamich, Nanni Galli y un piloto a designar.

Ecurie Evergreen
Un Mc. Laren 3.000 conducido por Chris-Craft y John Miles y un Lola 2.000 conducido por Alain de Cadenet y un piloto a designar.

Gelo Racing
Una Ferrari 512 S tripulada por Georg Loos y un piloto a designar.

Ferrari Sefac (gestión en trámite)
Dos Ferrari 512 S con tripulación aún no confirmada.

Matra Sports (Gestión en trámite)
2 Matra 650 con tripulación aún no confirmada.

Ecurie Filipinetti (Gestión en trámite)
Una Ferrari 512 S tripulada por Joakim Bonnier y piloto a designar.

Escudería Montjuich (Gestión en trámite)
Una Ferrari 512 S tripulada por José María Juncadella y piloto a designar y un Porsche 908 conducido por Alex Soler Roig y piloto a designar.

C. S. Nacional (Gestión en trámite)
Príncipe Jorge De Bagration con un Porsche 908 y segundo piloto a designar.

Gesipa (Gestión en trámite)
Un Porsche 917 tripulado por Willi Kausen y George Neuhaus.

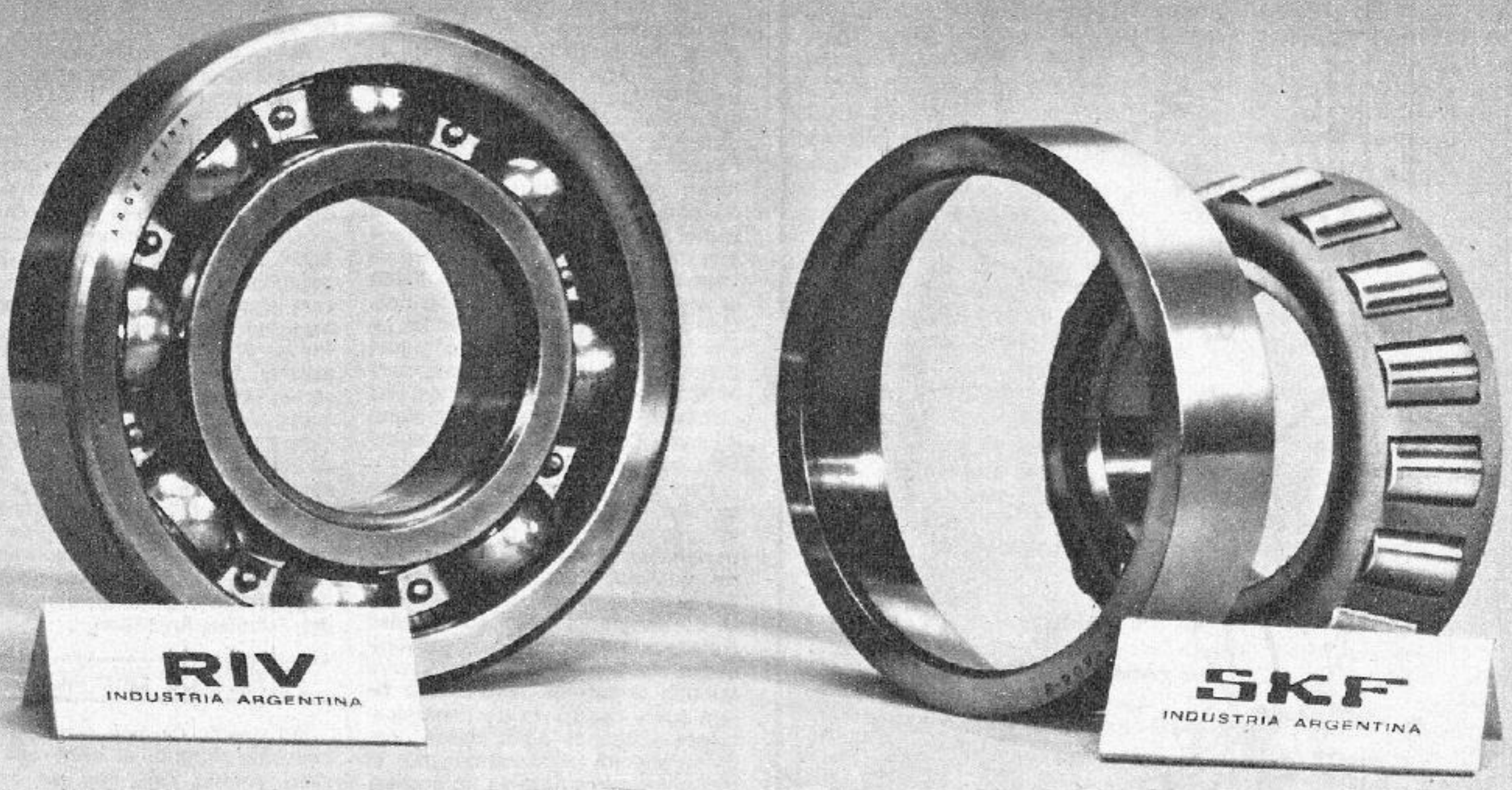
Hannu Kahi Racing Team AAW (Gestión en trámite)
Un Porsche 908 con tripulación a designar.

Oreste Berta S.A.
Un Berta LR-Cosworth tripulado por Luis Di Palma y piloto a designar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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



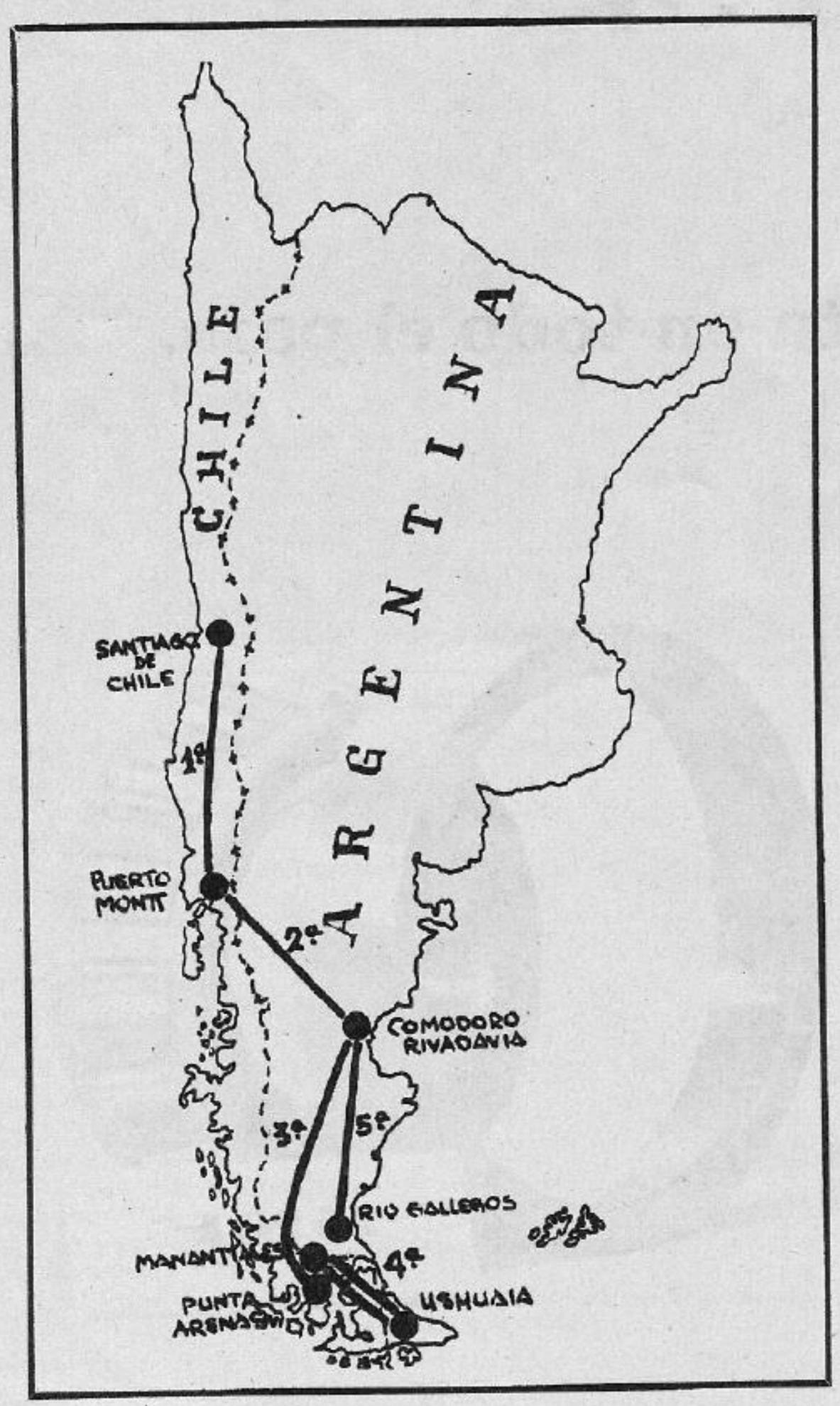
FABRICADOS POR CIA. SUDAMERICANA BTB S.A. AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

GRAN PREMIO DEL SUR

La semana pasada el ACA anunció oficialmente la realización de su segundo Gran Premio para 1970. Limitado para la categoría Turismo Anexo J Grupo 2 también, tendrá una fuerte recompensa en efectivo. Organización mixta con Chile y recorrido



SEGUNDA CAMPAÑA AL DE



Dentro de un mes y pocos días un grupito —seguramente reducido— de aventureros se embarcará en un nuevo raid deportivo explorador más digno de pioneros heroicos que de corredores de autos. Porque el 4 de diciembre próximo (¡!) el segundo Gran Premio del comenzará en Santiago de Chile año 1970 que para la misma categoría (Turismo Anexo "J" Grupo 2) organizó el Automóvil Club Argentino. El lunes 26 de octubre se abrieron las inscripciones y cuando el 25 de noviembre queden cerradas se conocerá el verdadero interés que despertó esta redundante prueba entre los posibles participantes de ambos lados de la cordillera. Esta vez participarán dos categorías también, pero con diferentes limitaciones respecto al GP del Norte: hasta 2000 cm³ y de 2001 hasta 5000 cm³.

En cuanto a los premios, el total asciende a la suma de 24.800.000 pesos viejos, cifra ésta bastante importante (aunque nada del otro mundo). El ganador de la clase menor se llevará 6.650.000 pesos y el de la mayor 7.050.000. Habrá también premios por etapas hasta el sexto, en cuanto a la clasificación general se dará premio en efectivo hasta el décimo lugar. Contará también con puntaje para el Campeonato Argentino en las clases "B" y "C" y para el Campeonato Chileno para los que corran con licencia de aquel país.

Para determinar el recorrido junto con las autoridades chilenas viajaron a Santiago dos miembros designados por el ACA: Rafael Sierra y Víctor Zemborain. También fue el señor Frías cuya misión era la de arreglar con las autoridades chilenas la disposición y posibilidades de los equipos trasmisores durante la carrera. Para eso se fijará como centro de las comunicaciones a Buenos Aires, desde donde se seguirá permanentemente el recorrido paso a paso de los coches.

La concreción de este Gran Premio Mk II responde a un compromiso contraído el año pasado durante la versión '69 del GP entre el ACA y las autoridades del Automóvil Club Chileno. A este formal compromiso se le dio el rimbombante título de Carta de Punta Arenas, y ante tal rótulo era —seguramente— imposible retractarse... A la hora de formalizar, el país trasandino formó comisión con dos miembros de su club para llegar a un acuerdo respecto a la categoría a participar (pensaban hacerlo un poco TC, un poco vale todo a la usanza chilena), al recorrido y de acuerdo a eso (porcentualmente) el aporte de premios por parte de cada país de acuerdo con la extensión de caminos que se utilicen en cada uno de ellos.

Así se dibujaron las cinco etapas interminables que deberán recorrerse entre el 4 y el 13 de diciembre. La primera de ellas une Santiago de Chile con Puerto Montt (Chile) tras **1.088 km** de recorrido. La segunda se disputará el 6 de diciembre y va desde Puerto Montt a Comodoro Rivadavia mediante **1.228** kilómetros de carrera. El 8 de diciembre se disputará la tercera etapa con **1.334 km** de andar para unir Comodoro Rivadavia con Punta Arenas. La cuarta se largará el 10 de diciembre para llevarlos desde Manantiales (Chile) hasta Ushuaia; allí una neutralización y al día siguiente regreso desde allí hasta Manantiales para completar **938 kms** de recorrido. La quinta y última se disputará el 13 de diciembre y va desde Río Gallegos hasta Comodoro Rivadavia donde los pocos sobrevivientes llegarán justo para festejar el Día del Petróleo Argentino.

LA VOZ DEL ACA

"El doctor Carman formalizó un convenio durante el desarrollo del Gran Premio 1969 con las autoridades chilenas para hacer una carrera similar en el transcurso de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



SIERTO

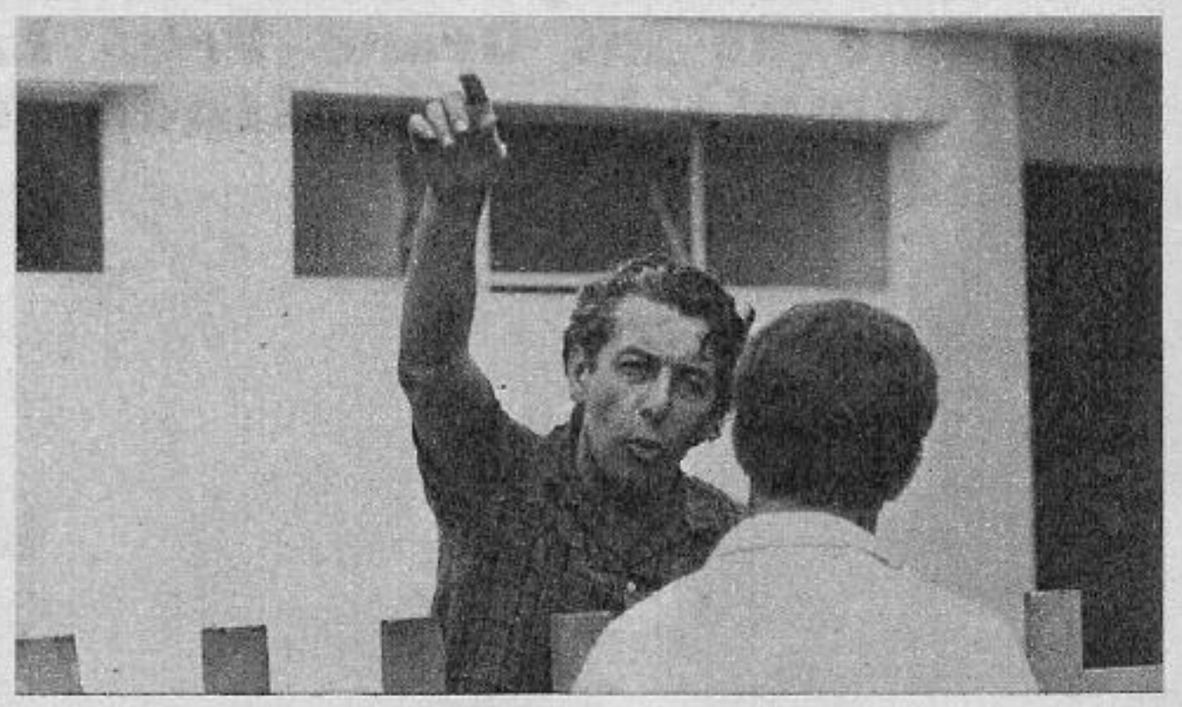
este año y con una organización mixta. Como es tradicional la idea nuestra fue la de hacer la gran carrera para los TC. Pero dada la subdivisión de la categoría y la distinta interpretación reglamentaria que tienen en Chile para esos coches (están un poco en el "vale todo"), resolvimos hacerlo para Turismo Grupo 2. Pensando en la posibilidad de hacer participar a la clase más grande (la "C" hasta 5 litros de cilindrada) para enfrentar nuestros coches de industria nacional con algunos Mustang y otras máquinas grandes que inscribirían los chilenos y seguramente algún peruano. La gente del Automóvil Club de allá aseguró una cifra casi segura de 40 máquinas en la línea de largada. Si nosotros llevamos otras tantas ya el éxito de la carrera está asegurado.

"Comparemos al Torino en carrera con los grandes importados. Pero para que la clase "C" pudiera intervenir había que elegir la zona donde les estuviera permitido correr. Así nos inclinamos por la Federación 12 de la Confederación (CADAC) y mandamos esta versión al sur. De cualquier manera hubiéramos elegido esa parte del país, ya que este tipo de carreras son de gran importancia para la promoción turística. El año pasado cualquier señor de la calle se enteró que un importante lote de coches de Turismo unía ciudades patagónicas sin inconvenientes y sobre caminos en inmejorables condiciones. Eso se debe a la propaganda que hacen las carreras. Los chilenos harán su aporte en efectivo para premios y proporcionalmente a la cantidad de kilómetros en su tierra que se utilice para la carrera. La dirección de la prueba se hará por medio de equipos mixtos. Partiremos de Santiago de Chile para ir hasta Puerto Montt. A partir de allí se buscaron los finales de etapa que pudieran brindar las comodidades necesarias a los corredores y sus equipos."

OPINA EDGARDO BOSCHI POR APAT

"Antes de abrir juicios particulares sobre este otro GP me gustaría recalcar lo importante que sería hacer una carrera como ésta reservada exclusivamente a las autoridades del club organizador y sus semejantes chilenos. Al término de la competencia sería interesante —para ellos— que se llevara a cabo un congreso y que de allí salieran las conclusiones positivas en cuanto a la promoción turística emanada del evento, posibilidades de los caminos ,etc., etcétera. Siempre se nos respondió lo mismo cuando intentamos conocer un poco más profundamente los motivos de estos raids bíblicos: que la promoción del Turismo y el abrir los caminos de la patria a los automovilistas domésticos y otros motivos que van más allá de una simple explicación, son elevados temas que bla... bla... bla... No hay que olvidar —continuó— que hace ya como treinta o más años que las carreras han ido a la Patagonia, que no es nada nuevo ni nada grandioso han aportado en cuanto a ese fin publicitario. Nada mejor que un rally, en todo caso, para hacerlo de manera más inteligente. Además, ¿este Gran Premio en particular, ¿será promoción turística para quién? ¿Para los chilenos o para nosotros? Eso no se entiende bien".

"No hay piloto de Turismo —podría decir— que tenga un mes para perder en una prueba que además le va a consumir una suma fabulosa de pesos. Dadas las características, deberá llevar tres auxilios por lo menos, con sus respectivas tripulaciones. Estos tendrán que salir de Buenos Aires o cualquier provincia con cinco días de



anticipación y llegarán de regreso otros tantos días después de terminado. Todo esto en el caso de que no tenga la desgracia de quedarse con el auto tirado en medio del desierto. A muy pocos les interesa gastar tanto y menos a dos meses de finalizado el otro Gran Premio que tampoco fue precisamente económico. Terminado el primer Gran Premio —el mes pasado— yo elaboré un cuestionario con diez preguntas para ser repartido —eventualmente— entre todos los participantes de esa carrera. Las contestaciones de los pilotos serían de gran valor para futuras pruebas (o por lo menos la entidad organizadora conocería las inquietudes de los pilotos). Ese trabajo tendría que haber sido encarado por el ACA. Pero es norma de este club organizador desentenderse del pensamiento y sugerencias de aquellos que son los animadores de cada sacrificado raid..."

"Todas las carreras importantes del mundo —por otra parte— se realizan en una única versión. Existe UN Rally de Montecarlo, UN Rally del Este de Africa, etc, etc. Esto de hacer dos grandes premios con apenas un par de meses de paréntesis es desvirtuar la imagen de carrera clásica (y la más importante) dentro de nuestro automovilismo. Para colmo, y a diferencia de todas aquellas grandes carreras internacionales, los organizadores de nuestro GP renuevan año a año (o mes a mes) su recorrido. Así se desvanece el interés de los corredores al no conocer nunca por experiencia ni el recorrido, ni los lugares donde apostar los auxilios, ni las comodidades para recalar al final de cada etapa. Salir a reconocer todo eso los días previos a la carrera requiere también la inversión de sumas casi legendarias para el común de nuestros corredores. A este GP ni los equipos fuertes de las marcas están interesados en participar. Veremos si Onassis forma su team para esto..."

"Pienso —para terminar— que el ACA no conseguirá más de quince inscriptos para esta carrera (con suerte)... Mientras no se establezca un recorrido permanente jamás se llegará a tener tantos inscriptos como tenían los Grandes Premios de hace años."

Gran Premio de México

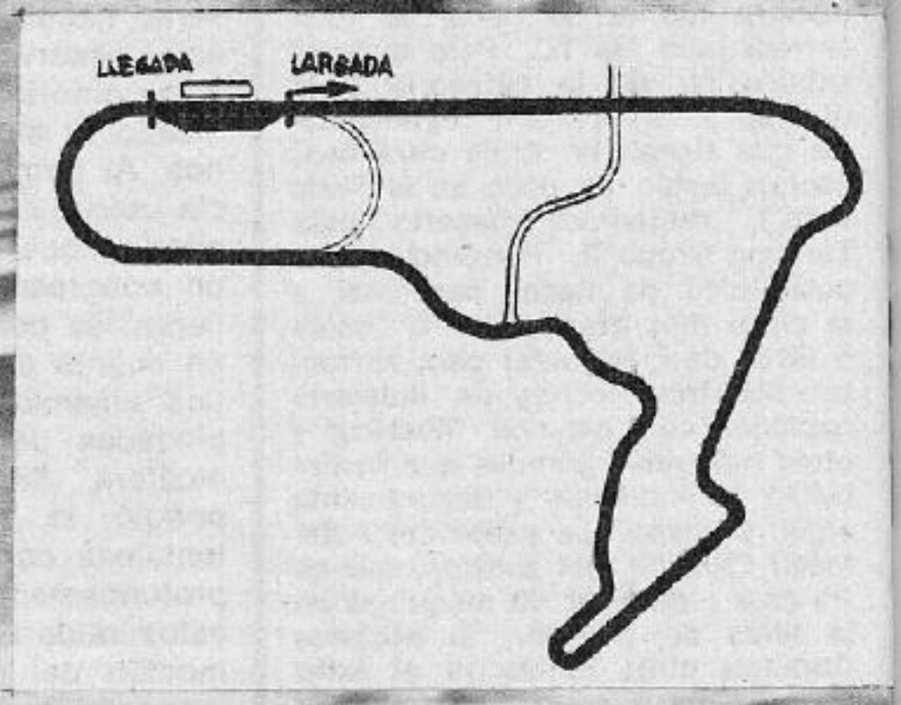
Ickx, ¿heredero de Rindt?

Tiene el mejor auto del momento, ganó tres carreras en el año, es el flamante Subcampeón Mundial y se convierte en el hombre a batir en 1971. En México dominó con solvencia a todos sus rivales, nunca tuvo apremios y dió a Ferrari su cuarta victoria de la temporada. Segundo fue Regazzoni, tercero Hulme y cuarto Amon. Jack Brabham se despidió de los Grand Prix. La próxima carrera de Fórmula Uno se disputará en nuestro país

Con el Gran Premio de México se cerró el ciclo de carreras puntables para el Campeonato Mundial de Conductores para el año 1970.

Un eslabón desleído por la ausencia del ganador del certamen, el desaparecido Jochen Rindt, y otro poco por el trámite aburrido que tuvo la carrera en sí.

En principio, se planteaba una lucha interesante por el logro del subcampeonato entre seis pilotos que, de lograrlo, podían ser reconocidos como el heredero directo de Rindt. Estos seis eran —sin importancia de orden— el local y favoritísimo Rodríguez, Jackie Stewart, los Ferraristas Ickx y Regazzoni, Denny Hulme por su pareja actuación —aunque sin triunfos— en el campeonato, y el viejo BlackJack Brabham, que ambicionaba este logro por ser ésta su última presentación en una carrera de autos. De los seis, cuatro de ellos se ordenaron en las dos primeras filas para la largada, Regazzoni —con record absoluto del circuito a 176 plus por hora— y Stewart con el Tyrrell-Ford en la primera, Ickx y Brabham en la segunda. En la quinta fila aparecía Rodríguez y recién en la octava Hulme, que tuvo que cambiar motor en la víspera. Entre las decepciones, Emerson Fit-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

tipaldi largaba último de los últimos, habiendo fundido un motor el viernes y otro el domingo; el primero por problemas de temperatura y el segundo por un bajón repentino de la presión de aceite. En la tarde del domingo más de doscientos mil mexicanos, entre moderados y desaforados, colmaron las instalaciones del Autódramo Nacional "Ricardo Rodríguez" de la ciudad de México. así llamado desde ahora por decreto del gobierno de la nación, eliminando el pintoresco nombre de Magdalena Mixhuca con que lo conocíamos.

Los mexicanos moderados debieron aguantarse la mecha algo más de dos horas extra con respecto al horario programado porque el bando de los desaforados decidió que no había nada más divertido que voltear las alambradas y "junar" a los autos bien de cerca, desde adentro de la pista. Hasta que pudieron hacerles entender a todos —posiblemente a lonjazos— que esta era una carrera de velocidad y no un slalom y. que los antipáticos pilotos europeos no querían compartir la pista con ellos, el horario del espectáculo se había resentido en forma tal que la carrera terminó con los últimos rayos de luz solar.

En la largada, Regazzoni picó en forma impecable, señalando el camino a lo largo de los primeros cinco kilómetros para la primera pasada por los boxes en que recién se tendría una idea del orden de los competidores. Al cumplirse este tiempo, seguía en punta Regazzoni, con Stewart acosándolo e Ickx tercero sin perder contacto con ellos, luego Rodríguez, Beltoise, Amon, Gethin, Fittipaldi en un rush impresionante, Denny Hulme, Cevert y el resto, todos en un compacto pelotón en el que las posiciones cambiaban metro a metro.

En la segunda, el panorama no variaba, con Regazzoni ahora a unos treinta metros de Stewart, luego Ickx, Rodríguez y Beltoise a la cabeza de la manada. En este giro Graham Hill entraba a boxes y Fittipaldi no aparecía, creando cierto suspenso después disuelto con la llegada del brasileño a los boxes. Nuevamente motor fundido, y también por baja de presión de aceite. Opaca la actuación de los Lotus, que se adjudicaron este año la Copa de Constructores, y que en esta carrera se presentaron con calcomanías negras en sus flancos con leyendas alusivas al campeonato ganado por Rindt.

En la tercera vuelta se produjo el único momento de acción de la tarde en lo que se refiere a las posiciones de punta. Ickx se abalanzó sobre los dos que lo precedían, pasando como parado a Stewart y superando también a Regazzoni con ciertas diferencias de potencia. El suizo debió haber sufrido algún problema, por que también fue alcanzado por Stewart, cuando como una tromba.

A partir de ese momento la carrera fue bastante soporífera. Ickx no largó nunca más la vanguardia hasta el banderazo final, Stewart lo escoltó hasta la vuelta 15 en la que entró a boxes para volver a salir con un giro perdido, y desde entonces Regazzoni se convirtió en guardaespaldas insalvable del líder. La tercera posición no fue tampoco muy movida. Hasta la vuelta 52º la mantuvo Brabham que en la largada se había quedado un poco pero después recuperó hasta el momento de su abandono, con el Cosworth hecho trizas tratando de alcanzar a las Ferrari. De sus manos la posición pasó a las de Hulme, que hizo una carrera pensada y sin ambiciones imposibles, y la cuarta plaza fue a caer por eliminación en poder de Chris Amon, otro obrero de los GP que culmina así su vía crucis del '70 con March y aparentemente ya aceptó correr en el '71 para Matra, buscando mejores posibilidades para el año que viene y desvirtuando su vinculación comercial con la firma inglesa.

En definitiva, con su triunfo en México, Ickx se acredita su tercer triunfo de la temporada y se yergue en Subcampeón Mundial, vale decir en el tipo que mejor anda en este momento en que todos están emparejados a la sombra de la leyenda de Rindt. Regazzoni se colocó tercero absoluto en el campeonato, y también amaga con descollar en el próximo campeonato.

Ahora, los especialísimos motores de la categoría por excelencia no volverán a rugir hasta enero, en que tendremos oportunidad de verlos en nuestro país, si bien no por los puntitos, que son los que otorgan la sabrosura al asunto, chico, pero por lo menos en todos el esplendor que traerán los autos más avanzados del mundo para saciar un poco la sed de F1 que nos retuerce las entrañas. Hasta ahora parece que vendrán todos los capos con los mejores autos de cada equipo. Hagamos todo lo posible para que de esta vuelta, nunca más se olviden de venir a nuestro país todos los años.



Las Ferrari demostraron que, después de muchos años de arduo esfuerzo, son nuevamente las mejores máquinas de F1. Aquí, Regazzoni que logró el mejor puesto en la clasífica y salió segundo en la carrera.

El gran "Nonno", el viejo BlackJack Brabham ha tirado la toalla. Parece mentira, porque aún está en la plenitud de sus medios, que son muchos, pero ha decidido no correr más e irse a vivir otra vez a Australia. Se impone una silenciosa ovación en el cuore de cada lector.

Ickx y Regazzoni, primero y segundo, y ambos candidatos al título en 1971. "Abbiamo due leoni, Jacky Ickx e Regazzoni" cantan los tiffosi italianos ante la nada remota posibilidad de los hombres de Ferrari.

STARTING GRID

1ª fila	(4) Clay Regazzoni 1m41s86/100	(1) Jackie Stewart 1m41s88
2ª fila	(3) Jacky Ickx 1m42s41	(15) Jack Brabham 1m43s57
3ª fila	(5) Chris Amon 1m43s71	(13) Jean Pierre Beltoise 1m43s82
4ª fila	(19) Pedro Rodríguez 1m44s01	(14) Graham Hill 1m44s13
5ª fila	(2) François Cevert 1m44s31	(9) Peter Gethin 1m44s40
6ª fila	(7) Henri Pescarolo 1m44s55	(22) Reine Wisseil 1m44s72
7ª fila	(20) Jackie Oliver 1m44s80	(8) Denis Hulme 1m44s95
8ª fila	(17) John Surtees 1m45s03	(11) Joseph Siffert 1m46s05
9ª fila	(16) Rolf Stommelen 1m46s30	(24) Emerson Fittipaldi 1m48s13

El tiempo de Gianclaudio Regazzoni establece un nuevo record absoluto para el Circuito Ricardo Rodríguez, a un promedio de 176,713 km/h.



IX GRAN PREMIO DE MEXICO
Circuito Ricardo Rodríguez (ex Magdalena Mixhuca)
5.000 metros

CLASIFICACION

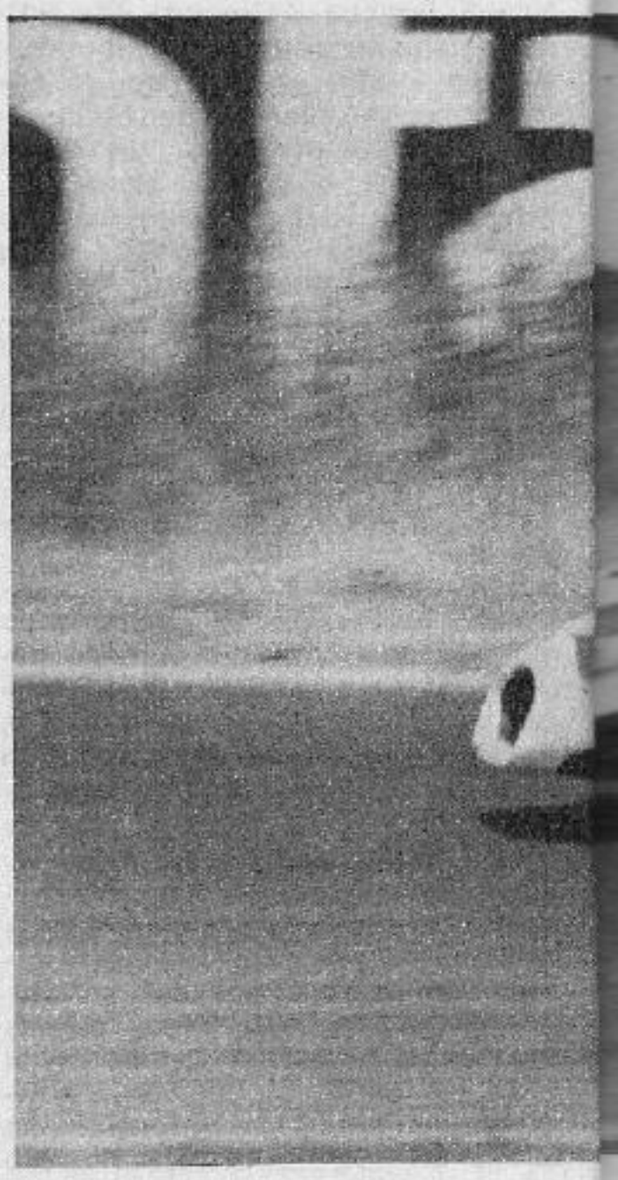
Pos.	*Piloto*	*Máquina*	*Vtas.*
1º	Jacky Ickx	Ferrari 312-Box	65
2º	Gianclaudio Regazzoni	Ferrari 312-Box	65
3º	Denny Hulme	McLaren BM-14A-Cosworth	65
4º	Chris Amon	March 701-Cosworth	65
5º	Jean Pierre Beltoise	Matra-Simca MS 120	65
6º	Pedro Rodríguez	BRM P153-V12	65
7º	Jackie Oliver	BRM P153-V12	64
8º	John Surtees	Surtees TS7-Cosworth	64



Carlos Reutemann: su mejor posición en clasificación final; cuarto.

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

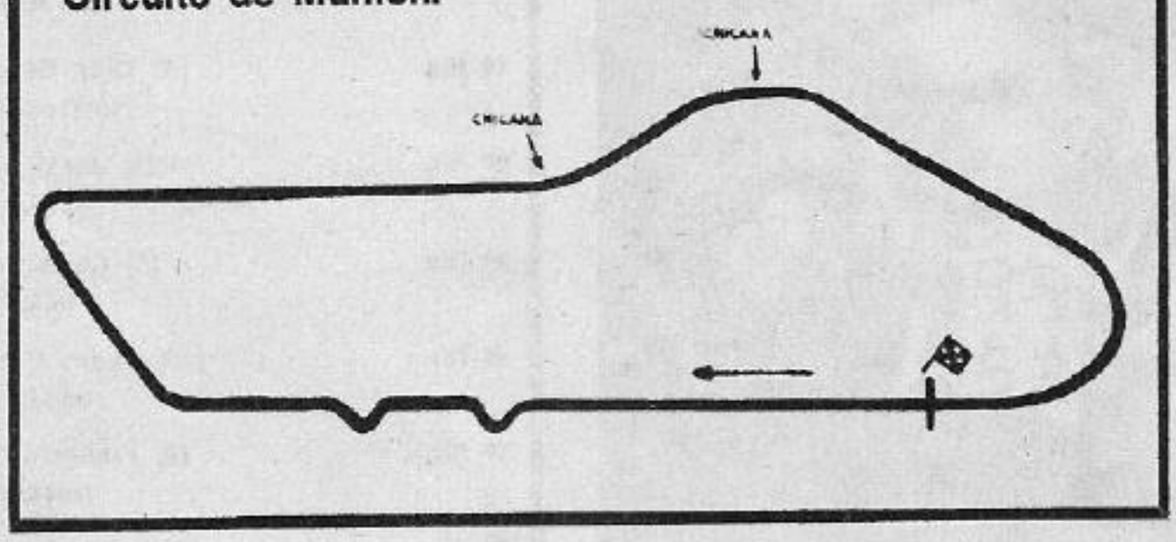
DESPEDIDA EN MUNICH



(desde Alemania por CARLOS REUTEMANN)

Ultima presentación de Carlos Reutemann en la temporada europea de fórmula 2. Excelente cuarto puesto del argentino en el circuito de Munich en una carrera de tan sólo diez vueltas que ganó Quester con el nuevo BMW de dos litros

Circuito de Munich.





Dieter Quester, ganador con el reincidente BMW. Los alemanes probaron en sus autos los motores de 2.000 cm3 que usarán en 1971.

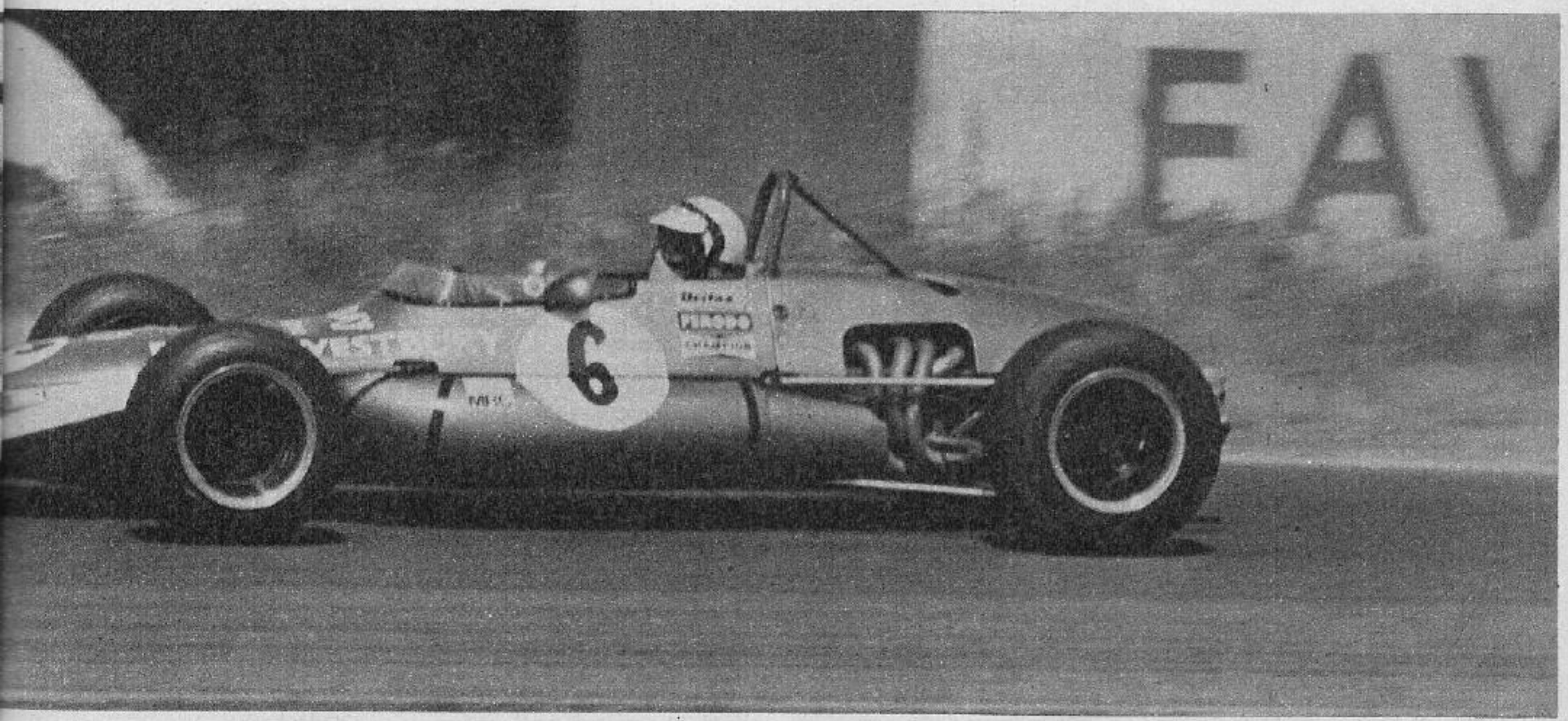
Cuando me di cuenta lo que era la carrera de Munich, pensé inmediatamente en que iba a ser la peor carrera de Fórmula Dos desde que estoy acá en Europa. Fijate que llegamos al circuito el jueves y no pudimos probar. El viernes quisimos elegir las relaciones de cambios y tampoco pudimos dar vueltas. Estaba todo nevado y llovía constantemente. Recién el sábado nos autorizaron a salir a dar vueltas, pero nada más que doce minutos, por lo que te darás una idea de lo que pudimos preparar..., prácticamente nada. A lo sumo pude recorrer el circuito y reconocerlo un poco. Luego de haberlo hecho en el auto de carrera, lo recorrí a pie para memorizar bien todo el recorrido.

El circuito en realidad era bastante fácil, pero me di cuenta que lo difícil en la carrera iba a ser manejar el auto en un piso que estaba bastante malo, por las junturas del pavimento, ya que en parte se utilizaba una pista de aterrizaje. Por otra parte había varias chicanas, bastante improvisadas, con fardos de pasto en las cuales pensé que había que tener cuidado, y como les voy a contar más adelante, esa prevención me sirvió de mucho.

El domingo, largué en tercer lugar, detrás de los dos Brambilla (Tino y Vittorio) y adelante del B.M.W. de Quester. En cuanto nos bajaron la bandera, el B.M.W. de Quester se tomó el buque y yo detrás de los Brambilla. En la primera chicana entré atrás de los italianos y estos empezaron a tocar los fardos de pasto y los repartían por toda la pista. ¡Se armó un lío bastante regular!

Y la carrera fue prácticamente igual todo el tiempo, salvo una escapada de Westbury y el abandono de Tino Brambilla. Les puedo asegurar que fue la carrera más aburrida del año. Imagínense, la carrera estaba constituida por una sola serie de 10 vueltas, o sea

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Peter Westbury, un Brabham de los de punta con un piloto de los de punta. A pesar de todo no pudo alcanzar a los BMW.

que no había oportunidad ni tiempo para poder hacer nada. En cuanto me dí cuenta, ya nos había bajado la bandera a cuadros y se había terminado la carrera. En realidad, más que una carrera esto fue una cuadrera. Para mí fue interesante porque fue la carrera donde mejor me clasifiqué, pero nada más, ya que no tenía importancia. Eso sí, había entre 70 y 80 mil espectadores.

Una de las cosas importantes que pude ver en Munich fue a los autos de la nueva fórmula, vale decir con los mismos motores pero llevados a 2 litros, tope máximo de la F. 2 internacional para 1971. El B.M.W. que ganó corrió con 2 litros, pero nosotros fuimos con los mismos motores con que corrimos todo el año.

En el equipo oficial Brabham no corrieron ni Rolf Stommelen ni Jack Brabham, debido a la superposición con el Grand Prix de México de Fórmula Uno. En lugar de los dos titulares, los autos los corrieron un debutante alemán (el de Stommelen, y el de Brabham lo corrió Bryan Culchet.

Por otra parte me enteré que en Buenos Aires corrió el rumor de que ante el retiro de Brabham, me tirarían un auto de Fórmula 1 para la Temporada Argentina. Tengo que decir que aún no hay nada definido, y que todo depende de lo que diga Brabham en la conferencia de prensa que dará luego del G. P. de México.

Bueno, muchachos, ahora me voy disparando al hotel para pegarme un baño y descansar, así que nos despedimos... ¡Ah! les informo que llegaremos de regreso todos los del equipo a Buenos Aires en un vuelo de Aerolíneas que sale de Londres el 11 de noviembre. No se imaginan las ganas que tengo de volver a la Argentina. Buenó, corto. Un gran abrazo. Chau". ¡Clic!

CHIMENTOS DE MUNICH

Aquí se chimenta insistentemente que Jack Brabham le habría vendido la fábrica a Ron Tauranac (team manager y responsable de los diseños de los chasis de Brabham) y que éste a su vez, estaría en tratativas con Ken Tyrrell (actual manager de Stewart) para venderle la fábrica. Por su parte el "viejo" Brabham se dedicaría exclusivamente a construir autos para la Copa Can-Am, lo cual parece ser menos trabajo y reporta mayores beneficios.

Volviendo a Brabham, nos comentó que luego del Gran Premio de México de Fórmula Uno haría una conferencia de prensa para informar sobre sus futuros planes. Entre estos futuros planes estaría incluido su retiro oficial como piloto, de las carreras tanto de Fórmula Uno como de Sport Prototipos.

Un acuerdo entre Jack Brabham y la Porsche daría a luz el año que viene un Brabham - Porsche 3.000 para la Fórmula Uno. Este nuevo auto marcaría el regreso de la fábrica alemana a la Fórmula máxima del automovilismo mundial. El piloto al cual se le confiaría el auto sería el suizo Joseph Siffert.

Para el año que viene se confirmó la integración del equipo oficial Ferrari Sefac en lo que respecta a Fórmula Uno. Sólo mantendrá dos autos, confiados a Jackie Ickx y a Clay Regazzoni. Probablemente, mejor dicho casi seguro, estos dos pilotos viajarán a la Argentina a correr en la Temporada.

Emerson Fittipaldi vuelve a Brasil después de lG. P. de México. Parece ser que sería intención de Emerson viajar a Buenos Aires con gente de Lotus y de Firestone para comenzar a probar gomas para la Temporada.

GRAN PREMIO DE MUNICH
Circuito de Munich - Fórmula Dos

CLASIFICACION

1º	Dieter Quester	B.M.W. 2000 F2	Alemania
2º	Vittorio Brambilla	Brabham BT-30	Italia
3º	Peter Westbury	Brabham BT-30	Inglaterra
4º	Carlos Alberto Reutemann .	Brabham BT-30	Argentina
5º	Xavier Perrot	March 702	
6º	Brian Cullen	Brabham BT-30	
7º	Ronald Brinder	Tecno	

CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS

	Thruxton (30/3)	Hockenheim (12/4)	Barcelona (26/4)	Rouen (28/6)	Enna (23/8)	Tulln (13/9)	Imola (27/9)	Hockenheim (11/10)	Suma de puntos de las 6 mejores actuaciones
Clay Regazzoni (Tecto)	2	9	—	9	9	—	9	6	44
Derek Bell (Brabham)	9	4	9	2	3	6	4	1	35
Emerson Fittipaldi (Lotus) ..	—	—	4	6	4	—	6	3	23
Ronnie Peterson (March)	—	—	—	3	—	4	3	4	14
Dieter Quester (BMW)	3	—	2	—	—	—	—	9	14
Robin Widdows (Brabham) ..	6	—	3	—	—	—	—	—	9
Francois Cevert (Tecno)	—	—	—	—	—	9	—	—	9
Tetsu Ikuzawa (Lotus)	—	6	—	—	—	2	1	—	9
Peter Westbury (Brabham) ..	—	—	—	1	6	—	—	—	7
Henri Pescarolo (Brabham) ..	—	—	6	—	—	—	—	—	6
Vittorio Brambilla (Brabham)	—	—	—	—	1	3	—	—	4
Paul Watson (Brabham)	4	—	—	—	—	—	—	—	4
Tim Schenken (Brabham)	—	—	—	4	—	—	—	—	4
Carlos Reutemann (Brabham)	—	1	1	—	—	—	—	2	4
Hubert Hahne (BMW)	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Jean P. Jaboulle (Pygmee) .	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Mike Goth (Brabham)	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Peter Gaydon (Brabham) ...	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Tommy Reid (Brabham)	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Alistair Walker (Brabham) ..	—	—	—	—	—	—	†	—	1



SP
NUEVA VIDA

El jueves pasado la CADAD se expidió en forma definitiva sobre cuáles van a ser las modificaciones al reglamento de SP nacional. Las mismas comenzarán a regir el 1º de enero próximo. Renuncia en pleno de la Comisión Asesora Técnica de la CADAD

Finalmente quedó develada la incógnita acerca de cuál será el reglamento que regirá la categoría Sport Prototipo desde el 1º de enero de 1971. La CADAD el jueves último, reunió en una conferencia de prensa al periodismo especializado y fijó su posición definitiva al respecto.

Como se recordará —tiempo atrás— la Asociación Argentina de Sport Prototipos había presentado a las autoridades de CADAD un proyecto en el cual se enumeraban las reformas que a entender de sus integrantes (de total acuerdo) debían introducirse dentro del reglamento de la categoría. Las modificaciones que instituye CADAD ahora, responden casi en su totalidad a aquella solicitación. Por medio de ellas se trata de conseguir que haya una mayor paridad mecánica entre todas las marcas competitivas. Cosa que este año brilló por su ausencia y fue objeto de largas polémicas. Además se tomó en cuenta también muy especialmente el hecho de tratar de asemejar al máximo el reglamento nacional al que rige internacionalmente.

A todas luces el resultado hace prever que se ha logrado lo que se buscaba. Evidentemente las cosas se hicieron con ganas de no equivocarse. Y lo que resulta realmente importante es que por vez primera se dio realmente importancia a la opinión de los interesados.

¿POR QUE RENUNCIO LA COMISION TECNICA?

La Asociación Argentina de Sport Prototipos presentó hace mucho tiempo en CADAD un proyecto de modificación al reglamento de Sport Prototipos. Ese reglamento, sin lugar a dudas, aumentaba las posibilidades técnico-deportivas de algunos motores algo desahuciados en la actualidad (siempre hablando deportivamente). Consecutivos viajes de Steven al edificio de la calle Medrano hicieron que la inquietud de los integrantes de la AASP tuviese un peso importante en la decisión a tomar por el Comité Ejecutivo. Es decir, si se debía reformar el reglamento, o no, y de hacerlo, cómo.

Mientras tanto, a pedido del Comité Ejecutivo, la Comisión Asesora Técnica de CADAD comenzó un estudio sobre el reglamento que dicha Comisión consideraba necesario. Dicho reglamento (dado a publicidad la semana pasada por algunos periódicos de esta capital y revistas especializadas) incluía una diferenciación más, aparte de las ya existentes (motores de hasta 2, 3 y 4 litros): los motores de hasta 5.000 cm3 también podían competir aunque más limitados, con las tapas standard y unos 150 kilos más de peso mínimo que las unidades de hasta cuatro litros.

El jueves pasado la CADAD dio a conocer el nuevo reglamento, mejor dicho las modificaciones al reglamento de SP; sin lugar a dudas eran las propuestas por el grupo que encabeza Steven y nada tenían que ver con las propuestas presentadas por la Comisión Técnica de la mismísima CADAD. Consecuencias: la Comisión se siente herida (lisa y llanamente fue por no considerar lógico el estudio presentado) y renuncia en pleno. Benvenuto, Maquirrián, Gaburro, Glageat y Marcotegui, los cinco integrantes, buscaron la puerta de salida y a otra cosa. Esto fue lo sucedido hasta el jueves pasado. La CT no había presentado hasta entonces la renuncia escrita pero ya había hecho público el asunto.

MODIFICACIONES A LA REGLAMENTACION DE LA FORMULA SPORT PROTOTIPOS

1º) Modifícase la actual Reglamentación de la actual Fórmula, vigente para automóviles de la categoría Sport Prototipos, en la siguiente forma:

a) Los chasis y carrocerías se ajustarán en todo a la Fórmula Internacional, con las siguientes limitaciones de peso mínimo:

Para motores de:

hasta 4.000 cc .... 800 Kg
hasta 3.000 cc .... 700 Kg
hasta 2.000 cc .... 570 Kg

b) **Ubicación del motor:** Libre para todas las cilindradas.

c) **Preparación del motor:**

HASTA 4.000 cc:

Block: original de fábrica que equipe a vehículos de fabricación nacional, aprobados por la Secretaría de Industria y Comercio Interior.

Tapa de cilindros: libre. Solamente dos válvulas por cilindro.

Arbol de levas: libre. Igual posición y número que el original.

Cigüeñal: Se permitirá acortar recorrido hasta una relación mínima; carrera sobre diámetro hasta 0,93. Cuando el motor de serie tuviera una relación inferior a ésta, se le permitirá mantener la relación original de serie o aumentar la misma.

Carburación: libre. Sobrealimentación permitida sólo para motores de hasta 2.000 cc.
En todos los casos se utilizará nafta o aeronafta de uso comercial.

HASTA 3.000 cc

Block: obtenido a partir del original (aspecto idéntico).

Tapas de cilindros: libres (material y número de válvulas libre).

Arbol de levas: libre. En posición y número.

Cigüeñal: libre.

Carburación: libre (sin sobrealimentación).

HASTA 2.000 cc

Block: obtenido a partir del original (aspecto idéntico). Material libre.

Tapas de cilindros: libres (material y número de válvulas).

Arbol de levas: libre. En posición y número.

Cigüeñal: libre.

Carburación: libre.

Sobrealimentación: permitida. En todos los casos se utilizará nafta o aeronafta de uso comercial.

Estos motores podrán ser utilizados indistintamente para las categorías "Sport Prototipos" y "Mecánica Nacional, Fórmula Uno".

2º) Entiéndese por "block de aspecto idéntico", cuando el mismo es obtenido trabajando el block, partiendo del original (podrá ser fundido en otro material) y cuando se pueda reconocer visualmente el origen standard del elemento que se modificó (se podrá variar la altura para adaptarlo a una carrera menor).

3º) Las modificaciones detalladas en el Punto 1º) de la presente resolución, tendrán vigencia desde el 1º de enero de 1971 hasta el 31 de diciembre de 1972.

4º) Introdúzcanse las presentes modificaciones en las Reglamentaciones de las Fórmulas actualmente vigentes.

5º) La presente resolución se aprueba "ad referéndum" de la próxima Asamblea de Delegados.

6º) Pase para conocimiento de las Comisiones Asesoras de Calendarios, Técnica Fiscalizadora, de Reglamentos, a la Oficina de Prensa y dése traslado a la Secretaría para ulteriores trámites.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Renacimiento de la real elegancia

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

DA VINCI

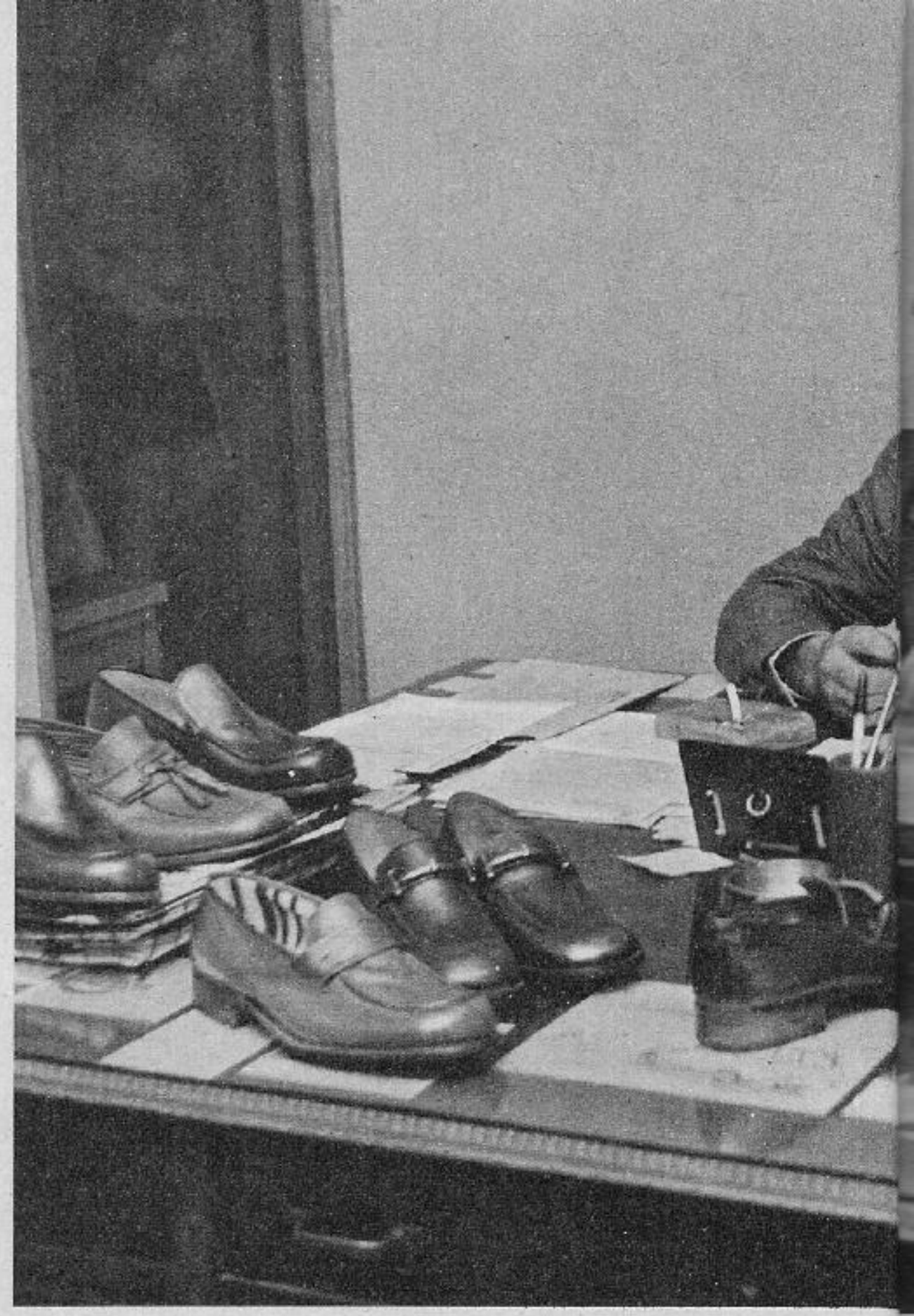
Respaldado por:

A Fabuloso — Planta modelo para la confección de prendas.

Arnon de Pergamino — La máxima experiencia y prestigio en confecciones.

grafa — La más alta calidad en la fabricación de telas.

¿QUIEN ES "EPSILON"?



Debutó en TC en una carrera que ganó Fangio, le encanta manejar en la montaña [y lo hace muy bien], es ingeniero, fabrica zapatos y prepara motores. "Epsllon" también es una figura del Turismo

por HECTOR ACOSTA — fotos: EDUARDO BIELKIEWICZ

El público abucheaba y silbaba a tan insólito aparato que osaba cotejarse con la larga fila de bufantes y estrepitosas cupeshitas. El viento llenaba de tierra los ojos del calificado núcleo de espectadores que intentaba leer la marca de ese coche chatito, con dos faroles grandotes, los guardabarros recortados a la usanza y el baúl de lona. Algunos alcanzaron a divisar algo así como **Citroën,** pero seguían sin entender nada.

Era un 24 de abril de 1948. Tras los ídolos, (Fangio, los Gálvez, Marcilla) luego también de los desconocidos de siempre, picó insolente el Citroën 11 ligero con el número 61 pintado en los flancos. Dentro viajaban "Tutankamón" y "Ramsés" los que a los treinta metros de carrera, frente al mismo palco oficial, se vieron bañados en aceite, pedazos de engranajes y fierros provenientes de la caja de velocidad que había estallado en mil fragmentos.

De esta forma comenzó la carrera deportiva de Eduardo Alfredo Céspedes, hoy ingeniero, industrial, casado, cuatro hijos, cuarenta y dos años, quien se confiesa un devoto enloquecido por el automovilismo.

Como siempre, su historia comenzó a las escondidas. Su padre era flamante concesionario Citroën en Córdoba y uno de los autos de la familia sufrió las consecuencias. Inéditamente apareció a kilómetros de distancia largando una carrera de autos y acompañado por un amigote, Arnaldo "Ramsés" Cerquetti.

No sería ése su último seudónimo (Tutankamón) y tampoco su último navegante caracterizado y notorio. Actualmente usa el alias deportivo de "Epsilon", y por la butaca derecha han pasado las bárbaras ocurrencias de Teddy Jones Otero o los mustios consejos de Carlos "Momia" Dumpé, ambos elegidos por haber sido hinchas de Ford, cosa que hoy evitan declarar con pudoroso rubor.

En 1951 una cupé modelo '38 de su marca adorada soportó los castigos de su pie derecho en las Mil Millas Argentinas, aunque no duró mucho tampoco: a los 30 kilómetros ya había terminado su tránsito deportivo.

Durante diez años se dedicó a estudiar, viajar por todo el mundo, trabajar, y diez años más tarde decide reincidir.

Fue en el Gran Premio Internacional del '61. Mientras la punta era paseada por el equipo Mercedes Benz integrado por Carlos Menditeguy, Hans Hermann, Walter Schock y Eberhard Mahle, él, junto con su hermano Carlos, Andrés Reginatto y el gordo Enrique Biassuto, se peleaban por ser últimos de todos corriendo con el famoso equipo Citroën, único que en todo el historial del GP consiguió el 100 por ciento de efectividad: largaron cuatro, terminaron cuatro.

Rivales de categoría eran Cruciani, Von Dory, "Pécora", Bohnen, Miguel Galluzi, Mieres, Boher, Caldara, los hermanos Paillot, Arana, Viale, D'Agnillo, y otros famosos. Norberto Castañón, con NSU, terminó en la primera etapa en el puesto 47º, uno solo delante de ellos y detrás sólo cinco autos.

En ninguna etapa fueron cola de perro porque siempre había alguno más lento; pero recuerdan entusiasmados cuando en la cuarta (Catamarca-San Juan) asustaron a más de uno clasificándose del 9º al 12º puesto y aventajando a una veintena de autos, incluso de otras categorías como Formisano con Auto Union, "Grey Rock" con Alfa Romeo, Germán Pesce con Jaguar y Ricardo Sauze con Peugeot.

Al final del Gran Premio nuestro protagonista terminó penúltimo rodeado por sus compañeros de aventura. El mejor de los citronetistas fue Carlucho, su hermano.

Sus ocupaciones no le permitían correr muy seguido, pero en cuanta carrera trabada se organizaba estaba como clavo de mesa. En el '62 y '63 corrió con otro 11 ligero en el circuito Onofre Marimón. **"Ese es uno de los circuitos más lindos del mundo; lástima que ya no se puede seguir corriendo allí",** matiza. No es muy afecto a la pista porque las pistas argentinas están hechas con criterio yankófilo (altas velocidades) y porque todas tendrían que ser como la de San Juan, según su opinión.

En la primera de las competencias abandonó al romperse uno de los discos de freno y en la segunda terminó escolta (en su categoría) de "Bitito" Mieres que ganó con Volvo. Cuarto, y a 57 segundos llegó Angel Monguzzi, actualmente su compañero de equipo.

Un año después corrió en el mismo escenario pero con la versión moderna de los Citroën, el ID 19, un aparato sensacional conforme a su propia definición. Terminó segundo de Rolo Alzaga y con una satisfacción enorme.

Paralela a su admiración por la categoría Turismo, comenzó una afición por la parte directriz. Ya había sido fundador de la Asociación Cordobesa de Volantes, con un grupo de auténticos deportistas, y lo fue también del Córdoba Automóvil Club como una actitud de repudio a la conducción de la ACV. Jugó un papel preponderante en la construcción del autódromo "Oscar Cabalén" el que, además de muchos esfuerzos, le costó algunos pesos.

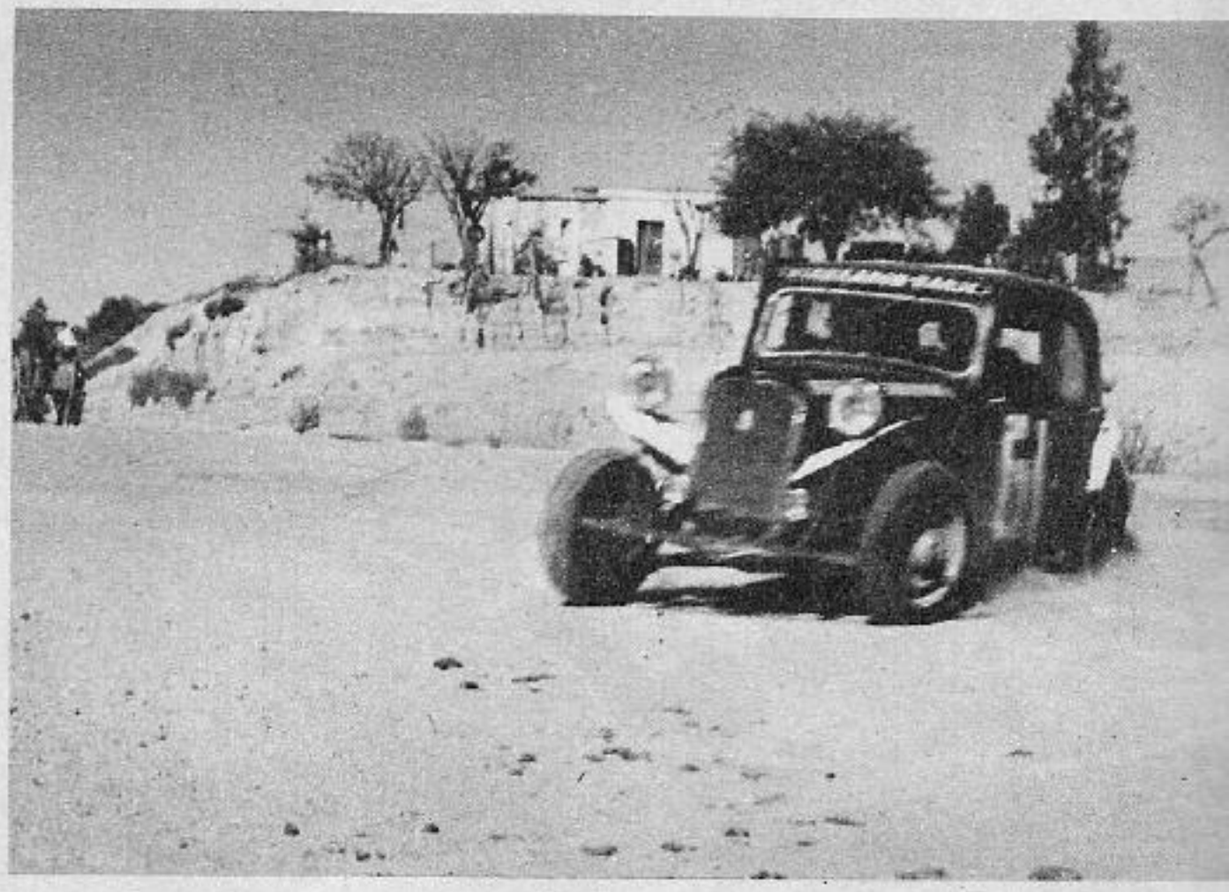
Su historia reciente es más fácil recordarla. Hace tres años se ligó a los hermanos Batelli y comenzó a generar e inspirar ideas sobre la preparación de los motores Renault. Muchos de los secretos del andar de esas plantas motrices nacieron en un altillo de su fábrica de zapatos, la más antigua del país y una de las más importantes ya que abastece a firmas de enorme prestigio no sólo de la Argentina sino también de Europa.

Estuvo presente en cuanta carrera de montaña hubo. La de San Juan-Coquimbo, la Vuelta de la Manzana, Capilla del Monte y la Carlos Paz-Mina Clavero, cuya última edición lo tuvo como ganador en su categoría, fueron las competencias que corrió con mucho gusto. En cambio, a veces, corre con bronca en carreras como las de 25 de Mayo o la Vuelta de Bragado, auténticos suicidios autorizados.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Su máximo halago deportivo es reciente. Si le hubieran dado a elegir una carrera para ganar en su vida, sin duda hubiera preferido la que ganó (Carlos Paz-Mina Clavero), por dos motivos: Uno, porque es del tipo que le gusta y otro porque en la categoría mayor se reencontró con el triunfo su ídolo automovilístico, Eduardo Rodríguez Canedo. Cuando le preguntamos cuál es el piloto que más admira de todos los que vio manejar, afirma sin dudar: **"De todos los que he visto en todas partes, hay uno que es un monstruo y es el "Chino". Si se hubiera dedicado en serio al automovilismo hoy estaría corriendo en Europa en Fórmula uno y al nivel de los mejores. Quizás hubiera sido un segundo Fangio".**

Después de conocerlo más a fondo, ustedes pensarán que es el caso de un corredor singular. No es común encontrarse con gente así, que corre auténticamente por deporte y que carece de límites. Manejando es una versión actualizada de lo que hacía Copello con los Renault, aunque a él le resulte incómodo que haya quienes se lo digan porque nunca pensó en ser mejor que nadie. Seguirá metido en esto hasta la médula. Como piloto, como ingenioso preparador, como dirigente, como aficionado y hasta como industrial, porque ya está fabricando un novísimo calzado para hacer mejor el taco y punta. Eso sí, únicamente tendrán acceso a este cómodo diseño quienes realmente sepan manejar; y el primer par será para **Rodríguez Canedo.**

Eduardo Céspedes, ingeniero, fabricante de zapatos y corredor de autos. Sabe hacer las tres cosas.

Arriba, derecha: El Renault por camino de montaña. Allí "Epsilon" demuestra sus mejores malabarismos.

Abajo, derecha: La foto es histórica. Un Citroën 11 ligero (o mejor dicho liviano) convertido en TC. Con él corrió "Epsilon" hace una punta de años. Pero con otro seudónimo histórico: Tutankamón.

Usted oyó hablar mucho de la nueva idea.

Ahora pruébela.



Es importante que usted sepa que el Dodge GTX tiene el motor más potente del país: V8 de 212 HP.

Una nueva caja de cuatro marchas sincronizadas con palanca al piso y gatillo de marcha atrás.

Butacas sin resortes, a barras de torsión que se amoldan a su cuerpo.

Nuevo volante y nueva consola.

Y también es importante que usted sepa que el Dodge GTX es un auto de dos puertas pensado como tal.

Una auténtica cupé Hard-top, sin parantes.

Pero hasta que usted no se haya sentado en sus butacas, comprobado la potencia de su motor, bajado las ventanillas, usted no sabrá todo lo que es el Dodge GTX.

La nueva idea de Ingeniería Chrysler que nosotros vendemos con excelente financiación (financiación Chrysler) y desde ya le invitamos a manejar.

Lo esperamos.

GRANDIO

GRANDIO

OFRECE TODO LO MEJOR

Suipacha 1120 – Callao 1833 – Capital
Estacionamiento en ambos locales.

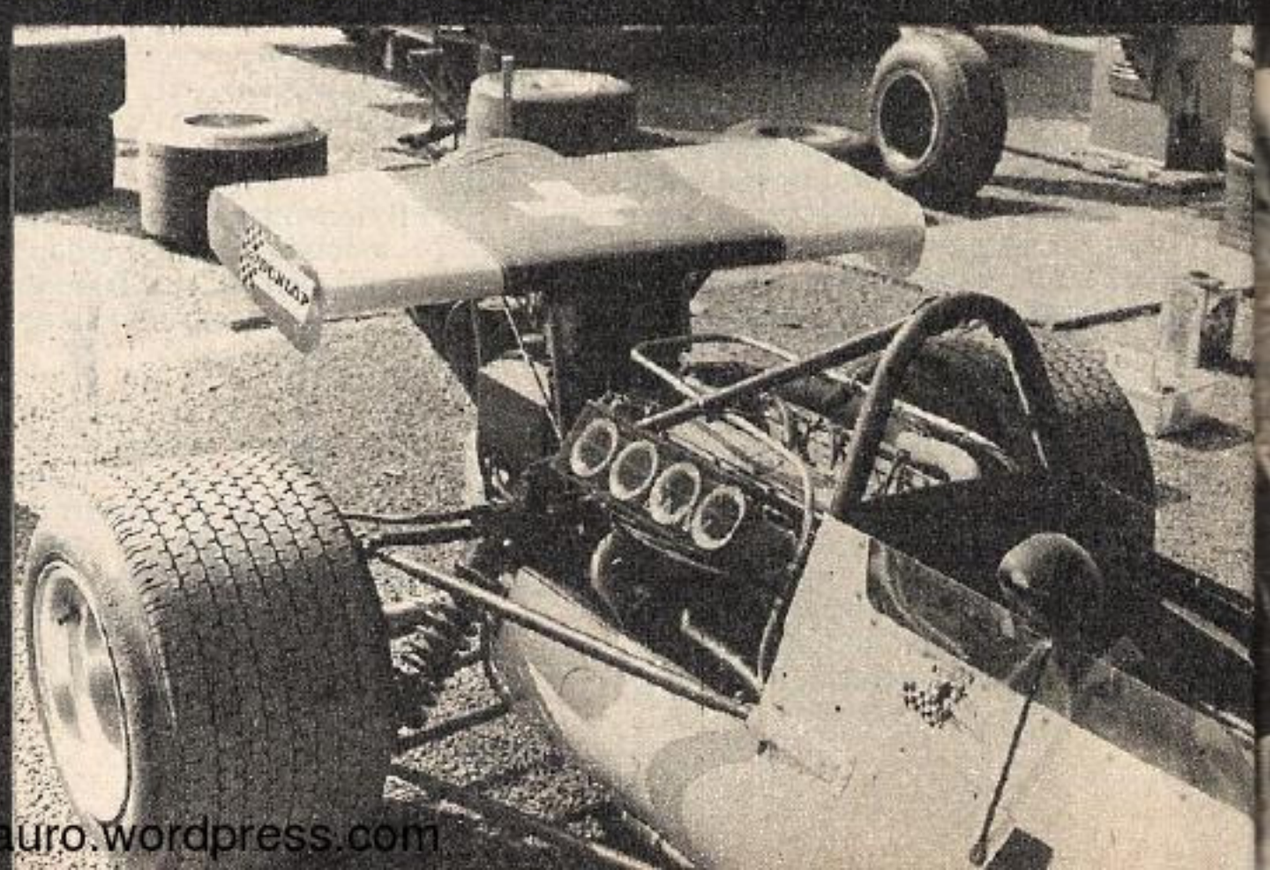
CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

BMW F.2: GANADO

BMW en Fórmula Dos. ¡Ja!, quién lo iba a decir: a pesar de haber tenido en 1969 un desempeño bastante regularote no más, los Beeme blancos de fórmula anduvieron en punta y ganaron varias carreras puntables por el Trofeo en este año. Que los chasis son más o menos, que el conjunto es bastante pesado son algunas de las censuras más comunes de la crítica europea. Pero como coinciden en lo negativo, también comparten criterios en lo positivo de este auto; el motor es una barbaridad. Muchas rpm y también bastante torque arriba. Es el único rival serio que tiene Cosworth en Fórmula Dos. Este año los motores (4 cilindros en línea tal cual Cosworth) estrenaron unas nuevas tapas de cilindros con admisión por un lado y escape por el otro, sistematización que llevó al triunfo a Jacky Ickx a bordo de uno de estos aparatos. Observemos los detalles de este ganador de 1970 en manos de Ickx, Siffert, Hahne y Quester

Fotos de GUILLERMO MARTIRE y CARLOS REUTEMANN

Alerón fijo y de doble curvatura y motor de triple encendido; sí, tres bujías tres per capita de cilindro.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cockpit del BMW de Fórmula Dos. Cuentavueltas con la aguja testigo en las 11 mil vueltas, además dos instrumentos más (dobles), todos montados sobre la cuaderna del tablero.

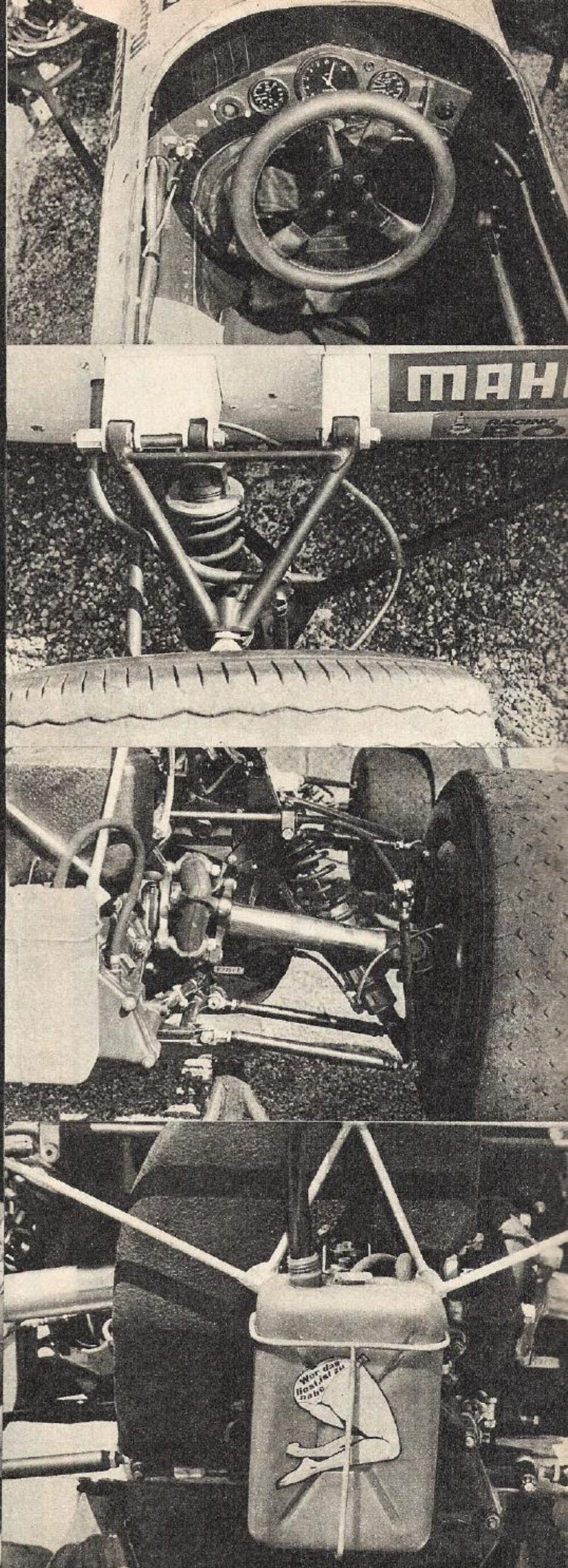
Suspensión delantera. Brazo superior en A. Inferior simple con ractor hacia atrás. Amortiguador y resorte afuera.

Los brazos inferiores de la suspensión trasera son paralelos, el superior un simple cañito con dos rótulas en las puntas como lo que usa todo el mundo. Palier fijo con un manchón que absorbe los movimientos axiales.

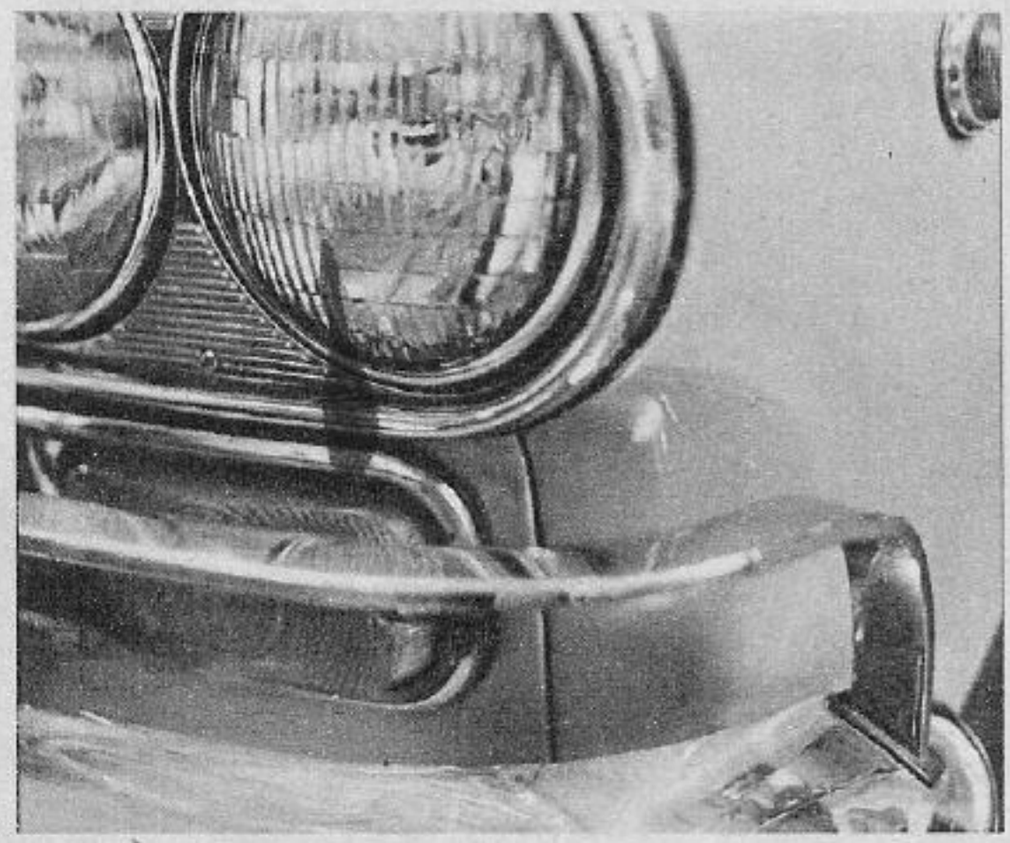
R 1970

Caños de curvas suaves y similar longitud. Diminutísimo radiador de aceite debajo del alerón.

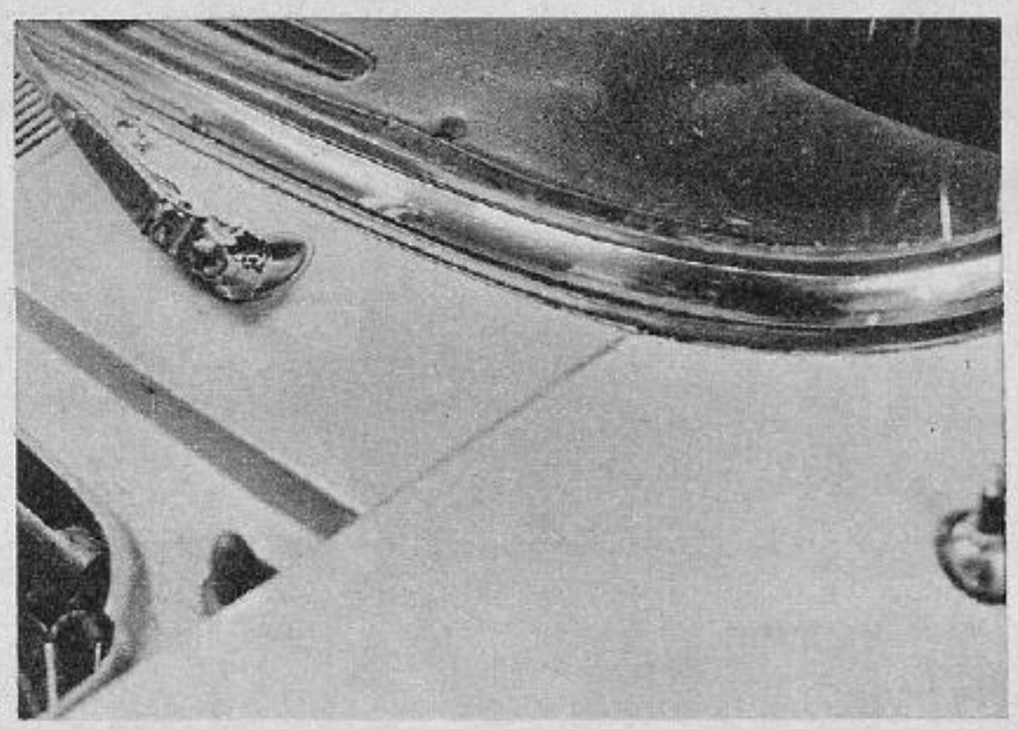
El rebosadero de aceite con una calcomanía de un producto que juramos desconocer. En alemán, la leyenda reza: Si usted lo puede leer es porque está demasiado cerca.



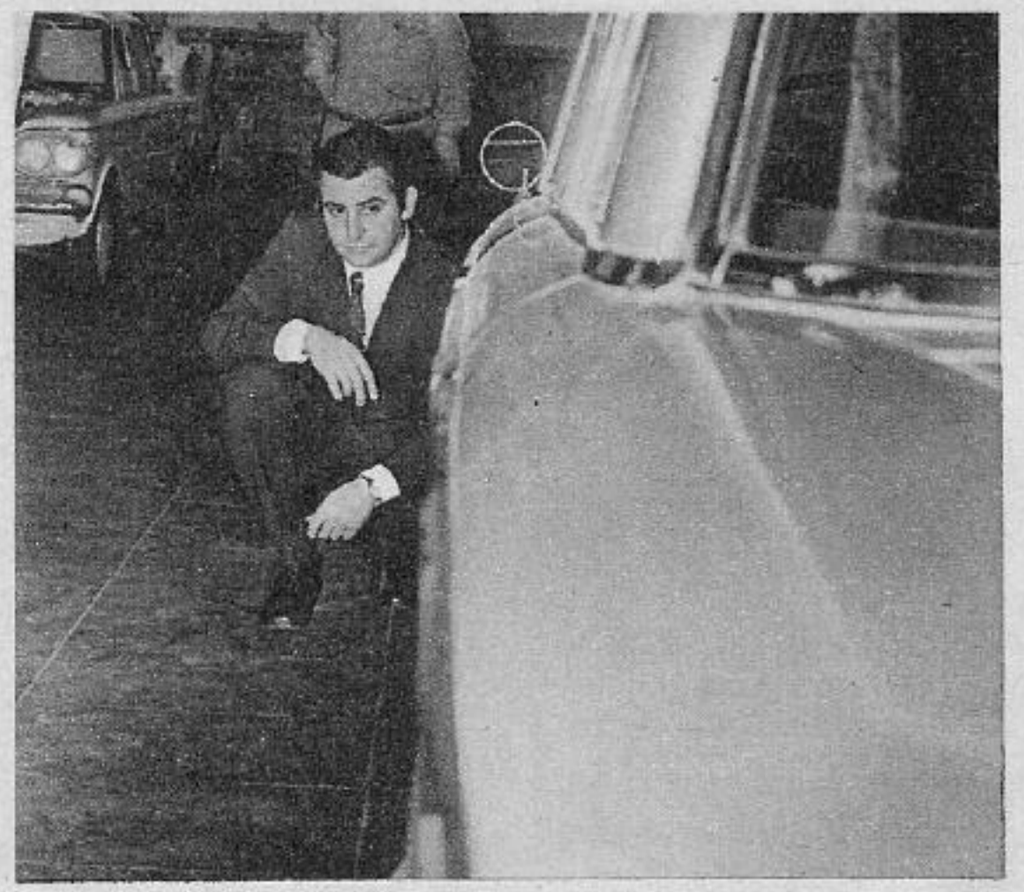
COMO CON
USADO



1



2



3

Antes de empezar con las clásicas recomendaciones sobre qué y cómo mirar en el automóvil que hoy vamos a tratar, vayan algunas palabras de carácter general.

Ante todo, suponemos que ya saben adónde dirigirse cuando deciden comprar el auto. No nos referimos al conocimiento de una agencia en particular sino a cualquier agencia que cumpla los requisitos básicos para merecer nuestra confianza: nombre, antigüedad y referencias. Ninguna de estas características supone una elección acertada, así como tampoco deben darse simultáneamente, pero recuerden que si tiene nombre, hace años que se mantiene en ese trabajo y las referencias de quienes los han tratado son satisfactorias, bueno... podemos dedicarnos al auto en sí sin distraernos por la parte comercial.

Una vez dedicados a la investigación del auto, deben hacerlo sabiendo que la compra implica una cantidad de riesgos que, si bien ya se encuentran reducidos por estar tratando con gente de confianza, no han sido agotados y deben ser eliminados en la mayor medida posible. Ahí entramos nosotros. CORSA les da unos datos que de ninguna manera suponen una garantía, no por ser falsos o poco importantes, sino por depender de una cantidad de otros factores que no podemos prever. Aun así, son una buena base para guiarse, y lo que pongan ustedes de su parte más lo que puedan aprovechar de esta lectura, nada puede agregarse. O sí. Pero todos, inconscientemente, la damos por hecha: suerte.

FOTOS 1 y 2. Como todos los autos, éste tiene sus "delatores" de zonas que han sido reparadas. Las uniones de la carrocería como las que se ven en las fotografías no deben estar torcidas o tapadas con masilla. Las que aquí ven están perfectamente por no haber sido reparada la unidad, y no son todas las que debemos mirar; faltan las del baúl y guardabarros traseros.

FOTO 3. Esta pose ya la conocen. Es para controlar que no haya deformaciones laterales, tanto de chapa como de escuadre de la carrocería. Lo único que hay que hacer es encontrar el ángulo justo que nos permita ver las sombras que producen las posibles deformaciones.

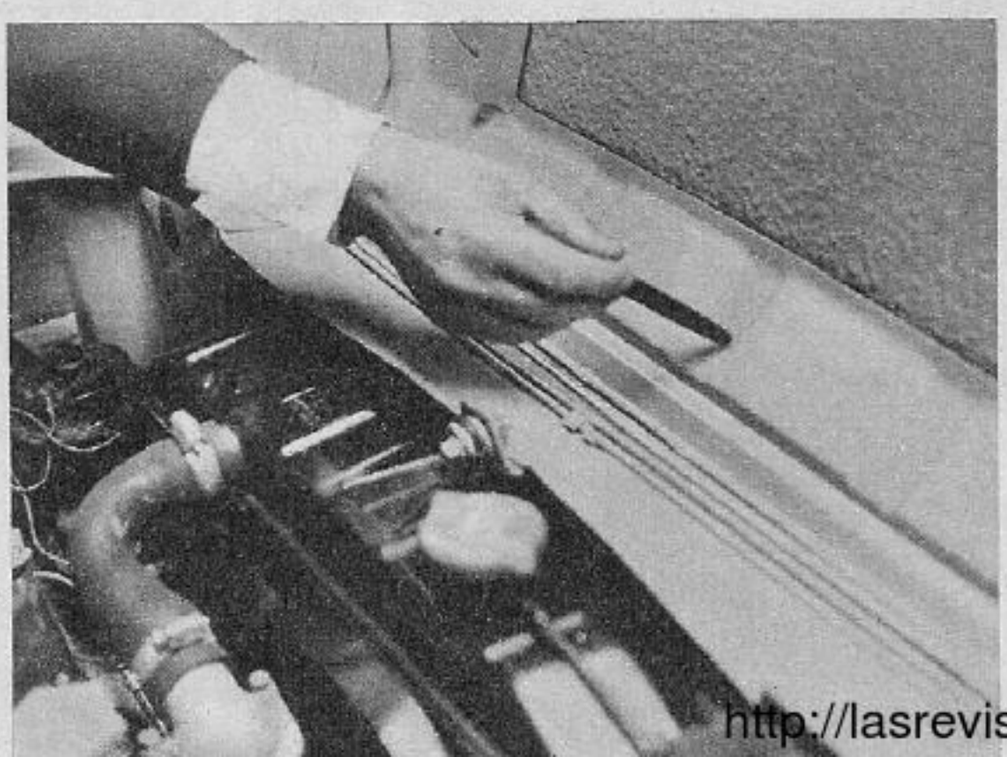
FOTO 4. El estampado del capot debe encontrarse sin retoques. No porque el encontrarlo en buenas condiciones quiera decir que el coche no haya chocado de frente, ya que puede haberlo hecho y el capot sido cambiado, pero siempre ayuda a descartar posibilidades. De cualquier manera, los choques frontales los "calamos" mirando otras cositas. Vayamos a ellas.

FOTOS 5 y 6: Si el coche ha sido golpeado de frente, se tuercen las torretas de suspensión. La foto 5 nos muestra la zona que debe ser vuelta a soldar al repararlas; y la foto 6, la junta del semichasis que generalmente también hay que soldar después de un fuerte choque frontal.

FOTO 7. Para averiguar si el coche ha sufrido un vuelco, observamos la unión de la gotera y el techo que señalamos en la fotografía. Debe estar derecha, sin ondulaciones. Además, las soldaduras de punto en el techo (sobre la gotera) deben estar en la misma secuencia que el resto de la soldadura que se empleó para el techo. Es decir que la distancia e intensidad entre punto y punto debe ser la misma a lo largo de toda la gotera.

Las soldaduras del parante con el piso y el techo pueden estar retocadas por un golpe lateral. Por retocadas entendemos vueltas a soldar; y las soldaduras de taller se diferencian de las de fábrica por emplearse otro material en las de autógena y otra secuencia en las de punto.

FOTO 8. El Fiat 1500 se caracteriza por venir muy bien pintado y protegido con Underseal. Por esa razón no se pica en los lugares en que la mayoría de los coches así lo hacen. Si



4



5



6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IPRAR UN FIAT 1500

Puntos básicos para mirar el estado de la carrocería e interpretar los diversos ruidos y reacciones que podamos sentir en el popular coche de la clase "medianos"

llegamos a encontrar la pintura ampollada por haber sido aplicada sobre una zona oxidada, o si encontramos cualquier otra huella que indique la presencia de óxido, eso se puede deber a que esa zona ha sido reparada y no ha sido vuelta a pintar y proteger con el cuidado como lo hacen en fábrica.

FOTOS 9 y 10. El interior del automóvil, como ya dijimos en otras ocasiones, nos dice el trato que ha recibido el total del auto. No por el estado del tapizado (puede haber estado protegido por fundas), sino por el de las alfombras, paneles, burletes, etc. Confiamos en su buen ojo para valorar el conjunto interior.

FOTO 11. El motor: gran misterio de siempre. Ni el aceite en buen estado ni la limpieza de su faz son sinónimos de garantía. La ausencia de raspones, tuercas redondeadas y piezas fuera del lugar original pueden tranquilizarnos un poco, pero lo más temible, como diría Antoine de Saint-Exupery, "es invisible a los ojos". Podríamos tratar de descubrirlo escuchando. Pero hay que saber qué y cómo escuchar. Tendremos que suponer que sabe escuchar y darle entonces a cada ruidito la importancia que tiene. No se calentará por un ruidito de falta de regulación de válvulas; ya sí lo hará por el de pistón o cadena de distribución. Cambiará la bomba de agua si molesta con su voz y pasará a mirar otra unidad si oye ruido a biela que golpea. La presión del cárter podría ser una buena señal para indicarnos que todo funciona bien (bueno..., no todo, pero algo es algo). Sacamos la tapa de carga de aceite (en la tapa de válvulas) y ponemos la mano a escasos centímetros de la boca de carga. Si sentimos una corriente de aire que suavemente acaricia nuestra palma, quiere decir que hay presión y, por lo menos, eso está bien. Siempre y cuando esa corriente de aire no venga teñida de un color azulado.

AL MANEJARLO

Cuando manejamos el auto podemos controlar el estado de embrague, caja, trasmisión, dirección, frenos y suspensión. Además, el motor, claro está, que empuje lo suficiente.

Embrague: El Fiat tiene buen varillaje de caja. Si hay dificultades para poner la primera, hay algún defecto en la placa de embrague. Si "canta" al ponerla y además patina durante la marcha, puede estar simplemente falta de regulación. Pero, ¡ojo!, "puede ser" dijimos. Caja de velocidades: Cuando "cantan" los cambios al rebajar, son los sincronizadores. Y repetimos: no deben existir problemas de varillaje.

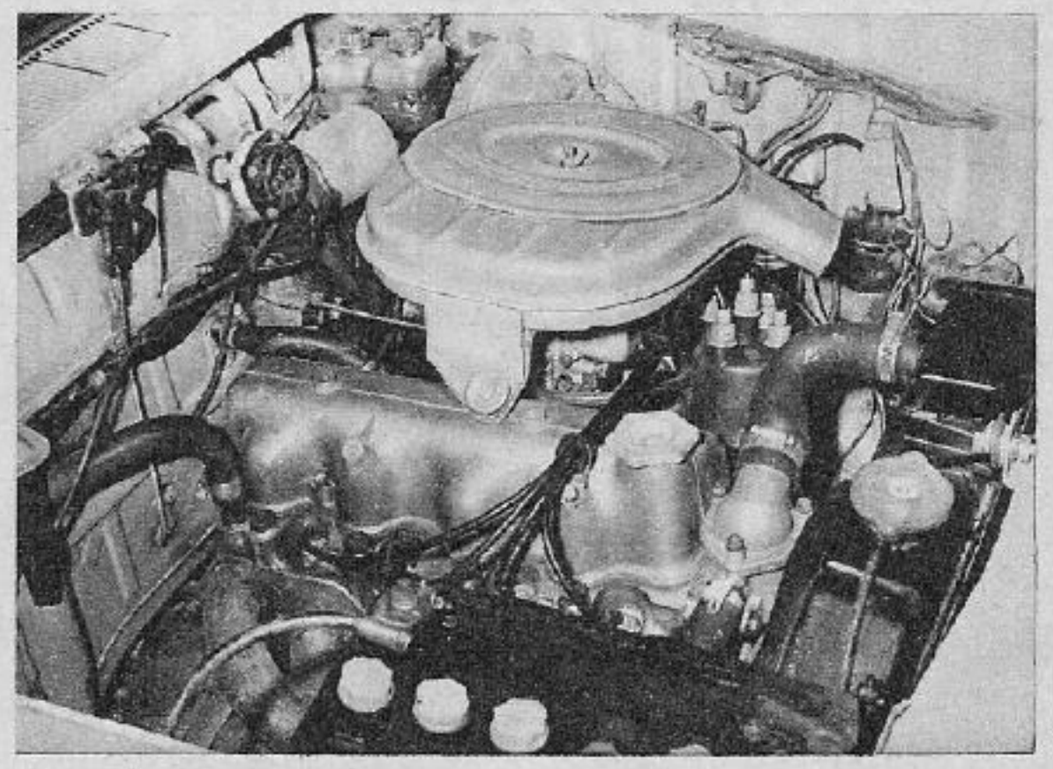
Trasmisión: Si yendo a una velocidad uniforme soltamos el acelerador o aceleramos bruscamente, no debemos escuchar un golpe en la trasmisión, que hablaría mal del juego que tienen las crucetas.

Si viajando en cuarta velocidad levantamos el pie del acelerador y oímos ruido de "tranvía", es el diferencial. Según el tono y la intensidad de este zumbido pueden ser piñón y corona o rulemanes.

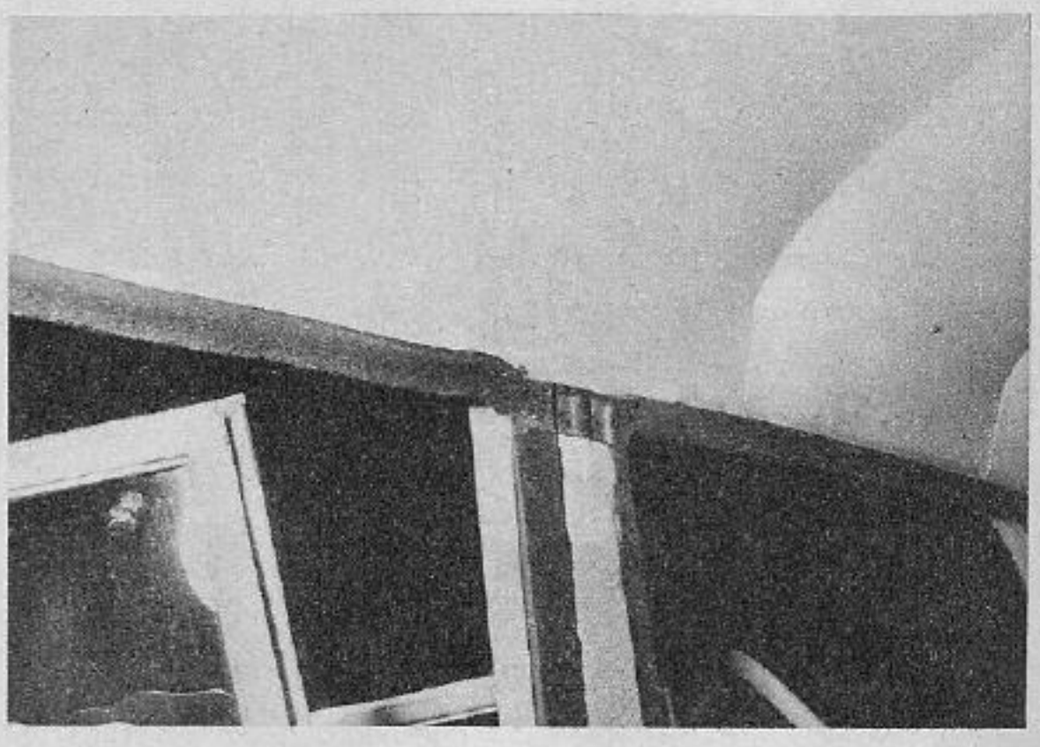
Dirección: El auto no debe tirar más para un lado que para el otro, ni debe doblar con más facilidad para un lado que para el otro. Tampoco deben chillar las gomas cuando se dobla a velocidad normal y con las ruedas a la presión correcta. Cualquiera de las tres pruebas indicaría desalineación. Pero hay desalineaciones y desalineaciones: las que sólo hay que regular y las de otro origen.

Frenos: Si el recorrido del pedal es demasiado largo, tiene las cintas de freno y pastillas gastadas o mal reguladas las cintas. Si el pedal está duro: algún defecto en el servo.

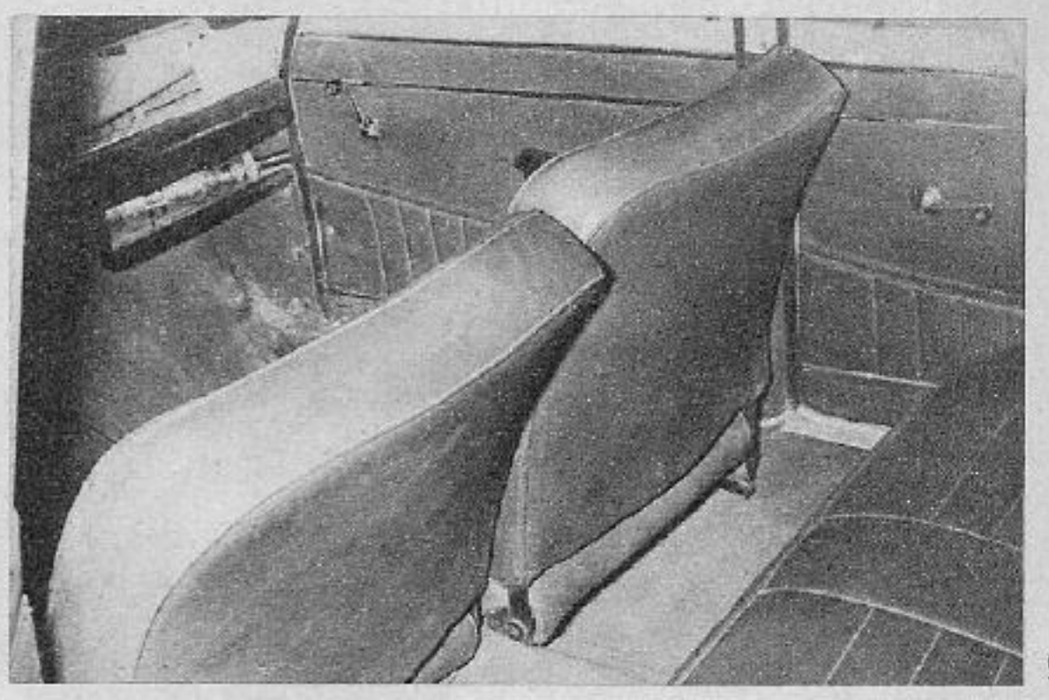
Suspensión: Como los elásticos nunca tienen problemas, debemos concentrarnos en escuchar (en no escuchar) ruidos de amortiguadores.



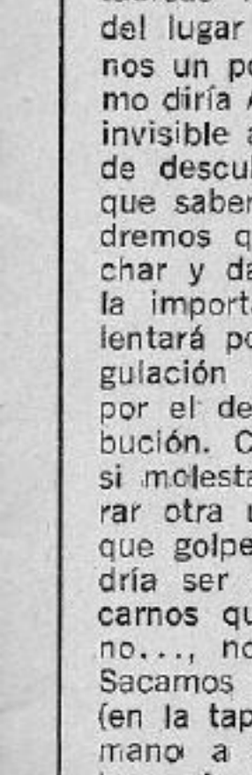
11



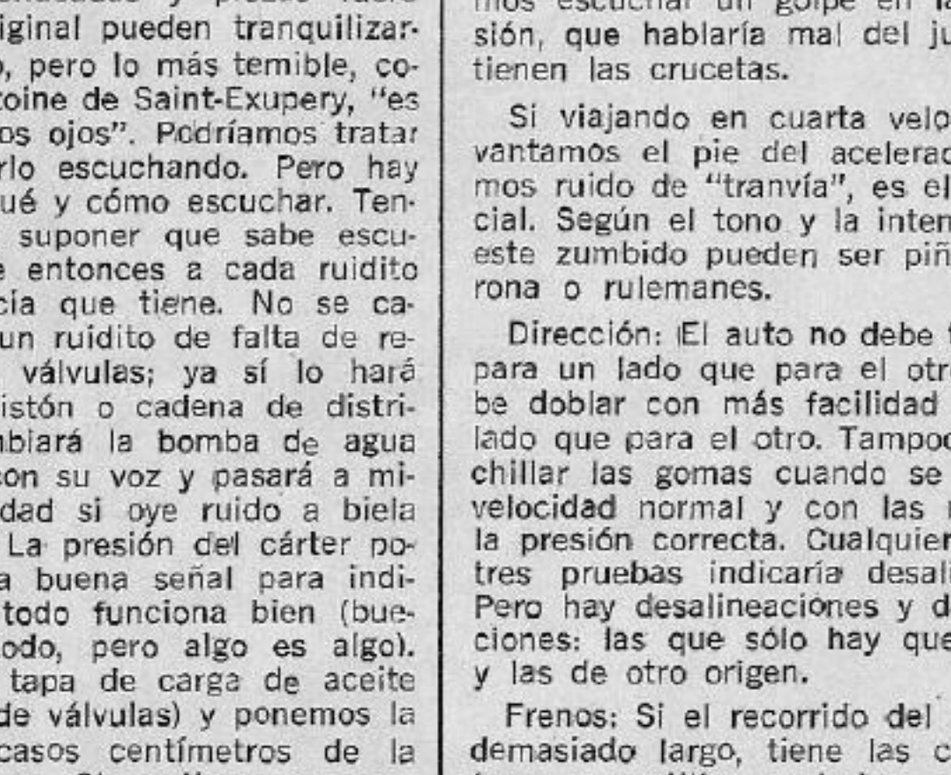
10



9



7



8

siga inaugurándola,
para disfrutarla todos los días
por muy especial



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAGARRA S.A.

Lee RIDERS®
BELLS

Lee®
IDENTIFICA

®Producido bajo licencia de H. D. Lee Company Inc. - Missouri - U.S.A.

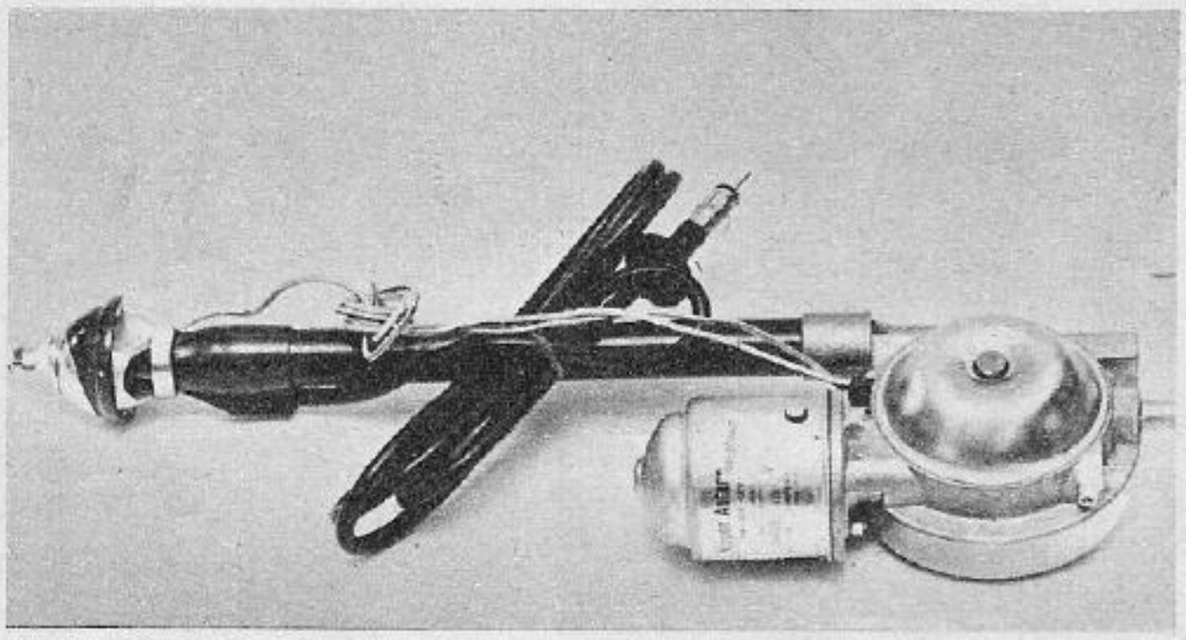
la vidriera de corsa



Cronógrafo OMEGA SEAMASTER 120. Sumergible hasta 60 metros de profundidad. Especialmente concebido para caza submarina y todo deporte acuático. Cuadrante negro, índices luminosos. Bisel giratorio para controlar el tiempo de inmersión. Modelos a cuerda manual, automáticos con y sin calendario. Desde $ 469.—. En Agencias Omega autorizadas.

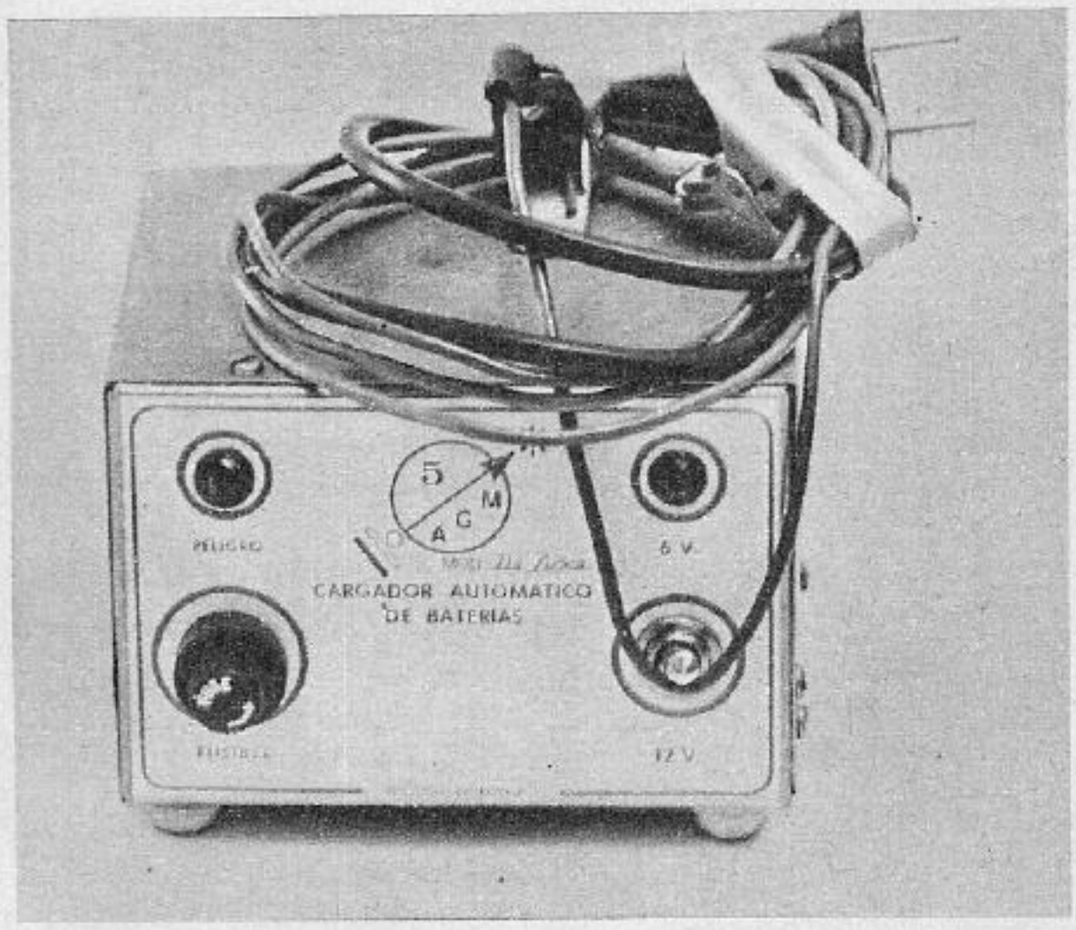


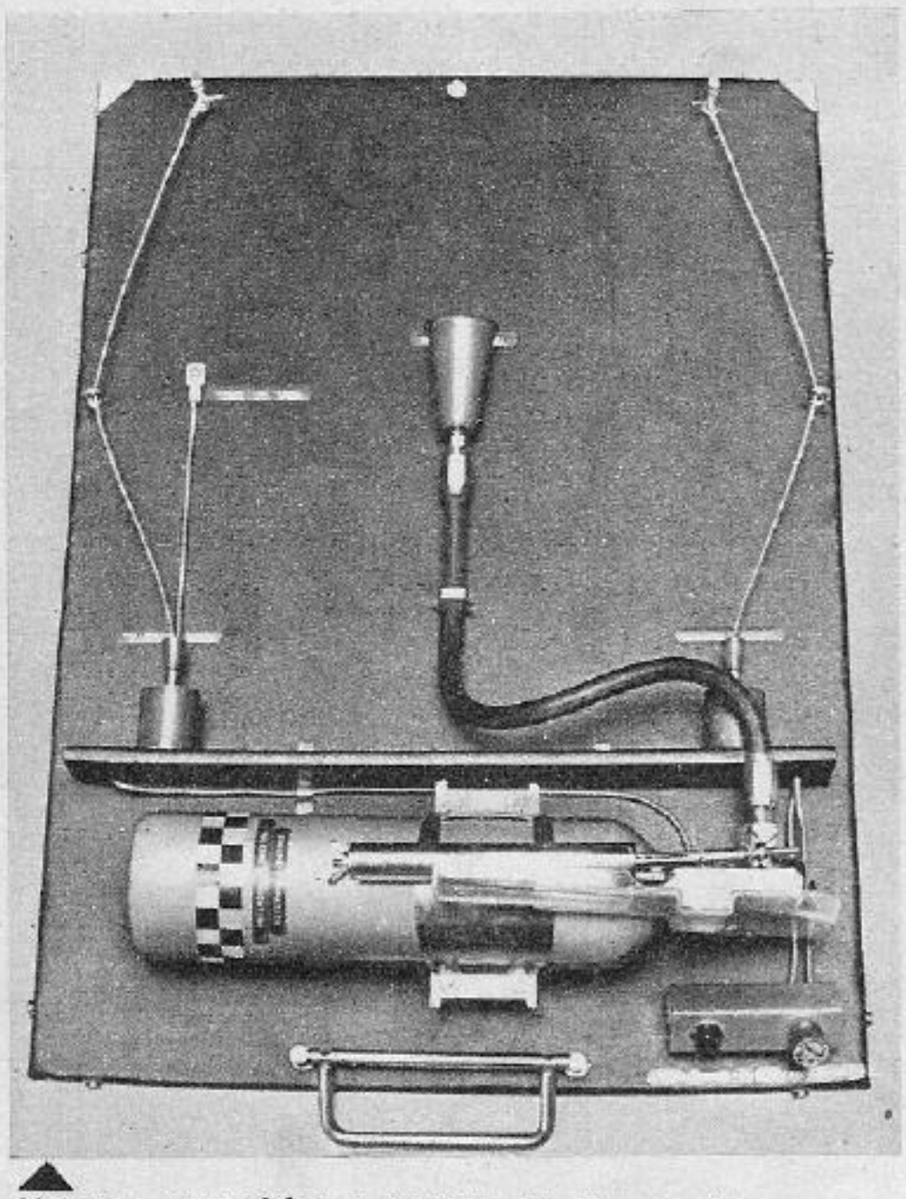
Cronógrafo OMEGA SPEEDMASTER, de alta precision, provisto de una escala taqui-productométrica que permite el cálculo instantáneo de velocidades de desplazamiento. Por su manejo sencillo es ideal para el control personal de competencias automovilísticas. Precio de venta al público $ 902.—. En Agencias Omega autorizadas.



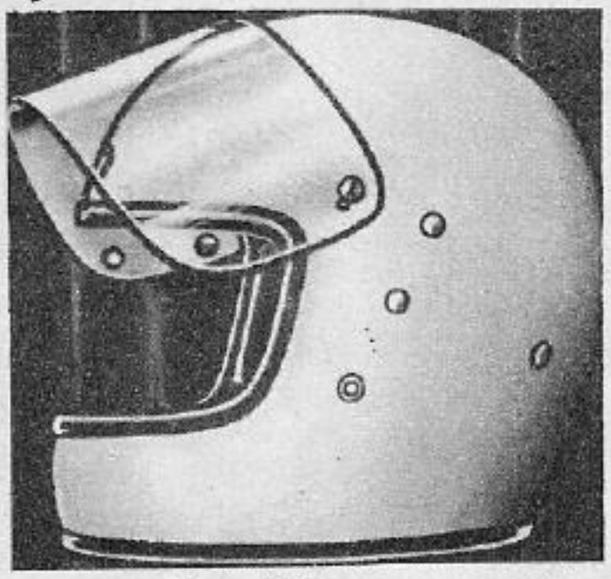
Antena automática eléctrica para autorradio, importada del Japón, para 12 volts, $ 175.—. En HARROD'S "Boutique del Automóvil", entrada por San Martín 890, Capital Federal.

Novedoso cargador de baterías, para 6 y 12 volts, $ 69,50. En HARROD'S "Boutique del Automóvil".





Cascos integrales para automovilismo, náutica, motociclismo y karting, $ 185.—. "Anexo "J", Av. Juan B. Justo 4300, Capital Federal.





Sistema automático y manual "anti y contra incendio", para auto. Funcionamiento eléctrico con batería de 6 ó 12 volts., $ 298,50. (El precio incluye la instalación.) Vulcamet Argentina, Bucarelli 3441/43 Capital Federal, tel. 51-5840.

Cafetera italiana, para auto o lancha. Se conecta con adaptador a la batería o directamente al encendedor, $ 175.—. En HARROD'S, "Boutique del Automóvil".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDA

Hay un solo vehículo que tiene mejor relación peso-potencia que el Dodge GTX.





El caballo tiene 1 caballo de fuerza.
El equipo de montar pesa 3 kilos.

$\frac{3}{1}$ = 3 kg. por caballo.

El Dodge GTX tiene un motor V8 con 212 caballos adentro.
Pesa 1.560 kg.

$\frac{1.560}{212}$ = 7,36 kg. por caballo.

(Usted sabe, cuanto menos peso deba arrastrar cada HP, mayor potencia.)
Entonces está claro, el caballo es el único vehículo que tiene mejor relación peso-potencia que el Dodge GTX.

Se imagina cómo se sienten los ingenieros de Chrysler?

Un caballo les ganó. Y eso que de ingeniería no sabe nada.

En cambio Ingeniería Chrysler utilizó una nueva técnica de fundición de blocks y tapas para reducir peso.

Diseñó cámaras de combustión tipo cuña, con óptima ubicación de las bujías para conseguir combustión uniforme y sorprendente economía.

Cromó los asientos de válvulas y pensó un cigüeñal de fundición nodular, un árbol de levas de aleación cromo molibdeno y el sistema cerrado de ventilación del cárter.

También pensó cómo frenar el Dodge GTX: con frenos a disco delanteros, servo comando, autoregulables, doble circuito y control "Warning Light".

Y cómo hacerlo doblar copiando el piso. (Barra estabilizadora, suspensión a barras de torsión y amortiguadores hidro-gas.)

Tanto trabajo, tanta Ingeniería Chrysler cuidando todos los detalles (el Dodge GTX tiene el mayor torque) para que un caballo tenga mejor relación peso-potencia que su auto.

Pero nos queda una esperanza: que usted prefiera las butacas a la montura.

La nueva caja a las riendas.

Las llantas deportivas a las herraduras.

Si todo esto es importante para usted, podemos decir que el Dodge GTX es el vehículo para más de un pasajero con mejor relación peso-potencia.

Un consuelo por las muchas ideas que tuvo Ingeniería Chrysler para la nueva posibilidad.

Dodge GTX

La nueva idea.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

Miembro de ADEFA

ASI VEO EUROPA

Dialogo con Clay Regazzoni

Claudio Regazzoni, Campeón Europeo de Fórmula 2, ya es ganador en Fórmula Uno. Con Tecno en la primera y Ferrari en la segunda, el excepcion al piloto suizo ha llegado a ubicarse en el selecto grupo de los mejores pilotos del mundo, culminando una trayectoria que empezó vacilante, pero fue tomando fuerza en la medida en que se fortalecía su vocación. De un manejo vigoroso agresivo y vistoso, Regazzoni se propone seguir trepando con más fuerza que nunca lo poco que le queda de camino hacia la consagración: de esos temas, de sus comienzos, de sus hábitos, gustos, obligaciones y varias cosas más nos hace saber el siguiente diálogo, mantenido en Imola entre el ganador de la carrera y nuestro piloto-corresponsal, Carlos Reutemann

por CARLOS REUTEMANN



El manejo impresionante de Regazzoni anunció su presencia en los GP desde el primer día, pronosticando un rápido triunfo que pudimos ver desde Monza vía satélite. La Ferrari parece haber nacido para su estilo.

Observando la largada de una carrera de autos de serie, en espera de un Grand Prix. Junto con Emerson Fittipaldi, el suizo es una de las dos gandes revelaciones del año '70. ¿Los próximos "grandes" de la categoría máxima?

¿CUANDO NACISTE?

Hace 31 años en Lugano (Suiza), para ser más exactos el 6 de septiembre.

¿SIEMPRE TE GUSTARON LOS AUTOS O ESTAR CERCA DE ELLOS?

No. Desde chico me gustaba mucho el fútbol, tanto es así que llegué a jugar de insider izquierdo en la tercera división del Noranco, un equipo ticino, hasta que dejé; según los comentarios, lo hacía bien.

¿CUANDO EMPEZASTE CON LOS AUTOS?

Cuando tenía 25 años y el primero en introducirme en ese mundo fue un amigo mío que ya se dedicaba y además vive también en Lugano: Silvio Moser.

¿COMO FUE EL COMIENZO?

Empecé con un De Tomaso de Fórmula 3 y como todos los comienzos las cosas no fueron fáciles; además todo lo hacía a pulmón y de mi propio bolsillo.

En el 66 comencé a correr con los Tecno en Fórmula 3 y las cosas tampoco fueron nada fáciles; había días en que las cosas no salían bien y tenía ganas de abandonar todo y dedicarme a otras cosas, pero siempre tenía el apoyo de los hermanos Pederzani que me levantaban el ánimo. Pero en el 68 pasé a correr en Fórmula 2 siempre con los Tecno oficiales y las cosas vinieron bastante bien ya que vencí en Madrid y Vallelunga.

Por ese entonces fui llamado por Ferrari a correr en F2 con los Dino-Ferrari y al tiempo se complicaron las cosas, así que volví a la casa de Bologna, pero quedando en muy buenas relaciones con Maranello.

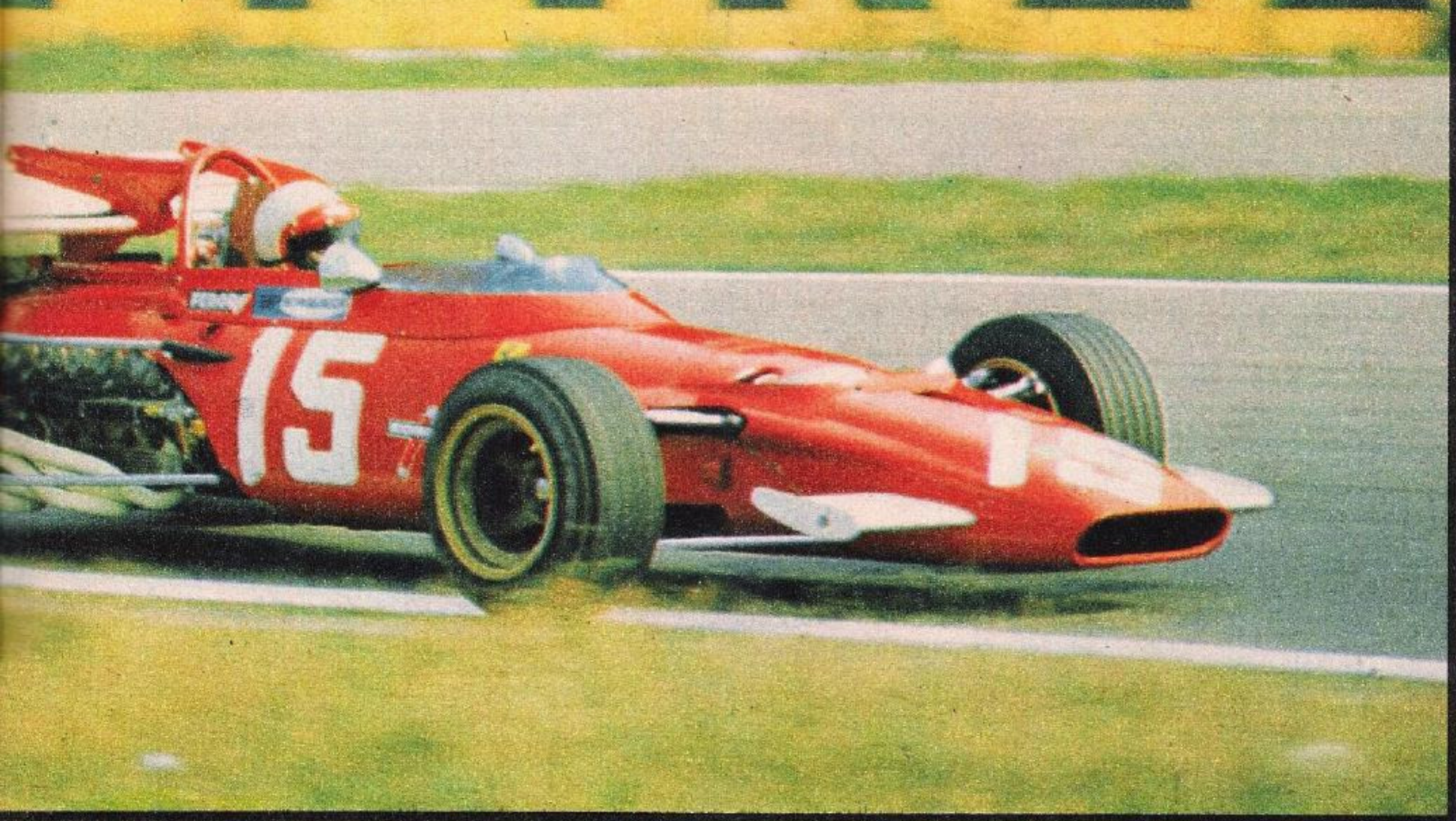
Luego llegó el 70 y decidimos hacer las cosas bien y en la primera carrera del Campeonato me presenté en Truxton.

¿COMO TE FUE EN LA CARRERA?

Ese día tenía un motor reparado por una casa de Inglaterra y la verdad que no andaba nada, así que un poco por adentro y otro poco por afuera de la pista traté de llegar y obtener un punto para el Campeonato.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

I-PIREL



¿POR QUE LOS TECNO EMPEZARON A CAMINAR TANTO DESPUES?

La razón es que los motores se reparan en la propia Tecno en Bologna y se hacen las cosas muy a conciencia; además todos los días se buscan más HP.

Luego vino el triunfo de Hockenheim y cada vez notaba que los coches andaban más. En Rouen obtuve un segundo puesto detrás de Siffert en una carrera muy veloz la cual me dio 9 puntos en el campeonato.

¿TAMBIEN CORRISTE EN SP ESTE AÑO?

Sí. Fui invitado por Ferrari a correr Le Mans pero solamente recorrí tres horas de las 24 por participar en una triple colisión.

A pesar del probable debut de Tecno en F1 el año que viene, Clay parece dispuesto a seguir este año con Ferrari. Sabe que está en su mejor momento y no teme a la condición de primer piloto de Jacky Ickx.



ASI VEO EUROPA



A pesar del probable debut de Tecno en F1 el año que viene, Clay parece dispuesto a seguir otro año con Ferrari. Sabe que está en su mejor momento y no teme a la condición de primre piloto de Jacky Ickx.

¿QUE ACONTECIMIENTOS CONTINUARON DESPUES?

Luego vino el esperado debut en Fórmula 1, el cual se produjo en el GP de Holanda y obtuve un cuarto puesto muy importante, después otro triunfo en F2 en Paul Ricard con el nuevo Tecno. Desde allí al Gran Premio de Zeltweg en Austria donde logramos junto a Ickx un brillante 1-2 para Ferrari.

Entre Zeltweg y Monza otro gran triunfo en Enna en F2 sobre el poderoso equipo BMW. Luego llegó el Gran Premio de Italia.

Creo que todo estaba dado para que ganara Ferrari, pero lógicamente Jacky Ickx es el piloto número 1 y logrando una victoria podía aspirar todavía al campeonato. Realmente me impresioné mucho por el accidente de Rindt y me costaba mucho creer lo que había ocurrido; además comenzaba a trabar amistad con Rindt, quien me parecía un gran muchacho.

Luego vino la carrera y siempre me mantuve en el pelotón de punta entre Stewart, Hulme y Beltoise.

En la vuelta 59 recibí una señal del box para que apurara y desde allí traté por todos los medios de separarme de mis perseguidores.

En la vuelta 65 pasé momentos de angustia porque me parecía que me quedaba sin nafta.

¿CUANDO TE DISTE CUENTA QUE GANABAS?

En ningún momento hasta la penúltima vuelta en la cual los hinchas de Ferrari estaban todos sobre el alambrado y por invadir la pista.

¿QUE PASO DESPUES?

Lo que todos conocen, una alegría inmensa, lógicamente la mayor de mi vida y para mejor un día después de mi cumpleaños.

¿QUE PILOTO TE AGRADO MAS DE TODOS LOS QUE VISTE?

Desde muchacho admiré a Juan Manuel Fangio y a Stirling Moss, después a Jim Clark, a quien consideré un fuera de serie. En esta época a Jochen Rindt.

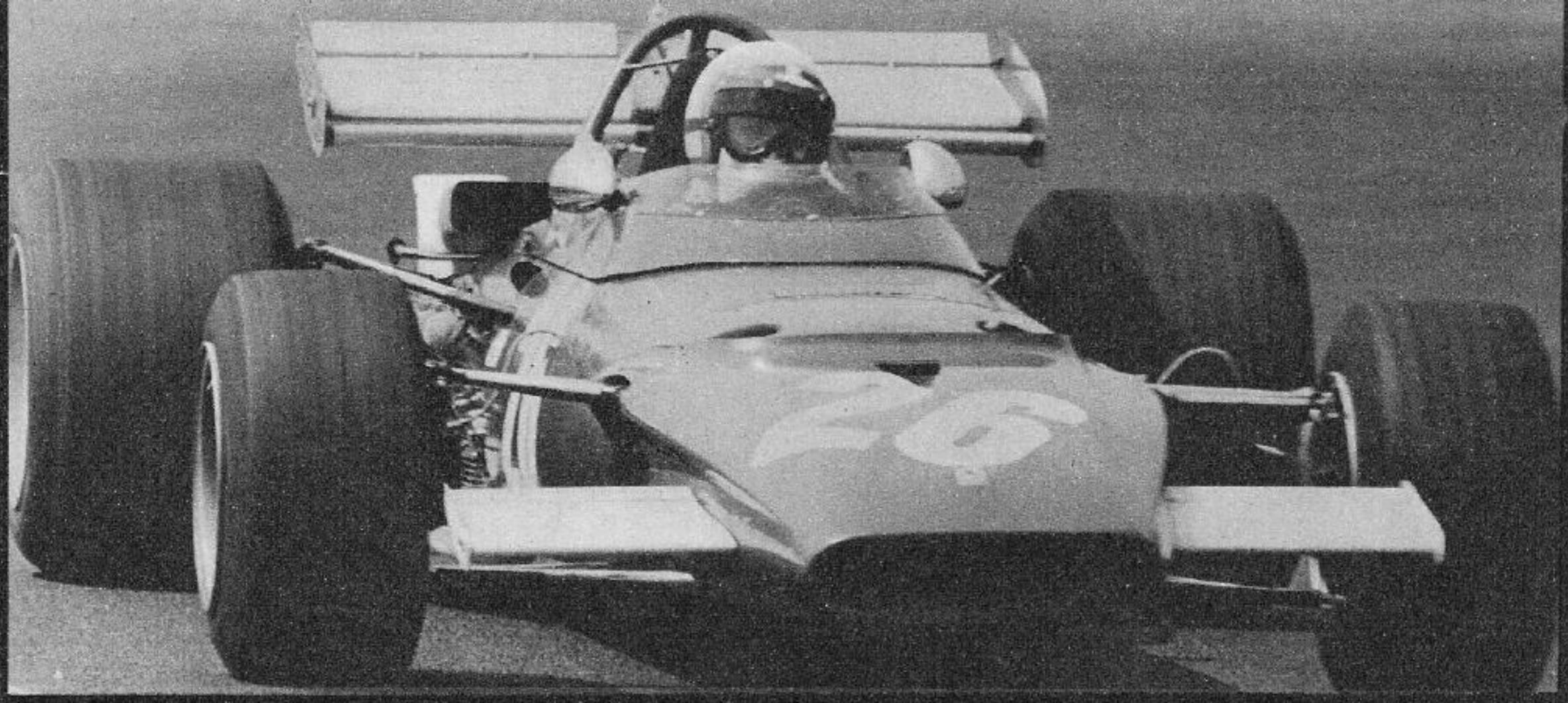
¿QUE PENSAS DE JACKIE STEWART?

Que es un piloto muy calculador.

¿HAY ALGUIEN QUE TE AYUDO EN ESTO?

Sí, los hermanos Pederzani:

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El debut de Gianclaudio Regazzoni en F1 fue sensacional. Fue en Zandvoort, Holanda, con esta Ferrari. Ante el asombro de todos hizo una carrera perfecta.-

Regazzoni nunca se imaginaba que iba a a ser corredor de autos. En su adolescencia soñaba con jugar al fútbol, aunque las perspectivas no eran muchas. Silvio Moser y los hermanos Pederzani lo iniciaron en el automovilismo.

¿TE CUIDAS FISICAMENTE?

Sí, todas las semanas juego al tenis; te diría, que casi todos los días. Es un deporte que por otra parte me agrada muchísimo y me ayuda enormemente a conservar el físico y a la vez es un buen ejercicio para los reflejos. Además, después de cada carrera me someto a intensos baños de sauna para procurarme un buen relajamiento.

¿QUE CIRCUITOS TE GUSTAN MAS DE LOS QUE CONOCES?

Sinceramente los dos que más me agradan son Nürburgring y Mónaco. Realmente me sentiría muy feliz si pudiera ganar en cualquiera de los dos algún día.

Y DE LOS CIRCUITOS ARGENTINOS ¿QUE OPINION TENES?

Del Autódromo de Buenos Aies tengo una muy buena impresión porque es muy noble y seguro. El de Córdoba es muy rápido y me gusta mucho; de San Juan pienso que es el más difícil de todos y a la vez el más pintoresco.

¿QUE PENSAS HACER EN 1971?

En estos momentos tengo el contrato de Ferrari para el año próximo a estudio y en los próximos días doy la contestación que lógicamente va a ser sí. Correré en F1 y pobablemente con la nueva Ferrari de SP 3000 que se está preparando con miras al nuevo reglamento que entra en vigencia en 1972 porque, como sabrás, a fin del año que viene caduca la fórmula del cinco litros. En cuanto a F2 no sé qué voy a hacer, porque creo que el contrato con Ferrari me exige exclusividad, y como la fábrica no tiene programa para esa categoría no creo que me permitan seguir con Tecno.

¿SOS FELIZ CON LO REALIZADO?

Lógicamente que sí, pero tengo muchos problemas en estos últimos tiempos desde el punto de vista de los compromisos, porque me llegan montones de cartas de admiradores a los que no podés dejar de contestar, y si no es por una cosa o por otra, semanalmente tengo que atender a entrevistas, programas de radio o televisión, y aunque no me disgusta que se ocupen de mí, en realidad prefiero la vida de hogar y los festejos de entrecasa.

distribuimos los
mejores aros para pistón
y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



Los aros para pistón RAMCO ofrecen más economía, mayor potencia y mejor diseño

Desde hoy adopte el mejor filtro
Fabricado con celulosa importada
y tratada en origen

AGENTES EN TODO EL PAIS

ARROS PARA PISTON
RAMCO
LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

FILTROS JOES
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

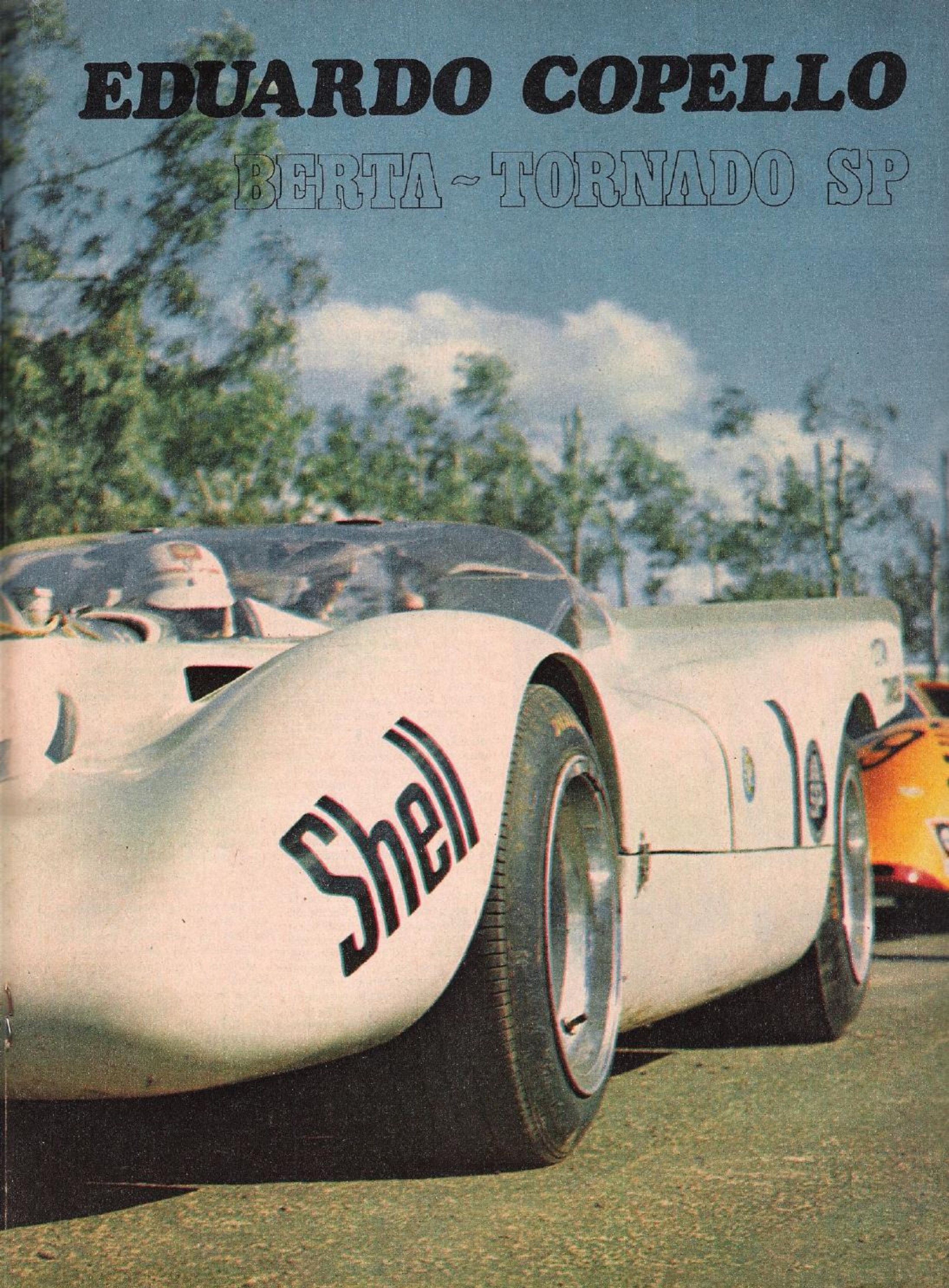
Distribuidores exclusivos:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 · BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Stan

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDUARDO COPELLO

BERTA ~ TORNADO SP



CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO



Esto se acaba, señores. Ya falta muy poquito para la explosión final, y la tensión crece, ya que a pesar de ciertas insinuaciones todavía no aparece un ganador... De todos modos, los votos se están contabilizando y no pasará mucho tiempo sin que la corona ciña las sienes del más tronado. Abur.

Hace apenas una semanita hemos celebrado el Día de la Raza. ¿De qué raza...? Porque no fue el día de la raza Fox-terrier, ni Aberdeen Angus, Leghorn, Poland China, Percheron, Sheetland, "atorrante-pero-muy-inteligente", Merino, Corriedale ni nada semejante. Si tocamos el tema vegetales, diremos que tampoco fue el día de la raza dicotiledónea, terebintácea, cucurbitácea, escrofulariácea, papaverácea, rosácea ni cosa parecida que termine en "ácea". ¿Qué fue entonces el Día de la Raza? Pues nada más y nada menos que el día de la raza humana. Claro que la importancia de ese día es relativa, ya que su trascendencia depende exclusivamente de la importancia que cada uno le haya adjudicado, porque si bien algunos salieron de parranda, otros dedicaron el 12 de octubre a la meditación o manifestaciones similares del intelecto. Las manifestaciones fueron disímiles, y una terminó a palos, gases lacrimógenos, vidrieras rotas y demás menudencias, aunque esta última no tuvo nada que ver con el "Día de la Raza"...

De cualquier manera, trascribiremos las opiniones de los que en lugar de gritar "¡¡Jubileo!!" y salir de juerga se exprimieron la mollera tratando de dilucidar los problemas que actualmente conmueven a la raza humana. He aquí los brillantes pensamientos:

Paco Mayorga: "Contra la creencia general, los chinos no son amarillos; al vivir en China Roja se mezclan los colores, de donde cualquiera se da cuenta de que los chinos son anaranjados..."

Jorge Cupeiro: "No es porque uno sea Gallego... pero somos superiores a los tanos..."

Carlos Ruesch: "Preeefiero la raza cooordobeeesa, porque los poocorteños tienen caaantito..."

Eduardo Rodríguez Canedo: "La verdad de la humanidad fue revelada durante la dinastía Ming, por supuesto en la China..."

"Larry": "¿Raza humana?... Y eso... ¿qué es...?"

Pepe Migliore: "Para serte sincero, prefiero la Raza Blanca... aunque las Negras no son para despreciar..."

Alberto Hugo Cando: "Yo llevo de copiloto a individuos de todas las razas, así que me gustan todas, menos las que quieren cien lucas por trasmisión..."

Eduardo Casá: "Yo soy muy conciliador: tengo un criadero de papas blancas y negras, todas en el mismo terreno. ¡Qué integración, che!"

Federico Urruti: "¿Y qué me dicen de los vasoos...?"

El mago de Alta Gracia, Oreste Berta, en plena acción. Por uno de esos avatares de la magia, en lugar del auto prometido, sacó una rosa de la galera. Mientras tanto, los clientes esperan a sus pies, cómodamente apoltronados.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

1) Heriberto Pronello (fuma cartuchos de dinamita, por la emoción...) 155
2) Paco Mayorga (se quiere nacionalizar polaco) 153
Gastón Perkins (está postulado para la guardia de la Reina) 153
Carlos Pairetti (se pasó por una pulidora, para adelgazar) 153
Nasif Estéfano (dejad que las niñas vayan a él) 153
Dorita Bavio (elige las bebidas en los parques cerrados) . 151
Pepe Migliore (vio un cóndor en la cordillera y dijo: "Ahí estoy...") 151
Palito Ortega (se fabrica un monoposto con sabor a nada...) 151
10) Alberto Linares (encontró el Arca de Noé y no sabe qué hacer con los bichos...) 149
Oscar "Vasco" Urdiales (tiene un tigre en el tanque, y ratones en el escritorio) 149
Eduardo "Beto" Rodríguez Canedo (dijo que la cupé de Bonamici tenía "Cara de Buena"...) 149
Luis Di Palma (extraña mucho a Palito Ortega) 149
Héctor Staffa (pidió una entrevista con Yoko Ono) 149
15) "Larry" (nadie sabe por qué es piantado. No habla...)... 146
Ernesto "Pichín" de Pedro (lamentó atropellar un caballo porque sufrió un escalofrío y se había olvidado la estufa portátil) 146
Néstor García Veiga (el auto le tira de la sisa) 146
18) Cocho López (come gicleurs, y piensa que pueden ser embutidos) 144
Rafael Sierra (llevó un tipo a Crimea y lo obligó a volver nadando) 144
Alberto Hugo Cando (No se fica, ma parla...) 144
21) Astor Piazzolla (compondrá la "Balada para Eriberto") .. 141
Lole Reutemann (piensa volver cuando "Las nieves del tiempo"...) 144
Joaquín "Negro" Rodríguez (desde hace un tiempo, sueña con caballos) 141
Martín Calvo (fue a Paraná a recibir al suegro. Es cariñoso) 141
Abby Apkarian (fabrica ropa interior de aluminio para armaduras) 141
Mario Vessuri (se cambió el nombre. Ahora se llama Magio Vesugui) 141
Roberto Eguía (pondrá una cadena radial para trasmitir "bel canto") 141
Vicente Formisano (vende billetes de lotería premiados) .. 141
Carlos Marincovich (se cree "el tigre de la Malasia") 141
30) Pirulo Tuero (se disfrazó de gaucho para ganar plata en USA) 140
Héctor Luis Gradassi (se junta con el negro Raies) 140
Marito García (se hizo la rabona) 140
33) Oreste Berta (se compró ropa de mago. Ver foto) 139
Raúl Fernández Aguirre (dice que el GP no fue un éxito. No es loco) 139
Eduardo Tuqui Casá (hace gárgaras con vidrio molido) .. 139
36) Cacho Ruesch (cuando él se afeita, Monguzzi se deja la barba) 134
Miguel Angel Galluzzi (casi gana el GP con "el muletto") 134
Evaristo Aranzana (fríe las papas fritas en aceite SAE 40) 134
Eduardo Copello (está por hacer milagros...) 134
40) Olindo Dávoli (asegura ser obrero calificado de parques cerrados) 134
Carlos Talicho Fresco (retó a Allende a duelo de florete) 131
Norberto Pauloni (puso un aviso en Clarín ofreciéndose como piloto) 131
43) Jorge "Mono" Villa (era dentista. Sacaba muelas a trompadas) 128
Sobieslaw Zoghani (últimamente anda medio muerto) 128
Carlos M. Thiery (vuela bajito, como el hornero, pero no hace su casita) 128
Jorge Cupeiro (últimamente se está fumando a todos) 128
47) Osvaldo P. Andrés (se batió a duelo con el alguacil Dillon) 126
Picho Pascualini (no sabe con qué no correrá la próxima de SP) 126
Jorge Ternengo (se autoalquila para hacer pasar el hipo a la gente) 126

Con menos de 126 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
Carlos Travers
Vicente Edreira
Alejandro Ciancaglini
Alfredo Basualdo
Vicente Viney
Ricardo "Dicky" Fox
Paco Martos
Jürgen (Manfredito)
Humberto Maneglia
Guillermo Mauro
Amelita Baltar
Bernardo Kuschnir
Carlos Ballbé
Edgardo Boschi
Rodolfo D'Apiche
Juan C. Fisanotti
Antonio J. Sergi
Sadit Héctor Penacini
Roberto Groba
Charlie Fox
Susana "Polenta" Forte
Aitor Otaño (Pucará)
Raúl Torti (Gordo)
Ema "Grandota" Compagno
Luis Custe
Lorenzo "Chevy" Blanco
Aldo Mendiberri
Marta Amuchástegui
Patricia "Pato" Gollan
Chiquito García Navarro
Rodolfo de Marras Iriarte
Salomón Zeltzer
Oscar Escalada
Oscar Da Silva
José María "Chito" Areco
Julio C. Levene
Oscarcito Racco
Luis "Castorcito" Grossi
Idelmar Cabrera
César M. Sorkin
José Miguel Herceg
Juse Del Castillo
Ernesto Pierángelo
José "Pepitito" Coelho
Sergio Capozzi
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
Eduardo Pino "Bliss"
Roberto Leone
Juan Laskac
Buby Cerri
Guillermo Michelson
Irusta
Alex Talbot Guiñazú
Orlando Sotro
Antonio Giráldez
Carlitos Giay
Pepe Viniegra
Héctor Zampini
Ricardo "Ritche" Purdia
Coco Cámara
Germán Sopeña (Zombie)
Gordo Buela
Ricardo Martín (un gomía)
Carlos "Alfonsino" Agustín (poetiso)
Néstor Penín
Cacho Fangio
Gustavo Durán (Jajá)
Silvia Norman (guaraní)

Carlos Marincovich: "Dniepropetrovska tovarich yiliushin poparei tupolev Stalingrado koepaeba moshvitchka taya... pero no hay que olvidar que komarova papaley kerosene troika..."

Dorita Bavio: "Me agrada solamente el 50 % de la raza humana. Las mujeres, no..."

Así opinaron algunos de los consultados al respecto, de manera tal que el lector sacará sus propias conclusiones, y en base a tales conclusiones mandará su cuponcito. Porque no cabe la menor duda sobre la diversidad de tipos que pueden ser... Tatán tatánnn... ¡¡¡El Rey de los Piantados!!!

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 .....

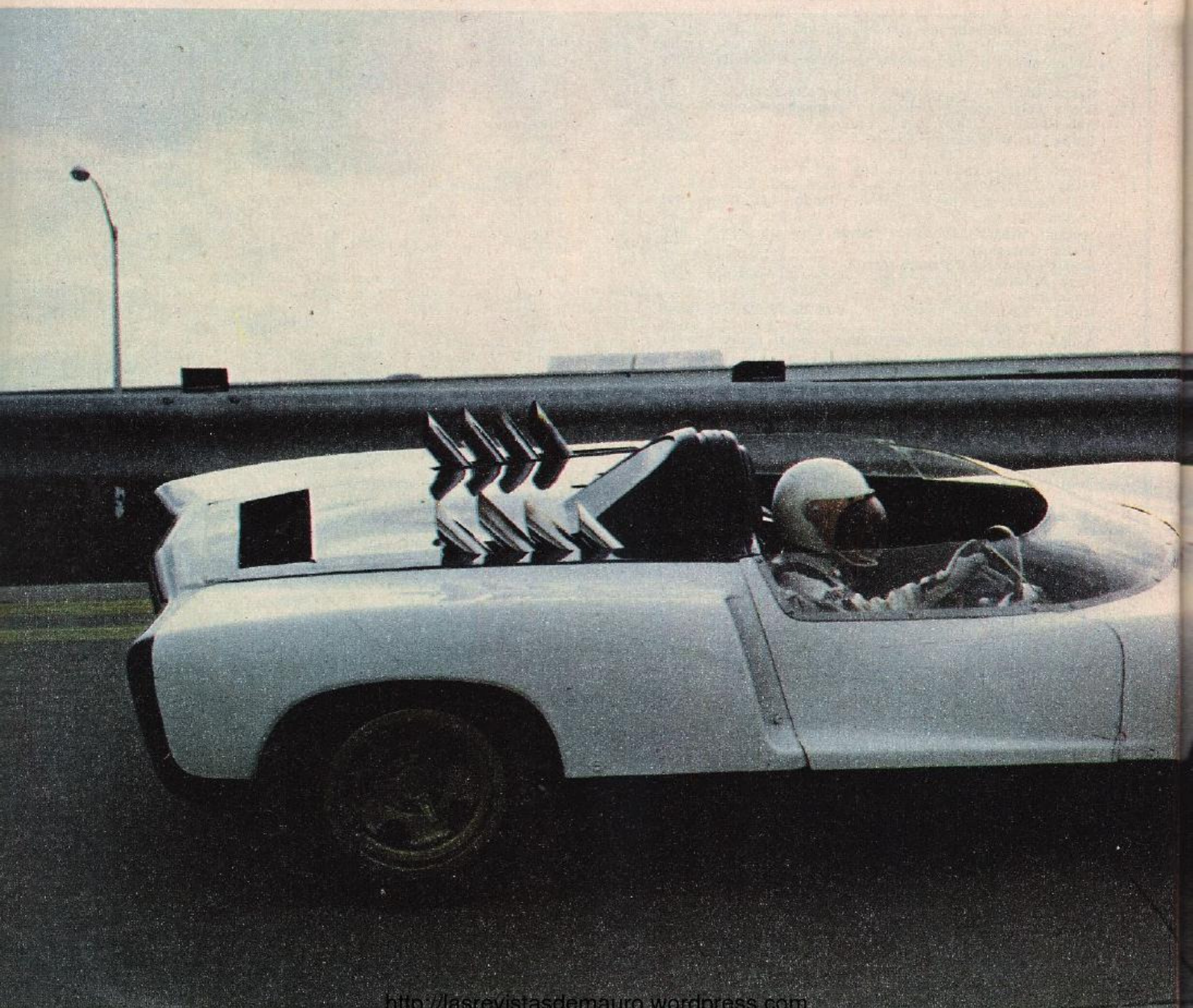
Si faltare a la verdad, que el Dr. Charcot me lo demande.

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.

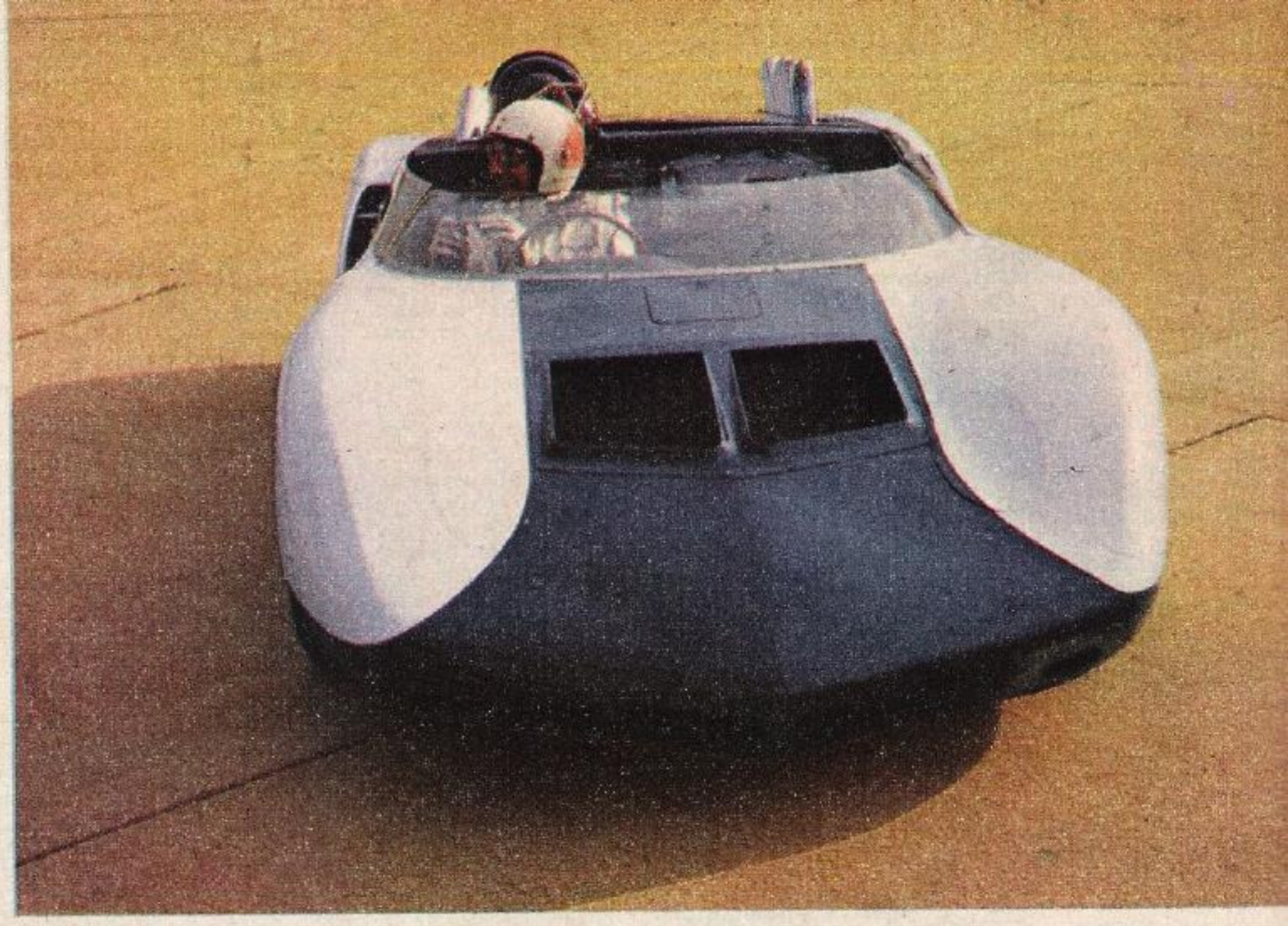
CERV II · Chevrole

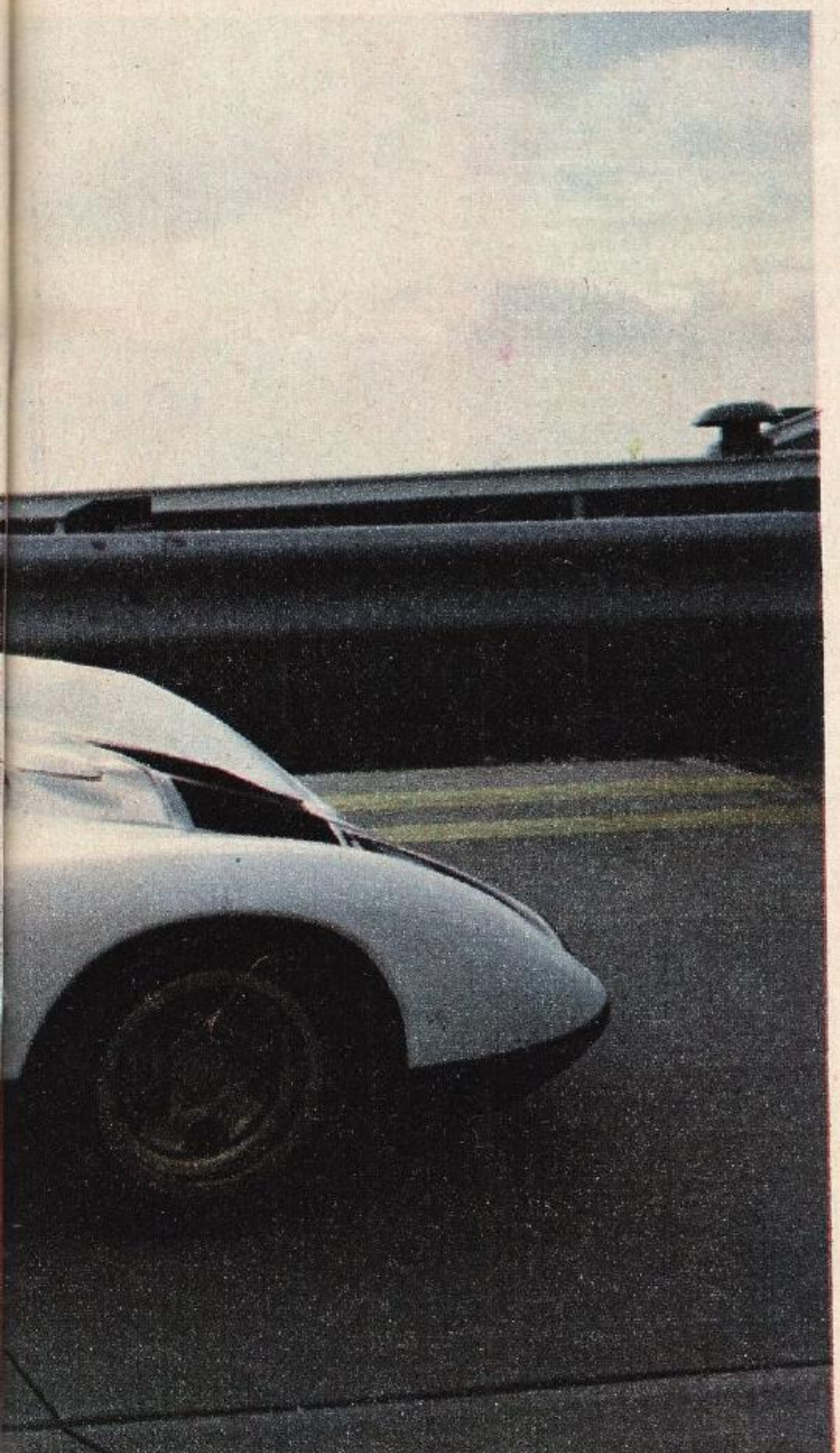
LOS SUEÑOS EN EL D



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

t SP
ESVAN





Alguna vez Chevrolet en EE UU estuvo a punto de romper su promesa de no participar en las carreras y encomendó a Zora Arkus Duntov la construcción de seis SP para correr contra Ford y Ferrari en Le Mans. Hoy el prototipo descansa sin haberse cansado, desarmado en un galpón de puertas verdes, en Detroit. Vale la pena sacarlo otra vez a la luz del sol y darle una mirada

Usted se debe acordar de Zora Arkus Duntov, ¿no? . . . Sí, hombre, ése que ya mencionamos una vez en una nota sobre el Corvette, en la que resultó más interesante la personalidad del creador que la creación misma. Arkus Duntov es ese llamativo belga educado en Berlín, que mudado a USA se dedicó a las actividades más coloridas dentro del campo automovilístico hasta llegar a jefe supremo del departamento de vehículos avanzados de General Motors.

Pues bien, si ya hizo memoria, vale la pena que comencemos ahora con esta nota, que también trata sobre un invento más de este Pardal con canas, pero en la que trataremos de evitar que él eclipse a su obra.

Dicen que hubo una vez, no hace mucho tiempo, una abrumadora supremacía de una marca italiana en el Campeonato Mun-

→

dial de Marcas. Los aparatos, invariablemente pintados de rojo, eran los dueños de Sebring, de Spa, se comían los niños crudos en Monza y Nürburgring y no dejaban títere con cabeza en las 24 horas de Le Mans, carrera que todos querían ganar pero que nadie podía, porque era necesario transar con el dueño de los monstruos para que lo dejaran subirse a uno, si no ganariola.

Entonces fue cuando llegó un señor de Occidente, montado en brioso jet particular lleno de odalifatas (mezcla de odaliscas y azafatas), penetró sin temor al aquelarre de Maranello, y enrostrando al mago que amaestraba los bichos colorados le espetó en sus propias narices —para ser honestos tenía una sola, y era bastante larga y ganchuda—, le espetó, decíamos, que le quería comprar todos los monstruos por una punta de millones de papelitos verdes que traía en el jet, capaz de hacerle feliz la vida a cualquiera, por más commendatore y chinchudo que fuera.

Pero sea porque los papelitos eran pocos, o porque se sentía responsable de la representación de su comarca, o porque el viejo amarrete quería los monstruos para él solo, o por esas cosas que tiene la milonga, el caso es que el mago lo sacó carpiendo al caballero con el cucharón de revolver el caldero de pócimas.

Entonces, ni corto ni perezoso, el caballero se volvió a sus tierras, y desde allí, repartiendo sus papelitos verdes a todo viento, se trajo a un montón de tipos a trabajar a su castillo de Dearborn, entre ellos a un tal Broadley, un fabricante de neblinas y agujeros ingeniosos de la Gran Bretaña. Y mientras éstos laburaban como poseídos en un monstruo similar, el caballero —llamado Don Henry— anunció públicamente al viejo tano: "¡Os voy a amasijar, vive Dios!".

EL NACIMIENTO DEL CERV II

El anuncio de Ford tuvo inmediato eco en General Motors, y como viejos rivales que son, los que debían estar atentos al accionar de la marca de Dearborn eran los ingenieros de la división Chevrolet.

Arkus Duntov partió de la base de un estudio previo del departamento de styling de Chevrolet, llamado CERV —por Chevrolet Engineering Research Vehicle, o sea un vehículo experimental de la marca—, que tenía motor atrás y que podía estar en la conversación en Sport Prdtotipos.

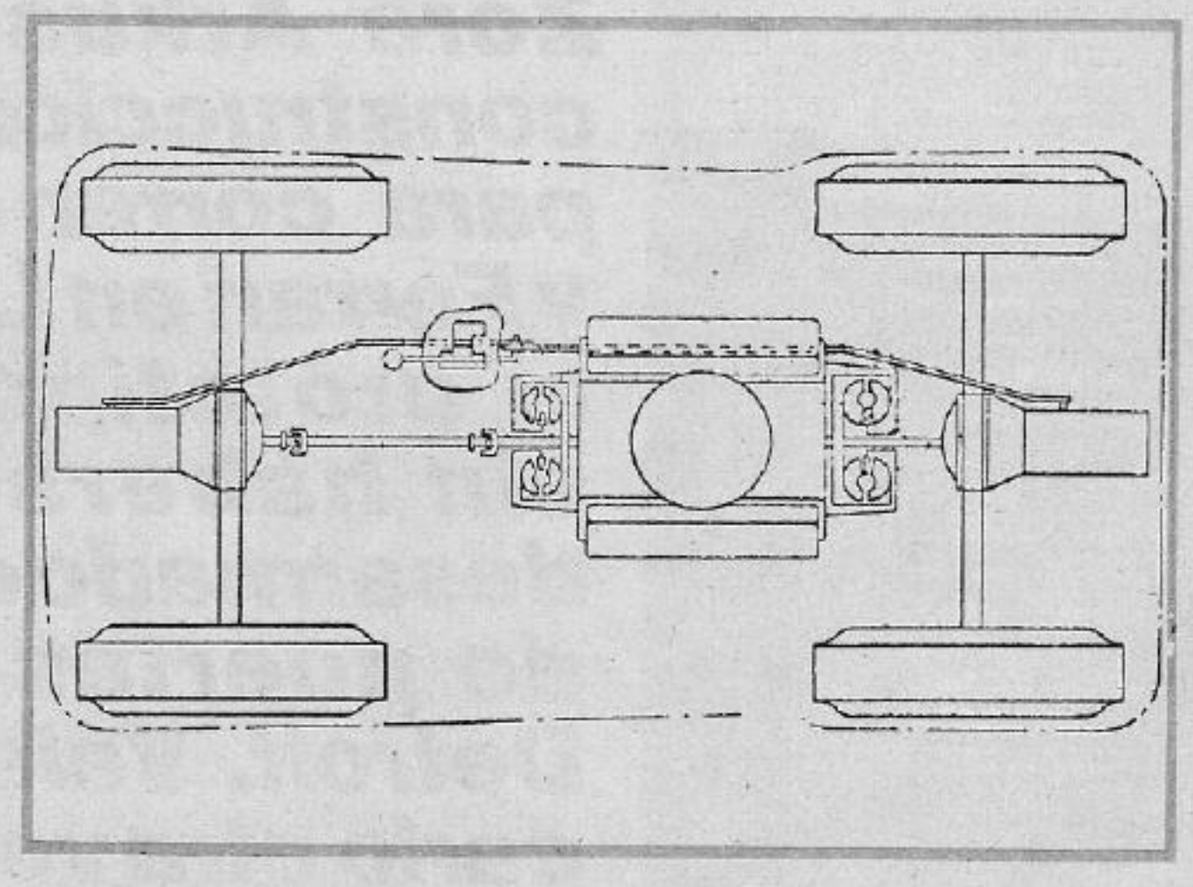
Lo que quería lograr era un aparato apropiado para salir a competir en cualquier momento si la fábrica optaba repentinamente por dejar de lado la política de no-competición deportiva, y si bien no contaba con la ayuda de especialistas europeos como Ford, su propio ingenio y el de su gente eran por el momento suficientes para no desentonar si había que ir a las pistas en un plazo exiguo.

El CERV original había sido dejado de lado para dar paso, en 1962, a un programa de producción de 100 unidades de un Corvette Sting Ray peso pluma, llamado Grand Sport, el cual cesó cuando sólo se habían armado cinco autos. Esta manera de avanzar y retroceder en los proyectos, típica de la GM de esos años, había cortado el desarrollo de un aparato realmente prometedor par dar paso a un fracaso.

Sin embargo, para 1963 se había vuelto al prototipo y si se lo compara con el que hizo Lola para Ford, habría que ser imparcial para decir cuál era mejor que el otro.

A fines de ese año, cuando Duntov tomó las riendas del asunto para preparar un eventual equipo de carreras Chevrolet, el plan que tenía era primero desarrollar al máximo un prototipo, y en base al mismo fabricar seis máquinas, tres para correr inmediatamente y las otras tres de reserva. Los autos tenían que ser, salvo pequeñas diferencias de adaptación, aptos para correr en las pruebas de endurance del Campeonato Mundial o en las carreras nacionales como Riverside, Laguna Seca o Elkhart Lake.

El primer paso para la construcción del nuevo CERV II fue revisar el arsenal de motores de la GM, para ver cuál era el más conveniente para empezar a probarlo en el viejo CERV abandonado. Después de una serie de consideraciones y dudas, se optó finalmente por un motor de 377 pulgadas cúbicas de los que habían sido usados en los Corvette Grand Sport que habían corrido semioficialmente en Sebring, se le adaptó una batería de carburadores Weber de 58 mm, y con una relación de compresión de 10.8 a 1 se logró que erogara 490 HP a 6.400 vueltas al cabo de varias pruebas en el banco. Poco después se iniciaba la construcción de un motor de la misma cilindrada destinado al CERV II que con sistema de inyección Hillborn y usando methanol como combustible llegó a los 550 caballos, pero que nunca sería usado en el auto para el que fue programado.



LA GRAN DIFERENCIA

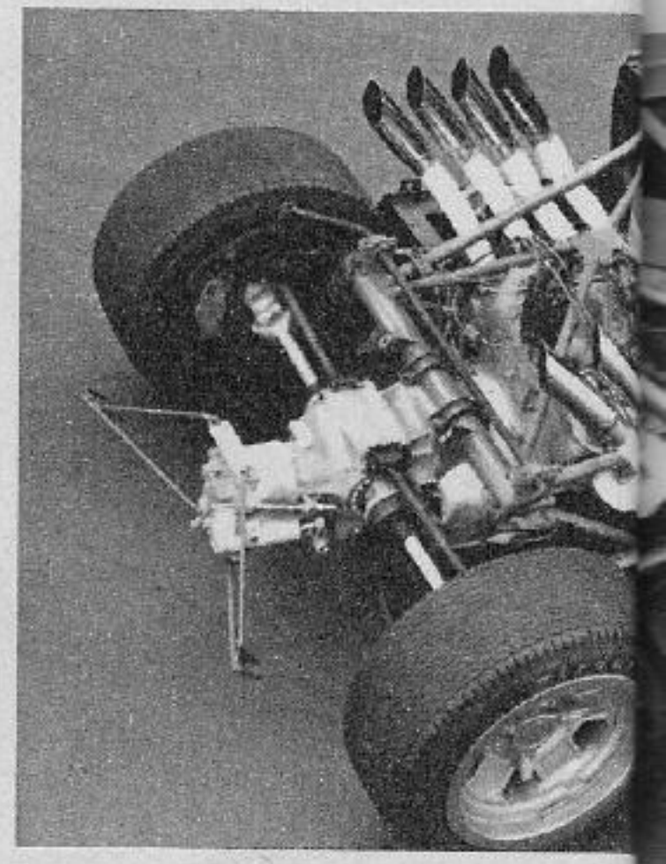
Desde principios de la década del 60, los ingenieros de Chevrolet comenzaron a experimentar con convertidores de torque para trasmisiones de vehículos de alta performance. Duntov venía pensando paralelamente en una caja automática para su CERV II, pero en un principio debió conformarse con una caja común y silvestre. Considerando el avance de los estudios del convertidor de torque, y en vista que el sistema no se demostraba más eficiente pero sí más simple, Duntov opto por aplicarlo en el prototipo. Y es más, la idea era aplicar un convertidor de torque para el eje delantero y otro para el trasero; un principio totalmente nuevo en materia de tracción a las cuatro ruedas que Arkus Duntov se apuró a patentar.

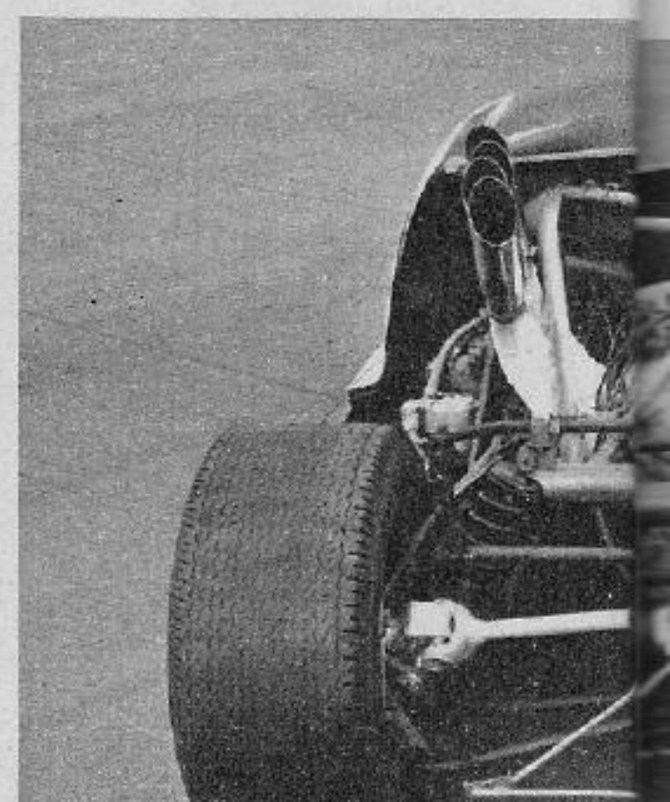
La distribución de pesos del CERV parado era de 46 % adelante y 54 atrás. Con el centro de gravedad a 37 centímetros de altura la proporción de peso incidente en el tren delantero caía sólo al 32 % cuando el coche llegaba a su máxima aceleración. Lo que Duntov pidió a los técnicos era un convertidor que transmita el 35 % del torque del motor a las ruedas delanteras a baias velocidades

Los cálculos de performance indicaban que con este sistema el CERV aceleraría de 0 a 60 millas (96 km/h) en 2.8 segundos en baja, con una máxima de 115 mph. En cambio en alta aceleraría de 0 a 60 millas (96 km/h) en 4 segundos pero alcanzaría 183 mph. de máxima, esto es 293 y chirolas en patrón kilómetros por hora, lo cual era ya francamente competitivo. Duntov decidió aprovechar las características de ambas relaciones combinándolas al equipar al prototipo con dos cajas de dos velocidades en cada tren de ruedas, controladas a través de un varillaje por una única palanca de cambios, con una relación de 1,5 a 1 entre ambas relaciones de caja.

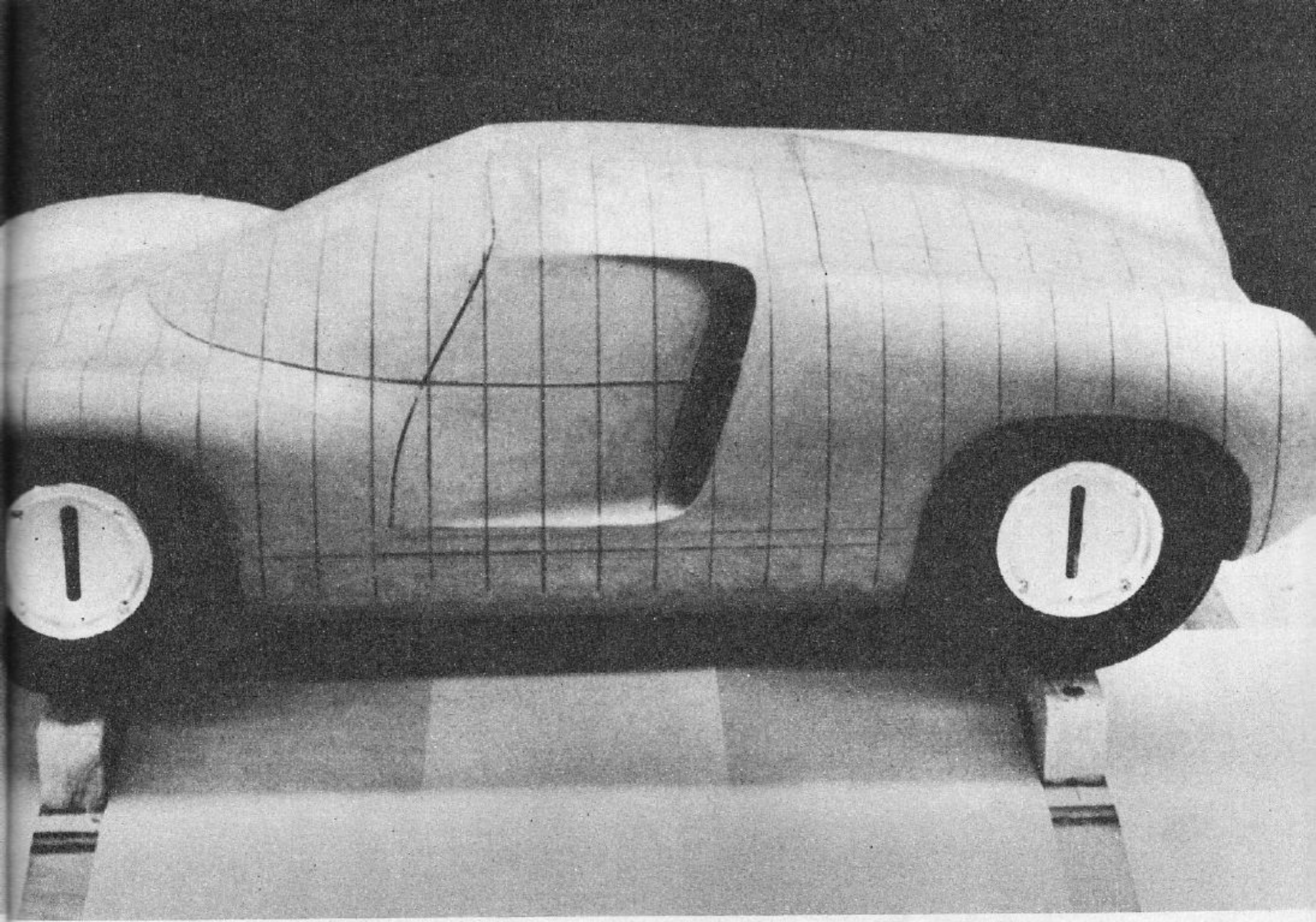
El proyecto CERV II se murió un buen día, vaya a saber cuándo. Seguramente cuando Jim Hall empezó a hacer maravillas con sus Chaparral y GM consideró que era mejor cumplir con la palabra y abstenerse de correr en forma oficial. Las fabulosas ideas de Duntov para dar forma a un prototipo revolucionario nunca pudieron demostrarse en una pista de carreras

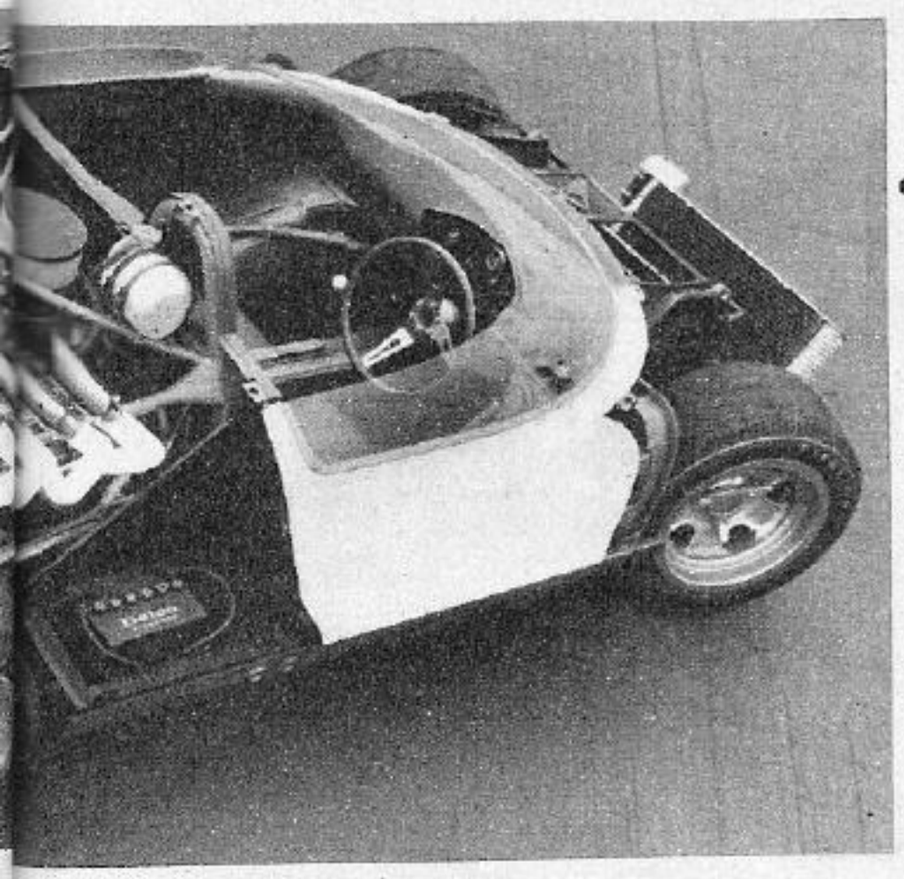
Quienes le hayan sacudido el polvo y lo han probado últimamente sólo por diversión aseguran que aún hoy, con un "agiornamento" adecuado, sería un hueso duro de pelar.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

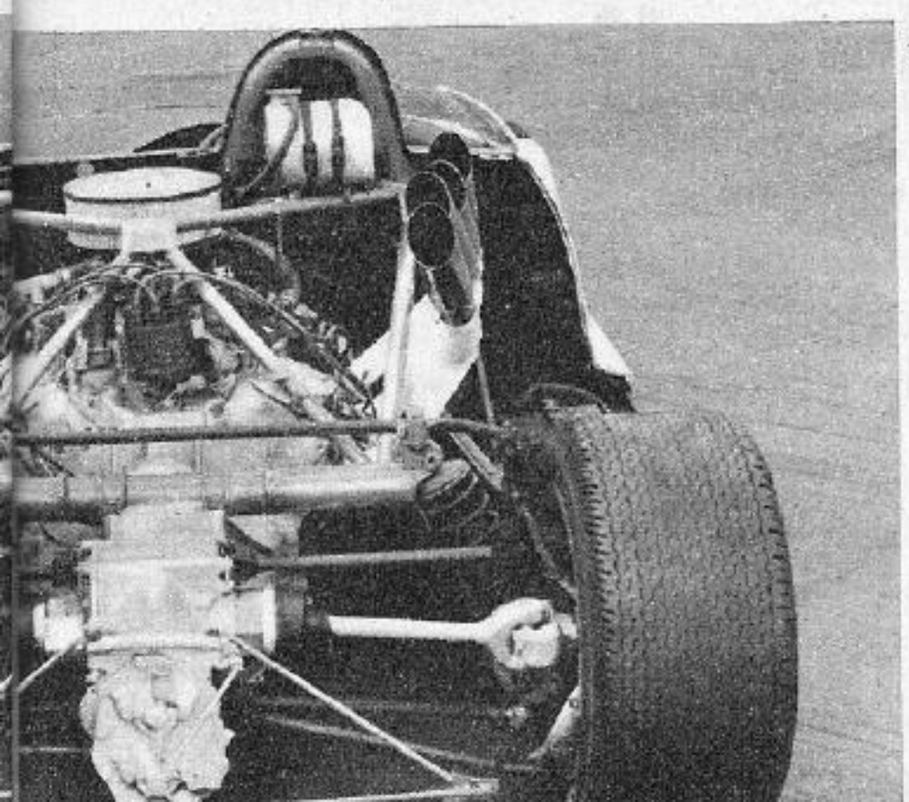




▲ Una pequeña maqueta del **CERV modelo cupé.**

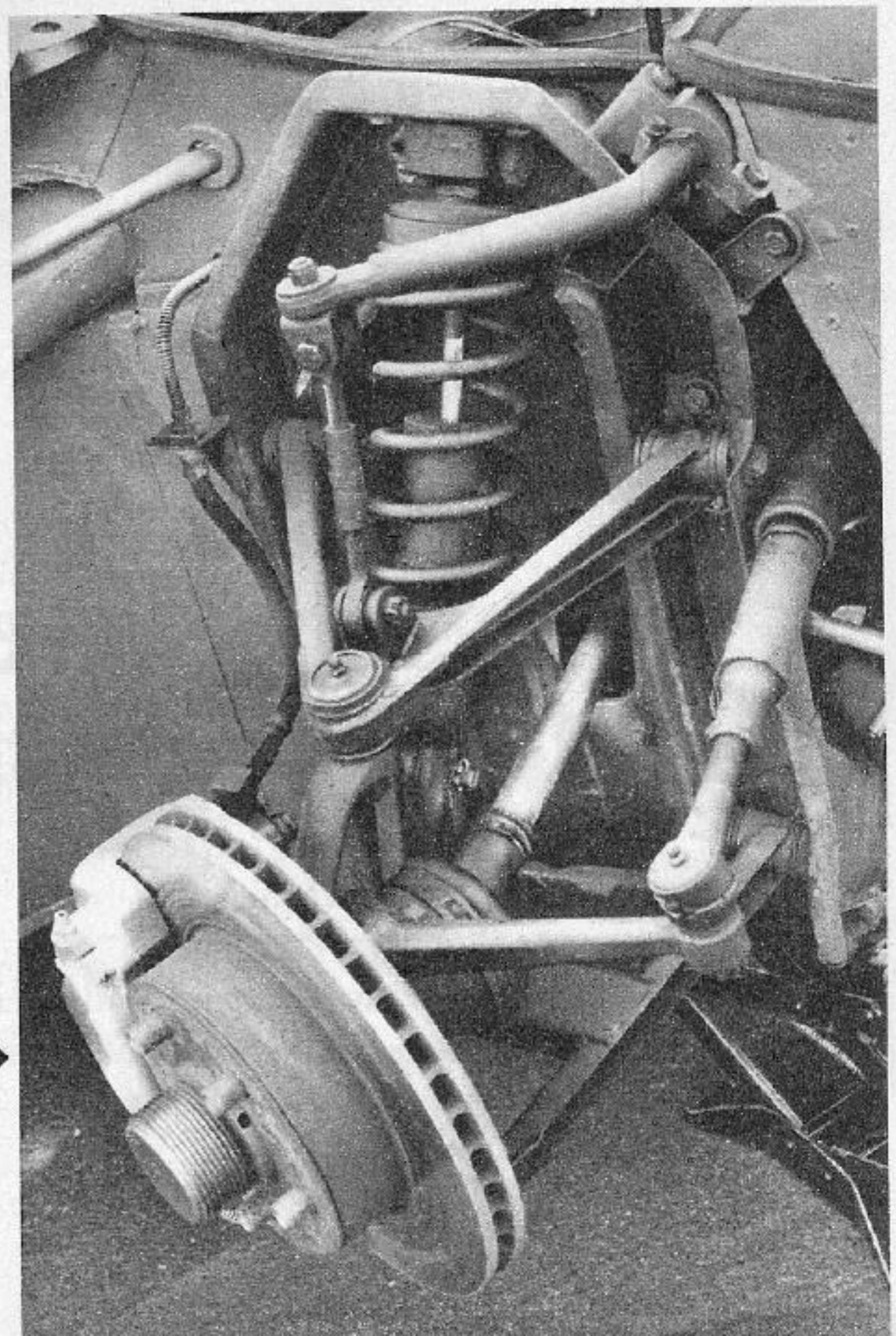
◀ **Para la época en que fue ideado, llama la atención la economía de espacio lograda en la ejecución del prototipo**

Centro, izquierda: En este diagrama se puede apreciar la ubicación casi central del motor Chevrolet V8, los dos pares de discos de los convertidores de torque, las cajas de cambios atrás y adelante y el varillaje correspondiente a ambas.



◀ **Aparte de la limpieza y sencillez de la construcción, llama la atención el tamaño desmesurado de las gomas para ese 1963. Hay que recordar que Duntov siempre fue bastante compinche de la gente de Firestone.**

La suspensión delantera es muy similar a la del primer Ford GT 40, acaso un poco mejor terminada. Los frenos a disco ventilado son Kelsey-Hayes tipo Indianápolis, igual que las llantas especiales. ▶





Libertad en la acción
Con telas de Castelar mezcla poliester

Telas con ***Luxel*** *, fáciles de cuidar. No se arrugan ni se deforman. Con planchado espontáneo.

Las telas de 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 encongen.

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

Luxel
calidad internacional

* Marca registrada de Copet Company

Castelar
GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

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 de vehículos Diesel de más de 2 toneladas 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 para el transporte de pasajeros y carga.

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 marca PHILIPS.

9º al 12º premio - Radios para camión, con su correspondiente antena marca MOTOROLA.

13º al 20º premio - Relojes pulsera suizos marca CERTINA.

21º al 33º premio - Radios portátiles a transistores marca PHILIPS.

34º al 46º premio - Parrillas portátiles.

47º al 100º premio - Juegos de lapicera y bolígrafo PARKER.

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 en el Automóvil Club Argentino, Avda. del Libertador 1850, 9º piso, el 17 de noviembre del corriente año, a las 18 hs., ante escribano público y autoridades de las diferentes Asociaciones del Transporte de Pasajeros y Carga. Cierre del concurso: 10 de noviembre 1970, a las 18 horas.

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

Miembro de ADEFA

MOTONAUTICA: MANTENIMIENTO

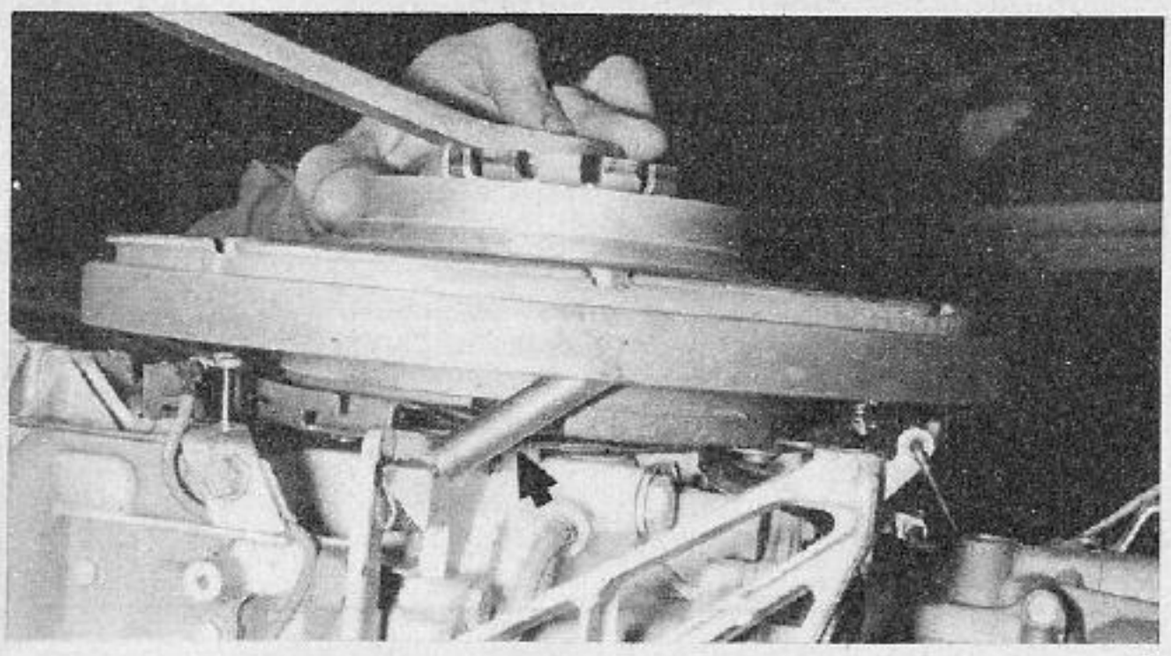
JOHNSON

A medida que los motonautas afrontan paseos más largos, se va haciendo necesario valerse más por sí mismos. Las operaciones de mantenimiento de un motor fuera de borda, que se empiezan a hacer por placer, pueden ser la solución de una situación difícil: cambiar una hélice rota, reemplazar un platino averiado, etc. La capacitación del usuario en el mantenimiento de su motor surge por propia conveniencia. No es razonable recurrir al service por cualquier problemita. Por otra parte una periódica revisación del motor permite garantizar tenerlo en buenas condiciones y no tristes sopresas cuando se está por iniciar un paseo dominguero.

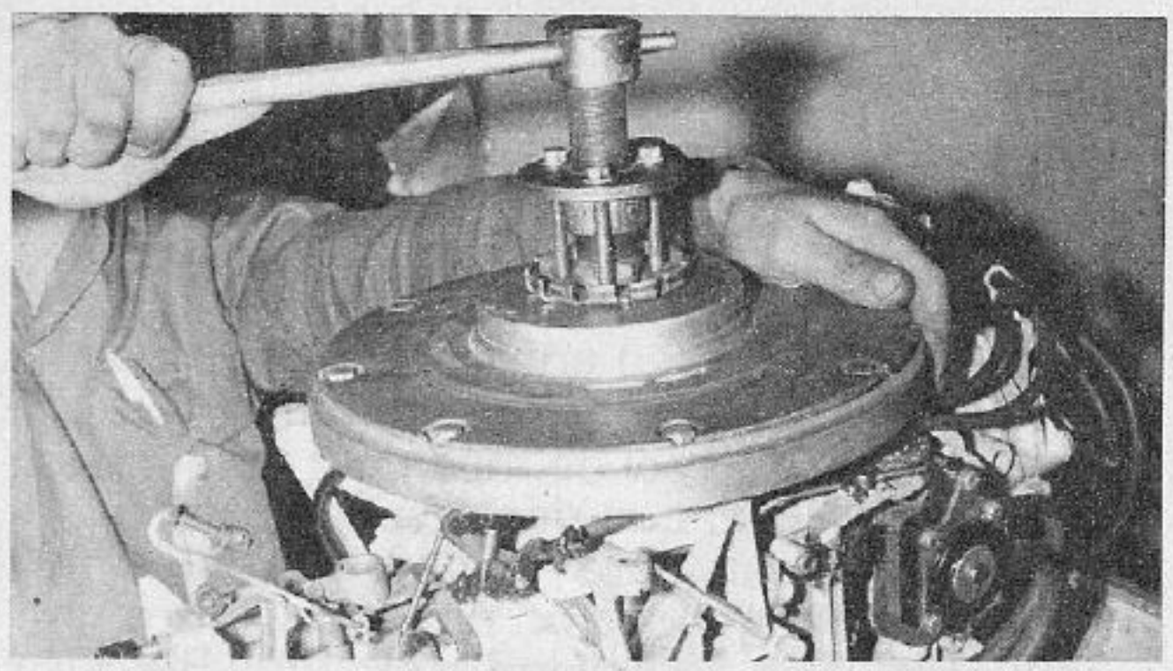
Hoy hemos elegido un motor Johnson de cuarenta caballos. Dentro de la marca, el 40 es quizá el más difundido, sobre todo en el interior del país, donde es obvio que sean menores los recursos mecánicos de los usuarios. Indicamos en forma clara las operaciones referentes a hélice, bujías, filtro de nafta, etc. ¿Herramientas? Muy pocas y totalmente comunes. Una llave de 7/16, una de 1.1/16, una llave de bujías, martillo y pinza. La única que vamos a usar y que no es tan común es un extractor; sin embargo, por lo sencillo que resulta su uso creemos que vale la pena poseerla, ya que permite el acceso a todo el sistema de encendido.



1

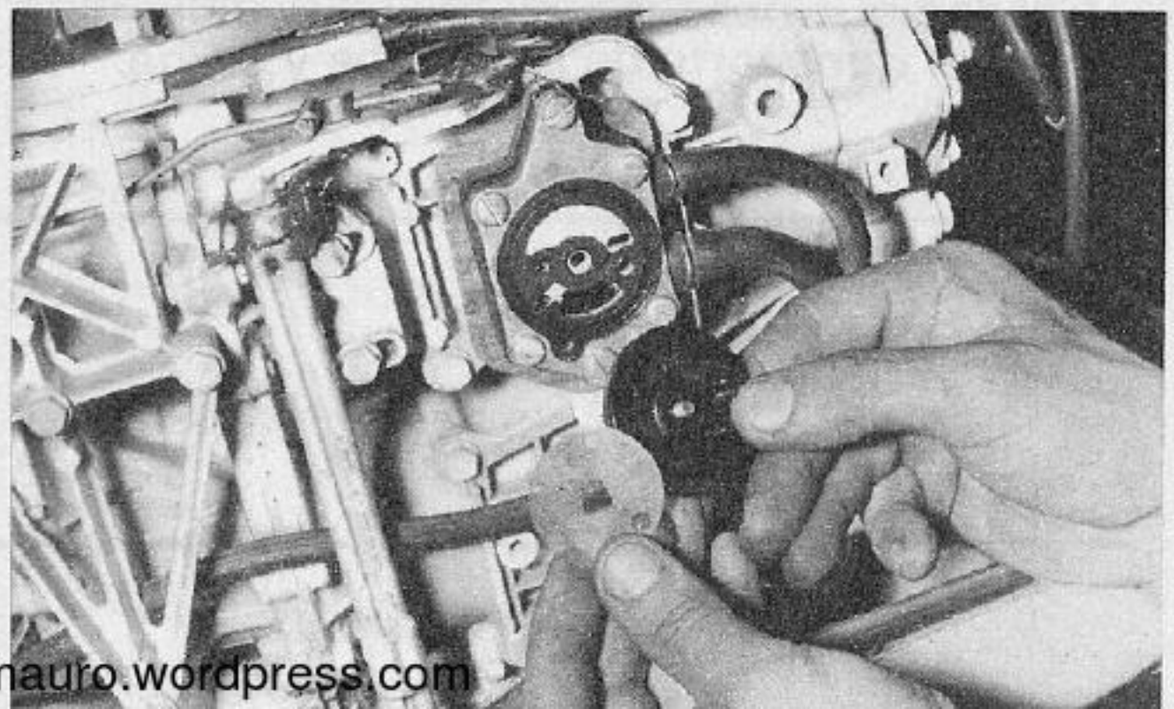


3



4



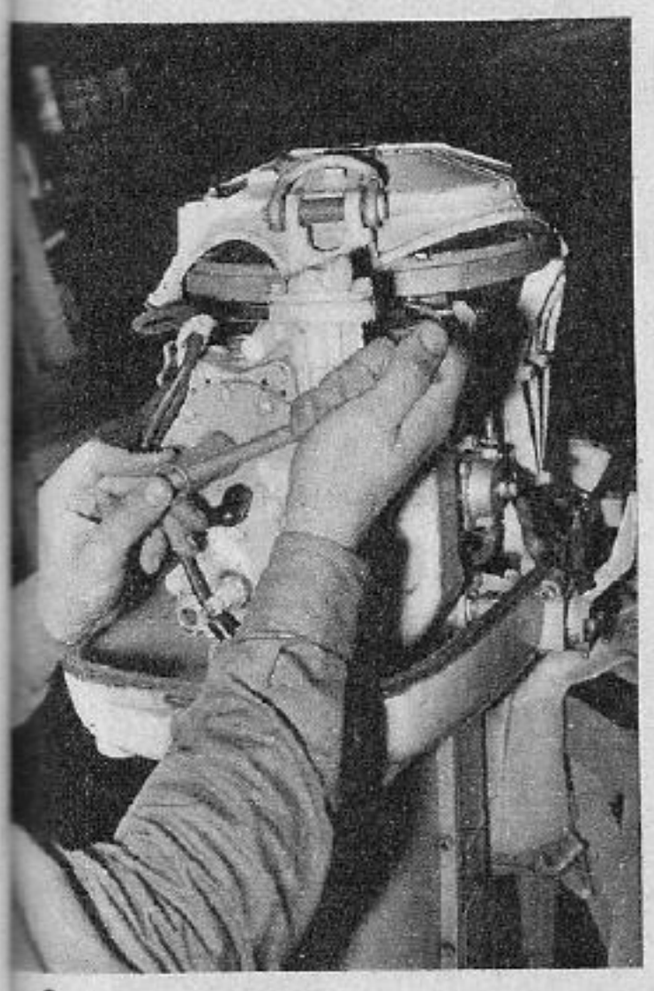


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE UN FUERA DE BORDA

40

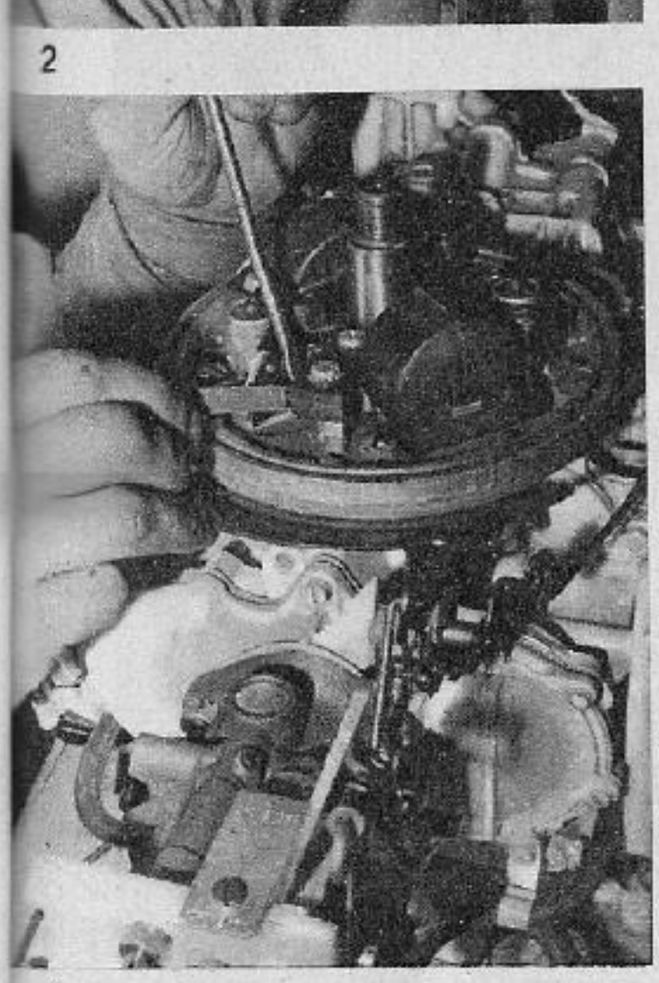
Cambio de hélice, bujías y platinos filtro de nafta, engrase y aceite de pata. Todo lo que un propietario de este motor puede hacer para mantenerlo en buenas condiciones de funcionamiento



2

FOTOGRAFIA 1
Se comienza quitando la carcaza. Se da un cuarto de vuelta a la IZQUIERDA a la manija que se encuentra al frente de la misma, se levanta apenas algunos centímetros la parte de adelante y se empuja hacia atrás. Se hace zafar de esta manera la uña que estaba calzada en la parte posterior y se levanta la carcaza. Queda así descubierto el Johnson 40, de 720 cm³, 8,09 cm de diámetro de pistón y 6,900 cm de carrera, con un peso aproximado de 60 kg.

FOTOGRAFIA 2
Para acceder a la bujía se quita el capuchón de goma y se aplica la llave de bujías que viene con el motor. Se aconseja sostener el tubo con la mano para evitar que la llave zafe y rompa la porcelana. Al volver a apretar téngase presente lo siguiente: se aprieta, y al llegar al tope, si la bujía es nueva, se da un cuarto de vuelta más y si es usada solamente un octavo, porque la arandela ya está aplastada. La luz de electrodos es de 0,75 mm. Obsérvese la porcelana atentamente y si se presenta con granitos dése por terminada su vida útil. Lo mismo si los electrodos están finos. Es preferible gastar en bujías y no producir daños al motor por chispa no adecuada.



5

FOTOGRAFIA 3
Platinos. Causas a veces de problemas de encendido, considerados algo así como "tabú" y que no tienen nada de tal. Con una llave de 7/16 se quitan los bulones (tres) que rodean la tuerca central. Se quita la tuerca central (roscada sobre el eje del cigüeñal) con una llave de 1.1/16". Para poder afirmarse bien y hacer fuerza, tanto para aflojarla como luego al ajustarla, debe trabarse el plato. Para ello se puede usar un simple tubito de hierro y "clavarlo" entre alguna de las aletas de la parte inferior del plato y el block del motor (señalado por la flecha en la foto). Cuando se arma nuevamente debe hacerse con una cupla de 100 libras pie, por lo que es necesario proveerse de una llave dinamométrica.

FOTOGRAFIA 4
Quitada la tuerca central, se la vuelve a colocar a mano sin ajustarla y se dejan sin roscar dos o tres milímetros. Así se evita que el extractor apoye directamente sobre la punta del cigüeñal y lo dañe y también se evita que el plato pueda caerse. Se coloca el extractor aprovechando los orificios correspondientes a los tres bulones que ya habíamos extraído. Cuando no se puede apretar más se da un ligero golpe sobre el extractor y el plato sale.

FOTOGRAFIA 5
La fotografía permite verificar platinos, bobinas y condensadores. Según sea el estado de éstos deben limpiarse o cambiarse. Si se limpian con lija fina o lima de platinos, debe pasarse por ellos después un trozo de papel para evitar que allí quede algún cuerpo extraño. Si el platino está cerrado, una de las posibilidades es que sea a causa de falta de lubricación de un fieltro que toca en las levas. Este debe embeberse bien en aceite de pata o grasa. Si el fieltro no tiene lubricante no puede darlo a la leva en cada rotación, con lo que la apertura y cierre de platinos no es correcto y el desgaste desparejo produce un mal funcionamiento.

FOTOGRAFIA 6
Que la nafta debe llegar pura al carburador no es ningún secreto. Uno de los elementos interpuestos que impiden la llegada de impurezas es el filtro de nafta del motor. Teóricamente no se ensucia nunca, pero si así ocurriera se quita el tornillo y sale la tapa y tela; se limpia con solvente y luego se sopletea. Recordemos que para este motor se recomienda nafta especial y aceite Super-móvil YPF 2 T o Refinoil o Pensyl o cualquiera común sin aditivos y de densidad 30. En ablande la mezcla a usar debe ser un litro de aceite en 25 de nafta. En uso normal es uno en cincuenta.

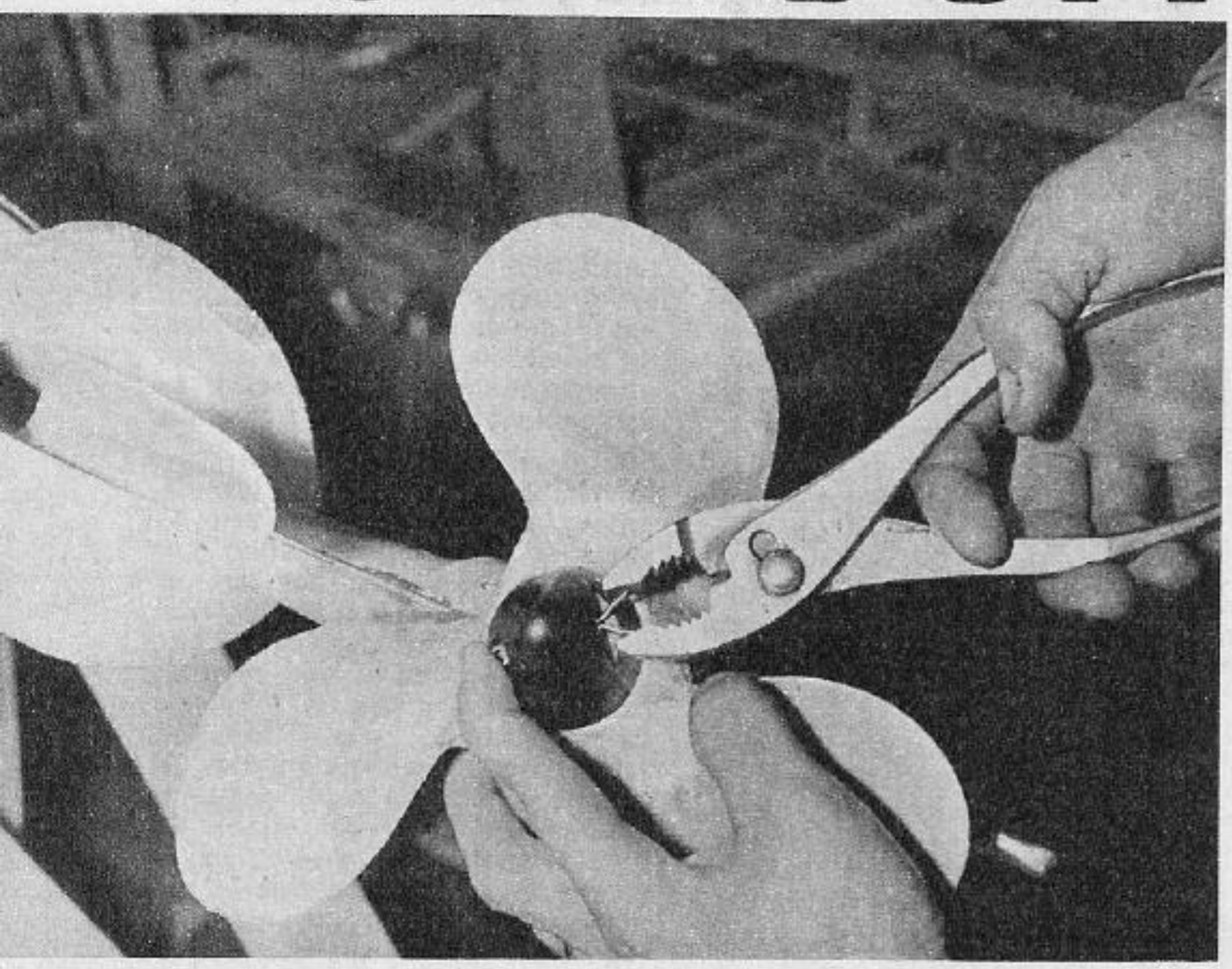
FOTOGRAFIA 7
Iniciamos el engrase por los alemites. La grasa a colocar será Albania EP 2 (extrema presión). Los alemites a engrasar son los siguientes: dos en la parte inferior del acelerador que lubrican a éste (uno de ellos es el que muestra la fotografía), dos para la palanca de cambios, uno dentro del motor para el varillaje interno del cambio de marcha y uno donde se produce el pivote del motor. En todo lo que no es alemite puede usarse la grasa comúnmente denominada amarilla; la única virtud requerida es que sea no soluble, es decir repelente del agua. En lo referente a los movimientos es bien simple lo que hay que hacer: acciónese el acelerador, el cambio de marcha y hágase girar el motor y engrásese todo lo que se mueve.

FOTOGRAFIA 8
La fotografía indica la lubricación de la palanca que sincroniza el acelerador con el cambio de marcha y que evita las aceleradas con el motor en punto muerto. La verificación de una lubricación correcta es sumamente simple, basta levantar la carcaza y mirar. Por ello puede y debe hacerse a menudo; el progresivo endurecimiento del cambio, acelerador, giro del motor, etc., puede llevar a desgastes que ocasionen su reemplazo con la consiguiente erogación que bien pudo evitarse con una lubricación periódica y correcta. Un último consejo: si se inicia un viaje largo conviene llevar a bordo lubricante del mismo tipo que con el que está engrasado el motor. No conviene andar mezclando distintos tipos de lubricante cuando por necesidad debe engrasarse lejos del lugar habitual de residencia.

7

8

JOHNSON 40



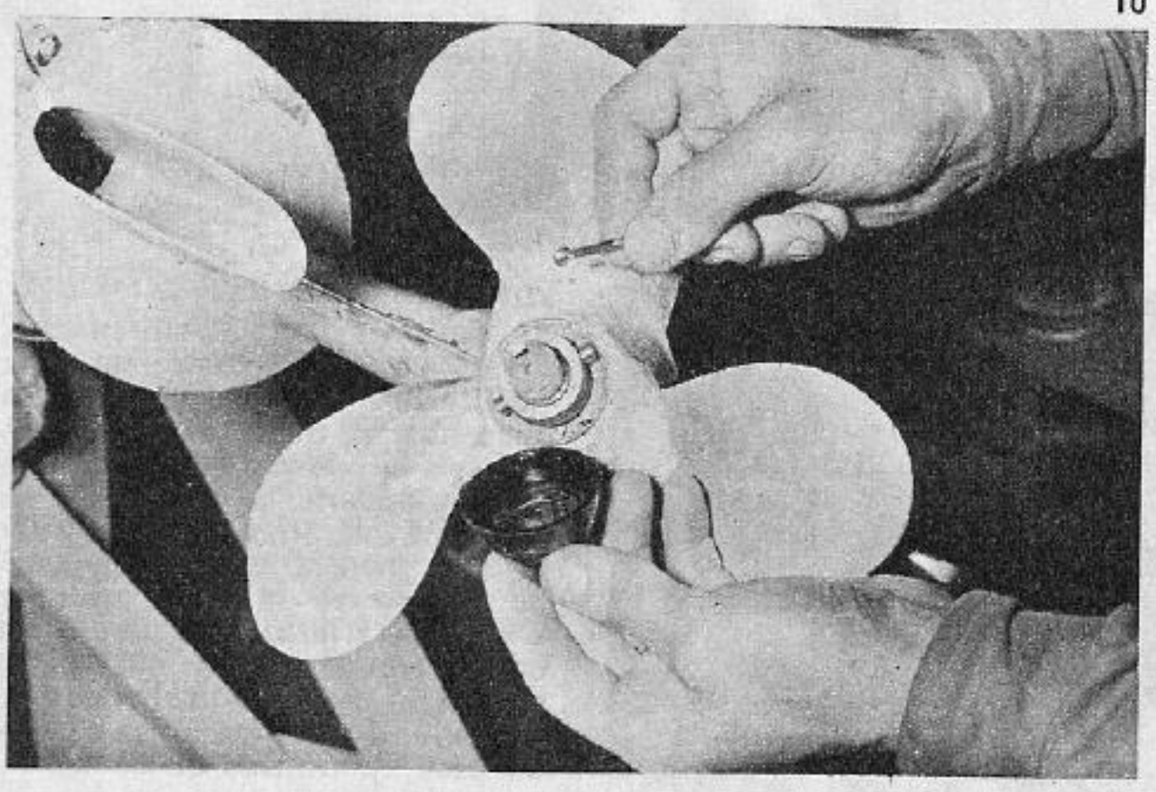
9

FOTOGRAFIA 9
Cambiar una hélice o simplemente quitarla para revisarla o repararla es muy sencillo (recordemos de paso que siempre es útil llevar una hélice y chaveta de repuesto a bordo). La operación es aconsejable hacerla en tierra, pero si la embarcación está en el agua, se levanta el motor y se trabaja en él desde un muelle o desde otra embarcación. Puede en caso de necesidad trabajarse desde la misma lancha pero la posición forzada en que quedan los brazos produce dos efectos: trabajar incómodo y el riesgo que alguna pieza vaya a parar al agua. Para quitar la chaveta basta una pinza cualquiera. No es mala política poner cada vez que se saca, una chaveta nueva, pero eso sí, que sea original y de acero inoxidable; por ahorrar pocos pesos en ella y poner una chaveta mala se corre el riesgo de perder la hélice.

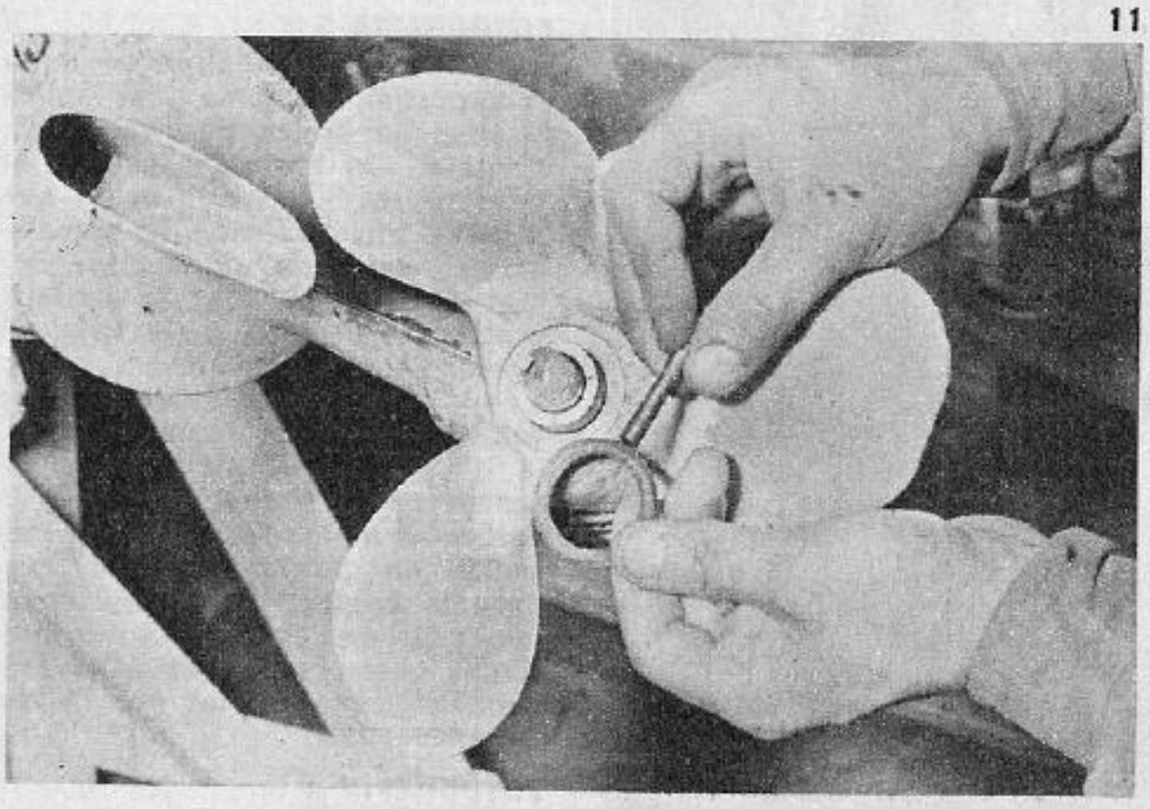
FOTOGRAFIA 10
Una vez que se saca la chaveta puede extraerse el cono tirando hacia atrás. El cono fabricado de material plástico; puede a veces rajarse por algún golpe, por lo que se aconseja revisarlo cuidadosamente. Al volver a ponerlo hay que hacer coincidir las dos guías que posee en su interior con los dos extremos del perno. Aconsejamos tener un pequeño punzón y martillo, ya que si el perno se ha partido puede presentar alguna dificultad su extracción. Pero eso es muy raro. Lo común es que al estar sano salga por la simple presión del dedo. El perno, conviene recordarlo, se comporta como si fuera un fusible; es decir que su resistencia no debe ser ni demasiado baja ni demasiado alta. Debe ser la suficiente para trasmitor el movimiento de rotación, pero que ante un esfuerzo demasiado brusco se rompa antes de trasmitir dicho esfuerzo al motor.

FOTOGRAFIA 11
Extraído el perno se saca también la arandela de bronce. Esta arandela es importante ya que si por alguna causa se traba la hélice y gira el amortiguador de goma, el perno gira sobre la arandela y no sobre la hélice. Se ha terminado la operación y puede sacarse la hélice sin problemas. Digamos, ya que hablamos de hélices, que la standard que trae este motor es de 10.½" de diámetro y 12" de paso. Es la más moderna y la que mejor anda entre los 40 y 55 km por hora. También puede conseguirse la de 10.⅜ por 13.¼ para botes más rápidos o la de 10.⅜ por 11.½. Todas de tres palas y fundidas en aluminio. El régimen de trabajo del Johnson anda entre 4.000 y 5.000 rpm. El eje de la hélice se recomienda engrasarlo con Albania EP 2.

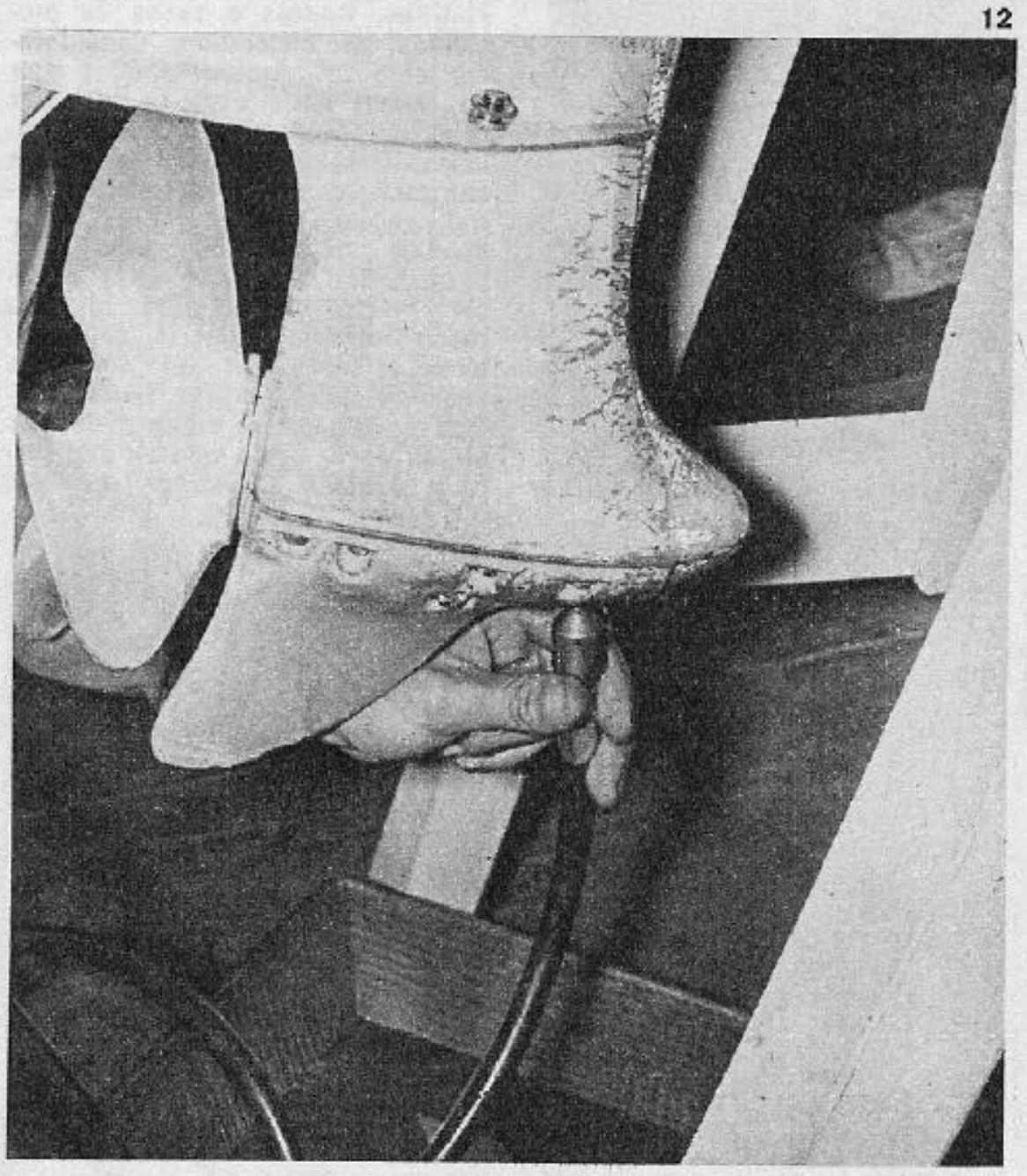
FOTOGRAFIA 12
Una operación de fundamental importancia es el cambio de aceite de la pata del motor. Lo correcto es revisarlo cada 50 horas y cambiarlo cada 100 horas. La lubricación de la caja de cambios (que es la función que realiza el aceite en la pata) se hace con Macoma 33 de Shell. Con la pata en posición vertical se quita el tornillo inferior y luego el superior, que al permitir la entrada del aire, hace posible la evacuación del aceite. Obsérvese el aceite que sale: si tiene agua o está emulsionado la causa puede ser que el retén del eje esté mal o la junta de los tapones. En cualquier caso aconsejamos recurrir al service autorizado. Una vez vaciada la pata hay que llenarla nuevamente, y lleva alrededor de 450 cm³. Se coloca la aceitera en el orificio inferior y se inyecta aceite hasta que desborde por el orificio superior. Entonces, y sin sacar la aceitera, se coloca el tornillo superior. Se retira la aceitera y se coloca el tornillo inferior.



10



11



12

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

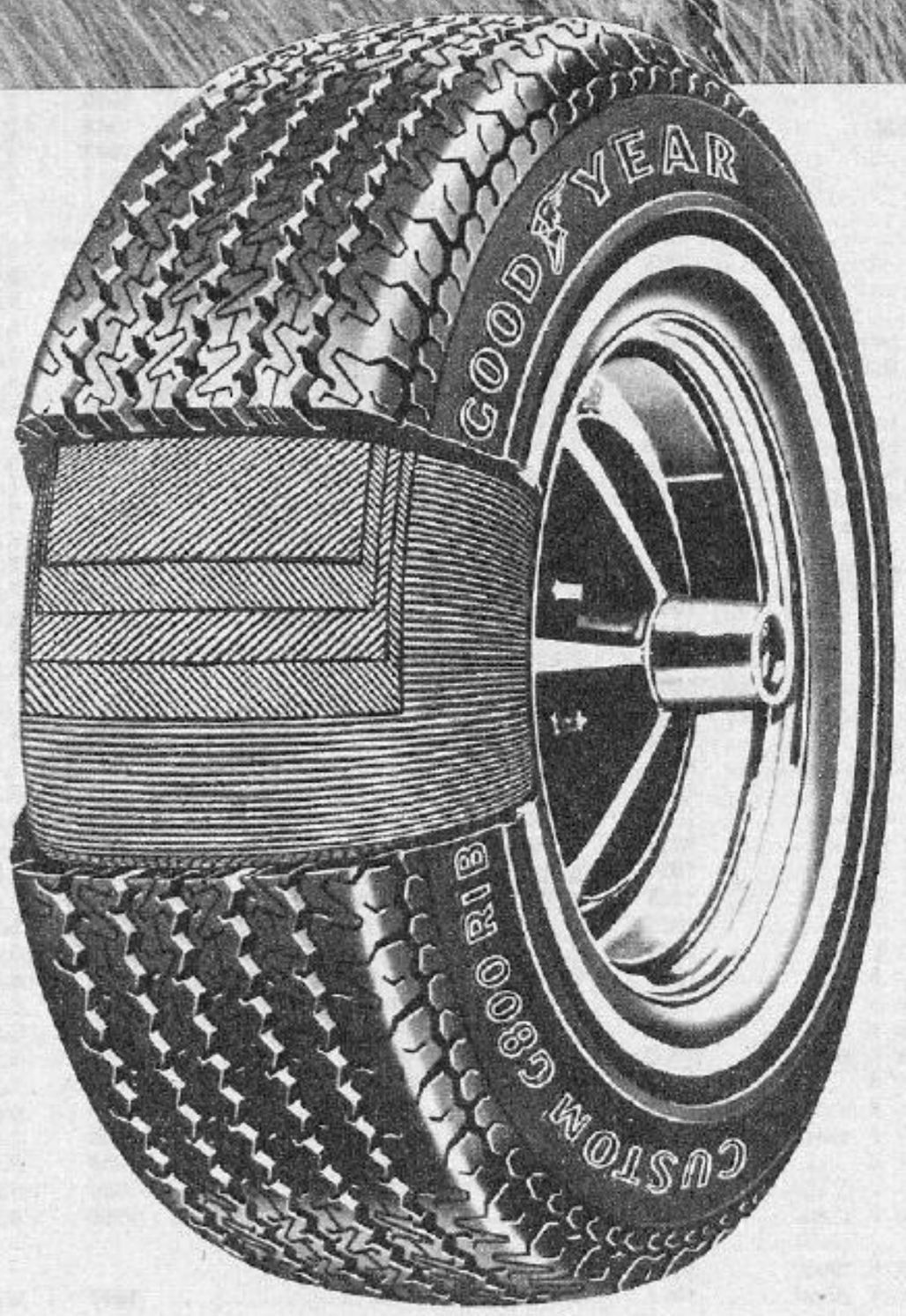
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

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

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	2.300.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.900.—
DI TELLA		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble traco.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1959	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
600 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	28.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1966	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.800.—
4 p.	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.900.—
34 HP	1960	2.200.—
34 HP	1961	2.300.—
34 HP	1962	2.700.—
34 HP Prinz	1963	2.900.—
Sport Prinz	1961	3.800.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	3.400.—
Rural	1956/7	3.400.—
Rekord 2 p.	1958	4.000.—
Rural	1958	4.000.—
Rekord 2 p.	1959	4.200.—
Rural	1959	4.200.—
Rekord 2 p.	1960	4.500.—
Rural	1960	4.500.—
Rekord 2 p.	1961	5.200.—
Rural	1961	5.200.—
Rekord 2 p.	1962	5.500.—
Rural	1962	5.500.—
PEUGEOT		
203	1956	3.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	5.700.—
403	1960/61	6.000.—
403	1962	6.200.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.500.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.900.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	9.000.—
404 Stand.	1966	9.400.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404	1969	12.300.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	6.000.—
Classic Custom	1962	5.200.—
C. Country	1962	5.200.—
Ambassador 990	1963	6.000.—
C. Custom 1ª S	1963	5.500.—
C. Custom	1963	5.800.—
C. Country 660	1963	6.000.—
De Luxe 550	1963	5.300.—
Ambassador 990	1964	7.000.—
C. Custom 660	1964	6.100.—
C. Country 660	1964	6.800.—
De Luxe 550	1964	6.000.—
Ambassador 990	1965	8.400.—
C. Custom 660	1965	7.000.—
C. Country 660	1965	7.800.—
De Luxe 550	1965	6.600.—
Ambassador 990	1966	9.800.—
C. Custom 660	1966	7.800.—
C. Country 660	1966	9.800.—
De Luxe 550	1966	6.800.—
Ambassador 990	1967	11.500.—
C. Custom 660	1967	9.400.—
C. Country 660	1967	10.300.—
De Luxe 550	1967	7.700.—
Ambassador 990	1968	12.300.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	12.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
De Luxe 550	1968	10.000.—
Ambassador	1969	13.800.—
C. Country 660	1969	13.000.—
C. Custom 660	1969	12.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.800.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.400.—
4 L.	1964	3.700.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	3.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.200.—
4 L 4 veloc.	1965	4.400.—
Gordini	1965	4.200.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	4.700.—
Dauphine	1966	4.400.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.400.—
Renault 850	1967	4.800.—
Gordini	1968	6.000.—
4 L	1968	5.900.—
850	1968	5.000.—
Gordini	1969	6.700.—
R4	1969	6.600.—
850	1969	6.300.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.700.—
Rural	1956	3.200.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	5.300.—
17 M 2 p.	1961	6.000.—
17 M 4 p.	1961	6.000.—
17 M 2 p.	1962	6.500.—
17 M Rural	1962	6.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	13.200.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	15.000.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	7.200.—
II	1963	7.500.—
III	1964	7.800.—
III	1965	8.200.—
Coronado	1965	8.500.—
G. Turismo	1965	8.800.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	10.500.—
Coronado	1967	11.000.—
G. Turismo	1967	11.500.—
IV	1968	11.700.—
Coronado	1968	12.500.—
G. Turismo	1968	12.600.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3400.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
VOLVO		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 ,,	1966	8.500.—
10 ,,	1967	9.300.—
10 ,,	1968	10.500.—
10 ,,	1969	11.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 ,,	1964	6.500.—
D-100 ,,	1965	6.700.—
D-100 ,,	1966	7.500.—
D-100 ,,	1967	8.500.—
D-100 ,,	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 ,,	1963	5.800.—
D-100 ,,	1964	6.000.—
D-100 ,,	1965	6.700.—
D-100 ,,	1966	7.500.—
D-100 ,,	1967	8.500.—
D-100 ,,	1968	9.800.—
D-200 ,,	1969	11.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 ,,	1964	6.500.—
D-100 ,,	1965	6.700.—
D-100 ,,	1966	7.500.—
D-100 ,,	1967	8.500.—
D-100 ,,	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1966	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 ,,	1962	6.300.—
F-100 ,,	1963	6.800.—
F-100 ,,	1964	7.100.—
F-100 ,,	1965	8.300.—
F-100 ,,	1966	9.200.—
F-100 ,,	1967	9.600.—
F-100 ,,	1968	11.000.—
F-100 ,,	1969	12.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA ,,	1962	4.600.—
IKA ,,	1963	4.800.—
IKA ,,	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. ,,	1965	5.500.—
Glad. ,,	1966	6.000.—
Glad. ,,	1967	6.500.—
Glad. ,,	1968	7.000.—
Glad. ,,	1969	8.000.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
,,	1965	6.000.—
,,	1966	6.400.—
,,	1967	7.000.—
,,	1968	7.400.—
,, 2ª S.	1968	8.200.—
,, 1ª S.	1969	8.800.—
,, 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN		
3 CV AZAM, 4 p		9.650.—
2 CV AZN, 4 p.		7.390.—
2 CV AZ, 4 p.		8.640.—
CHEVROLET		
Súper Sport		22.260.—
Súper, 4 p.		19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.		21.340.—
Special 4 p.		15.750.—
Rally Sport		17.360.—
Chevy Súper		20.500.—
Chevy Súper Sport		23.070.—
DODGE		
Dodge		16.300.—
Valiant		17.990.—
Polara		20.410.—
Coronado		21.990.—
Gran Turismo		23.060.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.380.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8	21.235.—
Fairlane 500 I-6	21.375.—
Fairlane 500 V-8	22.610.—
Fairlane LTD I-6	23.627.—
Fairlane LTD V-8	24.862.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	15.920.—
404 Standard (9001)	15.200.—
504 De Lujo (8001)	16.820.—
504 Súper Lujo (8201)	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.891.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.

DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Picp up F-100 c/caja I-6	16.882.—
Pick up F-100 V-8	17.459.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507.—
JA3UB t/doble	11.286.—
Jeep Largo t/simple	10.095.—
Jeep Largo t/doble	11.854.—
Jeep T-80	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

AJS

CILINDRADA			
500		46-48	800/1.000
350		46-48	500/ 800
500		49-54	950/1.400
500		60-62	2.500/3.000
650		60-62	2.800/3.500

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300

MARCA	AÑO	ESTIMAC
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		300/ 600

MARCA	AÑO	ESTIMAC
JAWA		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
MATCHLESS		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
NORTON		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.088.—
ZANELLA RUTERA 125	1.606.—
ZANELLA PONDEROSA	1.970.—
Z-Carga 175	3.455.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	9.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescado	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).

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, 27 de octubre de 1970 — Nº 236 — Unica sección, 3 páginas

SANTA FE

EXITO ABSOLUTO EN SANTA CLARA

SANTA CLARA. — Se llevó a cabo en esa localidad de la provincia de Santa Fe el Séptimo Gran Premio Nacional de Motociclismo en el circuito de tierra compactada David Dondoni. El mismo, que cuenta con un recorrido total de 580 metros, lleva el nombre de quien fuera en vida un cabal deportista del motociclismo, un apasionado de las 2 ruedas.

La organización estuvo a cargo de la subcomisión de deportes mecánicos de la Cooperadora del Instituto Secundario Mariano Moreno.

La competencia en sí fue arduorosamente disputada tanto en las series como en las finales dada la cantidad y calidad de valores de la especialidad que tomaron parte. Estuvieron presentes Juan Carlos Fernández, de Capital Federal; Angel Segnorini, René Heidegger, de Rafaela; Miguel Angel Biaggioli, de Santiago del Estero; Norberto Gatti, de Santa Fe; Héctor Zaffrea, de Tacural; Omar Airasca, de Carcarañá; Eduardo Amoroso, de Villa Ballester; Julio Jarke, de Tandil; Quico González, de Añatuya, y otros.

En la categoría de hasta 100 cm3 se puso en juego la copa challenger "Miguel y José Mana" que finalmente quedó en manos de René Heidegger.

El numeroso público presente (cerca de $ 600.000 de recaudación), tuvo oportunidad de gozar un magnífico espectáculo con todas las de la ley.

Párrafo aparte merece la organización que desde todo punto de vista fue exitosa. No en vano la anual carrera de Santa Clara está comenzando a ser conocida en el ambiente como las 500 millas de Indianápolis de nuestro motociclismo.

Circuito "David Dondoni (h)" de 580 metros de recorrido

Categoría Promocional: "Sachs" 100 cm3 (15 vueltas)

1º	Nº 4	Miguel Angel Merke, de Esperanza		8m25s	Promedio: 61,848 km/h
2º	Nº 24	Horacio Maggi, de San Francisco			
3º	Nº 6	Silvio Hubeli, de Felicia			

1ª Serie: Cat. 100 cm3 P. Libre (15 vueltas)

1º	Nº 66	Julio Jarques, de Tandil	Zanella	6m50s	Prom.: 70.986 km/h
2º	Nº 20	Juan Manuel Fux, de Esperanza	"		
3º	Nº 30	Hugo Tarruella, Cnel. Pringles	"		

2ª Serie: Cat. 100 cm3 P. Libre (15 vueltas)

1º	Nº 1	René Heidegger, de Rafaela .	Zanella	6m35s	Prom.: 73,815 km/h
2º	Nº 22	Omar Airasca, de Carcarañá .	"		
3º	Nº 10	Héctor Zaffrea, de Tacural ...	"		

3ª Serie: Cat. 100 cm3 P. Libre (15 vueltas)

1º	Nº 31	Juan C. Fernández, Cap. Fed.	RF Special	6m40s	Pr.: 72.900 km/h
2º	Nº 22	Carlos Fernández, de Tandil ..	Zanella		
3º	Nº 2	Norberto Gatti, de Santa Fe ..	"		

Repechaje Categoría 100 cm3 P. Libre (10 vueltas)

1º	Nº 43	Quico González, de Añatuya	Zanella	4m33s	Prom.: 71,998 km/h
2º	Nº 206	Miguel A. Biagioli, de Añatuya	"		
3º	Nº 80	Ruly Otino, de El Trébol ...	"		

Final Categoría 100 cm3 P. Libre (25 vueltas)

1º	Nº 1	René Heidegger, de Rafaela ..	Zanella	11m04s	Prom. 73,183 km/h
2º	Nº 10	Héctor Zaffrea, de Tacural	"		
3º	Nº 22	Omar Airasca, de Carcarañá ..	"		
4º	Nº 2	Norberto Gatti, de Santa Fe ..	"		
5º	Nº 43	Quico González, de Añatuya ..	"		

1ª Serie: Categoría 175 cm3 P. Libre (15 vueltas)

1º	Nº 67	Angel Signorini, de Tandil	Ducatti 175	6m37s	Prom.: 73,612 km/h
2º	Nº 29	Julio Jarques, de Tandil ..	Zanella "RK"		
3º	Nº 24	Osvaldo Gavatorta, Gálvez .	" "		

2ª Serie: Categoría 175 cm3 P. Libre (15 vueltas)

1º	Nº 22	C. Fernández, de Tandil ..	Zanella "RK"	6m24s	Prom. 75,697 km/h
2º	Nº 1	René Heidegger, de Rafaela	" "		
3º	Nº 4	Alberto Anacabe, de Pilar .	" 125 cc.		

Final Cat. 175 cm3 P. Libre (25 vueltas)

1º	Nº 1	René Heidegger, de Rafaela	Zanella "RK"	10m50s	Prom.: 74,763 km/h
2º	Nº 67	Angel Signorini, de Tandil	Ducatti		
3º	Nº 29	Julio Jarques, de Tandil ..	Zanella "RK"		
4º	Nº 40	E. Amoroso, Cap. Federal .	" "		
5º	Nº 4	Alberto Anacabe, de Pilar .	" 125 cc.		

CAMPEONATO POR EL ZONAL SANTAFESINO

Cat. 100 cm3	Ps.	Cat. 100 cm3 P. Libre	Ps.	Cat. 175 cm3 P. Libre	Ps.
1º Miguel A. Merke .	36	1º Héctor Zaffrea ...	46	1º René Heidegger	7
2º Silvio Hubeli	23	2º René Heidegger ..	38	2º Angel Signorini	5
3º Horacio Maggi	12	3º Norberto Gatti	33	3º Julio Jarques	3

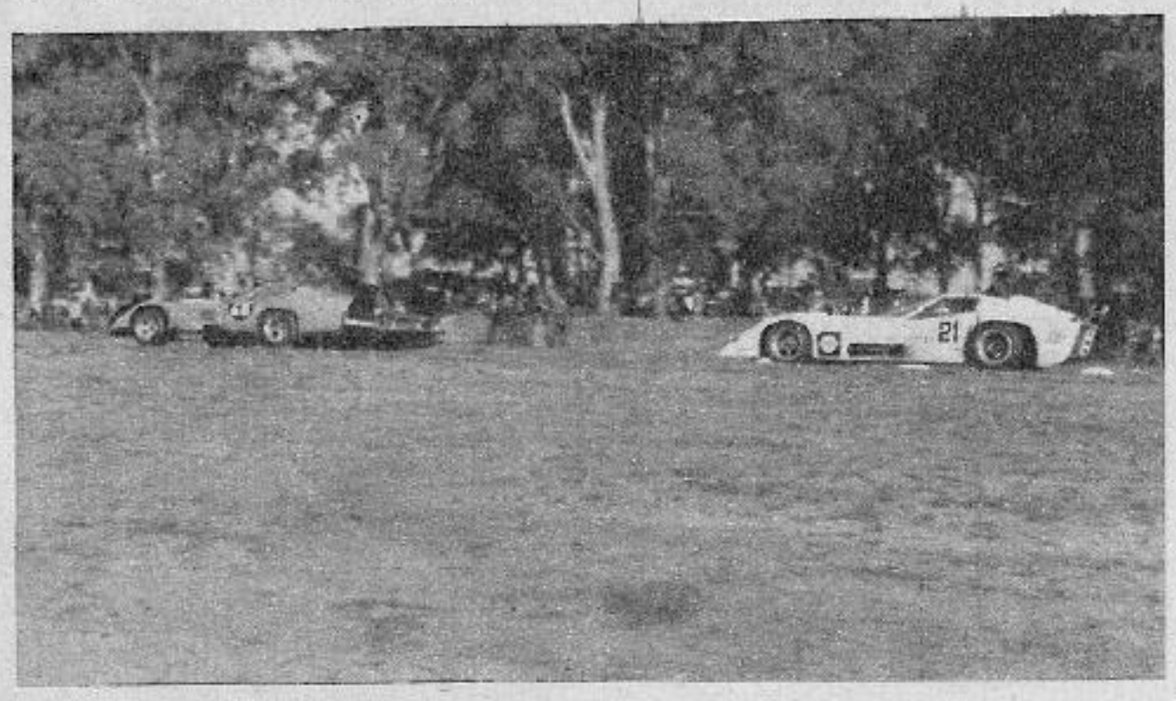
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

LOS POSIBLES 1000 KILOMETROS Y OTRAS YERBAS

LAS FLORES. Pese a las críticas recibidas, el autódromo General San Martín de esta ciudad se prepara, ya, para albergar nuevamente a los dueños de la velocidad en el país. Luego del infortunado fin de semana con que se inauguró octubre, en que el escenario florense vio destrozarse a tres máquinas en su vertiginoso recorrido, fueron muchas las voces que se alzaron contra esto o aquello. La cuestión es que las voluntades del LFAC se disponen otra vez a organizar una competencia de real importancia. El 8 de noviembre hará uso de la fecha otorgada por CADAD para Sport-Prototipos y la todavía "partenaire" Fórmula 2.

Hace rato que se comenta la posibilidad de concretar un proyecto elaborado pensando en esta carrera. Los "1.000 Km para SP" es una idea que hace un tiempo que viene dándole vueltas en la cabeza a Roberto Trucco y que tendría apoyo hoy, tras los buenos resultados del Avellaneda Automóvil Club y la ACV con sus respectivos 500 kilómetros. El problema principal, aparte de la concesión por CADAD, reside en la financiación de la carrera. Con este fin ya se han iniciado gestiones ante YPF para que fuera patrocinante de la misma; la contestación a la proposición se daría en pocos días más. Por otro ángulo, la gente del petróleo tiene que cumplir con la prometida y deseada torre de control, que tanta falta hace en el autódromo florense. Según versión oficial, la susodicha ya estaría en Baires y espera ser trasladada a la brevedad a su destino definitivo. Sea.

En tren de proyectos, anda otro en danza, que no pertenece al Au-



tomóvil Club local sino a otra entidad de Las Flores que también hace cosas: el CUF (Centro Universitario Florense) planea una prueba de 6 horas para autos standard que no superen los 1.100 cm³. Hasta ahora lo que se sabe es solamente esto. Pero la inquietud está, que es lo valioso.

LAS FLORES. Como el TG2 anda escaso de competencias y dentro de la categoría la clase más perjudicada es la mayor, tanto a nivel nacional como en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, mucha gente se va con la música a otra parte. En Las Flores el caso está bien representado con el team "Billeres Competición".

Y parece que la cosa da sus resultados positivos. Patrón Juan y pilotos Edreira y Weber decidieron "tomárselas" para el sur e ingresaron en los dominios de la Federación Regional Nº 11. El debut se produjo en septiembre, el domingo 6, en la prueba que por el campeonato zonal organizó la Asociación de Volantes de General Roca. Ese día "Chiquito" Edreira ganó su clase y tuvo por escolta al propio Billeres, sentado en la máquina de Eduardo Weber. Héctor Macris, quien también eligió la zona de los bellos paisajes para mantenerse en actividad, fue tercero. A la semana, la orquesta se trasplantó a Allen, donde el Auto-Moto Club de la ciudad realizó similar competencia. El clasificador final arrojó idénticos guarismos, con la diferencia de que el oriundo Laino arrebató el tercer lugar al piloto de las "cremas heladas". Dos semanas más tarde Edreira volvió a demostrar que el asunto no era casualidad, ganando en Bariloche, sobre el Chevy de Madero y el Chevrolet SS de Larrea. El otro coche del equipo lo condujo Weber, que debió abandonar cuando le cuidaba las espaldas a su compañero. Es de destacar que en las tres carreras Edreira obtuvo el record de vuelta, lo que habla a las claras del rendimiento de su revitalizado Torino.

Con esta serie de exitosas presentaciones el equipo del gomía Juancito Billeres vuelve a retomar la senda de anteriores laureles. En lo que respecta a actuaciones de mayor compromiso, es posible que vayan a Maggiolo en la próxima por el campeonato argentino. Además supimos que se está trabajando en un motor bastante más "rabioso", que sería estrenado en el Gran Premio a la Patagonia: la concurrencia es segura, sólo falta determinar si irán con uno o con los dos autos del equipo.

En idénticos planes anda Jorge Serafini, quien se prepara para encarar seriamente la dura travesía por las tierras de Patoruzú. Un chisme final: "Tito" Trucco anda con ganas de hacerse un F. 4; Gustavo Artola lo diseñaría en forma de cuña y el carrocero Semanysyn sería su constructor.

MISIONES

SIGUE GANANDO EL FORD DE SOBOLEWSKI

POSADAS, Misiones. El magnífico trazado del Automóvil Club Misiones, el "Circuito Santa Inés", congregó el pasado domingo 20 de septiembre a una muchedumbre que dejó en taquillas la suma de $ 2.080.800 (de los de antes) y que vio nuevamente en acción al **único Ford** del país que gana competencias continuadas, el Falcon de Andrés "Cacho" Sobolewski, el que con este triunfo (y una situación anómala de Jaled Aguada, actual puntero del zonal en la "C") tiene posibilidades de hacerse con el triunfo en la categoría mayor del Zonal Standard con que nos sorprendió 1970.

Muchos autos en la línea de largada: en la "A", eran 24; en la "B", 15 y en la "C", 16 los que lucharon por la preeminencia en cada categoría; y con algunos debuts —como el de Beatriz de Schwartz— que nos hablan de mucho futuro y de aspiraciones cada vez mayores. Pero vamos a lo ocurrido.

CATEGORIA "A"

La primera serie de esta categoría fue la de mayores emociones; un lote abigarrado pronto mostró a los DKW de Luis Gutiérrez y Manuel Silva como los más veloces; pero tras ellos la importante presencia de los "renó" de "Yarará" y de Rendón. La primera serie fue ganada por Luis Gutiérrez, puntero del zonal, seguido de Manuel Silva, Héctor Rendón, "Yarará" y Tomás Arce.

La segunda serie de esta categoría enocntró a Luis Gutiérrez como puntero —con la persecución de "Yarará" y Rendón, luego del abandono de Silva— y posteriormente, al ser descalificado "Yarará" por "anormalidades mecánicas" incorporó al "trílogo" a Tomás Arce, aunque la lucha se planteó entre el primero, Gutiérrez, Rendón y "Yarará".

CATEGORIA "B"

Tres coches fueron los que, desde el vamos, se disputaron la primacía de esta categoría, que como las otras fue largada en dos baterías. Pero el duelo final, décima a décima, estuvo protagonizado por el Fiat 1500 de Guillermo Galasi —a la postre ganador— y el Peugeot 404 de Antonio Rodríguez; este último corrió la segunda serie con serias deficiencias en el radiador y con pérdida constante de agua.

Los cuatro quintos de diferencia final de Galasi sobre Rodríguez hablan a las claras de la lucha dramática entre ambos volantes. Mérito excepcional el del Peugeot de Charata, pero tam-

CLASIFICACION FINAL

Categoría "A" (10 vueltas)

1º	1	Luis Gutiérrez (DKW) - Goya	34m 34s 1|5
2º	14	Héctor Rendón (Renault) - Alem	35m 16s 1|5
3º	26	Tomás Arce (Renault) - San Martín	35m 45s
4º	29	Rubén Facal (Renault) - Resistencia	37m 06s 4|5
5º	11	Horacio M. Larreta (Fiat 600) - Posadas	37m 52s 2|5
6º	23	Juan C. Corsi (Fiat 600) - Resistencia	38m 16s 2|5

Promedio del ganador: 111,339 km/h.

Categoría "B" (12 vueltas)

1º	41	Guillermo Galassi (Fiat 1500) - Chaco	37m 10s 3|5
2º	43	Antonio Rodríguez (Peugeot) - Charata	37m 11s 2|5
3º	53	Mario Martins (Fiat 1500) - Resistencia	37m 40s 2|5
4º	56	Enrique Seeber (Fiat 1500) - Eldorado	37m 53s 4|5
5º	61	Luis Escobar (Peugeot 404) - Goya	39m 12s 2|5
6º	48	Héctor Fernández (Fiat) - Posadas	39m 18s 2|5
7º	51	"Indio" Viana (Fiat 1500) - Oberá	39m 52s 4|5

Promedio del ganador: 124,239 km/h.

Categoría "C" (20 vueltas)

1º	73	Andrés Sobolewski (Ford Falcon) - Posadas	58m 16s
2º	88	Gregorio Marinich (Torino) - Quitilipi	59m 45s 3|5
3º	94	Jaled Aguada (Torino) - Quitilipi	1h 00m 16s 4|5
4º	77	Miguel Rabino (Torino) - Charata	1h 01m 00s 4|5
5º	83	Juan Lory (Ford Falcon) - Oberá	1h 01m 21s 2|5
6º	92	Julio Surraco (Chevrolet) - Eldorado	(1 vta. menos)

LA RIOJA

REGULARIDAD LA RIOJA - CHUMBICHA - LA RIOJA

LA RIOJA. — Organizada a total beneficio de la Cooperadora del Hospital de Niños "Clodulfa Ozán" la Peña Automovilística "La Llave Cruz" fiscalizó la competencia de regularidad denominada La Rioja-Chumbicha-La Rioja, sin puntaje para el Campeonato Provincial de la especialidad.

Esta carrera tuvo su matiz cómico con las pruebas de destreza realizadas entre los competidores en la localidad de Chumbicha (Prov. de Catamarca).

La clasificación general y por categorías fue la siguiente:

1ª Categoría	Puntos
1º) Pelliza-Fernetti	42
2º) De la Vega-Bianco	53
3º) Peña Mercado y Sra.	83
4º) Romanazzi-Romanazzi	131
5º) Penisse-Vega	235

2ª Categoría:	
1º) Nemer-Saúl	76
2º) Granillo-Salazar	84
3º) Arévalo-Carcagno	153
4º) Campiantico-Pelliza	156
5º) Moreno-Ortiz Sosa	248

Categoría Debutantes:	
1º) De León-Brizuela	101
2º) De la Vega-Carcagno	123
3º) García Peralta	191
4º) Orquera y Sra.	224
5º) Luna Romano y Sra.	226
6º) Carbel-Sra. de De la Vega	240
7º) Orquera y Sra	363







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORDOBA



bién extraordinaria performance del Fiat 1500 del hombre de Resistencia.

LA CATEGORIA MAYOR

Un duelo previsto (Torino-Ford), desde el comienzo vio a Belotti (Torino-Chaco) como probable ganador; pese al tren constante y a su mayor conocimiento del circuito, el Ford de Andrés "Cacho" Sobolewski no podía tomar a Belotti, quien se adueñó de una primera serie en la que había terciado otro Torino, el de Heno Klein, representante posadeño. Giro tras giro la lucha entre los tres volantes se hizo dramática, pero al torcer una llanta Klein (luego de ser encerrado por Belotti en la "curva de la escuela") tuvo problemas de diferencial que lo hicieron desertar cuando sus posibilidades eran muchas.

La segunda serie tuvo un desenlace inesperado; en la largada Sobolewski se adueña de la punta y comienza a imprimir ritmo de vértigo a la carrera; van cayendo todos los records en el circuito; "Cacho" se lanza con espíritu guerrero a descontar los 20 segundos que le lleva Belotti y éste no quiere darle tregua en ningún momento. Giro a giro va aumentando la diferencia de Sobolewski, hasta que en el tercero se oye una fuerte explosión proveniente del Torino de Belotti, que pese a sus buenos deseos tiene que abandonar la prueba. Y la carrera —Sobolewski clavó el record de vuelta en 2'49" a un promedio de 136,591 km/h— es para la marca del "óvalo" y para el volante que ese hombre extraordinario de la Capital del Monte, Oberá, Rolf Haupt, tiene como el piloto de su confianza. Andrés "Cacho" Sobolewski ahora tiene más posibilidades para el Zonal, puesto que la Federación, por expresiones improcedentes, suspendió al puntero, Jaled Aguada, y al piloto de Quitilipi Gregorio "Chiquito" Marinich.

ZONAL GRUPO DOS

EN ARROYITO

Se corrió bajo los auspicios del San Francisco Auto Club, en un circuito de tierra de 3.100 metros de extensión, ubicado en un balneario (mejor dicho, ex balneario, ya que sólo hay arena). La compactación del trazado fue hecha con una melaza, producto de sobras en la fabricación de caramelos, y que dio muy buenos resultados, lástima que el olor que despedía era realmente inaguantable.

Mucho público se dio cita para presenciar esta jornada automovilística, y por fortuna no fue defraudado. Hubo de todo y para todos los gustos. Antes de iniciarse la primera carrera y cuando todos los participantes se encontraban dando las vueltas de precalentamiento, el piloto Juan Carlos Gómez protagonizó un espectacular vuelco con mucha suerte, ya que ni él ni su casual acompañante, Santiaguito Bonadé, sufrieron ningún daño. Esto demoró un poco la iniciación del espectáculo, ya que cayó un poste de la luz, con los cables de la propaladora local.

En cuanto a la carrera, primero se largó la categoría menor, que contó con la participación de 10 máquinas.

El malogrado Oliva Funes fue quien tomó la punta en una impresionante arremetida, que le duró solamente hasta la segunda curva, donde se despistó, perdiendo así sus mejores posibilidades de triunfo. Quedó puntero entonces Angel Monguzzi, recién llegado de Paraná, con el Renault preparación Batelli. Escolta se ubicaba Juan Carlos Rizzutto y más atrás Pepe Cano, Américo Fernández, Eduardo Biangulli, Santos Raspanti, José Sapeño y Rubén Gasagne. En la segunda vuelta ya era puntero Rizzutto, alternándose vuelta tras vuelta la posición de privilegio con Monguzzi, que había roto la palanca de cambios. Finalmente logró imponerse Rizzutto por sólo 8 décimas de diferencia sobre el "negro" Monguzzi.

Oliva Funes, con casi dos vueltas menos, logró el record de vuelta para el circuito, demostrando en esa forma que estaba para ganar.

El debutante "Quique" Spada realizó una labor metódica, ocupando así la cuarta colocación, detrás de Cano.

Al finalizar esta serie se disputó una prueba reservada para Fiat 600 standard, en la que se impuso de punta a punta José Castro. Sus escoltas fueron César Norberto, Alberto Ramírez, Carlos Ramillo y Víctor Rosso.

En la vuelta de calentamiento se dio una hermosa "piña" el seudónimo "Cara de Noqui", quedando su fiatín peor que su cara.

Antes de largarse la categoría mayor, en un gesto que merece destacarse, Ramón Lewis Alladio facilitó su Fiat 1500 a Juan Carlos Gómez para que pudiera defender los puntos obtenidos en el campeonato y que lo ubican en segundo lugar.

En esta categoría también largaron tres máquinas Renault: Monguzzi, Cano y Oliva Funes, aunque su participación fue sin aspirar a puntos ni premios. El sanfrancisqueño Héctor Manzotti le bajó la alpargata a su cupé 1500 y no la levantó hasta la bandera a cuadros, viajando a un ritmo verdaderamente impresionante. Angel Monguzzi fue siempre segundo, distanciado unos 150 metros del puntero. La lucha por el tercer puesto fue sensacional y estuvo a cargo de Gómez, con Fiat 1500, y Oliva Funes con su Renault, quien fue superado cuando faltaban sólo cuatro vueltas.

Dos fueron los debutantes en esta categoría, quienes no tenían sus máquinas a la altura de los punteros, pero que corrieron con bastante regularidad. Uno de ellos, que participó bajo el seudónimo de "MAO" con un Fiat 1500, ya había incursionado en el automovilismo con un fiatín y con su verdadero nombre: Alfredo Boix (perdoná, Alfredo), mientras que el segundo debutante fue Luis Marcos, nuevo en el negocio.

Con respecto a la organización, podemos decir que fue perfecta, ya que el San Francisco Auto Club tuvo el valioso aporte y la colaboración brindados por la Cámara Junior de Arroyito.

CLASIFICACION CATEGORIA A

1) Juan Carlos Rizzutto	26m 24s 7/10	
2) Angel R. Monguzzi ..	26m 25s 5/10	
3) José "Pepe" Cano ...	26m 50s 7/10	

CATEGORIA B

1) Héctor Manzotti	34m 08s
2) Juan Carlos Gómez .	34m 55s 5/10
3) Luis Marcos	19 vueltas

MOTOCICLISMO

Se corrió en Oliva la vigésima segunda fecha del campeonato fiscalizado por el Ahuca Motor de Villa María. El circuito utilizado tiene una extensión de 550 metros, y está ubicado en la Colonia Dr. Emilio Vidal Abal.

Se corrieron tres series a 15 vueltas, un repechaje y una final a 30 vueltas.

En la primera batería triunfó Oscar Ceballos, escoltado por César Pérez y Víctor Pacheco.

Juan Carlos Rossi, quien finalmente se impuso en la final, también se adjudicó la segunda serie, donde fue seguido por Roberto Mendoza y Omar Vicario.

El tercer parcial fue para Cubielo. La posición de escolta correspondió a Omar Marinelli, ubicándose tercero Miguel Genovese.

En el repechaje se clasificó para la final Miguel Sampronio, quien había tenido problemas mecánicos durante la disputa de las series.

En la final, y como sucede domingo tras domingo, Oscar Ceballos y Juan Carlos Rossi fueron el centro del espectáculo, alternándose la punta vuelta tras vuelta. Finalmente se impuso Rossi, quedando Ceballos como digno escolta. También las posiciones restantes fueron muy disputadas, ocupando la tercera colocación Omar Vicario. Posteriormente se clasificaron Alberto Scurra y Omar Marinelli.

La organización —como en todas estas competencias— fue buena, contando en esta oportunidad con la colaboración de la Peña El Bielazo, de Oliva.

BUSQUEDA DEL TESORO

La Asociación Cordobesa de Búsqueda del Tesoro hizo disputar la penúltima prueba puntable para el campeonato cordobés de la especialidad.

Se inscribieron 27 equipos distribuidos en las dos categorías participantes.

En "Veteranos" triunfaron "Los Troncos", escoltado por "Pares y Nones" y "Perdidos en el Espacio".

La categoría Principiantes fue ganada por el equipo "Tres Tréboles", ocupando la posición de escolta "Los de Atrás" (sin cargada).

MOTOCICLISMO CON PUNTAJE

PARA EL CAMPEONATO

ARGENTINO

El ruido volvió al Parque Sarmiento. El culpable del maravilloso espectáculo que presenció toda Córdoba fue el Córdoba Moto Club, que hizo disputar una variada programación motociclística.

Se corrieron las tres categorías con puntaje para los campeonatos argentinos: karting, sidecars y también tres series reservadas a pilotos cordobeses exclusivamente.

En la categoría de 100 y 125 cm³ fórmula internacional se impuso Neri Barona con una máquina Zanella RF. En las dos series fue escoltado por Roberto Médici. La serie para 175 cm³, también con puntaje, fue para el cordobés Dante Benegas, con Ducatti; Barona, segundo a sólo 2 décimas.

En las pruebas reservadas para pilotos cordobeses triunfaron Oscar Toffino en 100 cm³; Juan Orozco en 125 cm³ y Dante Benegas en 175 cm³.

La prueba de karting fue ganada por Rudy Pérez, escoltado por Martín Muller. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Hugo Barone, Armando Alarcón y Alfredo Peralta.

En cuanto al espectáculo de la tarde, brindado por los sidecars y reservado para el final de la jornada, se impuso el dúo Amleto Pomesano - Oscar Paulero con una máquina Norton de 500 cm³ fórmula internacional. Sus escoltas fueron Amleto Pomesano, hijo - Julio Cuaremba y Jorge Ferrero - José Sahoni.

Todas las pruebas se realizaron sobre un circuito de 1.850 metros de extensión totalmente pavimentados, trazado en el Parque Sarmiento de esta ciudad.

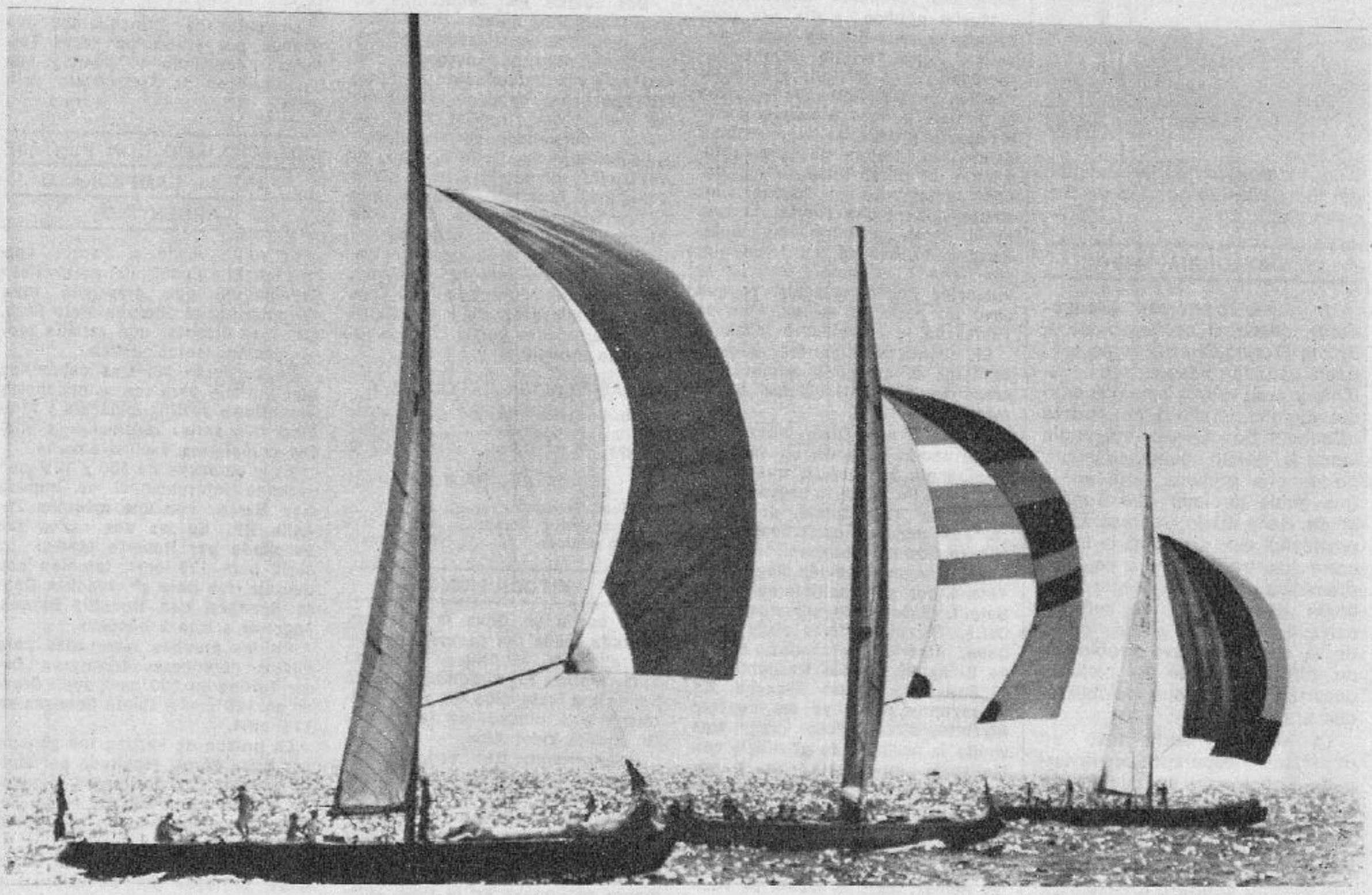
KARTING EN LA CARLOTA

Se realizaron dos series, repechaje y final, con puntaje para el campeonato fiscalizado por el club Unión Eléctrica de aquella ciudad.

En las series triunfaron Osvaldo Massei y Carlos Quagliano, mientras que en el repechaje se impuso Edgardo Comuñado. En la final lo hizo Airazoa, escoltado por Osvaldo Massei, Oscar Pirani y Santiago Móndola.



POR SEGUNDA VEZ INTREPID



En las regatas preparatorias, de izquierda a derecha: France, Gretel II y Chancegger, probando sus spinnakers.

Una vez más EE.UU. retuvo la Copa del América gracias al brillante desempeño de la tripulación del Intrepid timoneado por Bill Ficker

por J. PEDRO SIEDMANN

Suerte, eso es lo que ayudó a los yanquis a retener la codiciada Copa del América, ya que de no mediar una intensa niebla en la segunda confrontación y refrescadas muy oportunas en las tercera y quinta regatas, el resultado bien podía haber sido otro.

PRIMERA REGATA

Se corrió con vientos suaves al comienzo, aumentando levemente hacia el final de la prueba. Ganó el Intrepid por algo más de seis minutos, favorecido por la caída al agua de un tripulante australiano y la rifadura de uno de los spinnakers del Gretel II.

SEGUNDA REGATA

Tras tres postergaciones (falta de viento, niebla, pedido de descanso por parte de Jim Hardy, skipper australiano) se largó esta serie con escasos diez km de viento y fue ganada por el Gretel II por 1 minuto 7 segundos; tras lo cual fue descalificado por encerrar al Intrepid en el start, con lo que el match quedó dos a cero.

TERCERA REGATA

Vientos medios fueron los que facilitaron la victoria del Intrepid, que no es justamente lo que se puede llamar un barco calmero.

CUARTA REGATA

En esta oportunidad el Gretel II se desquitó, ganó con todas las de la ley y no hubo quien se lo pudiera anular; lógicamente hubo gran ausencia de viento y el score se puso tres a uno.

QUINTA REGATA

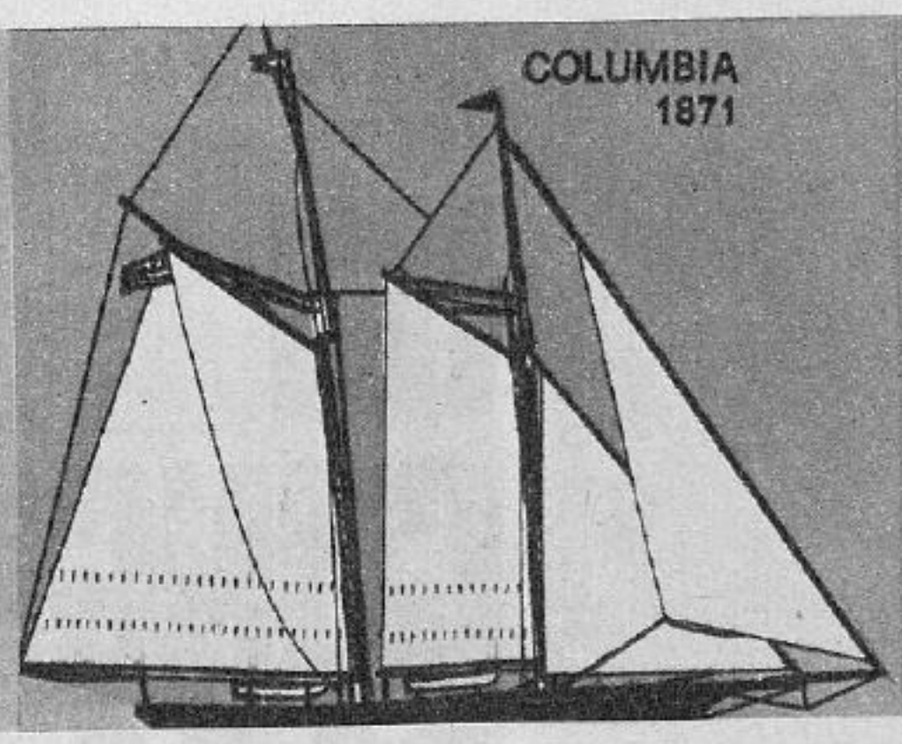
En condiciones similares a la tercera, se repitió la performance del Intrepid para gran alivio del Tío Sam. Y como el total de regatas a correrse eran siete, no le quedaba ya posibilidad alguna al Gretel II, terminando de esa manera el vigésimo primer capítulo del "colmo de la pasión por la vela y... otras cosas más".

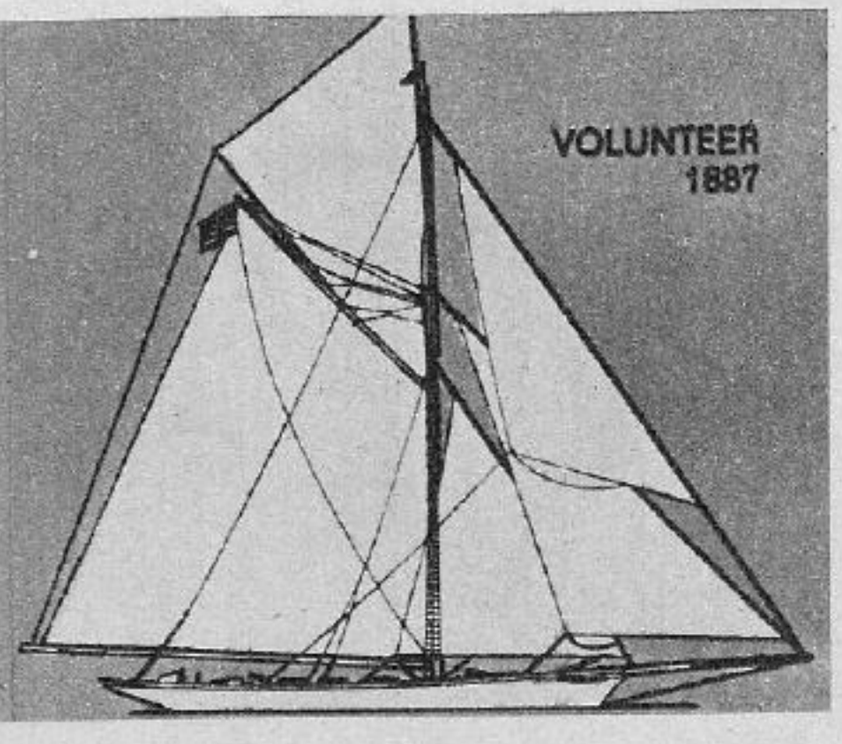
Veamos ahora una síntesis del árbol genealógico de los pura sangre que se disputaron a lo largo de ciento diecinueve años una Copa que sólo costó cien guineas (1.000 pesos ley) y que se inició con el triunfo de John Steven al timón del schooner América en el año 1851, en la regata de la isla de Wight. De allí en más, la Copa se disputó 21 veces frente a las costas de EE. UU.

Hasta 1920 se admitieron yachts entre 30 y 300 toneladas, logrando los desafiantes, en este período, sólo tres victorias parciales

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







CUADRO DE HONOR

1851 AMERICA

	Año	Defensor	Pruebas Ganadas	Desafiante	País	Pruebas Ganadas
1	1870	Magic	1	Cambria	Inglaterra	—
2	1871	Columbia	2	Livonia	Inglaterra	1
	"	Sappho (*) ..	2	"	"	
3	1876	Madeleine	2	C. of Dufferin	Canadá	—
4	1881	Mischief	2	Atalanta	Canadá	—
5	1885	Puritan	2	Genesta	Inglaterra	—
6	1886	Mayflower ...	2	Galatea	Inglaterra	—
7	1887	Volunteer	2	Thistle	Inglaterra	—
8	1893	Vigilant	3	Valkyrie II	Inglaterra	—
9	1895	Defender	2	Valkyrie III	Inglaterra	—
10	1899	Columbia	2	Shamrock	Inglaterra	—
11	1901	Columbia	3	Shamrock II	Inglaterra	—
12	1903	Reliance	3	Shamrock III	Inglaterra	—
13	1920	Resolute	3	Shamrock IV	Inglaterra	2

CLASE J

14	1930	Enterprise ...	3.	Shamrock V	Inglaterra	—
15	1934	Rainbow	4	Endeavour	Inglaterra	2
16	1937	Ranger	4	Endeavour II	Inglaterra	—

CLASE 12 METROS INTERNACIONAL

17	1958	Columbia	4	Sceptre	Inglaterra	—
18	1962	Weatherly	4	Gretel	Australia	1
19	1964	Constellation .	4	Sovereign	Inglaterra	—
20	1967	Intrepid	4	Dame Pattie	Australia	—
21	1970	Intrepid	4	Gretel II	Australia	1

(*) EE. UU. en el año 1871 se reservó el derecho de cambiar de barco entre regata y regata, razón por la cual utiilzó el Columbia y el Sappho.

RESULTADO DE REGATAS

Durante el sábado y domingo 17 y 18 del corriente el Yacht Club Argentino largó la tercera y cuarta regata del Torneo Primavera reservado para la Clase Soling. Las posiciones fueron:

Tercera regata

1)	Ricardo Boneo	Pampa	1h45m20s
2)	Adrián Obarrio	Strong King	1h46m05s
3)	Horacio Campi	Solange	1h46m07s

Cuarta regata

1)	Ricardo Boneo	Pampa	3h01m53s
2)	Horacio Campi	Solange	3h03m09s
3)	Adrián Obarrio	Strong King	3h04m26s

La clasificación parcial, faltando dos regatas, es:

1)	Ricardo Boneo	Pampa	17 puntos
2)	Jorge Vago	Huija	18,7 "
3)	Wilson Pereyra	Baruyo	21 "

Por su parte el Club Náutico Olivos hizo disputar una regata sobre 25 millas para barcos que miden en la CCA; el recorrido se estableció entre Dársena Norte, boya Km. 14 del canal de acceso, una boya fondeada frente a Quilmes, boya Km. 5 del canal norte y Dársena Norte. Las posiciones finales fueron:

Clasificación general

1)	Esteban Méndez	Atrevido	(los tiempos
2)	Héctor Domato	Victory	no fueron
3)	Agustín Bianchi	Inquieto	suministrados)

Serie B

1)	Esteban Méndez	Atrevido
2)	Enrique Sieburger	Sancir

Serie C

1)	Héctor Domato	Victory
2)	Agustín Bianchi	Inquieto
3)	Alfredo Palau	Rob Roy

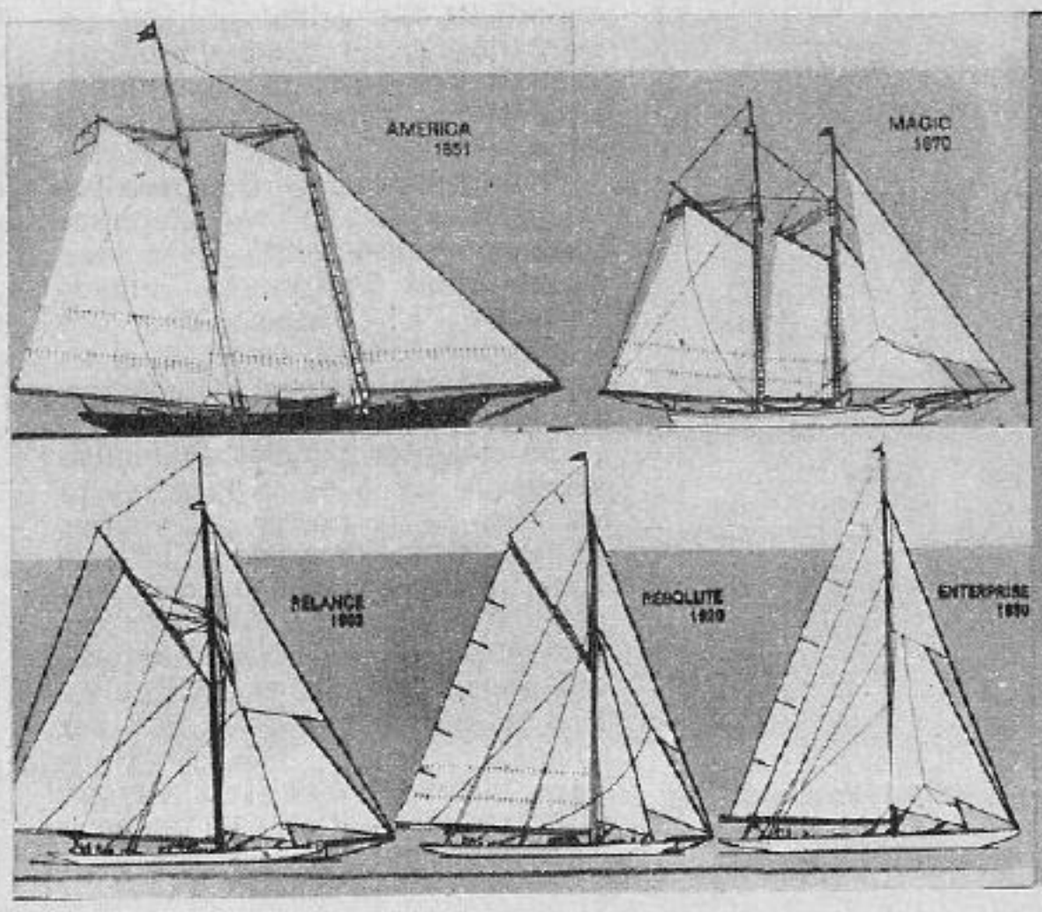
También hubo regatas en San Isidro, donde la clase Cadet disputó el premio Chillín con los siguientes resultados:

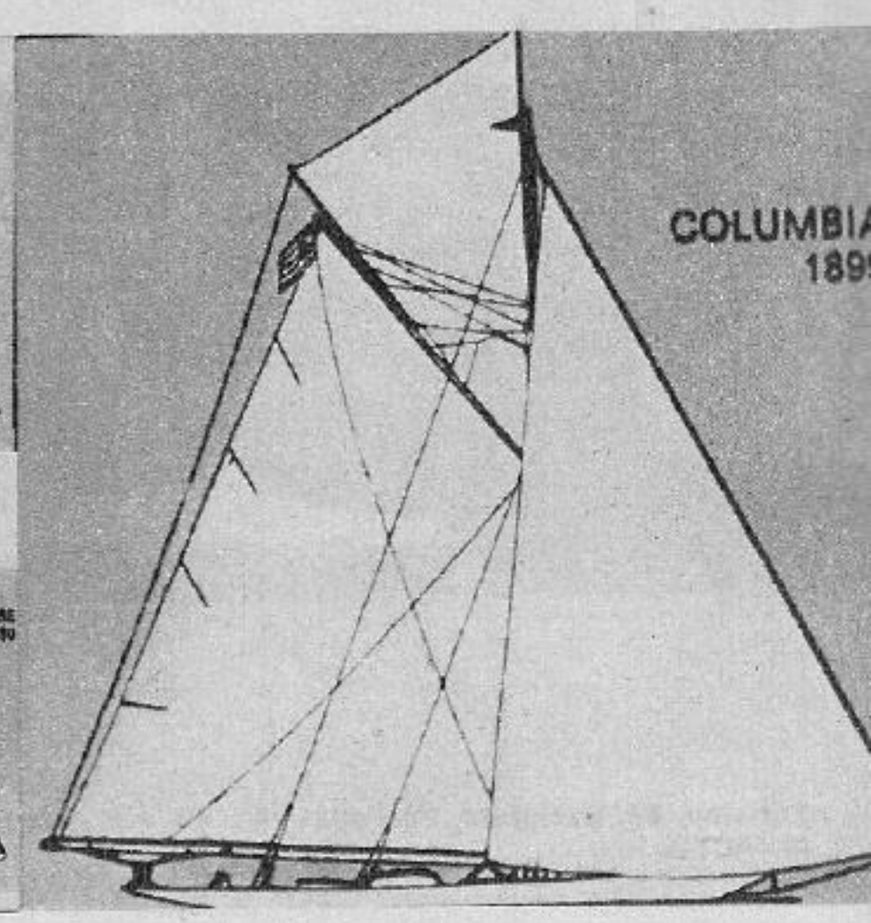
1)	Juan Mc Call	Araucano	1h36m36s
2)	M. Rodríguez Villegas	Midget	1h44m35s
3)	Martín Steinhauer	Cricket	1h45m05s

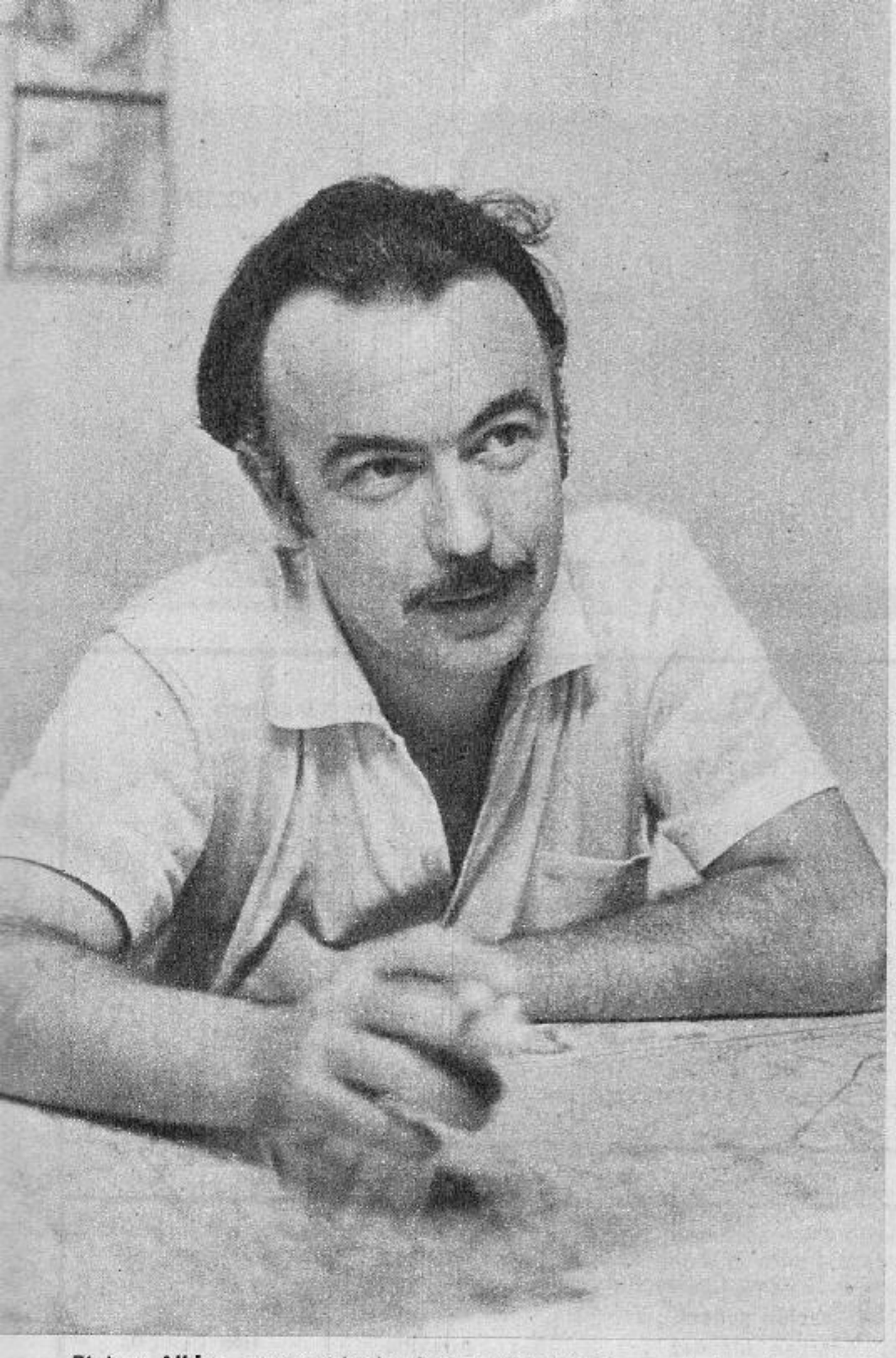
contra 31 de los americanos. En la década del 30 se corrió en los fabulosos Clase "J" (los veleros convencionales más veloces de todas las épocas), logrando Estados Unidos en total once parciales contra dos de los visitantes.

En el período de posguerra se comenzaron a utilizar a los doce metros para los desafíos de la Copa. Siendo el resultado en cinco confrontaciones de veinte triunfos americanos, dos australianos y ninguno inglés. De todos estos desafíos el que más hizo temblar la supremacía yanqui fue el decimotercero (13 tenía que ser) en que el Resolute del comodoro Morgan logró vencer al Shamrock IV de Sir Thomas Lipton por sólo tres regatas a dos.

Ahora sólo nos queda esperar quién o quiénes se animen a tratar de llevarse la inconquistable Copa del América.







El Ing. Albizu, representante de los Fórmula Uno y gestor de la Unión de Monoplazas. "Alma Mater" del Calendario ideal.



Turismo de Carretera Fórmula "A" en circuitos mixtos: Propuesta de la ACTC.

LAS ROSAS

UN CONGRESO PARA PENSAR

por JORGE A. AUGE BACQUE

En la ciudad de Las Rosas se realizó el Primer Congreso Nacional de Automovilismo Deportivo con gran éxito. Propuestas para pensar y una ausencia inexplicable

Cuando se comenzó a hablar del Congreso de Automovilismo que organizó la ciudad de Las Rosas, pocos fueron los que creyeron en que pudiera salir de sus debates y ponencias algo constructivo; sobre todo tratándose de una convención donde iban a estar representadas todas las categorías y donde los intereses y conveniencias iban a estar en juego permanente. Y este pensamiento no podía ejemplificar mejor el estado de abulia que envuelve al automovilismo en lo que a ordenamiento se refiere. Mientras se pueda correr, a pocos les importa si esto está mal hecho, si aquello se podría mejorar o si lo otro merece un cambio radical. Y por suerte fueron esos pocos que aún creen en que sus opiniones pueden servir para algo los que concurrieron a Las Rosas, respondiendo al llamado de los constructivos organizadores. Si el Congreso de Las Rosas tuvo algo realmente positivo fue eso: el reunir a un grupo importante de gente: unirlos, enfrentarlos en el cambio de ideas y en la conversación constructiva y conducirlos hacia la expedición de resultados.

El primer paso del Congreso fue la constitución de los diferentes paneles representando a las categorías Sport Prototipos, Turismo Carretera "A", Fórmula Uno, Dos y Cuatro y Turismo Grupo 2, a los Clubes Organizadores de Competencias y a los periodistas.

Los distintos paneles se reunieron desde las 3 de la tarde hasta las diez de la noche del viernes 16 en forma separada y en ese lapso discutieron, conversaron y llegaron a la confección de un documento con ponencias concretas que serían elevadas al día siguiente a la Asamblea General para ser votadas.

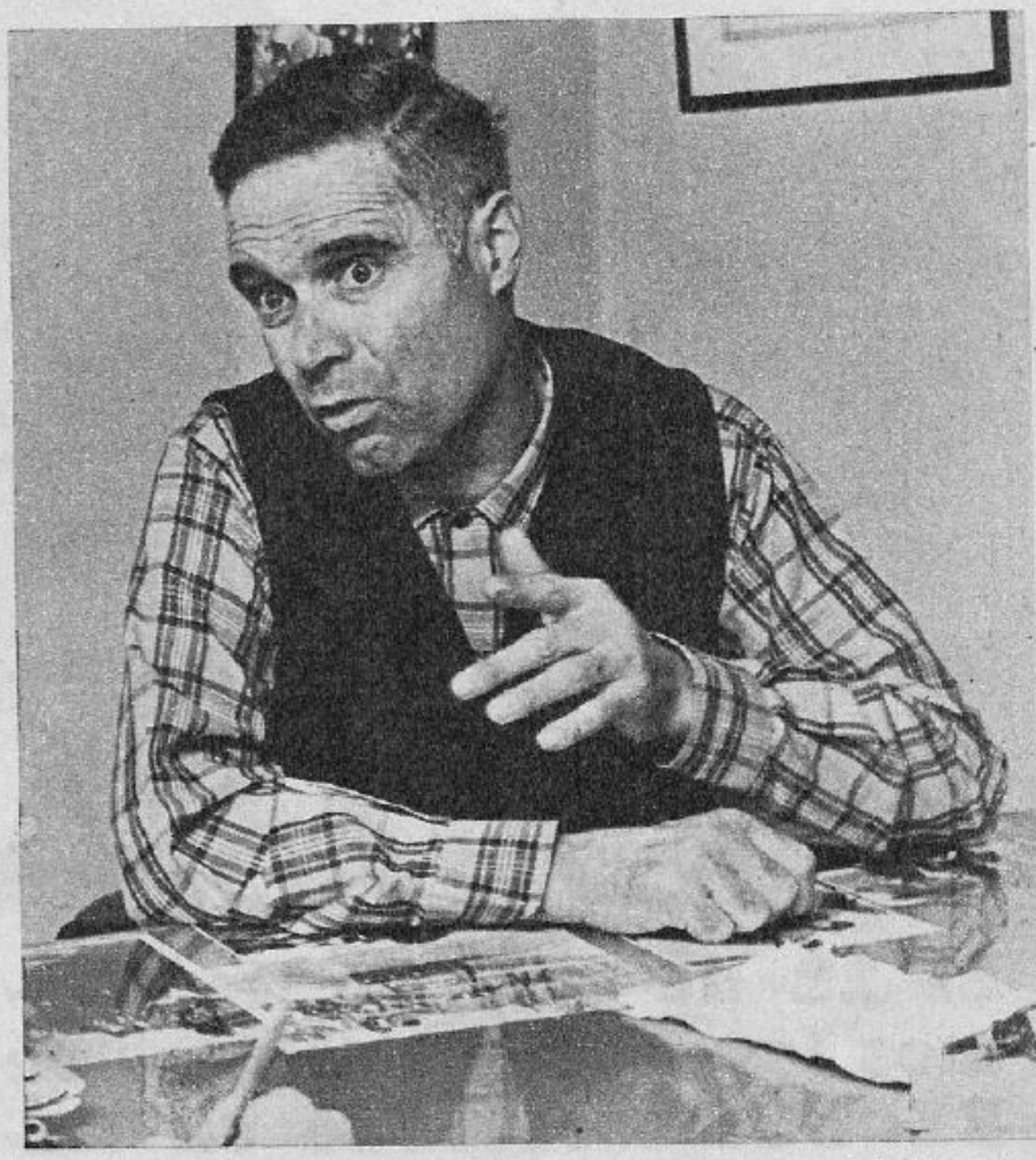
Los distintos paneles estaban formados de la siguiente manera: Sport Prototipos: Jorge Cavallini (Com. Conc. Ford); Luis Buela (Asoc. Arg. de S. P.); un representante de ACCIKAR y el Sr. Payero de IKA-Renault. Turismo Carretera Fórmula "A": Sr. José Mario Spada (ACTC); Heraldo Gilli; Rubén Roux, Ricardo Brandoni y Gastón Perkins. Fórmula Cuatro: Raúl Martínez, Jorge Meriggi y Kopaitich por la Asoc. Pilotos de Fórmula Cuatro. Fórmula Uno: Ing. Gerardo "Pichi" Albizu; Omar Mura Cuvertino; Víctor Hugo Plá; Alfredo Plan. Turismo Grupo 2: Osvaldo López y Raúl Stramarso (Asoc. Rosarina Volantes Anexo J). Fórmula Dos: Osvaldo López y Alberto Crespo. Clubes Organizadores de Competencias: Representantes de la Asoc. Sanjuanina de Volantes, Vte. López Automóvil Club, Charata Auto Club, Marcos Juárez Motor Club, Autódromo de Maggiolo y Asoc. Rosarina Volantes de Anexo J. Los periodistas también estuvieron representados por los diversos medios informativos especializados.

El sábado 17 en las instalaciones del teatro D'Annunzio se reunieron todos los panelistas. La Asamblea se abrió con un homenaje a don Luis Ramaciotti y continuó con la palabra de Raúl Martínez, quien se refirió a las ponencias que su panel había resuelto proponer a la Asamblea: **1) Crear una reglamentación por la cual se penalicen las renuncias de fechas injustificadas o motivadas por falta de previsión de los organizadores; 2) Otorgamiento por parte de los organizadores de primas de partida y de un depósito del 50 % del monto de los premios, ante CADAD, y en el caso de que esto no fuere posible, la presentación de avales por ese monto; 3) Modificación del régimen de licencias extendiéndolas a un año de vigencia y no a un año calendario como es actualmente. Disminución de**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Víctor Hugo Plá (hombre de Las Rosas) estuvo integrando el panel de la Fórmula Uno.



Rubén Roux junto con José Mario Spada opinaron sobre el Turismo de Carretera Fórmula "A".

los costos de las licencias. 4) Solicitar a CADAD el otorgamiento de representación a un representante de las Asoc. de Pilotos con voz y voto en el Comité Ejecutivo. 5) Los Comisarios Deportivos deberán aunar criterios en lo que respecta a suspensión de competencias; 6) Reformar el Reglamento Deportivo Argentino para que las Asoc. de Pilotos tengan voz y voto en la confección de cada reglamento y 8) Que las Asoc. de Pilotos tengan sus representantes en la Comisión de Seguridad de CADAD.

Luego de poner en claro la posición de su panel, con respecto al automovilismo argentino, manifestó su satisfacción por la unión que se verificó entre todas las categorías de monoplazas concretándose el apoyo recíproco y la unión de las tres categorías en lo que respecta a las fechas de calendario.

El siguiente orador fue Osvaldo López en representación del panel de F. 2 exponiendo las siguientes peticiones: **1) Escala de premios adecuada a un parque automotor construido única y exclusivamente para correr y sin las ventajas de la reventa. Se pide $ 1.000.000 por carrera en concepto de premios y $ 40.000 de prima de partida por auto de carrera. 2) Postergar la vigencia de la Fórmula Dos hasta diciembre del 72. 3) Se solicita aumentar el peso mínimo permitido a 450 kg en lugar de los 420 kg actuales, reglamentar tapa de cilindros original, árbol de levas original y decretar que como máximo se permitan dos válvulas por cilindro.**

Por los panelistas de Fórmula Uno se expidió el ingeniero Gerardo Albizu, quien reseñó las ponencias establecidas por sus representados: 1) **Solicitar que el reglamento de F. 1 quede tal cual está. 2) Establecer de común acuerdo con ADIPA (Propietarios de Autódromos) una escala de premios lógica y acorde con las necesidades de la Fórmula. 3) Que el tema seguridad sea tomado tanto en el rubro circuitos como en el de la construcción de autos y su control con mayor seriedad por parte de CADAD. 4) El Calendario 71 se deberá estructurar en base a 8 meses de actividad oficial con carreras puntables y con una fecha (primer domingo del mes) para las tres fórmulas de monoplazas reunidas. En esta fecha no se podrán superponer otras categorías ni reponer fechas perdidas, y 5) El monto de premios desiertos deberá ser repartido entre los clasificados.**

José Mario Spada llevando la representación de la ACTC y del TCA habló sobre lo resuelto por su panel: 1) **Que el reglamento no sea modificado; 2) Que el calendario contemple la realización de una carrera de TCA cada quince días; 3) Que se considere la posibilidad de crear circuitos mixtos siempre y cuando se puedan establecer pautas de seguridad suficientes; 4) Aprobar la clase TC reglamento anterior al año 1964 para zonales.**

Los Clubes Organizadores de Carreras tuvieron su representante en la persona del Dr. Parodi, quien explicó la posición de su panel de la siguiente manera: 1) **Pide a la CADAD que se organice durante los meses de receso un Congreso donde se reúnan todos los clubes y pilotos, como así también las partes interesadas en el automovilismo deportivo; 2) Se solicita a CADAD una norma fija para el otorgamiento de credenciales permanentes; 3) Fijar montos mínimos de premios de acuerdo con los pilotos, y 4) Fijar pautas para la creación de circuitos semipermanentes al estilo europeo. También solicitaron una norma por la cual se obligue a cada Club organizador a realizar verificaciones médicas de cada piloto antes de largar una carrera, independientemente de la revisación anual hecha por CADAD.**

Los representantes de la categoría Turismo propusieron a la Asamblea la prosecusión de la fórmula actual de Grupo 2 y la creación de una clase hasta 800 cm³ con preparación G. 2 internacional. También se solicitó la concreción del Grupo 1 o Standard a través de los campeonatos zonales. El tema de los premios también se tocó en forma cortante solicitándose un aumento del 50 % en los mismos.

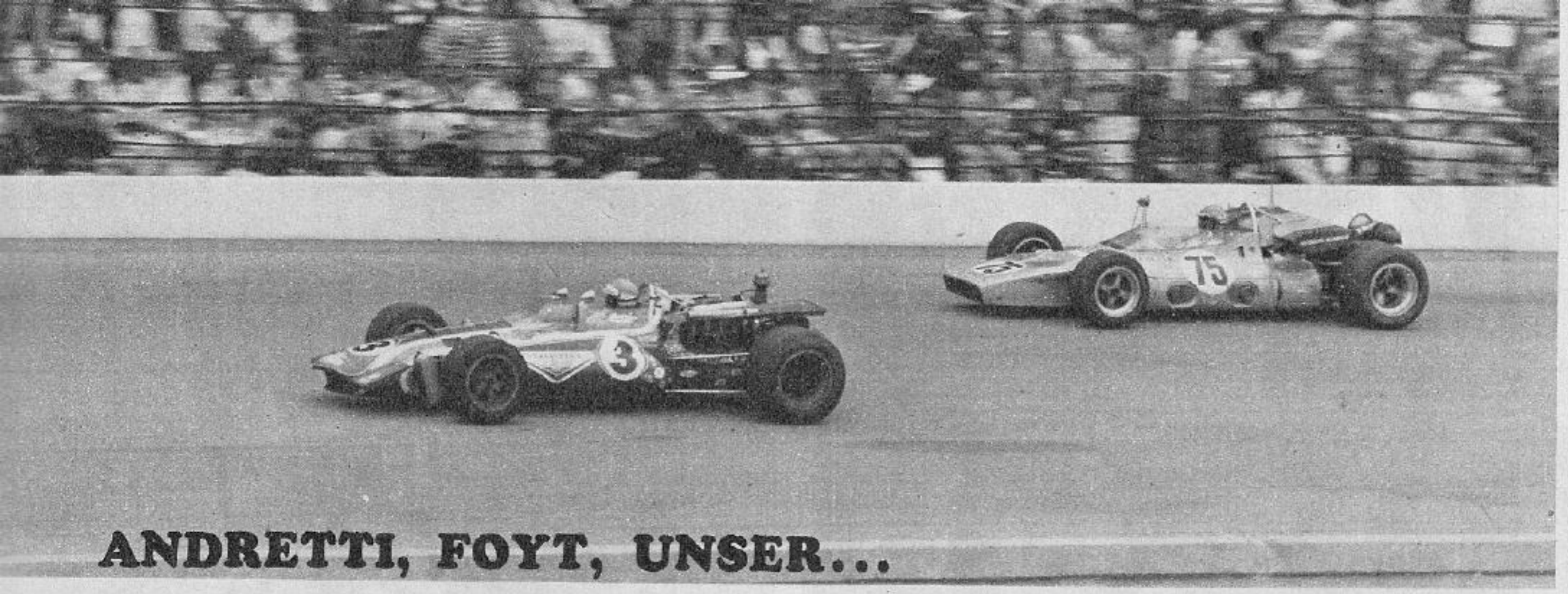
El último despacho fue el de Sport Prototipos quien solicitó a la Asamblea lo siguiente: **1) Toda resolución con respecto al reglamento debe ser aprobada por los socios de la Asoc. Arg. de SP; 2) Chasis y carrocería de acuerdo al reglamento internacional de SP; 3) Que se establezca una relación carrera-diámetro de 0,93 mínimo. En los casos de motores con relación inferior se les permitirá aumentar hasta el límite; 4) Tapa de cilindros debe reglamentarse con libertad absoluta; 5) Reglamentar la utilización de árbol original; 6) No permitir más de dos válvulas por cilindro; 7) Permitir la participación de los motores Dodge V8 y Tornado 7 bancadas aunque éstos no formen parte de un automóvil de serie, y 8) No superponer en el Calendario competencias de SP y F. 1.**

Con la palabra de Buela se dio por finalizada la sesión con la aprobación por unanimidad de todas las ponencias presentadas. Todo lo resuelto se decidió también por unanimidad y deberá ser enviado a CADAD junto con el bosquejo de calendario confeccionado en forma conjunta por todas las categorías representadas en el Congreso. También se decidió realizar un nuevo congreso en 1971, para la misma fecha.

EL CALENDARIO IDEAL

Marzo	F.1 y F.4	T.C. "A"	S.P.	T.C. "A"
Abril	F.1 y F.2	S.P.	T.C. "A"	S.P.
Mayo	F.1 y F.4	T.C. "A"	S.P.	T.C. "A"
Junio	F.1 y F.2	S.P.	T.C. "A"	S.P.
Julio	F.1 y F.2	T.C. "A"	S.P.	T.C. "A"
Agosto	F.1 y F.4	S.P.	T.C. "A"	S.P.
Septiembre ..	F.1 y F.2	T.C. "A"	S.P.	T.C. "A"
Octubre	F.1 y F.4	S.P.	Gran Premio de	T.C. "A"

Las fechas correspondientes a Turismo Grupo 2 podrán ser solicitadas en cualquier fecha, ya que no interfieren con el normal desarrollo de las demás categorías, como así también F. 2 y F. 4 que pueden ser superpuestas con SP y TC "A".



ANDRETTI, FOYT, UNSER...

TODOS A RAFAELA

El 28 de febrero tendremos los mejores pilotos de EE. UU. corriendo en Rafaela. Con ellos se medirán cuatro pilotos argentinos con autos cedidos por el ente organizador. Además estará presente Pairetti con oferta aparte. Emerson Fittipaldi es otro de los nombres que se barajan entre los pilotos que vendrán con autos otorgados por equipos estadounidenses



Ricotti, jefe del operativo que pondrá a 28 autos de la fórmula Championship en Rafaela. Estuvo con CORSA y respondió unas cuantas preguntas.

Prácticamente todo sale a las mil maravillas. El operativo Indianápolis en Rafaela se cumple paso a paso y todo indica que en febrero tendremos sin lugar a dudas 28 autos de la Fórmula Championship en Rafaela. Durante el trascurso de la semana pasada estuvo en Buenos Aires el ingeniero Eduardo Ricotti, alma mater del nada descabellado proyecto. Solucionando una serie de problemas gastó parte de su tiempo; Parabrisas - Corsa aprovechó el momento para entrevistarlo.

¿Cuántos autos vendrán?

Hace unos días recibimos una propuesta de Henry Banks de aumentar en cuatro autos la cifra original de 24. Dada la cantidad de inscriptos que ya tienen en el registro del USAC, aproximadamente 50, consideró necesario meter cuatro autos más en la pista.

¿Quién o quiénes harán la selección de los pilotos extranjeros?

El mismo Banks a ojo de buen cubero. Pero nos aclaró que si nosotros teníamos interés en algún piloto en especial que se lo hagamos saber, que de inmediato lo incluirá...

¿Cuántos autos confirmados hay ya para pilotos argentinos?

Cuatro serán para el Club Atlético de Rafaela. Nosotros mismos determinaremos qué pilotos de nuestro país se subirán...

En el caso de Pairetti, el auto que ya tiene ofrecido, ¿es del Atlético?

No. El tiene una oferta aparte. Por ende, si acepta, serán cinco los argentinos que correrán. ¿No sabés nada si es el de Agajanian?... (N. de la R.: Nos parece que Carlitos no quiere saber nada con los fierros del sombrerudo Aggie Agajanian.)

¿En qué fecha se disputará la carrera?

El 28 de febrero de 1971. Serán dos series de 150 millas cada una por suma de tiempos. Lo que todavía no hemos determinado es la hora, pero será a la tarde, eso seguro.

¿Qué pilotos ya están anotados?

Sentate. Anotá: Mario Andretti, Al y Bobby Unser, Lloyd Ruby y A. J. Foyt, los cinco mejores, ¿qué te parece?... ¡Ah!, ¿sabés a quién le ofrecieron un auto para correr acá? A Fittipaldi; esperemos que venga, me imagino que sí.

¿Tendrá puntaje para el Championship del USAC?

Mirá, para eso Banks nos pidió por telegrama que pidamos la fecha a la FIA urgente. La semana que viene se confirmará.

¿Viajará alguien de Rafaela hacia los EE. UU. o vendrá alguien de allá?

No, por el momento ninguno de nosotros tiene necesidad de ir hacia allá, pero en enero Banks viajará para ver si las obras exigidas en el circuito se hicieron en forma adecuada.

Hablando de otra cosa ¿harán SP a fin de temporada?

Sí, la última carrera del Calendario Argentino de SP será en Rafaela. Será el 29 de noviembre. Haremos dos series de 25 vueltas por suma de tiempos. Entre ambas series habrá una carrera de Fórmula Uno a 30 vueltas...

Macanudo, Ricotti. ¡Gracias!

—Chau, muchachos. Si hay más novedades, avisaré. ¡Saludos a todos!

J. P. B.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Copa Can Am

HULME, CAMPEON VITALICIO



Al ganar en Laguna Seca, Denis Hulme sumó 5 triunfos en nueve carreras, adjudicándose virtualmente la Copa CanAm. Así ya lleva obtenidos dos campeonatos y dos "sub" y como primer piloto de los invencibles Mc Laren cuenta con más posibilidades que nadie para seguir ganando Copas, Canes, Ames y dólares hasta que se aburra porque la competencia sigue sin tener con qué hacerle frente

Denny Hulme gano por enésima vez una carrera puntable para la Copa Can-Am, serie un poco desteñida últimamente, por lo menos para nuestro modo de ver. Con éste suman cinco eventos en los que el neocelandés se impuso durante la temporada '70, con lo que tiene de sobra para asegurarse el título por este año, cuando se han corrido nueve carreras y faltan todavía tres. El único rival que podía si no ganarle en puntos por lo menos igualarlo en victorias, sería Dan Gurney, pero es imposible que así sea por razones de contratos. Parece que a la gente de Plymouth no le hizo mucha gracia el par de triunfos con que Dan inauguró CanAm '70 a bordo de un McLaren oficial con motor Chevrolet, así que la intimación a largar el equipo naranja con carácter de urgencia fue tajante y rajante, so pena de suspender las remesas de "mosqueta" a la All American Racers, donde Gurney prepara los Barracuda oficiales para la TransAm.

La ausencia forzada de Gurney en las carreras de la CanAm hizo trizas las posibilidades de lucha por la punta en las subsiguientes, dado que mientras Dan estuvo en el equipo McLaren, los dos hombres de punta hacían la carrera a su *modo* y ganaba el que podía, mientras que ahora la ausencia de Dan es cubierta por Peter Gethin, que no se ocupa de otra cosa que cuidar las espaldas de Hulme a respetable distancia, "abarajando" un triunfo solamente cuando su "jefe" se queda por problemas mecánicos.

De todos modos, los McLaren **—este año fueron los M8D, con colitas tipo De Soto '59 sosteniendo el alerón trasero—** amasijaron, como es de norma en la especialidad, ganando cinco carreras con Hulme, dos con Gurney y una con Gethin, y perdiendo solamente una en la que los dos autos fallaron antes de la llegada, encontrándose con la victoria un sorprendido Tony Dean, con el mismo Porsche tres litros con que corrió en la Argentina...

La carrera que consagró campeón a Denny Hulme fue el Monterrey Grand Prix, corrido en el circuito de Laguna Seca, California. A bordo de un M8D Hulme tomó la punta de entrada, marcando un ritmo violentísimo a quien quisiera seguirlo. En un primer momento Jackie Oliver se chupó a su cola con el Autocoast TI-22 amagando pasarlo por arriba, por abajo o por cualquier costado. Tercero venía Peter Revson, el mejor "no-McLaren" de esta temporada, y cuarto Gethin, que había largado mal, pero que ya repuesto venía recuperando velozmente. Durante tres giros Denny soportó los embates de Oliver; de ahí en más comenzó a despegarse y en la novena marcó el record de vuelta a 168,059 km/h, consolidando una ventaja afianzada por Gethin, que superaba al Autocoast estableciendo el clásico 1-2 McLaren.

Durante el resto de la carrera la única emoción fue aportada por Revson y Oliver, entre quienes se entabló una recia lucha en la que prevaleció el británico, y luego la tenaz persecución de éste sobre los pasos de Gethin. En la vuelta 38, con Oliver ya muy cerca, Gethin salió muy abierto a la salida de un viraje y sufrió un violento despiste que no le permitió retornar a la carrera.

Con esta única deserción entre los hombres de punta, la carrera terminó con Hulme muy despegado del resto, Oliver con el Autocoast en segundo lugar, Revson tercero con su Lola 220 con motor Chevy de 5.220 cm³ y Chris Amon, muy retrasado, con el muy publicitado pero hasta ahora poco eficaz March 707. Este era el auto en que muchos veían al matador de los McLaren, pero a pesar de su monstruoso motor Chevrolet de más de ocho litros, nada puede por el momento frente a la probada superioridad de chasis y suspensiones de los autos anaranjados, que tampoco ceden terreno en materia de potencia. En cuanto al futuro, el flamante campeón Denny Hulme ya ha probado en Inglaterra el M8E que se utilizará el año que viene, y según los datos, tampoco va a haber con qué darle. Es un poco más pequeño que las versiones anteriores, cola trunca muy corta y sin colitas y un alerón simple montado detrás de los inyectores. Moraleja: la previsión es algo muy piola y deja mucha guita.

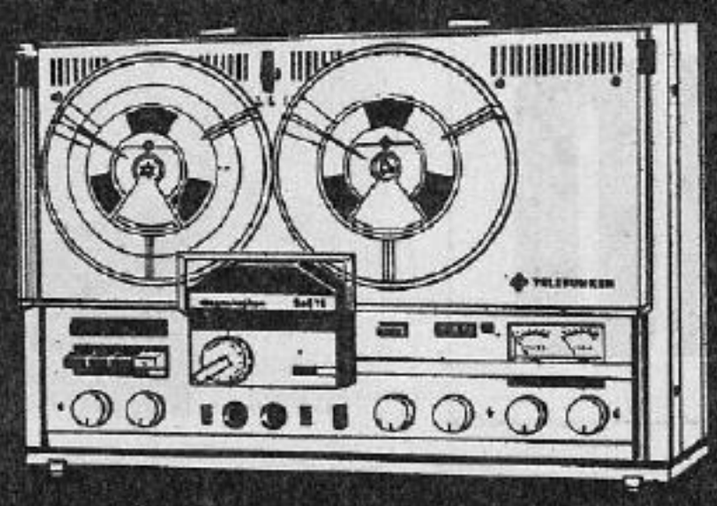
POR CALIDAD Y MEJOR PRECIO COMPRE

TELEFUNKEN CIERVO

GRABADORES TELEFUNKEN *linea 70*

ESTEREOFONICOS TOTALES

M 204 TS - Semiprofesional
3 velocidades - 4 pistas.
ANTES $ 2.800. - AHORA $ 1.980.-



M 207-3 velocidades - 4 pistas.
ANTES $ 2.140. - AHORA $ 1.570.-



MONO-ESTEREOS

M 203 A - Control automático de grabación 9,5 y 19 cm/s. - 4 pistas
ANTES $ 1.780. - AHORA $ 1.280.-

M 203 TS-2 velocidades - 4 pistas
ANTES $ 1.690. - AHORA $ 1.220.-

MONOAURALES

M 302 - 4 pistas
2 velocidades portátil
ANTES $ 1.390. - AHORA $ 990.-

M 501 DE LUXE
4 pistas 9,5 cm/s.
ANTES $ 1.220 - AHORA $ 905.-

A CASSETTES

M 4001 - portátil con estuche
y micrófono con control remoto.
ANTES $ 730. - AHORA $ 535.-

VEALOS Y PRUEBELOS EN:

- GALLI HNOS. - Entre Rios 536
- EXPOSICION FLORIDA - Florida 627
- ACUSTA - Córdoba 531
- SPEKTRA PHOTO AUDIO - Viamonte 680
- LA CASA DEL FLASH - Avda. de Mayo 839
- EL PALACIO DEL GRABADOR - Paraná 483

Service Oficial Ciervo-Telefunken - Heredia 665 - Tel. 51-8989

TOQUECI

A **Pepe Migliore** le robaron un montón de cosas del auto mientras estaba comiendo en un carrito de la Costanera luego del viaje de Córdoba a la Capital posterior a la carrera del Desafío de los Valientes. Sin embargo, los señores cacos —en un gesto que Pepe agradece por nuestro intermedio— le devolvieron los documentos dejándolos en un buzón de la Isla Maciel. Sin embargo, Migliore pide que le sean devueltos el casco y el antiflama ya que le son muy difíciles de reponer por sus características. Gracias.

Francisco Mayorga y **Oscar Marcolongo** se encuentran abocados a la construcción de un Turismo de Carretera Fórmula "A". Para tales efectos tomarán como base estructural un Borgward Isabella al cual dotarán de un motor de aproximadamente 140 HP que, aunado al poco peso del vehículo, entregaría una relación peso-potencia excepcional.

Mayorga y sus viejos amores: Borgward para TC "A".



Regresó a Buenos Aires **Pablo Ortiz Basualdo**, quien fuera becado por la Asociación Argentina de Automóviles Sport a un curso de conducción en carrera en la Escuela de Jim Russell en Inglaterra. Además del curso, Ortiz Basualdo participó con éxito en varias carreras de Fórmula Ford. Y la AAAS sigue promocionando volantes jóvenes. Bien.

La Peña Línea 2 de Tapiales presentó el Dodge Polara de Turismo Carretera Fórmula A que conducirá el volante **Guido Di Nella** en todas las competencias de la categoría. El preparador del motor es el señor Emilio Calatayud y el jefe de mecánicos es Oscar Zarzoso. La presentación se hizo en un asado en la calle Talcahuano esquina Av. San Martín, de Tapiales. Suerte.

Para las **1.000 Millas de Interlagos** a realizarse entre los días 21 y 22 de no-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOS DE BOCINA

viembre en el Autódromo de Interlagos, San Pablo, Brasil, se encuentran anotados dos Alfa Romeo 33.3 una Ferrari 512 S con pilotos italianos y representando equipos del mismo origen, un Lola T70, un Porsche 910 y un Ford GT-40 brasileros, un Furia-Alfa Romeo, un Bino-Corcel, varios Lorena, Pumas y Royale, dos Huayras-Ford del equipo Pronello y probablemente el Berta LR con el motor Cosworth.



Norberto Pauloni: se lo merecía.

En otro asado, esta vez por la zona de Quilmes, se llevó a cabo un homenaje a **Norberto Pauloni**, tendiente a aportar fondos a la Peña La Espumita que apoya al volante en su actuación en SP con el Pájaro Dorado-Chevrolet 250. **Pauloni** se lo merece.

Mario Vessuri deja el Turismo Grupo 2 y su cupé Fiat 1500 para pasar a correr en Turismo de Carretera Fórmula "A". El auto que utilizará será un Ford Falcon y probablemente sea preparado en Misiones por el preparador de Andrés Sobolewsky, R. Haupt.

Carlos Pairetti iría a correr el próximo Gran Premio al Sur del mes de diciembre. El auto: una Liebre III con motor Ford de 5 litros que erogaría una potencia del orden de los 450 HP. Como para no darle handicap a los chilenos. En caso contrario utilizaría un Fairlane grupo 2.



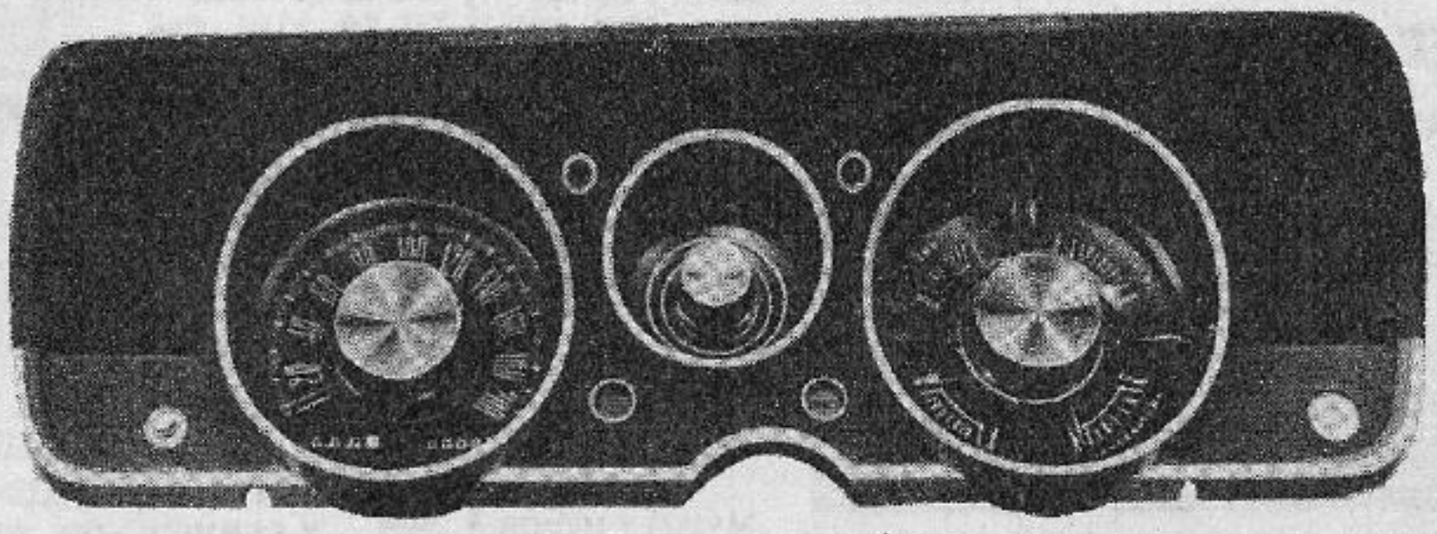
Pairetti y Liebre Ford 5 litros: A Chile con el G. P.

Eduardo Pino viajaría próximamente a Inglaterra y especialmente a Cosworth, a los efectos de comprar un motor de 3.000 cm³ para correr la Temporada Internacional. Existen serias posibilidades de que el copiloto de Pino sea **Jorge Cupeiro.** De no poder traer el motor Cosworth, Pino colocaría un motor Chevrolet 5.000 realizado por el polaco Herceg. Un auto argentino más para la Temporada Internacional. ¡Bien!

El Fórmula Uno que **Alfredo Pian** ha construido en la ciudad de Las Rosas y que está equipado con motor Falcon, árbol a la cabeza, sistema de inyección de su creación y frenos a disco a la salida de la caja, tiene serias posibilidades de ser conducido por **Osvaldo López,** aunque también **Gastón Perkins** y **Juan Carlos Iglesias** (hijo de Jesús Ricardo) estuvieron conversando para tripularlo. Habrá que ver quién gana.

El piloto **Oscar M. Gagliardi** junto con un grupo de amigos llevará dos Cupés BMW al Rally de Paraguay con puntaje para el Campeonato Shell de Rallies.

su automotor
también está equipado
con instrumentos
SIAP
ARGENTINA
INSTRUMENTAL ORIGINAL
PARA EL AUTOMOTOR



CALIDAD APROBADA POR LAS PRINCIPALES FABRICAS DE AUTOMOTORES

ditta
distribución
service
en todo
el país

administración y talleres:
calle 41 - 1055 - t. 25778 - la plata
oficinas en buenos aires:
perú 375 - 5° p. - of. 8 - t. 33-4233
y 50 centros service

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA



SEGURIDAD!!

SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA. ¡LUZ ULTRA POTENTE!

OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE

CASA DAVID S.A.

ART. 1051

Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

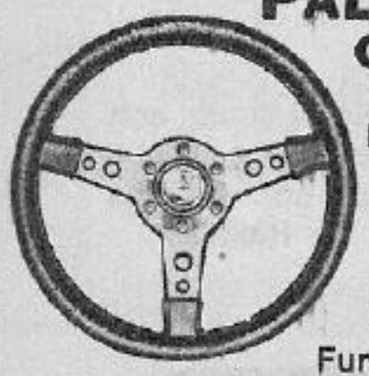
VERONESI - PIANIGIANI SCA

FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

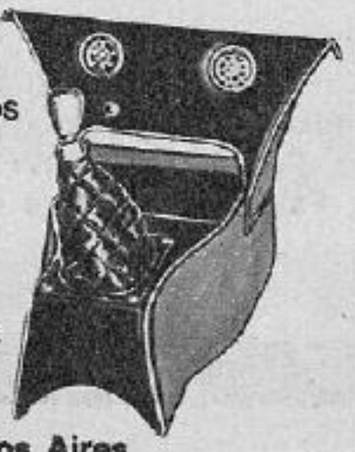
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

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

CENTRAL COMPETICION S. R. L.

INTEGRAL SERVICE PEUGEOT
CHORROARIN 177
CAPITAL
AUTOS DE CARRERA

COLOCACION EN EL ACTO

Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS

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

"MAISON" PEUGEOT
SERVICE ESPECIALIZADO

Sec. REPUESTOS Y ACCESORIOS IMPORTACION
GAONA 1750/60
Tel. 59-2181 • Cap.

PARA SU FIAT 600!..

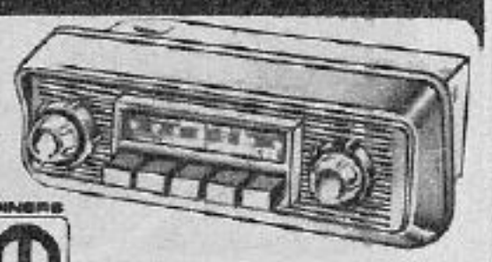
AUTO RADIO BLACVOZ



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

AUTO-RADIO DOS



DINERS CLUB

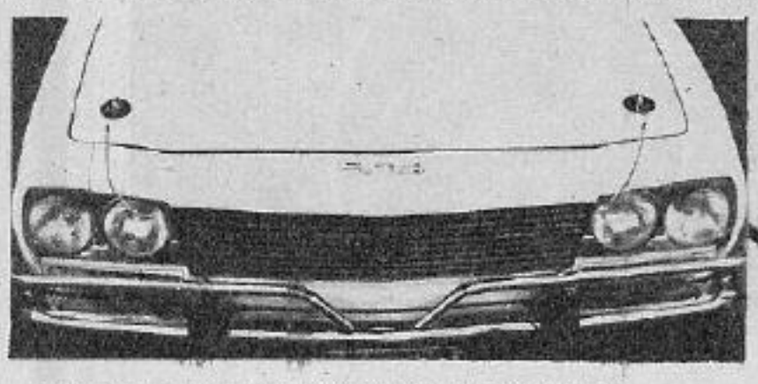
VENTA, COLOCACION Y SERVICE, DE TODAS LAS MARCAS DE AUTO RADIOS, CAR ESTEREOS Y ANTENAS AUTOMATICAS.
AVDA. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador

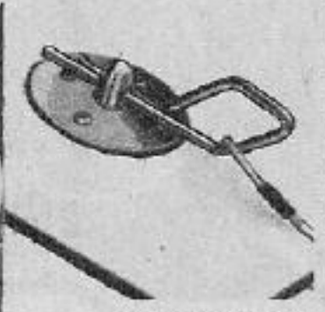
SI UD. DESEA TENER ABSOLUTA SEGURIDAD EN SU CAPOT COLOQUE

SUPER SEGURO de CAPOT MARCA JL

"PAT. EN TRAMITE"

EN SU COCHE, CAMIONETA O CUALQUIER TIPO DE AUTOMOTOR





VENTAS POR MAYOR Y MENOR

VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

ROBERTO S. TORTORELLI

DONATO ALVAREZ 1655 - T. E. 59-6760 - CAPITAL

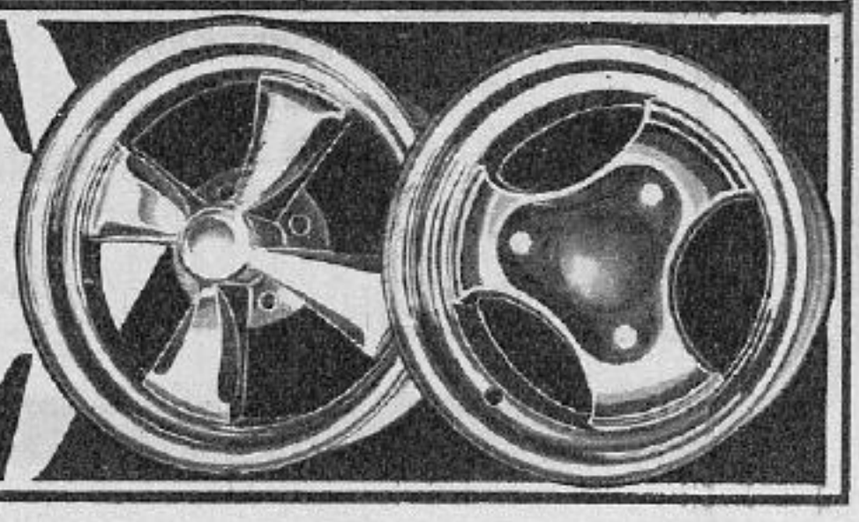
ENVIOS AL INTERIOR

ACERO

LO MAS FINO
LINEA COMPLETA

NEW YORK RUEDAS

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
WARNES 1487
T. E. 54-0410 - Cap.



24 HORAS EN RIO GALLEGOS

El Automóvil Club de Río Gallegos organiza para los próximos 7 y 8 de noviembre una competencia reservada para automóviles standard exclusivamente. La misma ha sido denominada 24 Horas de Río Gallegos, PREMIO NAFTAS YPF.

El circuito elegido es un trazado semipermanente denominado "Vuelta de Palermo Aike". Tiene una extensión de aproximadamente 30 kilómetros, de los cuales diez son pavimentados y el resto de ripio y tierra consolidada. Contará con una chicana de control perfectamente delimitada, en cuyo sector ningún competidor podrá sobrepasar a otro aunque sea de diferente categoría, bajo la pena de descalificación inmediata.

Las categorías que se han instituido son cuatro: "A", hasta 850 cm³; "B", de 850 a 1.150 cm³; "C", de 1.150 a 2.000 cm³, y "D", de 2.000 cm³ en adelante. Se sobreentiende que podrán ser de la partida exclusivamente coches de fabricación nacional, en un todo de acuerdo con el manual de fábrica. No se permitirán asimismo automóviles de más de un carburador.

Las liberalidades en materia de preparación son escasas. Habiéndose previsto, por ejemplo, que el caño de escape podrá ser directo siempre que conserve el recorrido y la longitud originales de fábrica y que el diámetro de salida no exceda el del múltiple de escape original y que no esté orientado a tierra. También los coches podrán ser equipados con cualquier tipo de instrumento de medición.

Por otra parte también se han previsto como obligatorias algunas medidas de seguridad como la protección con alambre de los faros o la utilización de protectores de parabrisas. Asimismo se exigirá el uso de cinturones de seguridad y trabas suplementarias de puertas. La jaula antivuelco será exigida únicamente en los vehículos de las categorías C y D.

La largada tendrá lugar a las 15 horas del día 7 y la finalización se producirá a la misma hora del día siguiente.

Es importante destacar que la cantidad de coches que serán necesarios para que cada categoría pueda ser largada, será de 12 coches para cada una de ellas.

El registro de inscripciones para participar ha sido habilitado el 11 de este mes y cerrará el próximo sábado a las 18 horas en la sede del Automóvil Club de Río Gallegos, Avda. San Martín 430. Los participantes deberán llenar y firmar la boleta de inscripción y abonar la suma de 5.000 pesos viejos por cabeza con casco.

Las comunicacidnes telegráficas de inscripciones serán admitidas, debiendo posteriormente llenarse la totalidad de los requisitos.

Por auto será permitida la participación de dos pilotos como mínimo y tres como máximo.

La prueba, por ser la primera del tipo que se disputará en la zona, es aguardada con sumo interés y la cantidad de premios a distribuirse entre las distintas categorías alcanza a la suma de $ 5.500.000 m/n.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LUIS RAMACIOTTI

UN ENORME CORAZON HA DEJADO DE LATIR

Usted lo ha visto. En cualquier carrera de autos, karting o motos. El ruido estaba con él. Su inmensa humanidad, su quieta personalidad, sus manos grandes para poder ser más útiles, su corazón enorme. Sí, ese que ahora le falló a él y nos falló a nosotros, quitándonoslo.

Ha muerto don Luis Ramacciotti. Aquel que hace muchos años le prestara su taller, su trabajo y hasta su plata, a un balcarceño desconocido que corría por primera vez un Gran Premio. Hoy Juan Manuel Fangio, nunca se olvida de agradecerle esa gauchada que le permitió seguir para triunfar.

Como con Fangio, Ramacciotti fue siempre igual con todos. Por eso es quizás que nunca progresó en su modesto taller. Todo lo que tuvo fue para brindárselo a los demás. Un hijo casi médico, una hija maestra, son el mejor testimonio de cómo trabajó para su familia. El último fin de semana fue demasiado largo y trabajoso para don Luis. Desde su función de directivo preferido por todos los clubes colaboró en la carrera de Sport Prototipos el domingo, y el lunes fue comisario deportivo del "Desafío de los Valientes", como hace poco lo había sido de las 500 Millas de Rafaela.

El cansancio le llegó al alma. Durmiendo, continuó ese sueño profundo para no despertarse más. Seguro que soñaba con todas las carreras, con sus amigos, con su reciente viaje a Europa que fue la ilusión de su vida, el abrazo con Nello Ugolini en la De Tomaso, su brazalete de invitado especial en el Gran Premio de Montecarlo.

Hay un gran consuelo para todos. Se fue contento después de haber hecho lo que siempre quiso. Nosotros, el automovilismo argentino, nos quedamos muy tristes.

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

RENOVARSE ES VENDER!..

Así lo comprendemos y brindamos más confort, para una perfecta atención.
Visite nuestro "renovado" local.

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B - 504.

Precios especiales a talleristas y revendedores.

Casa adherida a Créditos LONDONCARD CITICARD y DINERS CLUB.

PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. Pavón 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

Envíos al interior

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

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

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

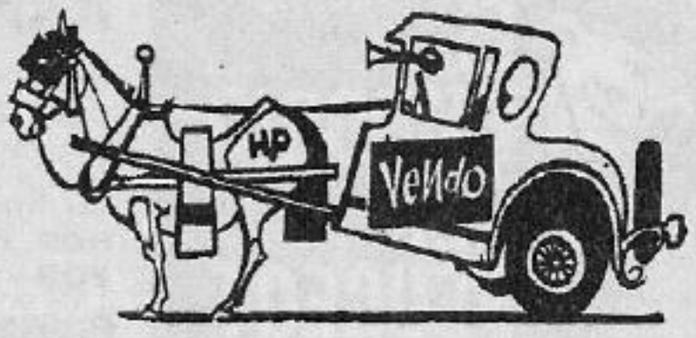
PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
RENAULT
ES PARA GENTE APURADA...
y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Vengan sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Sabrán por qué somos distintos y muy expertos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673.
Estacionamiento propio:
Salta 1167

Fintap RECLINABLES!...
FABRICA de BUTACAS
PARA TODAS LAS MARCAS
TRANSFORME sus Butacas A RECLINABLES
RIGLOS 253/55, T.E. 99-5933
(Alt. Rivadavia 5100)

MAREL
ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.
MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES
BOCINAS
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

AVISOS corsificados



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

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

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

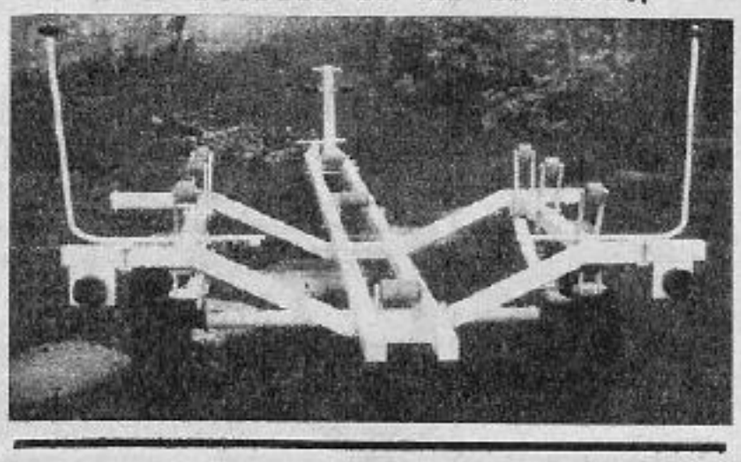
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

POLIESTER - PLASTICO REFORZADO - FIBERGLAS, modelado, matricería, moldeo, carrozados, náutica. Iniciamos cursos integrales en noviembre. Informes: tel. 658-8964.

MASILLA PLASTICA, para chapistas y metales. Extraordinaria calidad. **Vendo fórmula y asesoramiento.** Tel. 658-8964.

REVISE SU COCHE para estas vacaciones. Eduardo Santiago Cartier le ofrece su larga experiencia en Peugeot y DKW. Solicite turno: Jean Jaures 1021, tel. 80-4878, Taller ALCAR.

TRASLAR TRAILERS. Capacidad 600 kg. Pintura nitrocelulósica. Galvanizado. Luces. Apoyo tipo rodillos o cama, $ 960. También se alquilan, $ 20.— por día. Tel. 743-7876. Después de las 20 horas.



VENDO TECNO-RF, chasis completo y nuevo. Motor puesto "a cero". Todo listo para correr. También las dos partes separadas. Llamar a 83-2994, preguntar por Carlos Alberto.

TORINO 380 W, vendo. Excepcional, llantas de magnesio, gomas Cinturatto. Mecánica "Pocho" Martins, Avda. Guillermo Udaondo 1350, Capital (frente al Tiro Federal). Para su mejor información véalo a Gastón.

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

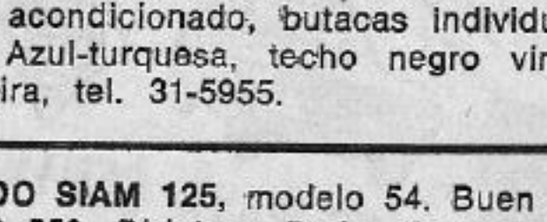
CHEVROLET CAPRICE, vendo cupé 68 superequipado: antena y vidrios eléctricos.



taros retráctiles, radio pasacinta stereo, aire acondicionado, butacas individuales, est. Azul-turquesa, techo negro vinílico. Moreira, tel. 31-5955.

VENDO SIAM 125, modelo 54. Buen estado, $ 550. Dirigirse: Pedro Goyena 2556, Martínez, tel. 792-0349. Llamar: de 18 a 21 horas.

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service, Av. Forest 762, Capital, pida turno por tel. 54-6491.



FIAT 600, modelo 65, vendo. Impecable, 30.000 kilómetros reales, gomas anchas. Radio, calefacción. Una joya. Av. Guillermo Udaondo 1350, Capital (frente al Tiro Federal).

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

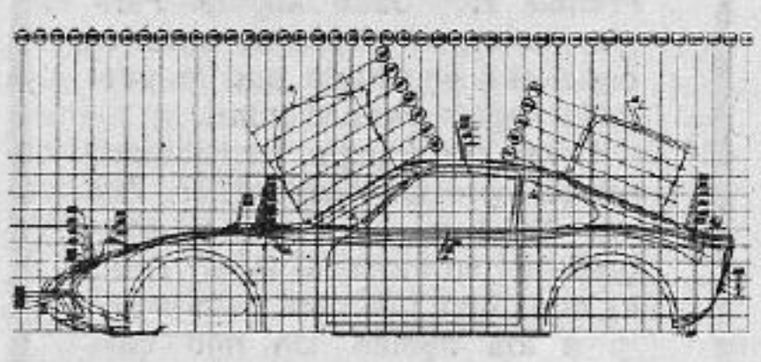


FIAT 800 Cupé roja, modelo 67, con radio, primera mano 38.000 kilómetros reales, impecable. Llamar únicamente de 8 a 10 horas al tel. 772-9010.

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

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

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral, de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE Y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

El próximo domingo se disputará la postergada carrera para la categoría TC "A" que organiza el Automóvil Club de Pergamino.

Esta vez la carrera tendrá una característica que resulta absolutamente nueva dentro del TC "A"; por primera vez se correrá sobre un circuito de corto recorrido (9,332 km). El sistema mediante el cual se realizará será de tres series de ocho giros cada una y una final a 20. Las baterías tendrán carácter de eliminatorias para la final. De esta forma, a pesar de ser el circuito de poco recorrido, podrán ser de la partida todos los que se inscriban. Y además, lo que a nuestro entender resulta más importante, es que el público tendrá oportunidad de ver pasar en más oportunidades a los coches, no resultándole monótono el espectáculo.

La largada de la primera serie se efectuará a las nueve horas y se hará en tandas de dos autos con una diferencia entre tanda y tanda de diez segundos.

Pergamino se encuentra a 220 kilómetros de la Capital Federal por la Ruta Nacional Nº 8.

NAUTICA

El Club Universitario de Buenos Aires (CUBA) organiza un doble programa de Canotaje para los días 1º y 8 de noviembre.

Las categorías a disputarse son: Canoa tipo club, simple y doble; Canoa liviana, simple y doble; y Kayak, simple y doble. Las categorías individuales se correrán de mañana y las dobles por la tarde.

El recorrido será: el día 1º de noviembre, en un triángulo de aproximadamente 10 km, en río abierto frente a las instalaciones de Núñez. El día 8 será desde el puerto de Núñez, hasta la boya del kilómetro 6 del canal costanero y vuelta al punto de largada. Cada regata tendrá un puntaje y la suma de los mismos dará los ganadores de las distintas categorías.

Las inscripciones se reciben en las oficinas del departamento de Educación Física del club, Viamonte 1560, Capital.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

En el circuito de Jarama se llevarán a cabo el próximo domingo las Seis Horas para SP. La carrera no cuenta con puntaje para ningún campeonato.

EN CORDOBA ¡CORSA
López Pucio 5111 — Cda. Buenos Aires 350 - T.E. 43726 Cordoba

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

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

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

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

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

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

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

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

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
Venden en Córdoba:
AutoRadio Integral~Avellaneda 327
D. Marimón S.A.~ V. Sarsfield 727 T. 79697

RECOR
FABRICANTES DE PALANCAS AL PISO PARA LA LINEA PEUGEOT. REMITIMOS A CUALQUIER PUNTO DEL PAIS
HUMBERTO 1º 515 T.E. 26339- CBA.

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

TROMAR S.R.L.
DISTRIBUIDORES DE
Banderín Fortín
CAÑOS REFRIGERANTES Y CALEFACCIONES PARA AUTOMOTORES: EN TROZOS, REFORZADOS, CURVOS Y CORRUGADOS
BV. LAS HERAS 734 T.E 79605

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

Parabrisas CORSA correo

¡VIVE LA FRANCE!

de Jorge Daland Tussont, Montevideo, R.O.U.

Mis amigos: soy un admirador de la mecánica francesa y al respecto quisiera haceries algunas preguntejas que estoy seguro tendrán eficaz y acertada respuesta.

1) Sé de los famosos compresores Cozette pero un amigo versado en automóviles antiguos asegura que también hubo autos de esa marca ¿Eso es cierto?

R) Efectivamente M. Cozette, que además de compresores fabricaba carburadores (entre otros modelos equipados por Cozette estaban los Amilcar y Delage Grand Prix), en 1928 piloteó un coche de su diseño y construcción, monoposto con motor de dos tiempos sobrealimentado de 1096 cm3 con el que intervino exitosamente en las categorías de un litro y litro medio, hasta que en el circuito de Montlhery entró demasiado rápido en una curva y se mató.

2) Quisiera saber —si es que ustedes disponen de este dato— cuál fue la cantidad de Bugatti que se fabricaron (no de modelos sino de coches en total).

R) Según dice H. G. Conway en su libro "Bugatti", el total de los coches Bugatti fabricados fue de cerca de 7.800 unidades contando todos los modelos desde el "8 válvulas" (pre 1914) hasta el Type 57. Los más exitosos, cuantitativamente, fueron los "Brescia" (Full Brescia, Brescia Modifié y con motores de 16 válvulas simplemente) con 2.000 ejemplares. Otros modelos de gran producción fueron los Type 44 (1.095), Type 40 (830) y Tipe 57 (710). En la otra punta está el Type 55 con 38 unidades. De otros modelos se hicieron aún menos ejemplares como por ejemplo de la codiciada Type 41 (Royale) de las cuales se conservan sólo seis en distintos lugares del mundo pues la séptima fue destruida en un accidente por el propio Ettore Bugatti.

3) ¿Cuántas Bugatti hay en la Argentina?

R) Una docena, de las cuales cuatro o cinco son Grand Prix.

4) ¿Los autitos eléctricos para chicos Bugatti eran producidos por el mismo Ettore?

R) Si señor. Tenían acumulador de 12 v y se fabricaron varios modelos en escala de los Grand Prix. En nuestro país había en una época una cierta cantidad de estos autitos que excedían lo que podríamos llamar un juguete. Sólo en el Zoológico de Buenos Aires había una veintena de ellos destinados al alquiler. De estos "Bugattitos" (nomenclados Type 52) muchos sufrieron la transformación a propulsión de motores a explosión (casi siempre con motores Villiers) debido a la proliferación durante la década del '50 de los campeonatos para automovilismo infantil.

PARECITO FARAONI

del Dr. Ricardo A. Carranza, Capital.

Ilustres señores del papiro CORSA: Visto el interés que habéis demostrado en recientes publicaciones (N. de la R.: el lector alude a "El Faraoni y su corte" en papiro Nº 233, folio 29) por el estado de salud de mi egregio paciente, el FARAONI, os informo seguidamente sobre mi última visita al Palacio.

Cuando llegué, me dijo con aire distraído y la mirada perdida en la lejanía: "¡BENVENUTO!".

—Majestad —le respondí— me PARISI que estáis en BAVIO, os veo CADAD vez más distraído.

—Oh doctor, es que me he quedado extasiado al ver pasar a aquella esclava. ¿Vistels CARUBIA y BELLONI es?

—FARAONI, os están asaltando muy malos pensamientos; sería bueno que para sosegar vuestro espíritu visitarais algunas IGLESIAS.

—¡JESUS, RICARDO! ¿Cómo habláis de IGLESIAS- ¿En que siglo crees que estamos?

—Perdón Majestad —le respondí afiijido— siempre me hago unos líos bárbaros con el tiempo. Quise decir que visitaras al Templo y adoraras al buey Apis y a la BACCA Ator.

A lo cual el FARAONI, en voz baja me respondió: —Os confesaré secretamente que jamás puede adorar al buey Apis, pero en cambio no te imaginaréis COMODORO a la BACCA.

—Bien Majestad, consagraos entonces a ella y hablemos entonces de vuestra salud. De inmediato llamé al esclavo mayor y le dije: —PERKINS ¿habéis guardado lo que os encomendé para el análisis de su Majestad?

—No lo tengo doctor —dijo con larga cara de aflicción.

—¡Qué negligencia! —le espeté indignado—, ¿no os ordené acaso guardar el de la noche y el de la mañana y PRONELLO en una botellita?

—Sí, mi sabio doctor, pero no ha sido mi culpa. Su Majestad no MIOTTI desde ayer al mediodía.

—Eso sí que es grave —me alarmé—, debemos tomar enérgicas medidas, o Su Majestad será un MARTIRE de su dolencia por el resto de sus DIAZ.

—Lo pondremos a régimen para adelgazar hasta que SERAFINI como un hilo. No tomará bebidas alcohólicas ni comerá nada frito. Toda la comida ZASADA. Además por ningún motivo se lavantará de la CARMAN hasta nueva orden.

Con estas medidas me retiraba con la tranquilidad del deber cumplido, pero resolví que esta sería la última vez que volvía por Palacio, pues al querer pasar a cobrar mis honorarios, dijo indignado el FARAONI:

—¡Pero esto es una STAFFA! ¿Pretendéis cobrarle a Su Majestad?

Por lo tanto ilustres señores, como comprenderéis, no lo atenderé más. Porque con varios pacientes como este: ¿con qué pago la preparación de mi Renault?

Con las mayores reverencias, recibid el saludo de este auténtico hijo de Ra, como mis iniciales bien lo indican.

TOQUE MADERA

de Cristóbal Quintero, Caracas, Venezuela.

Estimados Corsarios: Yo recibo CORSA acá en mi país, aunque con retraso, y sigo por medio de ella el acontecer del automovilismo argentino y mundial. Y una cosa que me ha llamado la atención y que está muy sobre el tapete en estos tiempos es la muerte de pilotos en carreras o pruebas, o sea la seguridad sacrificada en las pistas y autos para lograr más velocidad y emoción. También quiero destacar el pequeño número de accidentes mortales en el automovilismo argentino que yo recuerde, ninguna en los últimos años).

Y aquí viene mi pregunta: ¿por qué mueren más pilotos en Europa que en la Argentina e incluso en los EE.UU.? ¿Las velocidades son muy diferentes? ¿Los circuitos tendrán la culpa? ¿O será tal vez que mientras más al sur se vaya menos accidentes habrá?

R) No hay estadísticas completas que nos permitan abrir un juicio serio y definitivo acerca de lo que usted nos señala. De todos modos, Europa son unos cuantos países (dicen) y la Argentina es uno solo. En cuanto a las velocidades, no creemos que tengan mucho que ver en el asunto y sí en cambio las medidas de seguridad en los circuitos. Esto último pudo ser comprobado por los redactores de CORSA que estuvieron en algunos circuitos europeos como los de Montjuich, Crystal Palace, Rouen-les-Essarts, Mónaco, etcétera, y que de acuerdo con las exigencias de seguridad de las autoridades que rigen el deporte automovilístico en la Argentina (CADAD) no serían habilitados para competencias. No crea que las carreras en la Antártida son seguras. En la última un pingüino patinó en el iceberg donde corría y se cayó al agua, donde se lo comió una ballena.



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS REPUESTOS LEGITIMOS FORD SON TAN FORD COMO SU AUTO, CAMION O PICK-UP FORD.

Y TIENEN GARANTIA ESCRITA: 90 DIAS O 6.500 KM.

Cuando el automotor Ford necesita del reemplazo de una parte, su dueño recurre al repuesto legítimo Ford.

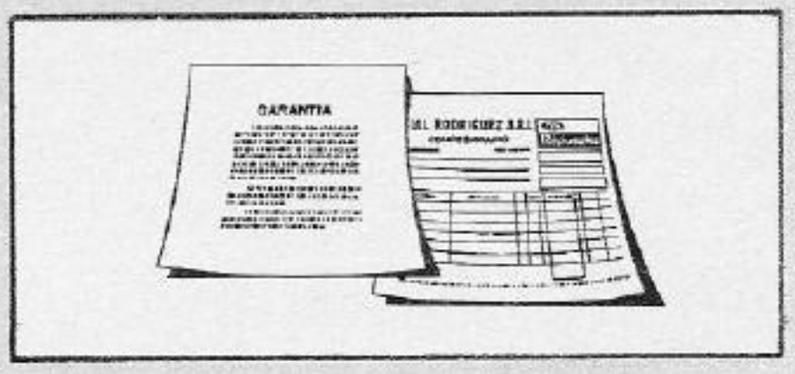
Se produce el cambio, el funcionamiento es perfecto.

Es lógico, los repuestos legítimos Ford son la parte exacta equivalente de la parte reemplazada.

Porque son tan Ford como su Ford.

Pero además tienen garantía escrita (aunque no la necesiten): 90 días ó 6.500 Km.

Una licencia que se toma Ford. Por ser Ford.



Al dorso de su boleta de compra encontrará la garantía escrita Ford.

El nuevo envase, una nueva presentación para la calidad de siempre.

Ford
Repuestos
REPUESTOS LEGITIMOS FORD

Radiux Publicidad

Amor:
Oh, llama santa! Celestial anhelo!
Sentimiento purísimo! Memoria.
Acaso triste de un perdido cielo,
quizá esperanza de futura gloria!
(Espronceda

HEDGES-100 PARK AVENUE-NEW YORK

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com