$80

Nº 189

Parabrisas

CORSA

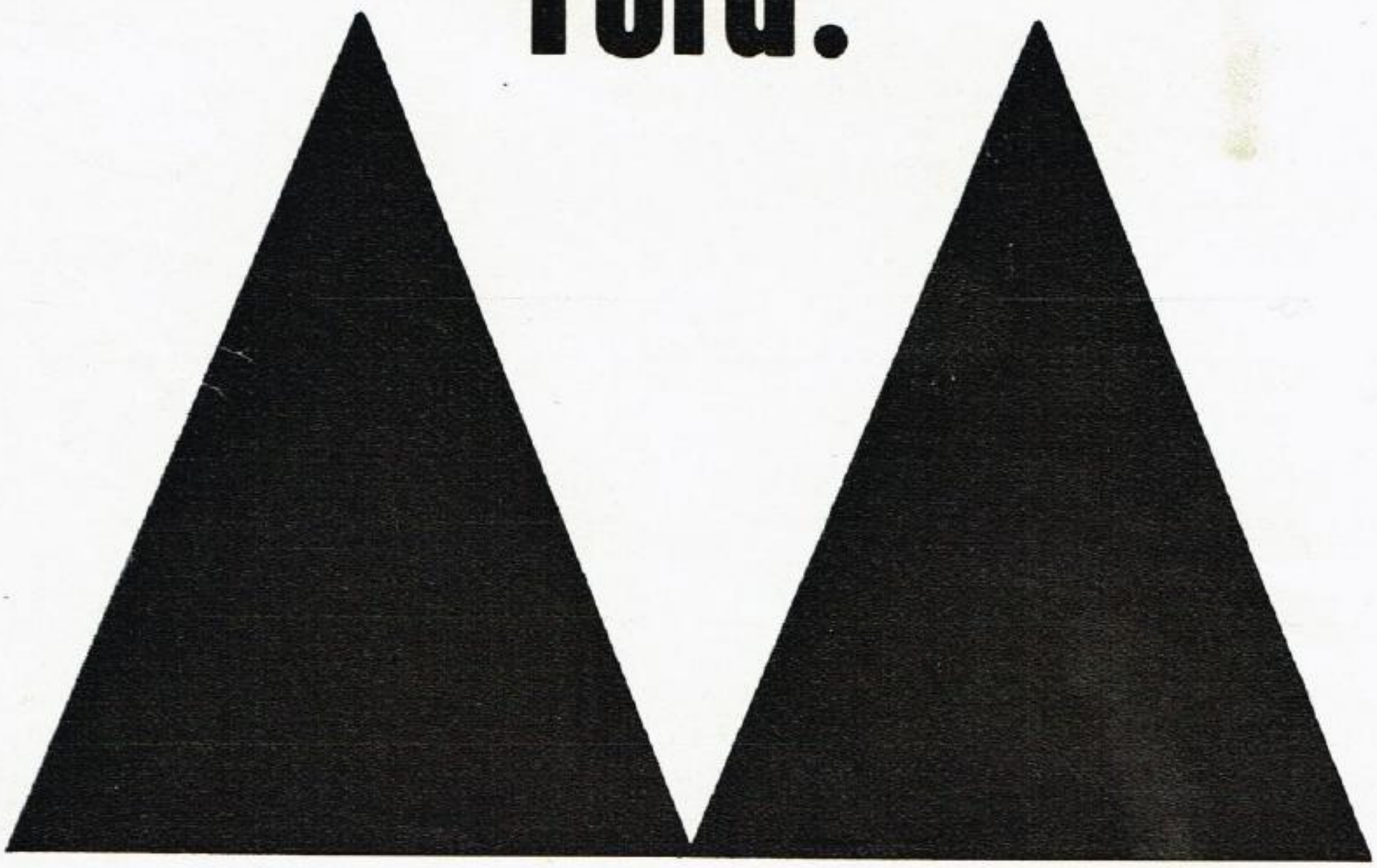
2 al 8 de Diciembre de 1969

TRIANGULAR DE SP

HECHOS Y FOTOS DEL TC ´69

Las revistas de Mauro

Un repuesto legítimo Ford solamente es igual a otro repuesto legítimo Ford.



Usted se jacta de tener su unidad Ford "al pelo". No le hace falta nada: engrase y cambio de aceite al día; motor afinado; las libras de aire que las cubiertas requieren; el último accesorio. Entonces, cuando tenga que cambiar cualquier parte de su Ford, no abandone la línea: acuda a quien puede brindarle su **repuesto legítimo.** Y usted muy tranquilo, porque está llevando lo que su Ford necesita: **calidad Ford y una garantía que es un verdadero respaldo: 6.500 kilómetros o 90 días.**

Ford
Repuestos

REPUESTOS LEGITIMOS FORD

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 189 del 2 al 8
de diciembre de 1969

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Balsi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. Bs. Andrés

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Sledmann y Rubén Torres.

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.) y Franco Lini (Italia).

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
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 prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Pues sí señores, el ejercicio libre de la democracia ha permitido que nuestros soberanos lectores por medio del voto —artificio bastante usado por nuestrs abuelos, pero hoy ya totalmente perimido en el ámbito de la política argentina— proclamara al ganador del Campeonato CORSA busca a Mr. Pinta 1969, y ese ganador no es otro que... ta, tan, ta, tan...: ¡GASTON PERKINS!

Estamos seguros que muchos se sentirán defraudados, otros algo doloridos y algunos hasta decepcionados, pero las elecciones son así, la mayoría se puede equivocar, pero elige y san se acabó y Gastón es producto de la elección popular. Para una mayoría, el sudodicho Perkins es el que carga más pinta entre la gente del ambiente del automovilismo y su decisión es sagrada.

Muy cerca se situaron en la tabla de esclarecidos Lole Reutemann, Larry Rodríguez Larreta y el popular hombre de las gomas, Agustín Andolfato. Millones de cartas llovieron sobre esta redacción para defender otras tantas opiniones sobre quién debía ser Mr. Pinta 1969. Nosotros, respetuosos con gran respeto las respetamos y ungiremos las sienes de Gastón Perkins con los laureles del triunfo. ¡Ave Gastón, corsaioli te salutant!

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TORNEO TRIANGULAR

Y se va la última, no más. Paraná será el escenario de la despedida de temporada. Siempre y cuando la lluvia lo permita, este flamante autódromo de la Mesopotamia quedará definitivamente inaugurado como Tata Dios manda. Y paradójicamente será una inauguración la que cierre la temporada de la cada vez menos discutida categoría Sport Prototipos.

El dispositivo de organización (como diría un negrísimo locutor radial) será similar al utilizado por el ACA en las dos primeras competencias de este triangular, que como era de suponer fue preparado en base a tres competencias. Se disputarán tres series con suma de tiempos para determinar la clasificación final. Cada una de las baterías será a diez vueltas al circuito de 4.088,53 metros. Los premios se distribuirán de acuerdo con las clasificaciones parciales de las series, confeccionándose una clasificación final al solo efecto de otorgar puntos para el Campeonato Nacional, que, dicho sea de paso, se definirá en esta competencia. Ha sido fijado un máximo de veinte participantes para cada serie. Los que surgirán luego de la clasificación que se llevará a cabo el día sábado en horas de la tarde.

También en esta carrera llegará a su término el Campeonato Torneo Triangular, y por lo tanto se otorgarán puntos para el mismo en la escala determinada de 20; 13; 7; 5; 3,5; 3; 2,5; 2; 1,5 y 1 punto, del primero al décimo clasificado, respectivamente.

El total de premios instituido para esta carrera por el Automóvil Club Argentino asciende a la suma de 5.100.000 pesos.

También están previstas para completar la reunión dos competencias más para la categoría Mecánica Nacional, una para Fórmula 2 y otra para Fórmula 4. También estas competencias se disputarán sobre diez vueltas al circuito. Claro está que en dos series distintas, una para cada categoría. Para Fórmula 2 se han establecido 1.400.000 pesos en premios. Y para la más pequeñita de nuestras clases habrá 770.000 patacones. El programa dará comienzo a las 9 horas. Recomendación final: alquilar los balcones con la determinada anticipación. Valdrá la pena.

LIMITADA DEL 27

Organiza el Moto Club Miramar el próximo domingo en su circuito de tierra lindero con el Aero Club Miramar. El circuito tiene una extensión de 1.200 metros. Con esta competencia finalizará el Campeonato Argentino de 1969. Para la oportunidad se ha instituido en premios la suma de $ 320.000 en efectivo, además de los trofeos y el pago de los viáticos que establece el reglamento de la categoría. Dada la importancia de la prueba, la institución organizadora prevé muchos inscriptos, habiéndolo hecho ya los principales volantes de la clase.

CAFETERAS

El próximo domingo en Brandsen se llevará a cabo la última competencia por el Campeonato Turismo de Cafeteras. Esta competencia, que será la última de la temporada, es esperada con gran expectativa. El campeonato se definirá de acuerdo con la clasificación del domingo, ya que hay más de un piloto que aún tiene la chance de consagrarse.

BI-PLAZAS

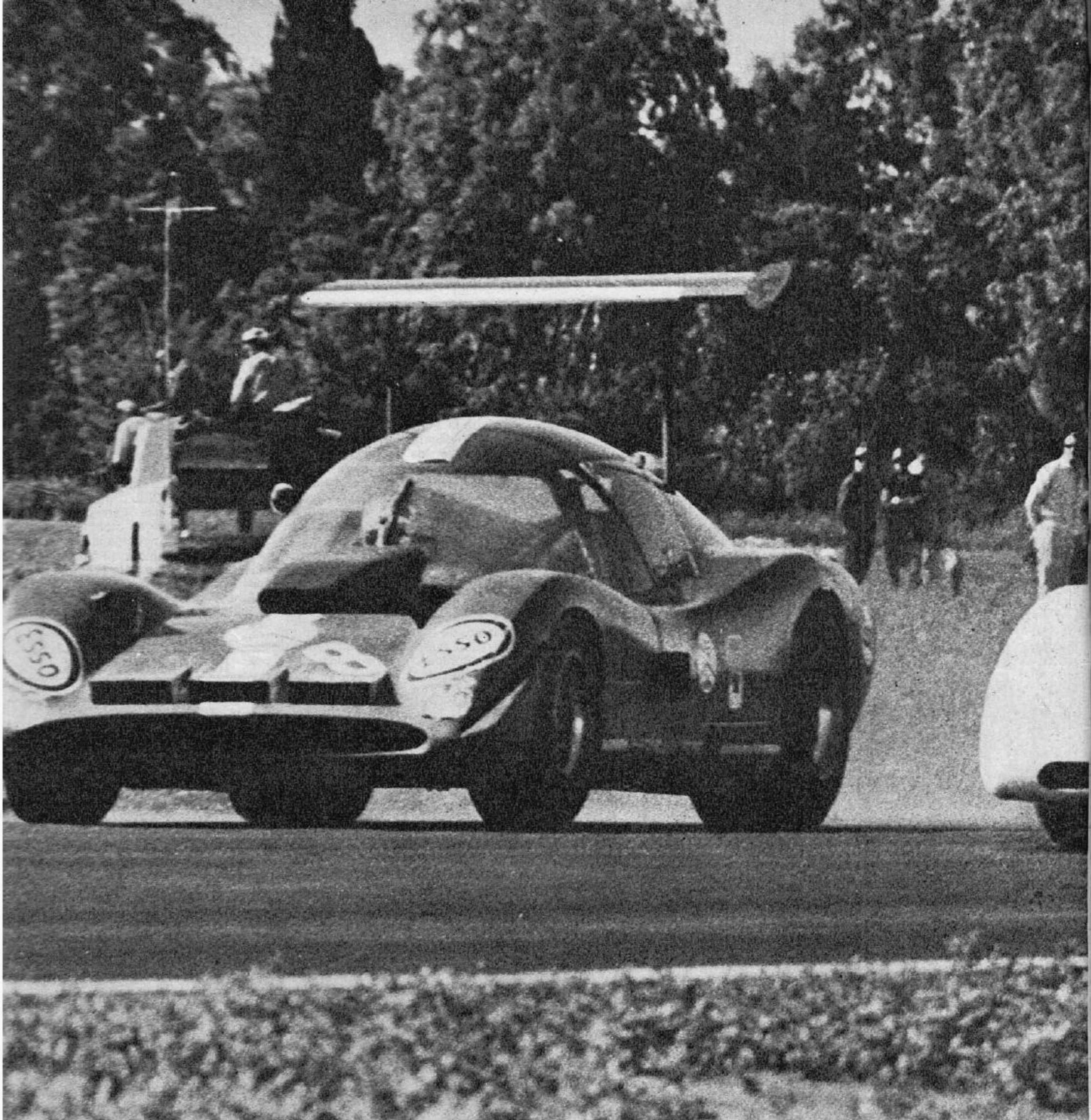
En la ciudad de Pergamino. Será el cierre de la temporada y con ella del Primer Campeonato de Bi-Plazas (Ex Cafeteras) 1927. El programa se desarrollará en la pista del Auto Moto Club Pergamino, en la Quinta Municipal Trincavelli. La reunión dará comienzo a las 15.30 horas con las clasificaciones, luego habrá dos series a diez vueltas cada una y para finalizar una serie a veinte vueltas. A las 20.30 horas todo continuará en el Club Sirio Libanés, donde habrá una cena con animación artística en honor de los corredores y acompañantes. La festichola culminará finalmente a las 23 horas con la coronación del campeón de la temporada y la entrega de premios.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA 2

En el circuito de Siracusa, en Italia, habrá el lunes una competencia que no otorgará puntos para ningún campeonato. Simplemente se correrá pour la galerie. Bueno, no tanto, porque habrá suculentas primas de partenza.





¡ESTAS SON CAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RERAS !

El nivel de competencia y divertimento que brindó esta segunda prueba del triangular fue igual o mejor que la sensacional primera. Un sábado de clasificaciones fuera de lo común, un domingo bastante reñido y un ganador repetido

Texto: GERMAN ROSIO SOPEÑA y CARLOS FIGUERAS

Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO y HUGO PEREZ CAMPOS

Ahora que vemos carreras de autos nos damos cuenta cabal del enorme tiempo que pasó entre lo que eran simples autos pintados con ruido escandaloso a lo que significa ver en acción a verdaderas máquinas de competición. Ese tiempo no se mide tanto en forma física —ya que apenas podemos hablar de un año de la vigencia de la categoría SP— sino de un modo abstracto pero contundente. **Hasta hoy no se veían carreras de autos en nuestro país. Hoy comienzan a verse.**

En este momento varios autos andan parejos, los mejores pilotos compiten aquí al cabo de un año, en el cual han adquirido cada vez más un ritmo de corredores en serio y por su parte la característica de carreras cortas que el ACA le imprimió al Triangular ayuda a que los muchachos salgan a puntear desde el momento inicial.

El Triangular comenzó con una carrera espectacular en San Juan y eso no fue apenas una casualidad. En Maggiolo se repitió la competencia brillante como simple resultado de los buenos elementos con que se contaba para hacer el cocktail. Y salió un trago sensacional, interesante del principio al fin. Principio que no comenzó en la carrera en sí, sino el día sábado con una clasificación de esas que a uno le hacen cerrar instintivamente la mano al mismo tiempo que se hacen ruidos con la boca. Ruidos de impotencia desde ya por no tener un autito para salir a la pista a mezclarse con ellos.

¡QUE CLASIFICACION, SEÑORES!

Nadie estuvo más en lo cierto que el señor desconocido que dijo a nuestro lado el sábado por la tardecita: "Seguramente la carrera de mañana no va a ofrecer el espectáculo que dio hoy la clasificación". La clasífica de SP que se inició a las 16,30 y terminó a las 19,30 fue simplemente **sensacional.** El ingrediente principal para que se constituyera en "El" espectáculo fue el sistema de dar tres horas completas para que los pilotos salgan a andar, probar y marcar tiempos cuando se les da la gana. Y esto no debe olvidarse porque es la verdad en lo que respecta a clasificación, pues no hay por qué largarlos en tandas cuando se dispone de una veintena de autos que muy difícilmente se molestarán entre ellos. Insistimos, el sistema es la precisa.

Volviendo a lo del sábado. El Gallego Cupeiro marcó 1m17s6, se mandó a guardar y se quedó a la espera en su box de que alguien bajara el tiempo mientras él reemplazaba el gicleur. Al ratito Pascualini clavó 1m16s4, tiempo que mejoraba en 4 décimas su record anterior de hace dos meses. El Huayra se plantó en los boxes y quedó a la espera considerando que era algo muy difícil que alguien lograra batirlo. Pasaron unos pocos minutos y el Negro Monguzzi (Trueno de Steven) sorprendió a todos con un registro de 1m16s clavados.

Ya la cosa no daba para más —por lo menos en el concepto general de la gente— pero no fue así. El asunto no terminaba allí. García Veiga con otro Trueno —mecánica de Joseph— empardó el tiempo de Monguzzi para alegría de Stevan. Cundió la alarma en los garajes ocupados por la gente de Pronello y Pascualini volvió a ponerse el casco y calzarse los guantes. Resultado: un increíble 1m15s3 que hizo estallar a los fordistas. García Veiga ponía a punto su auto para ensayar otro intento en tanto Monguzzi no se animaba a pedirle el visto bueno a Steven para salir a mejorar su minuto dieciséis. Los que estábamos cerca —nos incluimos— comenzamos a murmurar en voz alta: ¡Que lo dejen... que lo dejen...! Don Horacio escuchó y aunque pareció no acusar al momento, Monguzzi estaba saliendo otra vez a la pista. En la primera vuelta pasó calentando y en la segunda hizo 1m15s2..., 1m15s1 en la tercera... y en la última atornilló la aguja de los cronómetros en 1m15s justos. El Negro Monguzzi, minutos antes que terminara el tiempo de clasificación acababa de marcar el record absoluto para el circuito de Maggiolo en base a tirarse un poquito más en cada una de las curvas y ganar esas décimas que hacían falta.

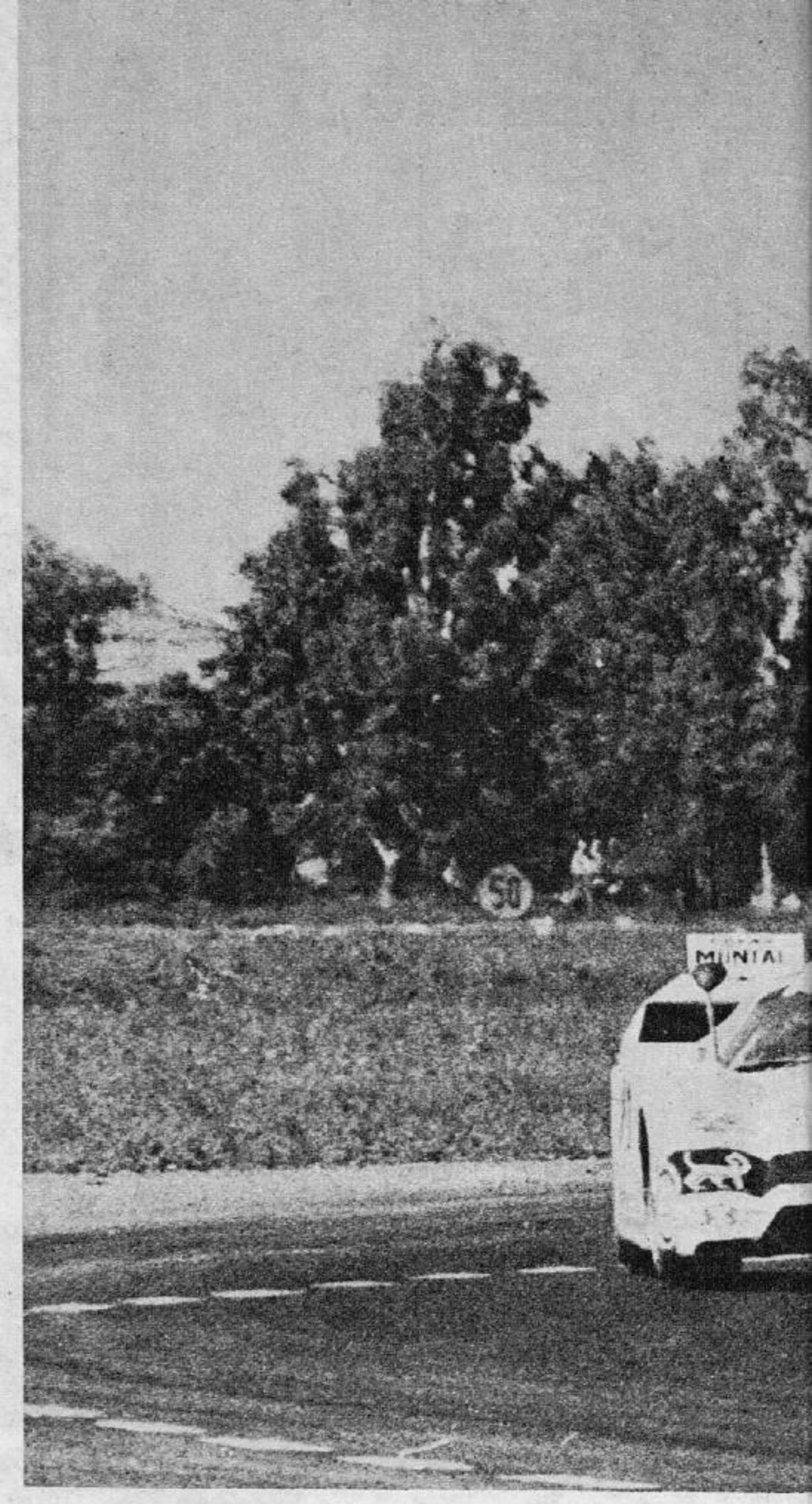
"Yo sabía que podía, por eso me extrañó cuando pusieron el cartel que decía 1m15s3 —Steven fue el de la orden para que Monguzzi no se embalara demasiado—; me tiré un poco más en cada curva y me salió redondo. El auto dobla una barbaridad y el motor empuja...", decía el Negro después del record.

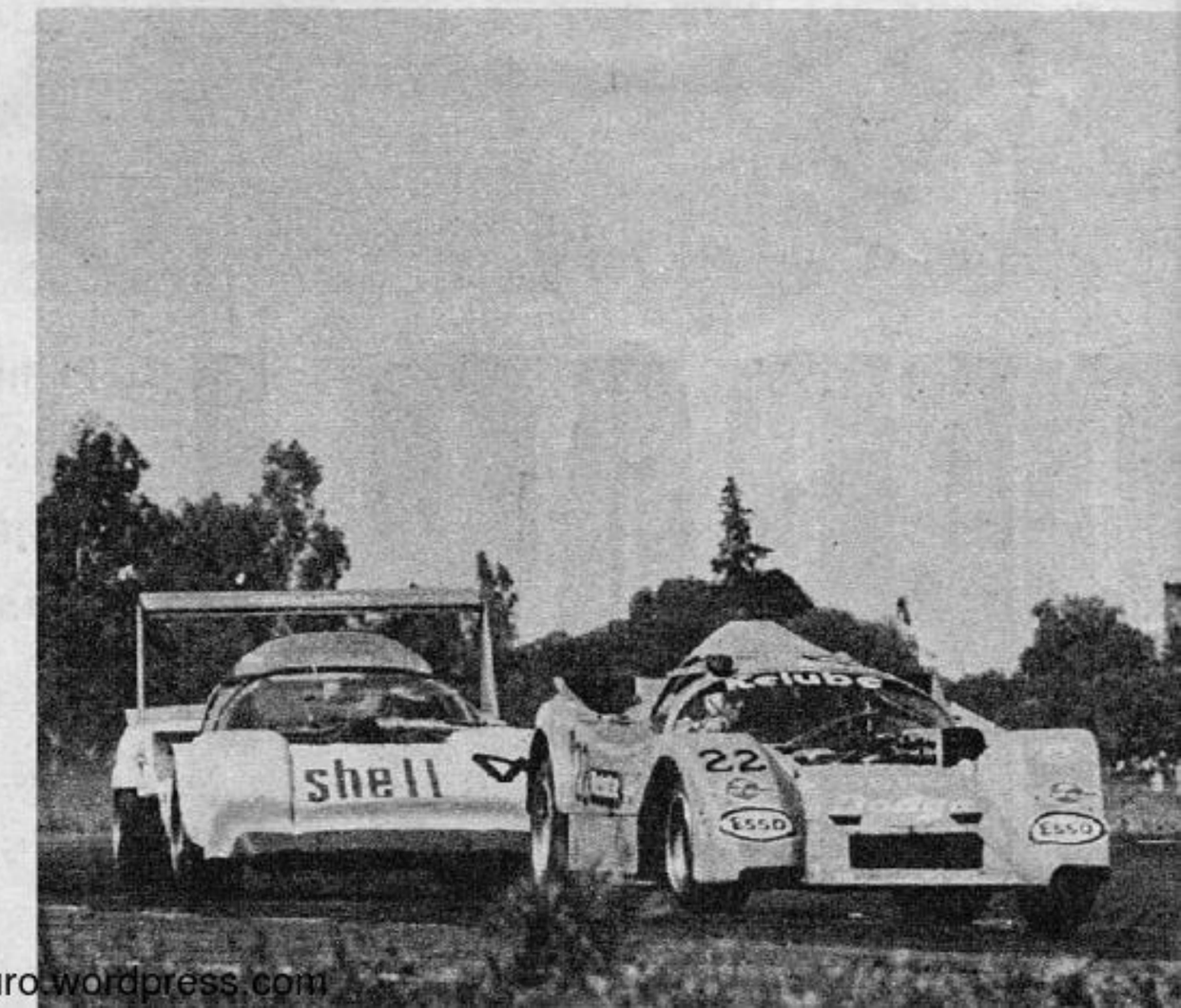
El Gallego Cupeiro salió también a probar suerte y se tuvo que conformar con 1m15s4 porque en la última de las vueltas que podía dar —ya eran las 19,30— se quedó sin nafta. Di Palma también intentó y se jugó a lo Di Palma en todos lados sin poder mejorar el 1m15s9 debido posiblemente a entrar demasiado fuerte en todos lados y muy especialmente en la última curva del circuito donde tres veces incursionó por la banquina perdiendo tiempo. De todas maneras fue increíble. Pascualini se quedó con sus 1m15s3 y García Veiga no pudo salir a bajar el 1m16s porque los frenos se bloqueaban. Una clasífica sensacional y como para que se ponga a llorar el que se la perdió. El domingo pasado en San Juan dijimos que SP se iba para arriba y ahora lo repetimos.

DOMINGO: LA SERIE INICIAL

Monguzzi tenía la "pole-position" en Maggiolo el domingo. Y con precisión de una millonésima de segundo, a las 8,30 en punto —y esto debe ser recalcado porque los horarios se vienen cumpliendo incondicionalmente —el largador Staffa bajó la bandera. El Negro tomó la delantera seguido por el Nene García Veiga, Pascualini, Copello, Pairetti y Cupeiro. Pascualini ganó en la frenada de la horquilla, pero todos juntitos dieron la primera vuelta y al pasar por segunda vez frente a los boxes García Veiga venía en punta con Monguzzi atrás y Pascualini tercero, mientras atrás en tanto Cupeiro y Bruno se tocaban en plena recta de boxes y cada uno salía despedido para un lado. Bruno reanudó poco después y Cupeiro se quedaba con la llanta trasera izquierda rota. Ya en el cuarto

→





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Andrea jugado en cada curva para compensar la falta de HP en su motor consiguió merecido tercer puesto en la clasifica final. En la placa, Pascualini lo acosa.

Marincovich, ganador de una serie abandonó por reiterada mala suerte.

¡Lindo aparato el Fissanotti de Gradassi! Hasta aquí, el domingo, un quinto puesto. Pero con promesas de más potencia para la próxima. El que lo asusta de atrás es Ruesch (a marzo en la final) retirado por colisión.

giro las cosas se habían planteado de la siguiente forma: el pelotón de punta con García Veiga, Pascualini y Monguzzi, y atrás Vianini, Copello, Pairetti, Marincovich, Ternengo y Perkins. En la séptima vuelta los punteros se separaron entre sí y a unos cien metros de distancia. Copello se quedaba con el motor fundido y Pairetti se retrasaba por embrague hasta quedarse. Bruno volvió a salir a la pista y no pasó nada más hasta la novena vuelta en que Monguzzi se fue quedando por una válvula que decidió cambiar motu propio su registro y empeoró la performance de su trueno. Así terminó. García Veiga en punta, Pascualini muy cerquita pero sin poder superarlo. Vianini tercero, Marincovich cuarto y Gastón quinto con su Formisano Tornado.

MARINCOVICH EN LA SEGUNDA SERIE

La segunda serie fue la más lenta. García Veiga y Marincovich giraban en 1m18s más o menos. Pascualini no pudo ofrecerles lucha a causa de un trompo en la primera vuelta. Y esto no está como para dar ventajas. Cuando se pierde contacto con el pelotón de punta, nunca más. En la segunda vuelta se quedó Monguzzi con otro problema y Marincovich estaba a la cola del Trueno del Nene García Veiga. Al pasar por cuarta vez venían chupados y al giro siguiente Marincovich marcaba el paso, tercero un poco más lejos Vianini y cuarto superándolo a Gastón venía Pascualini a todo trapo. Bruno tocó la tierra en la última curva, levantó una polvareda impresionante y Galbato frenó. Pauloni que venía atrás hizo un trompo y ¡Chau!. Los que venían tras él se abrieron paso a ciegas. Por suerte no pasó de allí, pero a Bruno le pusieron la bandera negra y lo mandaron adentro... En la séptima García Veiga volvió a la punta con Marincovich detrás y en la octava los papeles volvieron a la posición de antes. En tanto Pascualini lo pasó a Vianini dejándolo cuarto y a Perkins quinto delante de Cacho Fangio que sigue luchando con la falta de HP. Así terminó.

TERCERA: OTRA VEZ VINO DE JUEGO GRANDE

El coche del Nene estaba entero y tenía que darle duro y parejo si quería repetir lo de San Juan. Largaron y el Nene les indicó el camino de entrada nomás. Marincovich lo seguía pero cada vez un poco más lejos. Pascualini tercero seguido por Vianini Gastón, Marito García, Cacho Fangio, Monguzzi, Cupeiro, Ruesch, Gradassi (mi motor no anda), Pauloni y Ballbé. Galbato había parado en la primera para no volver. En la tercera Ruesch se tocó con Monguzzi y tuvo que abandonar porque le corrió el diferencial a su Numa y en la punta el Nene seguía delante de Pascualini y Marincovich tercero, hasta que en la sexta se empezó a quedar y el Formisano-Gentile de Froilán González abandonó dejando su puesto al Martos de Vianini. Poco quedaba por hacer. A García Veiga Pascualini no lo podía, y si no paraba no iba a haber sorpresa. Vianini no podía ser alcanzado por Gastón y Cacho Fangio superaba a Monguzzi por margen seguro. Fueron tres últimas vueltas de rigor para completar las treinta reglamentarias de esta segunda carrera del Triangular. Maggiolo, al igual que San Juan mostró la nueva y rejuvenecida cara del Sport Prototipo. Una categoría donde sólo pueden ganar los que MANEJAN. Así... con mayúscula.

GRANITOS DE MAIZ

A las cinco de la tarde del sábado la Liebre de Di Palma/Berta llegó al circuito presentando un aspecto ridículo con los enormes faldones de los guardabarros vacíos. Está calzado con unas gomas angostas para circular por la ruta, ya que Di Palma había terminado de armar el motor a las 2 de la tarde en Alta Gracia, empacó todo y se vino con el auto andando por la ruta 8. De paso, ablandó el motor un poquito. Al día siguiente de nada le valió el esfuerzo al "ex" pibe Di Palma ya que no pudo largar. Faltando menos de una hora para largar la primera serie se descubrió una pédida de aceite y comenzaron a reparar con pocas esperanzas de terminar a tiempo. Cuando faltaban tres minutos terminaron el trabajo.

El auto salió a los tiros para ubicarse en la línea de largada, pero seguía perdiendo y además, dejando un reguero de aceite en la pista, debió volver a los boxes sin poder largar ya que el reglamento de la pruega exige que los autos estén en la línea de partida quince minutos antes. En la segunda serie, lo mismo le pasó a Ternengo que llegó a la largada cuando se estaban poniendo en marcha los motores. El Comisario Deportivo dijo que no y aunque la lógica elemental indica que en beneficio del público que paga por el espectáculo es necesario contemplar las cosas con cierta elasticidad que no perjudique a nadie, prevaleció el eterno criterio militar... en fin.

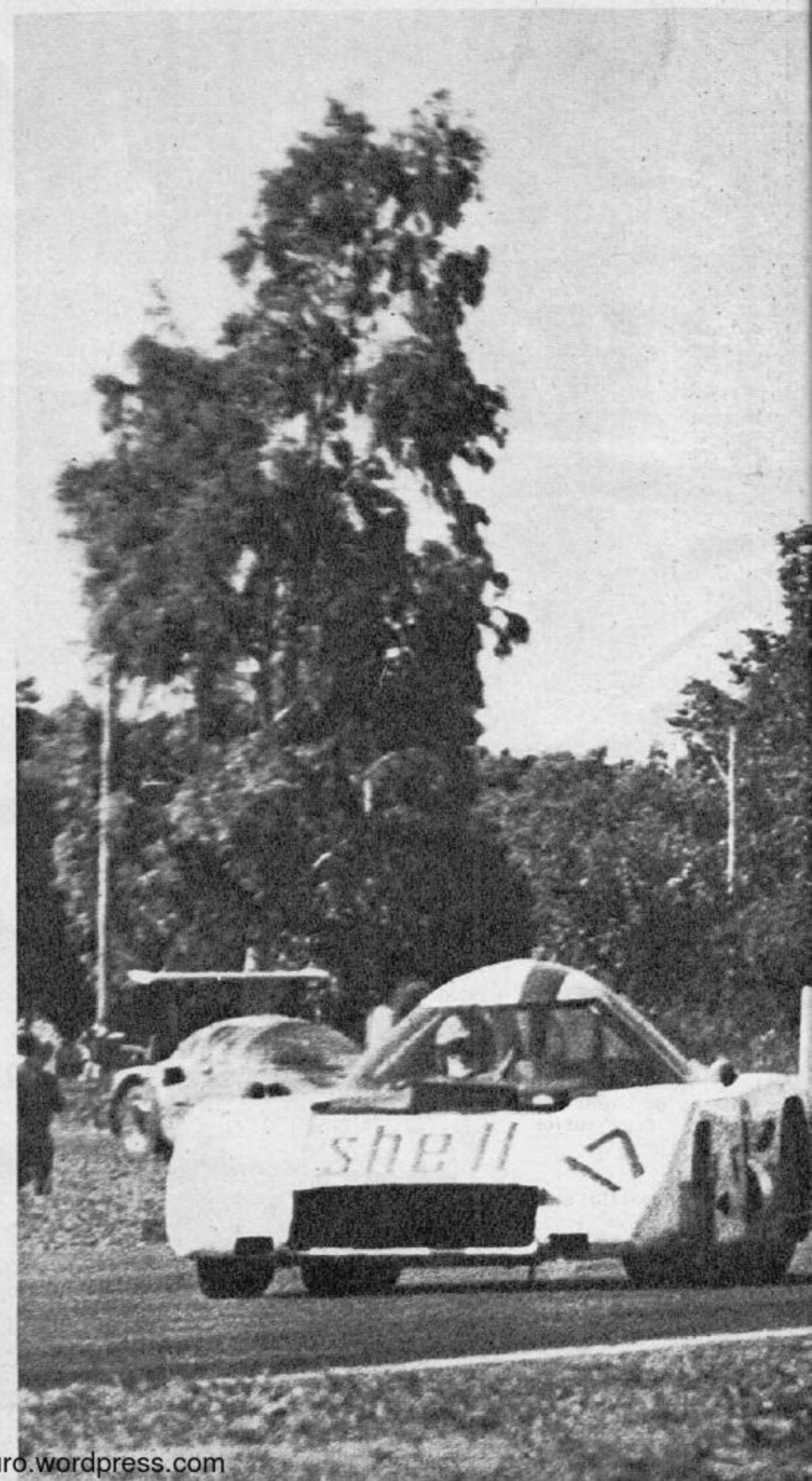
En la primera vuelta de la segunda serie Pascualini se fue afuera en la primera curva cuando discutía el primer lugar. Despues se descubrió la causa: de un respiradero caía aceite sobre la rueda trasera izquierda y al doblar hacia la derecha el auto se puso chúcaro. De ahí en adelante Pascualini se tuvo que cuidar un poco más y perdió tiempo. Antes de la tercera serie solucionaron el problema, conectando una manguera que se adosó al puntal izquierdo del alerón por donde podía salir el aceite si quería.

Mal día para el equipo Shell —el cordobés— ya que Copello y Nasif fundieron motores y Ruesch que andaba tranquilo, se topó con el Trueno de Monguzzi con triste consecuencia para la cañonera del diferencial. Todo torcido y a boxes.

Frases varias: Marincovich: "Tendría que haber corrido el Triangular con el Chevytrés y dejar este auto para experimentarlo tranquilo después, sobre todo pensando en

→





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LARRY GANO EN SAN LUIS

En el Autódromo de Villa Mercedes (San Luis) se disputó una carrera para autos Turismo Anexo J con puntaje para el Campeonato Nacional de la Categoría. Estuvieron todos los rápidos, menos los equipos oficiales de Fiat y Peugeot por razones obvias. El equipo IKA-Renault por intermedio del bueno de Larry y su Torino ex-Gran Premio encontraron el triunfo tras meritorio accionar y por muerte en la categoría mayor. En la clase menor se impuso Colavino con Renault y en la B Mario Bertolini ("El genio cuyano") tuvo a mal traer a Paco Mayorga (hoy Cohelo) con un Peugeot 404 preparado por el bueno Da Silva (ex-Dorrego). . . . . .

CLASIFICACION

Clase A.:

1º	7	Colavino, Carlos	Renault 1093	25m01s4
2º	4	Parisi, Emilio	Renault 1093	25m01s9
3º	1	Rizzutto, Juan Carlos	Renault 1093	25m11s6

Promedio del ganador: 111,855 km/h

Blase B:

1º	28	Bertolini, Mario	Fiat 1500 Cupé	29m28s3
2º	31	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	29m46s5
3º	26	Galluzzi, Roberto	Fiat 1500 Cupé	29m56s8

Promedio del ganador: 117,234 km/h

Clase C:

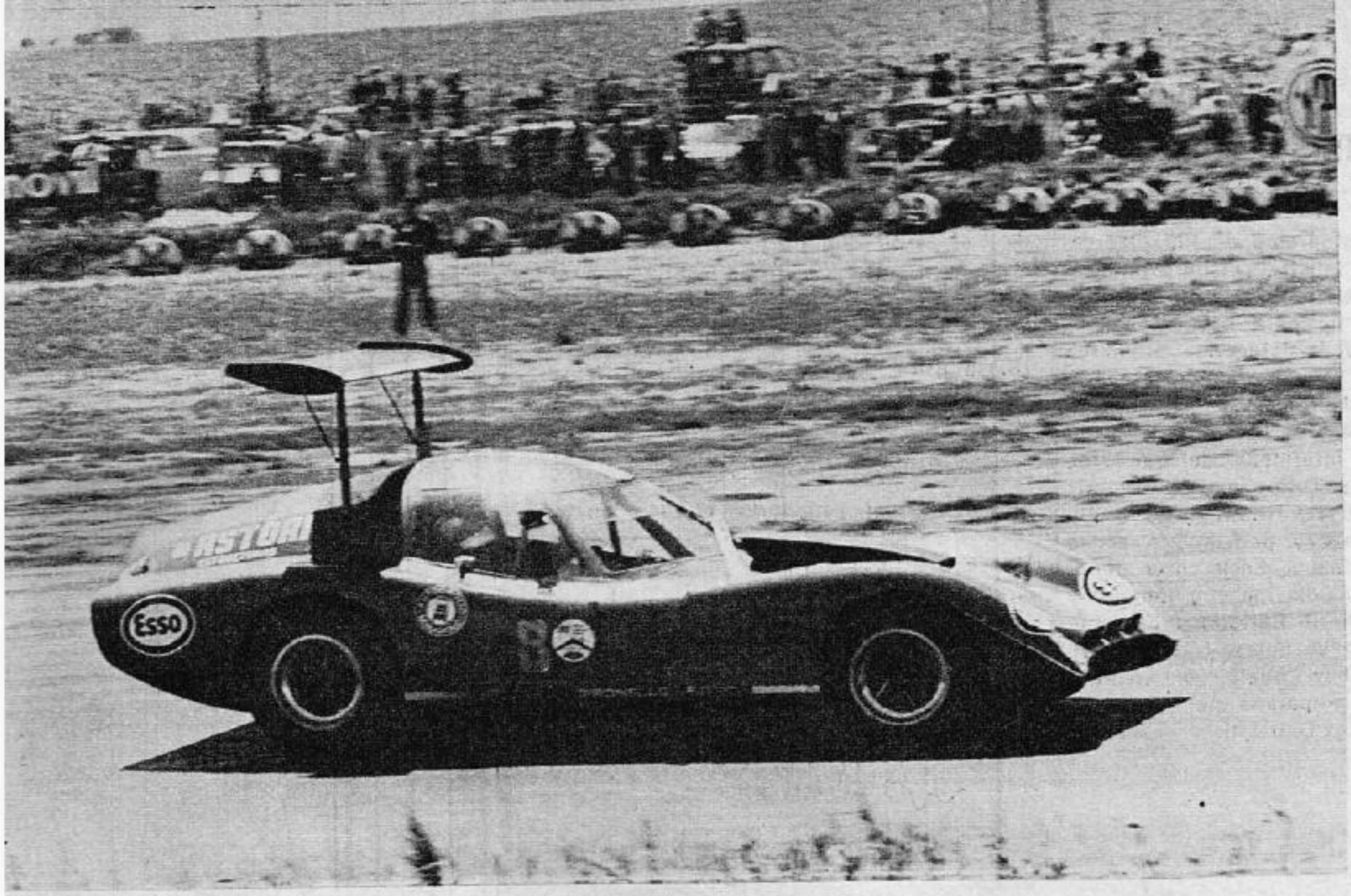
1º	41	"Larry"	Torino 380 W	28m46s4
2º	63	Carubia, Roberto	Torino 380 W	29m08s9
3º	44	Puccirelli, Mario Hugo	Torino 380 W	29m18s6
4º	45	Wood, Robert	Torino 380 W	29m25s1

Promedio del ganador: 126,101 km/h

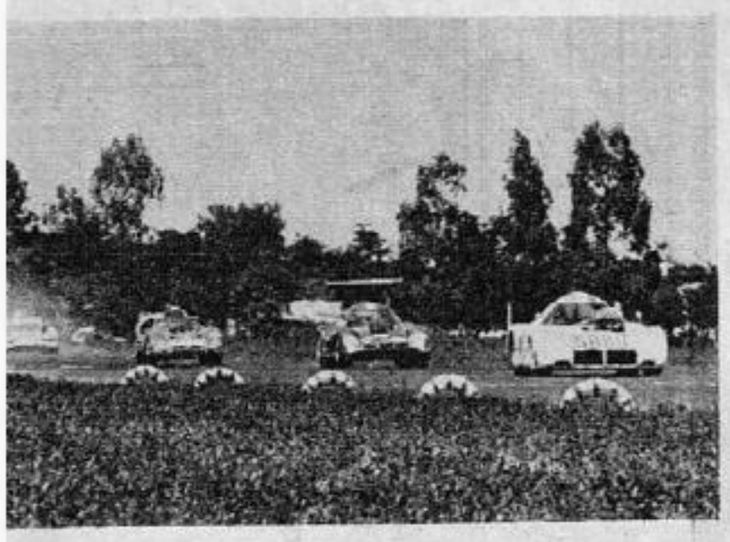
Mauricio García con soportes y sin alerón encabeza el lote para terminar séptimo.

Chivo, Ford y Tornados. Cierra el grupo parte del equipo de Ruesch que cayó también en la mala racha. Aconsejadas patas de conejo.





Pascualini perdió el título de record-man del circuito ante el empuje arrollador de los Chivos. No obstante, fue el hombre de Ford una vez más.



TRIANGULAR DE SP

CAMPEONATO TRIANGULAR A.C.A.

1º	García Veiga, Néstor ..	40	pts.
2º	Pascualini, Carlos	20	"
3º	Cupeiro, Jorge	13	"
4º	Vianini, Andrea	12	"
5º	Gradassi, Héctor	7,5	"
6º	Fangio, Oscar "Cacho" .	6,5	"
7º	Copello, Eduardo	3,5	"
8º	García, Mauricio	3	"
8º	Pauloni, Norberto	3	"
10º	Ballbé, Carlos	2,5	"
11º	Riva, Tulio	2	"
12º	Pairetti, Carlos	1,5	"

CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

1º	Cupeiro, Jorge	11	pts.
2º	Copello, Eduardo	10	"
3º	Marincovich, Carlos ...	9	"
4º	Ruesch, Carlos	8	"
5º	Bordeu, Juan M.	7	"
6º	Di Palma, Luis	6,5	"
7º	Pascualini, Carlos	6	"
7º	García Veiga, Néstor ..	6	"
9º	Pairetti, Carlos	5	"
10º	Vianini, Andrea	3	"
11º	Ballbé, Carlos	2,5	"
11º	Riva, Tulio	2,5	"
13º	Perkins, Gastón	1,5	"
14º	Aranzana, Evaristo	1	"
14º	Estéfano, Nasif	1	"
14º	Franco, Oscar	1	"
14º	Galbato, Carmelo	1	"
14º	Urruti, Federico	1	"
19º	Pauloni, Norberto	0,5	"

TORNEO TRIANGULAR - ACA

AUTODROMO DE MAGGIOLO — 3.133,078 m

SP — PRIMERA SERIE

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	18	García Veiga, Néstor J.	Trueno Sprint	13m09s3
2º	8	Pascualini, Carlos	Huayra-Ford F-100	13m09s9
3º	11	Vianini, Andrea	Formar-Dodge	13m25s5
4º	2	Marincovich, Carlos	Formisano Chevy	13m28s9
5º	26	Perkins, Gastón	Liebre III Tornado	13m34s8
6º	20	Monguzzi, Angel	Trueno Sprint	13m36s
7º	22	Gradassi, Héctor Luis	Fisanotti Dodge	13m39s8
8º	4	Ruesch, Carlos	Numa IIB Tornado	13m52s5
9º	24	Pauloni, Norberto	Pauloni Chevrolet	13m54s6
10º	10	Estéfano, Nasif	Matetón Tornado	14m03s3
11º	14	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno Chevrolet	14m03s7
12º	27	García, Mauricio R.	Nova Chevrolet	14m12s3
13º	12	Galbato, Carmelo	Boufer Ford	14m29s5
14º	7	Ballbé, Carlos	Baufer Chevrolet	14m32s1

Promedio del ganador: 142,929 km/h.
Record de vuelta: Néstor García Veiga, en la 5ª, en 1m16s9, a 146,704 km/hora.

SEGUNDA SERIE

1º	2	Marincovich, Carlos	Formisano Chevy	13m03s3
2º	18	García Veiga, Néstor J.	Trueno Sprint	13m03s7
3º	8	Pascualini, Carlos	Huayra-Ford F-100	13m07s1
4º	11	Vianini, Andrea	Formar Dodge	13m08s3
5º	26	Perkins, Gastón	Liebre III Tornado	13m17s8
6º	14	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno Chevrolet	13m21s4
7º	27	García, Mauricio R.	Nova Chevrolet	13m27s1
8º	22	Gradassi, Héctor Luis	Fisanotti Dodge	13m27s4
9º	4	Ruesch, Carlos	Numa IIB Tornado	13m27s9
10º	12	Galbato, Carmelo	Baufer-Ford	13m42s
11º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	13m42s5
12º	7	Ballbé, Carlos	Baufer-Chevrolet	14m20s2

Promedio del ganador: 144,026 km/h.
Record de vuelta: Carlos Pascualini, en la 6ª, en 1m16s5, a 147,472 km/h.

TERCERA SERIE

1º	18	García Veiga, Néstor J.	Trueno Sprint-Ch.	13m14s2
2º	8	Pascualini, Carlos	Huayra-Ford F-100	13m16s
3º	11	Vianini, Andrea	Formar-Dodge	13m16s5
4º	26	Perkins, Gastón	Formisano-Tornado	13m23s7
5º	14	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno-Chevrolet	13m31s6
6º	20	Monguzzi, Angel	Trueno Sprint-Ch.	13m39s7
7º	22	Gradassi, Héctor L.	Fisanotti-Dodge	13m42s1
8º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	13m50s
9º	27	García, Mauricio	Nova-Chevrolet	13m52s
10º	24	Pauloni, Norberto	Pauloni-Chevrolet	14m23s9
11º	7	Ballbé, Carlos	Baufer-Chevrolet	14m36s9

Promedio del ganador: 142,049 km/h.
Record de vuelta: García Veiga en la 2ª, en 1m17s6, a 145,381 km/hora.

CLASIFICACION FINAL

1º	18	García Veiga, Néstor J.	Trueno Sprint-Ch.	39m27s2
2º	8	Pascualini, Carlos	Huayra-Ford	39m33s
3º	11	Vianini, Andrea	Formar-Dodge	39m50s1
4º	26	Perkins, Gastón	Formisano-Tornado	40m16s3
5º	22	Gradassi, Héctor Luis	Fisanotti-Dodge	40m49s3
6º	14	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno-Chevrolet	40m56s7
7º	27	García, Mauricio	Nova-Chevrolet	41m31s4
8º	7	Ballbé, Carlos	Baufer-Chevrolet	43m29s2

Promedio del ganador: 142,974 km/hora.

el Campeonato". Nasif Estéfano: "Al Matetón lo reformo, lo vendo, no sé lo que hago... Espero el fin del triangular para saber cómo encarar mi actuación del año que viene".

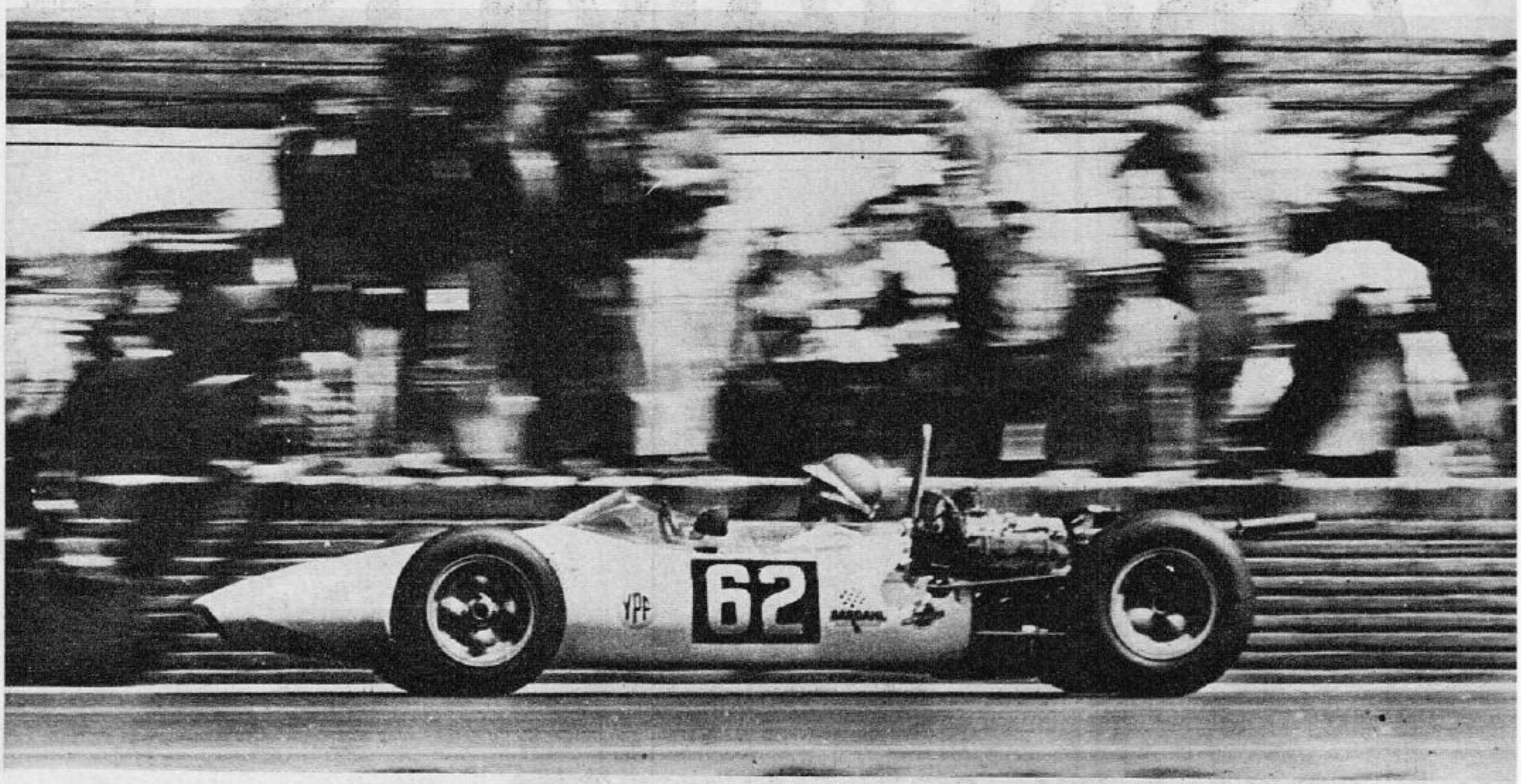
Formisano se dedica exclusivamente a colaborar con los pilotos de sus nuevos autos, ya que confirmó su decisión de no construir más autos de carrera. "Si hago alguno más, será un SP con motor trasero que lo daré a correr a alguien con apoyo de fábrica, pero nada más. En el mismo local pongo un restaurante que se llamará La Casa del Bello Mangiare, ¿qué tal?".

Por su parte el ingeniero Fisanotti estuvo atendiendo su flamante SP aunque su compromiso con Chrysler no iba más allá de la venta del auto a Chrysler. De ahora en adelante no se ocupa más de ese auto para dedicarse a lo suyo. Ya tiene los planos para un SP de motor trasero y en cualquier momento lo comienza a construir. Contó que el Fisanotti SP que maneja Gradassi no presentó ningún inconveniente y que chasis monocasco responde tal como estaba previsto en teoría: "Lo que pasa es que habría que cambiar las suspensiones delanteras y traseras y los cuatro discos de frenos. Pero como la fábrica quería que allí pusiera componentes de serie el auto está limitado porque sí. Yo tengo un eje De Dion para ponerlo en cualquier momento, pero el auto es de Chrysler y ellos hacen lo que quieren". De paso nos contó una lamentable anécdota: "¿Ves las dos gotas de agua en el capot que recubren las torretas de los amortiguadores delanteros? Las saqué de un molde que hice de las gotas de agua que traía el avión Spitfire en las alas para recubrir unas mangueras. Las tengo yo, porque resulta que después de la guerra el gobierno inglés le regaló al Departamento de Aeronáutica de la Facultad de La Plata un avión Spitfire completo. Lo trajeron para que todo el mundo lo viera y un día se les ocurrió ponerlo en marcha, alguien subió, empezó a apretar botones y de golpe apretó el botón del tren de aterrizaje. Se escondieron las ruedas y el avión se cayó al suelo. Se rompieron las palas de las hélices y como no encontraban ningún repuesto no se les ocurrió nada mejor que cortar el avión en cuatro partes y tirarlo a la basura. Yo me quedé con lo que pude, aunque no conseguí traerme la carlinga que era lo que más quería. Un crimen inconcebible". De lo que se desprende que siempre hubo bestias dirigiendo algo.

Sería oportuno —creemos— instalar un Campeonato de Enemigos del Jabón. Hay algunos mamelucos que son verdaderos ejemplos de aspirantes al título de campeón si bien el título estaría muy peleado. Las estadísticas indican que Di Palma puntea el Campeonato, seguido de Carlitos Ruesch, el Negro Monguzzi, Heriberto Pronello, Tulio Riva, Nasif más o menos, Gradassi otro tanto, ejemplos varios de Fórmula Cuatro, el Ingeniero Joseph que no se viste precisamente de smoking y otros individuos más.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHICHE POR LOLE



Chiche Caldarella llevó al triunfo a uno de los autos del ACA. Como siempre.

Nuevamente el equipo del ACA se impuso notablemente en F-2. Solamente hubo lucha entre los coequipers. Pino con aparente comodidad ganó en F-4

. . .o Caldarella por Reutermann. Así fue esta vez. Le tocó al Brabham de Caldarella ganar en F2 y a Reutemann salir segundo, aunque el campeonato ya es practicamente suyo. El Lole salió en punta, con Caldarella atrás y Kissling chupado. En la segunda pasada, el Crespi-Peugeot de Raúl Kissling hizo la clásica seña del "no va más", para quedarse definitivamente en la quinta. Para ese entonces Caldarella, con motor nuevo de la Scudería de Concesionarios Fiat era puntero, con Lole Reutemann segundo y Prono tercero. El resto, con falta de performance y no muy buenas chances. Se llegó a un final donde los dos coches del ACA —los invencibles— terminaron casi en una misma línea, y bastante más atrás el auto de Prono.

Hubo más autos que en San Juan, pero como los punteros se repetían, la cosa perdió interés. De todos modos hay cierta mejoría y siete autos llegaron a terminar la carrera.

F-4: POCO INTERES

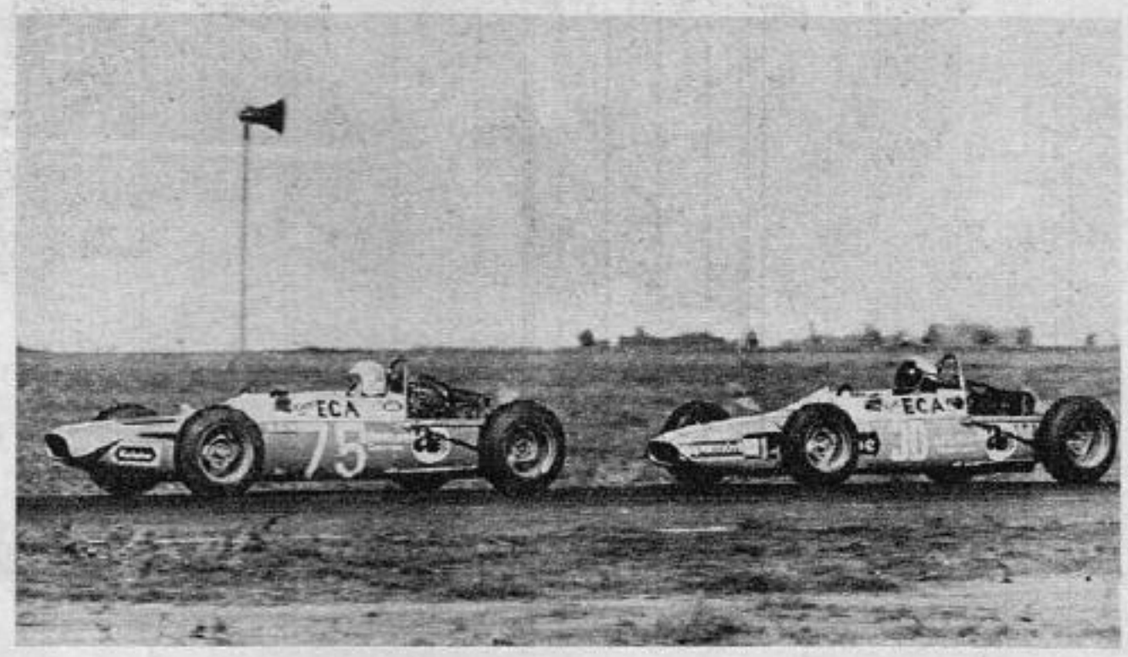
Ganó Pino con aparente comodidad, pero sólo aparente, ya que sin alejarse mucho de Ragno punteó desde el principio hasta el fin. La verdad es que Ragno se mantuvo siempre a su cola a pesar del motor más débil que lo habitual, y al llegar a la última curva se tiraron los dos juntos en busca del primer lugar, llegando prácticamente chupados a la bandera a cuadros, pero Pino adelante.

Tercero fue Lascack por una de esas cosas medio inesperadas. Lavenna fue tercero durante toda la carrera y en la última vuelta apareció puesto atrás. Resulta que Lavenna se pensó que había terminado la competencia cuando en realidad le faltaba una vuelta, levantó el pie y todo el mundo lo pasó como poste. A pesar de que Lavenna debe haber pensado hacia dónde se dirigían esos desesperados a toda velocidad, resulta que los desesperados contaron las vueltitas con los deditos de manitos y piecitos, sin equivocarse en una solita. Lavenna no contó bien, o no tiene deditos en los piecitos. ¿O será que Lavenna tiene todos los deditos, y contó bien, y el comisario deportivo encargado de bajar la bandera no tiene deditos de manitos, piecitos. . . ?

La cuestión es que Lavenna se dio cuenta cuando era tarde. Cosas de la vida. . .

Aparte de eso, poca novedad. That's all, folks.

Pino "Bliss" y Ragno se pelean por la punta. Todo quedó en lo de Antelo.



TORNEO TRIANGULAR - A. C. A.

AUTODROMO DE MAGGIOLO — 3.133,078 m

FORMULA 2

1º	62	Caldarella, Benedicto	Brabham-Fiat	13m43s8
2º	64	Reutemann, Carlos	B.W.A.-Fiat	13m44s
3º	55	Prono, Héctor	De Tomaso-Fiat	14m24s4
4º	82	Riva, Tulio	Rafaela-Fiat	14m35s3
5º	74	Alvarez, Alberto	Rafaela-Fiat	14m35s5

Promedio del ganador: 136,945 km/hora.

Record de vuelta: Reutemann en la 3ª, con 1m20s2, a 140,668 km/hora.

FORMULA 4

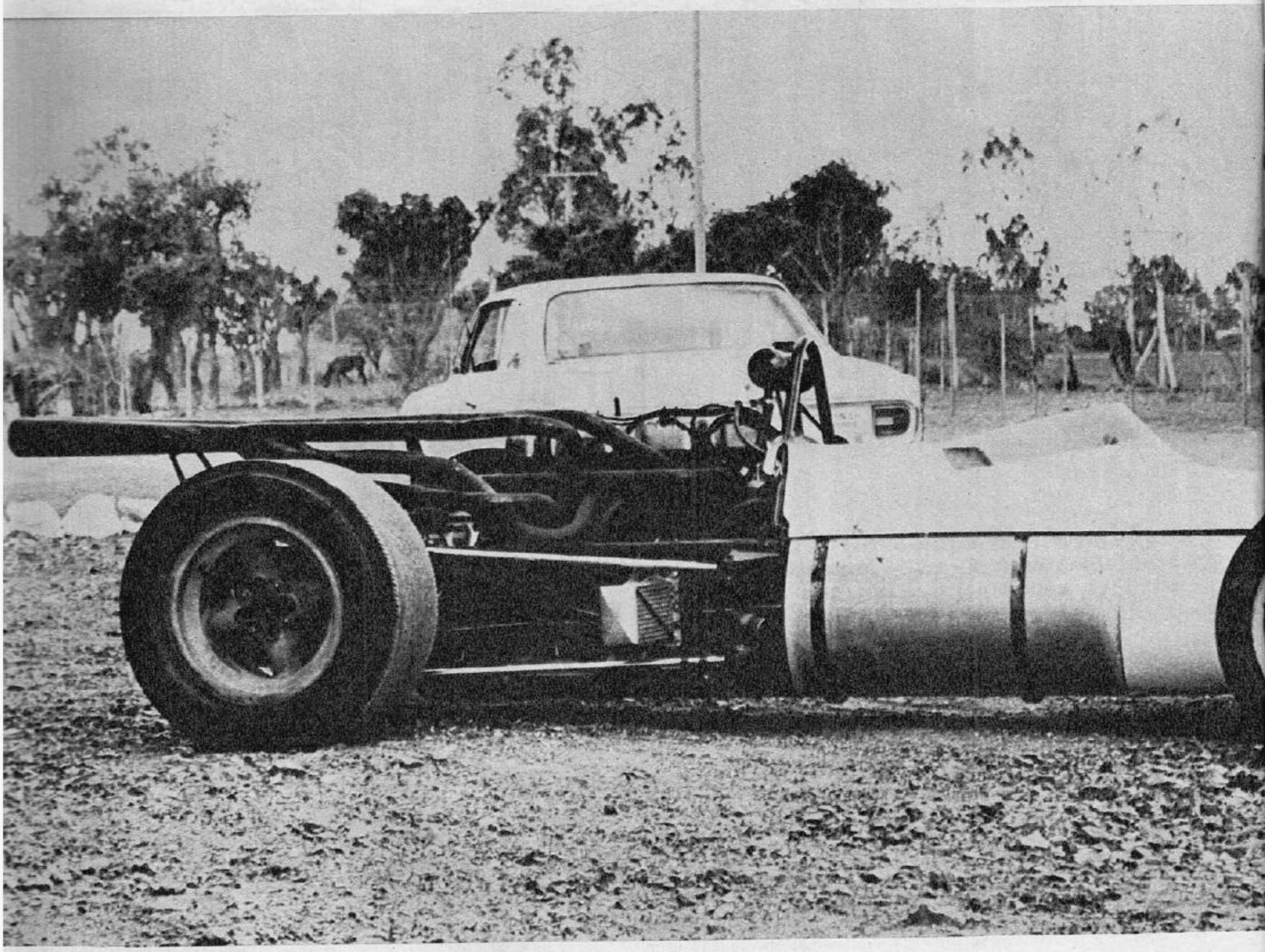
1º	75	Pino, Eduardo	Renault	15m00s9
2º	30	Ragno, Carlos	Renault	15m01s3
3º	5	Lascack, José	Renault	15m08s1
4º	72	Belloni, Roberto	Renault	15m14s7
5º	6	Andretta, Carlos	B.M.W.	15m21s2

Promedio del ganador: 125,225 km/hora.

Record de vuelta: Pino en la 2ª en 1m28s7, a 127,189 km/hora, record para fórmula 4 en Maggiolo.

Lunes 1º de diciembre de 1969, 7 hs.

ASALTAMOS FO



Y el que parecía un eterno dejado a la buena de Dios cobró su forma definitiva. El F-1 de Berta está listo para competir.

El strip-tease del esperado Berta LR muestra sus chinchulines. Atrás, bien al fondito, el 8 en "v", 32 valvulitas y pico de resortecitos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por HECTOR ACOSTA

RTALEZA-STOP



En "La Fortaleza", el super - taller de Berta, al comenzar el último mes del año pudimos lograr estas tres verdaderas primicias. El "Mago" habla del 70, nos muestra su nuevo F1 y el sensacional S P

1970: ¿HABRA CAMBIOS?

Berta es un tipo que tiene el don extraordinario de no emocionarse, o por lo menos de disimularlo bastante bien.

Sus agridulces gestos, cambiantes permanentemente, impiden al interlocutor situarse adecuadamente sobre su estado anímico. Entonces el diálogo se hace difícil, sobre todo si el tema es "picante". Pero, no le extrañe que repentinamente tenga un rapto de humor y Ud. termine riendo a carcajadas tras escuchar el último cuento de moda o alguna jocosa intimidad de su taller. Todo esto viene porque tuvimos que preguntarle qué pasaba con su futuro, y como se habían dicho tantas cosas lo considerábamos un tema "picante".

PC — Tu viaje a Buenos Aires ¿a qué se debió?

OB — Parte por el SP nuevo, y a la vez para ver un poquitito como andan las cosas para el año que viene.

PC — Los planes para 1970 ¿qué implican para Oreste Berta S.A.?

OB — Creo que va a ser igual que este año. Pensamos seguir de la misma manera. De haber cambios serán muy chicos. La sociedad seguirá operando como hasta ahora preparando motores para corredores privados, y encargándonos de experimentación en todo lo referente a la línea IKA-Renault.

Ahí estaba la noticia que buscábamos. La posible variante de marca estaba siendo negada por el mismísimo interesado. Con la misma pasividad adoptada cuando le encargaron construir el auto más veloz de nuestro país, o cuando le informaron que su hijo Brian se había sacado un 10 en el colegio.

Oreste Berta seguirá ligado a IKA-Renault a pesar de no tener un contrato firmado todavía. A pesar de que hubo conversaciones informales con gente de Ford. Es más, se dijo que había estado en Ford hablando con Kitterman. El lo replicó así: "Hablan sin saber. Te aseguro que no conozco la fábrica de Gral. Pacheco por dentro. Nunca estuve. Al señor Kitterman lo veo siempre en las carreras y charlamos pero nunca sobre este asunto".

Sigue el diálogo.

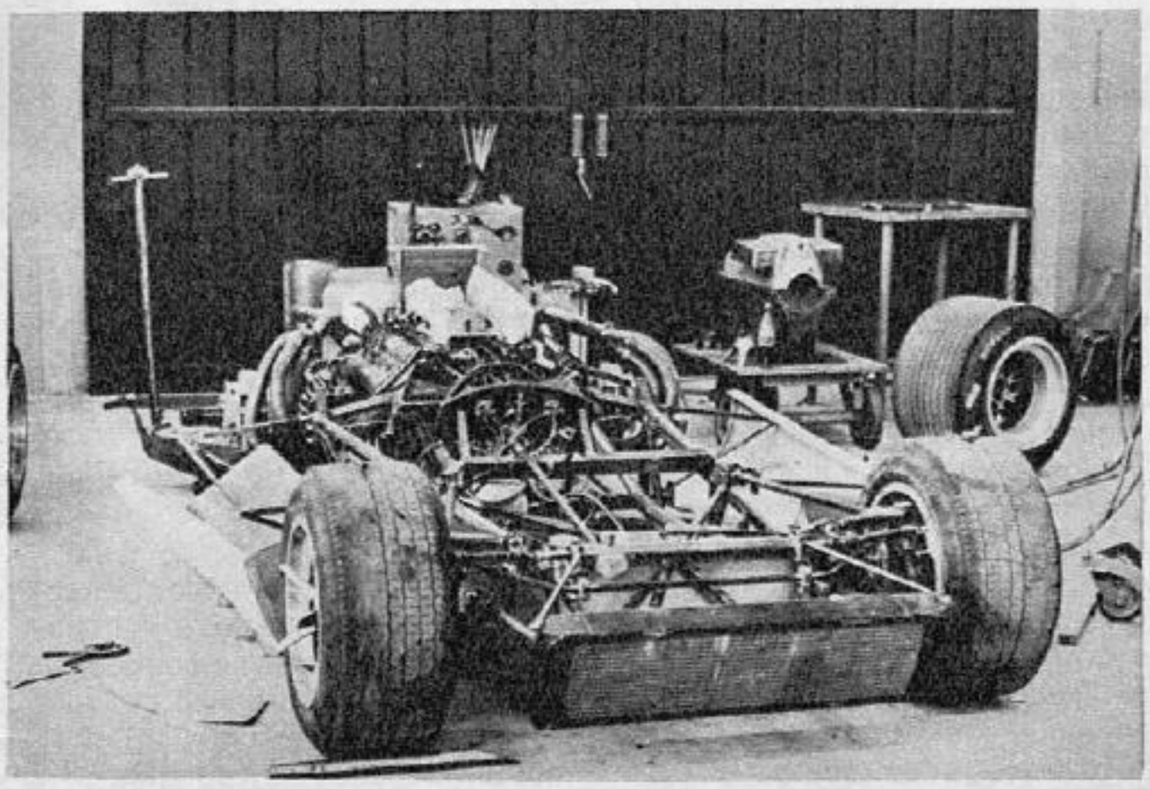
PC — ¿Vas a seguir presentando autos para correr?

OB — Sí, podría ser alguna intervención en carreras, pero en realidad sobre todo esto no sé nada. Lo único que te puedo decir es que la línea de trabajo va a ser la misma de siempre.

PC — Te lo tenemos que preguntar con todas las letras, para que no haya falsas interpretaciones o equívocos: ¿no hay un Ford en tu futuro?

OB — No, no creo. Nunca puedo decir que no hay Ford en mi futuro. Uno nunca sabe los cambios que puede haber en la vida, perooo, por el momento no hay absolutamente nada.

Las manos volvieron a trabajar en una pequeña balanza donde estaba calculando el peso de unos trozos o baldosas de plástico ya terminadas. Estaba comparando bajo qué tratamiento y con mejor rendimiento convenía elaborar el material de la carrocería. Por supuesto que sin emocionarse.



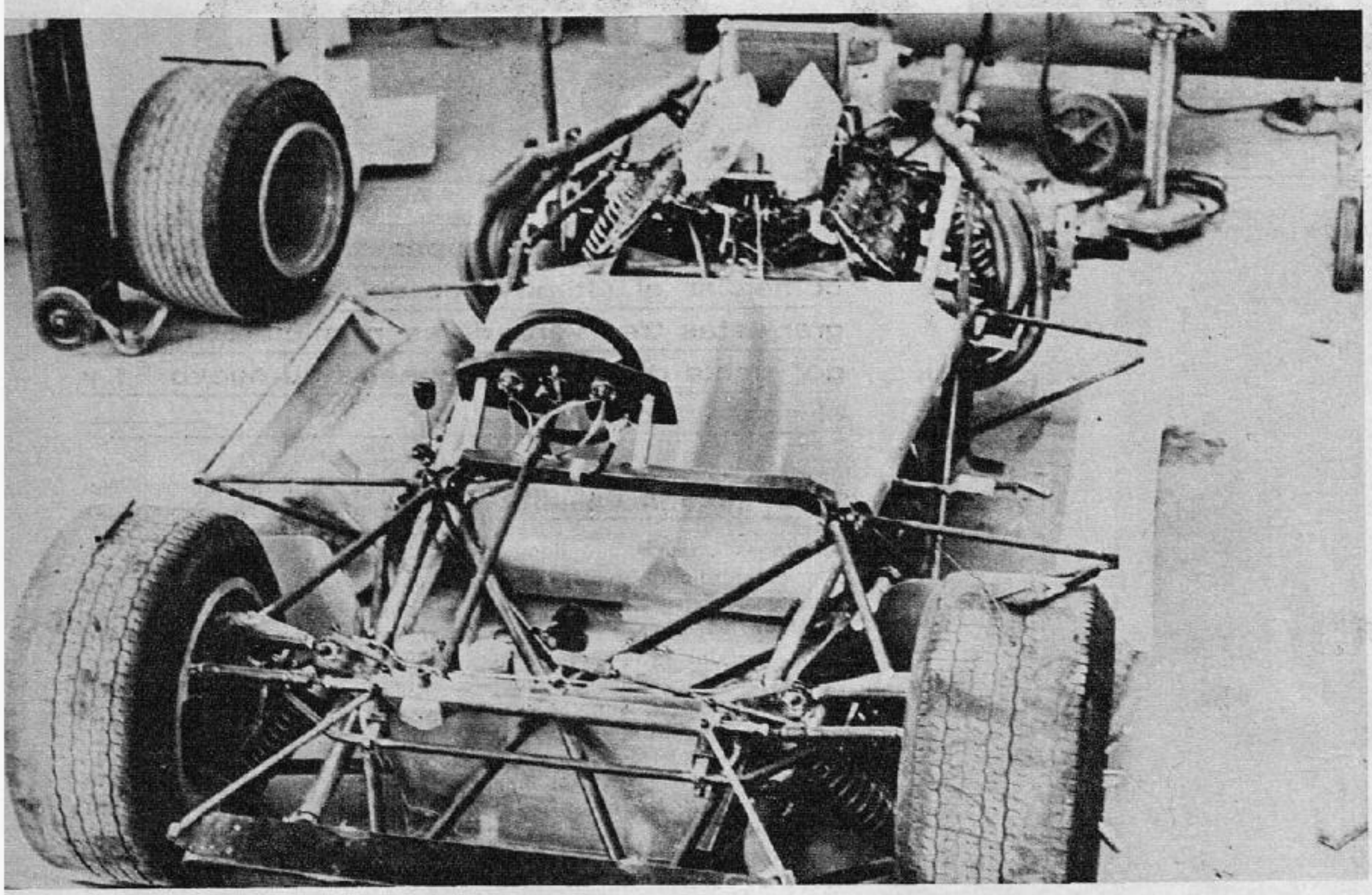
LOS PRIMEROS PASOS DEL SP BERTA - LR

Lunes primero de diciembre. Día inaugural del último mes del año. Para muchos un día cualquiera. Para pocos una jornada especial.

Siete de la mañana. Alta Gracia comienza a pestañear. En el camino a Córdoba, a 3 kilómetros hay actividad desde temprano. El pasajero que va leyendo el diario con el resultado de la carrera de Maggiolo, no supone que al pasar como todos los días por "La Fortaleza" verá, desde la ventanilla del ómnibus verde y amarillo, algo extraño.

Su neofitez en automovilismo →

ASALTAMOS FORTALEZA - STOP



Más del Berta-LR: Las butacas enterizas, una sola pieza de poliéster. Tanques laterales y unos cuantos cañitos, que podemos asegurar son más de uno sostenidos por el Ford 3 litros.

y la falta de información le hará pensar seguramente "este Berta, mirá vos el autito que le ha fabricado a los chicos para que jueguen".

Adentro movimientos nerviosos denotaban un acontecimiento fuera de lo común. A trancos largos Oreste Berta transitaba su enorme taller buscando elementos para terminar los últimos detalles del nuevo SP. La consigna era hacer arrancar el auto con todo listo. Ya la semana anterior el ruido sagrado había sobresaltado a todos. Un bramido impresionante descubrió la vida de los ocho cilindros, de los cuatro árboles de levas y las 32 válvulas. El sistema de inyección no había alcanzado a toser cuando la aguja del cuentavueltas comenzaba a trepar buscando el límite de las 9000 rpm. Claro, así era fácil. El motor girando en vacío en aceleradas intermitentes lograba rápido los picos ascendentes.

Esta mañana del primer día de diciembre iba a tener una operación similar. Oreste, embutido en la escasa abertura de la inmensa "bañadera" obturó la llave de las bombas de nafta, tocó el arranque y de pronto comenzaron a combustionar los cilindros. Un sonido como de furia hizo trepidar los vidrios. Una tropilla de 420 caballos se había desatado entre las paredes de ese motor que, hasta momentos antes, era un frío metal con una sigla y con un número. DFV 947.

Presión en el pedal de embrague, prueba de la selectora de cambios, y, con la precisión de un reloj, la Hewland asimiló los cinco impulsos diferentes que buscaron la posición exacta en el casillero.

Oreste pensaba todo. No solo lo que ocurría en esos instantes, sino en lo que vendrá. Sabe que se está jugando el prestigio de años. Sabe que está cumpliendo el sueño de su vida. También sabe que aunque tenga ganas no puede darle el gusto a los demás de verlo emocionado. Quizás por eso es que puso primera y marcó con caucho el piso.

Allí, se olvidó de todo. Dejó de pensar en que en tiempo record él y su gente habían construído un auto con intenciones de ofrecerle lucha a los mejores coches del mundo. También olvidó que se había anticipado justo en dos semanas en el plazo que personalmente se había impuesto para terminar el SP. Todo sin contar dos viajes que no estaban en el "calendario" de trabajo: uno a Méjico y otro a Buenos Aires.

Por eso es que decíamos al comienzo de que el primero de diciembre era un día especial para pocos. Día de estreno. No solo del auto más lindo, más potente, más veloz y más caro del país. Paralelamente a pocos pasos del níveo esepé —en su coqueta cocina— Liliana Berta estrenaba una flamante máquina de hacer café que le regalara Ricardo Peralta Ramos, propietario de "La Razón" y el auto en cuestión. Curiosamente la cafetera lleva los mismos colores definitivos del coche: blanco y rojo.

EL NUEVO FORMULA 1

Es otro de los autos creados por Berta. Sus comienzos fueron en Rafaela donde, recónditamente en la fábrica de válvulas de Edison Valsagna comenzaron a soldarse caños. Luego vino un período de largas semanas sin trabajo y el esperado MA se mantenía sin progresar.

Cuando llegó a Alta Gracia deambuló por los dos antiguos talleres de Berta. En los ratos de ocio había manos que se ocupaban de quitarle la tierra y continuar el desarrollo de acuerdo a los planos. Era tanto el trabajo que, algo extraño, Berta no podía terminarlo a pesar de querer hacerlo. Después vino la mudanza y tras ella la iniciación de las obras del SP. Muchos interesados, con solo verlo, preguntaban cuando estaría listo, cuanto costaría, su performance.

Eran preguntas sin respuesta porque nadie las sabía contestar. Hasta que no estuviese completado no se podían arriesgar juicios ni cifras. Hoy es una realidad. El Fórmula Uno ya tiene forma y vida. Aun no está calzado con las llantas y neumáticos que llevará, tampoco están "sacados" todos los detalles. Lo cierto es que en cualquier momento saldrá a rodar al autódromo e incluso podrá servir como auto de entrenamiento. Antes de subir al SP hace falta una adaptación. El Brabham de F2 servirá para eso y también como coche comparativo. El f1 estará expectante para cuando haga falta. Y correrá. Se descarta que estará presente en las pruebas de la categoría que servirán de complemento a las carreras de la Temporada Internacional. Incluso está prácticamente elegido el piloto que sería Oscar Mauricio Franco. El joven de Azul y Luis Di Palma serán los que se alternarán en la conducción del SP en la competencia de Mil kilómetros. La prueba más corta, de 200 millas, la correrá Di Palma solamente ya que se precisa un solo piloto. Franco, ese día, representaría a La Fortaleza con el nuevo F1.

La idea original de Berta es construir una pequeña serie de esta Mecánica Argentina para venderla a los interesados en disputar un campeonato de igual a igual. La mecánica Tornado al día, y un coche con lo último en la materia, son palabras mayores.

"Toto" Valdez nos desliza una cifra de costo completo: "con cuatro millones de los actuales, aproximadamente, lo estacionás en la puerta de tu casa". "Si lo querés más barato, esperá hasta el primero de enero. A partir de ese día en cuarenta mil pesos, arreglamos".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El motor de Néstor García Veiga se desarma y limpia después de cada carrera.

El suyo, nunca.

El motor de un Sport Prototipo se desarma y limpia, después de cada carrera.

Su auto —aunque no compite— está sometido a duras exigencias diarias: marcha en frío, tráfico congestionado, frenadas bruscas, cambios y piques repentinos.

Como Ud. no puede desarmar su motor a cada rato... qué puede hacer?

Cargar nafta Supershell Sprint, la más especial.

Sus activos componentes fosfoorgánicos mantienen a punto el carburador, protegen el sistema de admisión y la cámara de combustión y aseguran bujías bien limpias.

El lubricante también es importante: use Aceite Shell Super Motor Oil y aprovechará la experiencia triunfal de los mejores pilotos del mundo.

A un SP lo cuidan muchas personas.

A su auto sólo Usted. Y Shell.

ACEITE SHELL SUPER NAFTA SUPERSHELL SPRINT

Sea el gran ganador, sea de Shell.

SHELL





YACHTING

UN MUNDIAL PARA LA

Con el triunfo del norteamericano Bruce Goldsmith se definió el V Campeonato de la clase Lightning. Destacada actuación de los argentinos Isola y Keller Sarmiento que finalizaron quinto y sexto respectivamente. Brillante organización.

por JUAN PEDRO SIEDMANN

Fotos: ARMANDO DILERNIA

Continuó frente a Olivos el V Campeonato de la Clase Lightning, mejor dicho continuó la mayor fiesta que tuvo el Yachting argentino en toda su historia, ¿el motivo?, pues nada más simple que el hecho de que los argentinos decidimos hacer las cosas como se debe. Las comisiones a cargo de las distintas tareas, obraron en forma perfecta y esto es el producto de una organización sin precedentes, que se logró en base a tesón y trabajo. Realmente en esta oportunidad el país exportó una imagen que difícilmente se borrará de las mentes de todos aquellos extranjeros que han participado en la gran navegada.

Dejemos de hablar de la presentación y continuemos con las alternativas de las regatas que ya habíamos iniciado en nuestro número anterior. Recordemos que el campeonato se desarrolló sobre un total de seis regatas con descarte de una, y en él intervinieron 43 tripulaciones en representación de 12 países entre las que se destacó la fuerte delegación norteamericana que se alzó con 8 de los 10 primeros puestos. El recorrido que se utilizó fue el olímpico que no se pudo desarrollar en el octógono de la Federación Argentina de Yachting, debido a que el mismo no cumple con las medidas que establece la reglamentación de las olimpíadas.

LAS REGATAS

La primera de las series, como ya habíamos detallado, se corrió el domingo 23 y en ella triunfó el tricampeón mundial Tom Allen seguido por Bruce Goldsmith y por William Shore.

La segunda regata se disputó el lunes 24, la largada se debió postergar por más de una hora debido a la intensa bajante del río lo que motivó que fuera necesario buscar aguas más profundas. Si esto sigue así, en el futuro se tendrán que correr las regatas en las piletas de Obras Sanitarias. Linda perspectiva; finalmente a las 16,30 hs. y cuando el agua comenzó a subir se escuchó el cañonazo que daba por iniciada la prueba. Eolo soplaba con una intensidad de 30 a 40 Km. y del cuadrante NE lo que provocaría la tumbada del ex Campeón Mundial Louis Pocharski y la rotura de palo del brasileño Denis Clemence, además de innumerables averías en otros competidores. Ya en el comienzo se destacó Tom Allen acosado por el argentino Mario Isola y más atrás el chileno Branco Pesut, quien con viento siempre es un tiro. Las posiciones no variaron mayormente durante el transcurso de la regata siendo solo de destacar la infortunada tumbada del argentino G. Negroni quien sufrió este percance a solo 1 metro de la llegada lo que impidió que llegara quinto.

El martes 25 se corrió la 3ª y río en bajante. En la largada serie con viento ESE de 20 Km. se destacó el norteamericano Stuart Anderson seguido por Iso-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Los felices Campeones Mundiales. A la derecha Pamela Goldsmith, en el centro Bruce Goldsmith (timonel) y a la izquierda Jim Dressel.



En la empompada Allen tratando de reconquistar el título. Si ganaba en esta última regata obtenía por cuarta vez el preciado galardón. Fue uno de los pocos spinakers que se vieron. Después tumbó.

CLASIFICACION

2ª Regata

1º	Tom Allen	Atom	Estados Unidos	1h 40m 21s
2º	Bruce Goldsmith	Snoopy	" "	1h 40m 54s
3º	Mario Isola	Repunte V	Argentina	1h 42m 13s

3ª Regata

1º	James Crane	Cat	Estados Unidos	1h 52m 51s
2º	Louis Pocharski	Spook	" "	1h 53m 23s
3º	Richard Hallagan	Shadow II	" "	1h 53m 48s

4ª Regata

1º	Louis Pocharski	Spook	Estados Unidos	1h 48m 55s
2º	Bruce Goldsmith	Snoopy	" "	1h 49m 23s
3º	William Shore	Finesse	" "	1h 50m 04s

5ª Regata

1º	Carlos Collet	Marmolín	Argentina	3h 11m 19s
2º	Pedro Sisti	Alegretto III	"	3h 11m 20s
3º	James Crane	Cat	Estados Unidos	3h 14m 45s

6ª Regata

1º	Carl Eichenlaub	Porcelain Bull	Estados Unidos	1h 41m 37s
2º	Carlos Keller Sarmiento	Mancarrón	Argentina	1h 42m 38s
3º	James Crane	Cat	Estados Unidos	1h 43m 40s

RESULTADOS FINALES

Pos.	*Timonel*	*Tripulantes*	*País*	*Puntos*
1º	Bruce Goldsmith	Pamela Goldsmith-Jim Dressel	EE.UU.	204
2º	James Crane	Robert Crane-Robert Lansing	EE.UU.	199
3º	Tom Allen	Anne Allen-John Schneider	EE.UU.	190
4º	William Shore	Bonnie Shore-Mathew Bryant	EE.UU.	188
5º	Mario Isola	Boris Belada-Eduardo Farre	Arg.	188
6º	C. Keller Sarmiento	Carlos Sisti-Fernando de Aldecoa	Arg.	187
7º	Carl Eichenlaub	Jack Mueller-Tom McDermontt	EE.UU.	186
8º	Louis Pocharski	Lyn McLane-Frank Healy	EE.UU.	181
9º	Stuart Anderson	Bob Meegan-Randal Dilloiot	EE.UU.	180
10º	Bill Bergantz	Curt Montgomery-Linda Crane	EE.UU.	167

HISTORIA

la, Crane y Pocharski; esta situación no se prolongó por mucho tiempo debido a que en el Reach punteaba el estadounidense Crane, con su compatriota Buckles a la popa mientras que Isola quedaba relegado a la décima colocación. A partir de ese momento las variantes en las posiciones fueron escasas, culminando la serie con una encarnizada lucha entre Crane y Pocharski, venciendo el primero por la escasa diferencia de 24 segundos.

A las 15 hs. del miércoles 26 se inició la 4ª regata del Torneo en la que Pocharski se dio el gusto, ya que arrancó en punta para no soltarla más. Hay que destacar la performance de Mario Isola quien con un barco prestado siempre estuvo ubicado entre los primeros, como en esta oportunidad en la que se mantuvo tercero durante la mayor parte de la regata; el viento sopló del cuadrante ESE y con 20 Km. de intensidad, mientras que la marea estaba en bajante.

La quinta regata que se corrió el jueves 27 fue la locura, fue necesario suspender la regata alrededor de dos horas pues faltaba el indispensable viento. A las 16,45 hs. por fin se inició la prueba con una suave brisa del E y río en bajante, evidentemente era esta la oportunidad que estaban esperando los argentinos y fue así como Williams Camet se apoderó de la delantera manteniéndola durante la mayor parte de la competencia para dejarla luego, tras un borde negado, en manos de Carlos Collet. Bueno, por lo menos podemos decir que no todas las regatas fueron de los norteamericanos. Bien Collet. Como nota destacada acotemos que seguramente fue la primer y última regata por un título mundial que finaliza de noche.

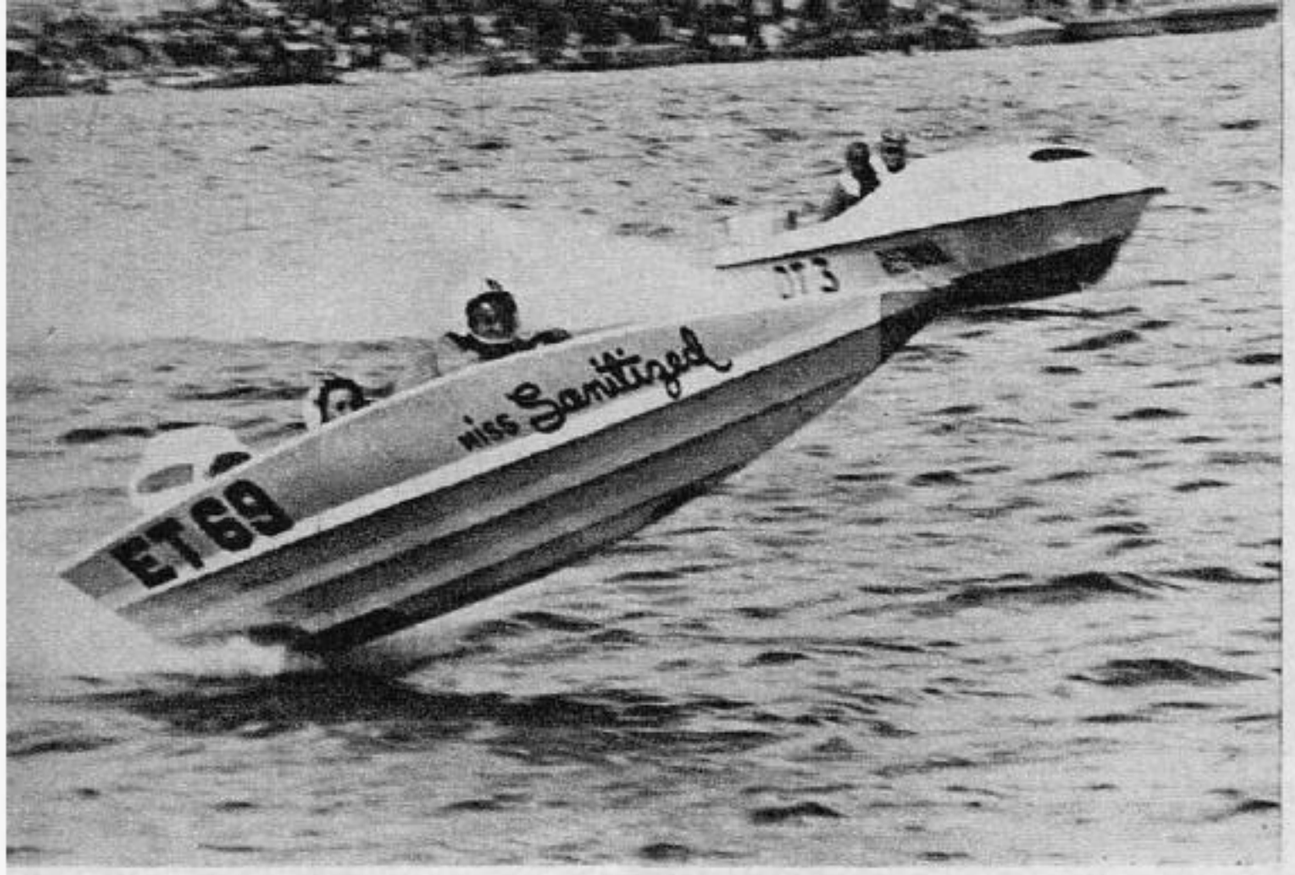
Finalmente el viernes 28 se largó la 6ª regata del Campeonato y como ya anticipamos, se desarrolló con un lindo **sirocco** que transformó a la regata en una justa en la que llegaron los que supieron aguantar el chubasco. En un comienzo se supuso que el oficial de día no daría la orden de largada, craso error, a las 15 hs. en punto el Sr. Luis Córdoba arrió la bandera dando por iniciada la competencia. Felicitamos al Sr. Córdoba, muy acertada su decisión, las regatas solo deben suspenderse cuando las condiciones del tiempo impidan correr y no fue esa la situación que se presentó en esta oportunidad, prueba de ello es que algunos barcos izaron sus spinackers cosa que no hubieran hecho de considerar la existencia de algún riesgo.

En esta oportunidad el viento sopló del OSE con rachas de hasta 60 km y desde el comienzo tomó el comando del lote el norteamericano Carl Eichenlaub para terminar en esa posición. También se destacó el arg. Keller Sarmiento que arribó segundo seguido por Crane y Pesut.

Y ahora sí: Bruce Goldsmith Campeón Mundial, tripulado por su esposa Pamela y por James Dressel, el timonel del "Snoopy" logró un inobjetable triunfo merced a su regularidad, pues si bien no ganó ninguna regata supo ubicar su lightning siempre entre los primeros puestos. También queremos destacar que es el primer timonel que regresa de una regata con el palo roto y con una amplísima sonrisa en su rostro. Muy bien a toda la tripulación del "Snoopy", sabemos que el título está en inmejorables manos y que sabrán defenderlo en la próxima oportunidad en que el mundial se disputará en Finlandia.

Muy bien también para Mario Isola quien junto a Boris Belada y Eduardo Farre se adjudicó un brillante quinto puesto que habla bien a las claras del nivel alcanzado por el Yachting Argentino.

Muy bien a todos los que aportaron su grano de arena para lograr un Campeonato Mundial del que solo podemos enorgullecernos.



un verdadero balazo en la ET: Oscar Guembe con una Avan 505, respaldada con un König 60 HP, arrasó en la categoría.

AVANZA EL METROPOLITANO

Mucho viento en el circuito y muchas lanchas en el agua. Horacio Morales y Alberto Reverdito volcaron sin mayores consecuencias. El espectáculo más vibrante estuvo a cargo de las Mojarra. Soriano en Fuerza Libre afirma sus pretensiones al título

Un fuerte viento que hizo postergar una hora el comienzo de las pruebas causó dos vuelcos a lo largo de la jornada. Horacio Morales con la Monique y Alberto Reverdito con la Miss Delta Marine. Sin consecuencias serias para los actores privó a la concurrencia de dos de los principales actores. Pero vayamos por partes. Las clases de Turismo Anexo P se definían a favor de Rodríguez Lubary, Jordana, Vega y Acuto (éste con una descalificación pendiente por alteración de palas de hélice). Las clases de Turismo, con las ausencias inexplicables de Regnicoli y Sarthou, no levantaron el ambiente. Lo que vale la pena destacar es el triunfo de Jornet Rojo (Avan 505-König 65) que con su viejo prototipo y su flamante König en popa aventajó netamente a Carlitos Zucatti. En la DT triunfó Canestrari y Santiago Gastón Breton, que entró segundo, presentó una denuncia por el motor de la Toco Fondo. Habrá que esperar a ver que pasa. En la IT Oscar Guembe dominó fácil y en la JT Guadagnino, único competidor, corrió como si lo corrieran los diablos dando buen espectáculo. En la primera manga Guembe delante de la Miura la que, solucionado un pequeño problema de carburador, volvió por sus fueros en la segunda. Aquí se lamentó mucho la ausencia de Jorge Regnicoli porque Guadgnino está andando mejor que nunca y podrían protagonizar buenas trenzadas. Felipe Uris se llevó las palmas de los hidroplanos y Pedro Soriano las de Fuerza Libre "clavando" con matemática precisión 1m. 05s. en cada vuelta. La Clase Mojarra, pocas veces tan numerosa, vio anular la primera largada por adelantamiento masivo de los competidores. Las deserciones de Martire, Traba, las descalificaciones de Hombre, Viaggio y Pacheco Alvear hicieron que el único que quedara "clasificado" fuera Ezio Sevegnani, que había entrado segundo en el trayecto en cada manga. Terminaba así la anteúltima jornada del Metropolitano, la cita es ahora para el 14 de diciembre en que se clausura esta competencia.

SEGUNDO CAMPEONATO METROPOLITANO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Tercera Jornada - Lago Parque Almirante Brown - 30/XI/69

CLASIFICACION

Categoría Turismo Anexo P (Una manga a ocho vueltas)

Clase hasta 45 HP

Pos.	Nº	Nombre	Piloto	Motor	Puntos
1º	5	Segunda Susana	Eduardo R. Lubary	Johnson 40	400
2º	9	Matraca	Marcos O. Gantes	Evinrude 40	300
3º	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 35	225
4º	7	Changuita	Oscar Botti	Chrysler 35	169
5º	19	Todos los días	Arminda Rodríguez	Johnson 40	—

Clase hasta 60 HP

1º	29	Cadorcha I	Domingo Jordana	Mercury 50	400
2º	34	Loca-Life	Gustavo Maffi	Mercury 50	300

Clase hasta 85 HP

1º	47	María Marcela	Alberto Vega	Evinrude 75	400
2º	40	Cacique	Néstor Barbieri	Evinrude 75	300

Clase hasta 105 HP

1º	61	Rober Hu I	Hugo Acuto	Mercury 100	400
2º	64	Mon Amour	Jorge di Fiore	Mercury 100	300

Categoría Turismo (Dos mangas de 5 vueltas cada una)

CLASE BT (Motor fuera de borda desde 250 hasta 400 cm3)
1ª manga: Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli.
2ª manga: Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli.

FINAL

1º	1	Terca	Rafael Tozzoli	Mercury 20	400

CLASE DT (Motor fuera de borda desde 500 hasta 700 cm3)
1ª manga: Ganador el 25, Toco Fondo, de Daniel Canestrari.
2ª manga: Ganador el 25, Toco Fondo, de Daniel Canestrari.

FINAL

1º	25	Toco Fondo	Daniel Canestrari	Carniti 45	400
2º	3	Miss Delta Marine	Santiago G. Bretón	Chrysler 45	300
3º	29	Swing	Lucio Pensa	Chrysler 45	225

CLASE ET (Motor fuera de borda desde 700 hasta 850 cm3)
1ª manga: Ganador el 23, Pofa IX, de Enrique Jornet Rojo.
2ª manga: Ganador el 23, Pofa IX, de Enrique Jornet Rojo.

FINAL

1º	23	Pofa IX	Enrique Jornet Rojo	König 65	400
2º	33	Galleta	Carlos Zucatti	Carniti 55	300
3º	36	Freskyta	Juan Jaremczuk	Mercury 50	225
4º	3	Cadorcha III	Jean Pierre	Mercury 50	169

CLASE HT (Motor fuera de borda desde 1.150 hasta 1.350 cm3)
1ª manga: Ganador el 12, Gundy, de Fernando Sancedo.
2ª manga: Ganador el 12, Gundy, de Fernando Sancedo.

FINAL

1º	12	Gundy	Fernando Sancedo	Mercury 65	400

CLASE IT (Motor fuera de borda desde 1.350 hasta 1.500 cm3)
1ª manga: Ganador el 69, Miss Sanitized, de Oscar Guembe.
2ª manga: Ganador el 69, Miss Sanitized, de Oscar Guembe.

FINAL

1º	69	Miss Sanitized	Oscar Guembe	Evinrude 115	400
2º	3	Chita XXIII	Germán Barbot	Mercury 100	300
3º	50	Sagitario	Ricardo Viaggio	Mercury 100	225
4º	13	Río Bravo	Miguel R. Passini	Mercury 100	169

CLASE JT (Motor fuera de borda desde 1.500 hasta 1.650 cm3
1ª manga: Ganador el 15, Miura, de Daniel Guadagnino.
2ª manga: Ganador el 15, Miura, de Daniel Guadagnino.

FINAL

1º	15	Miura	Daniel Guadagnino	Mercury 125	400

Categoría hidroplanos de carrera OF

1ª manga: Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris.
2ª manga: Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris.

FINAL

1º	2	Piratín	Felipe Uris	Mercury 50	400
2º	3	Chita XVI	Héctor Boniface	Mercury 50	300

Clase Mojarra (Hidroplano de carrera con motor Ford 60)

1ª manga: Ganador el 6, Estrellita V, de Ezio Sevegnani.
2ª manga: Ganador el 6, Estrellita V, de Ezio Sevegnani.

FINAL

1º	6	Estrellita V	Ezio Sevegnani		400

Fuerza libre (Una manga a ocho vueltas)

1º	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	400
2º	9	Taif	Alfredo Berghella	Fiat 1500	300

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

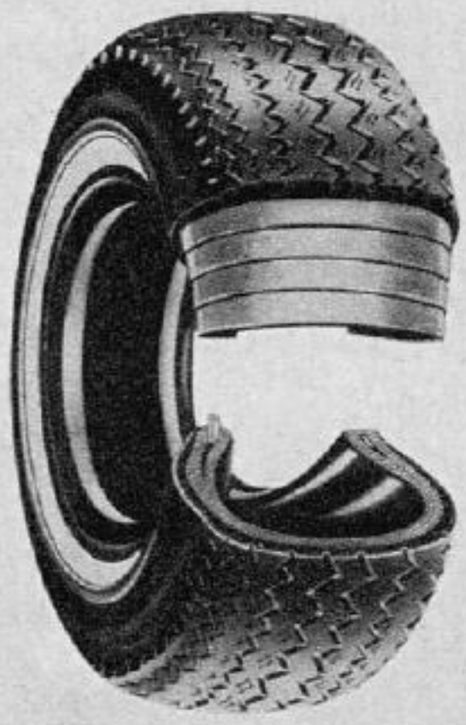
En la cara iluminada de la luna hay más de 180° de temperatura.
La bandera que dejaron los cosmonautas es de Nylon.



GOWLAND PUBLICIDAD

Y a usted qué?

A usted mucho.
El Nylon® tiene mayor resistencia a la temperatura.
Y como la alta temperatura es una de las causas principales de los reventones en los neumáticos, es obvia la conveniencia de usar en su automóvil cubiertas con telas de Nylon.
Neumáticos con telas de Nylon Ducilo.
Mayor resistencia a: altas temperaturas, fatiga y humedad.

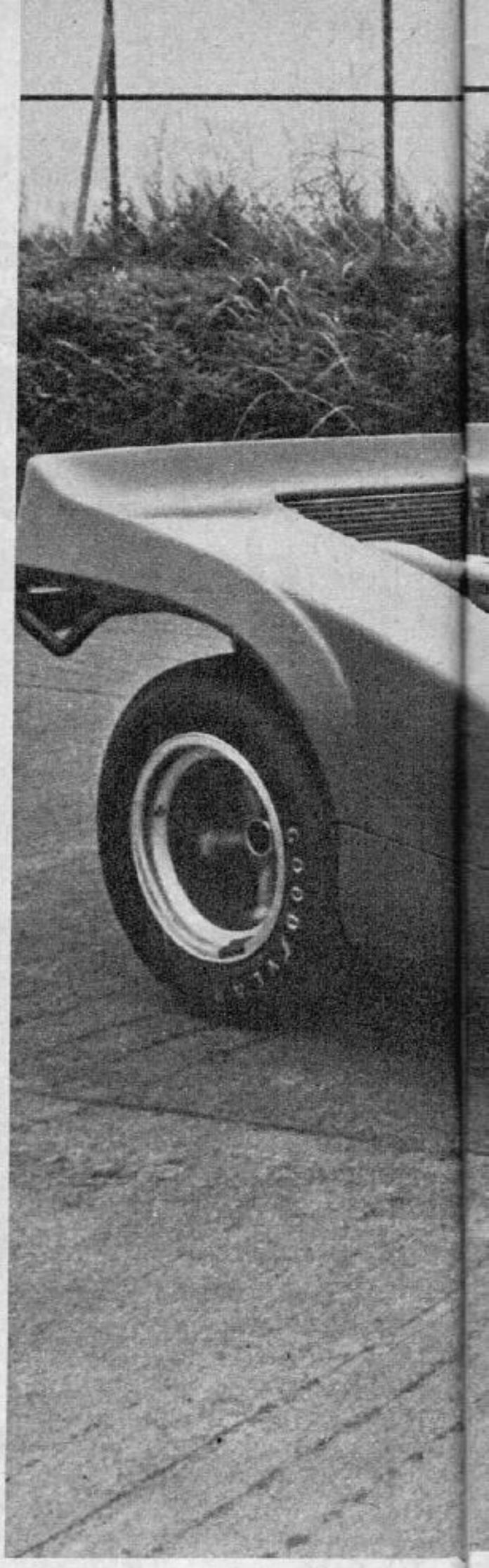


DUCILO

®Marca Registrada de DUCILO S.A.I.C.

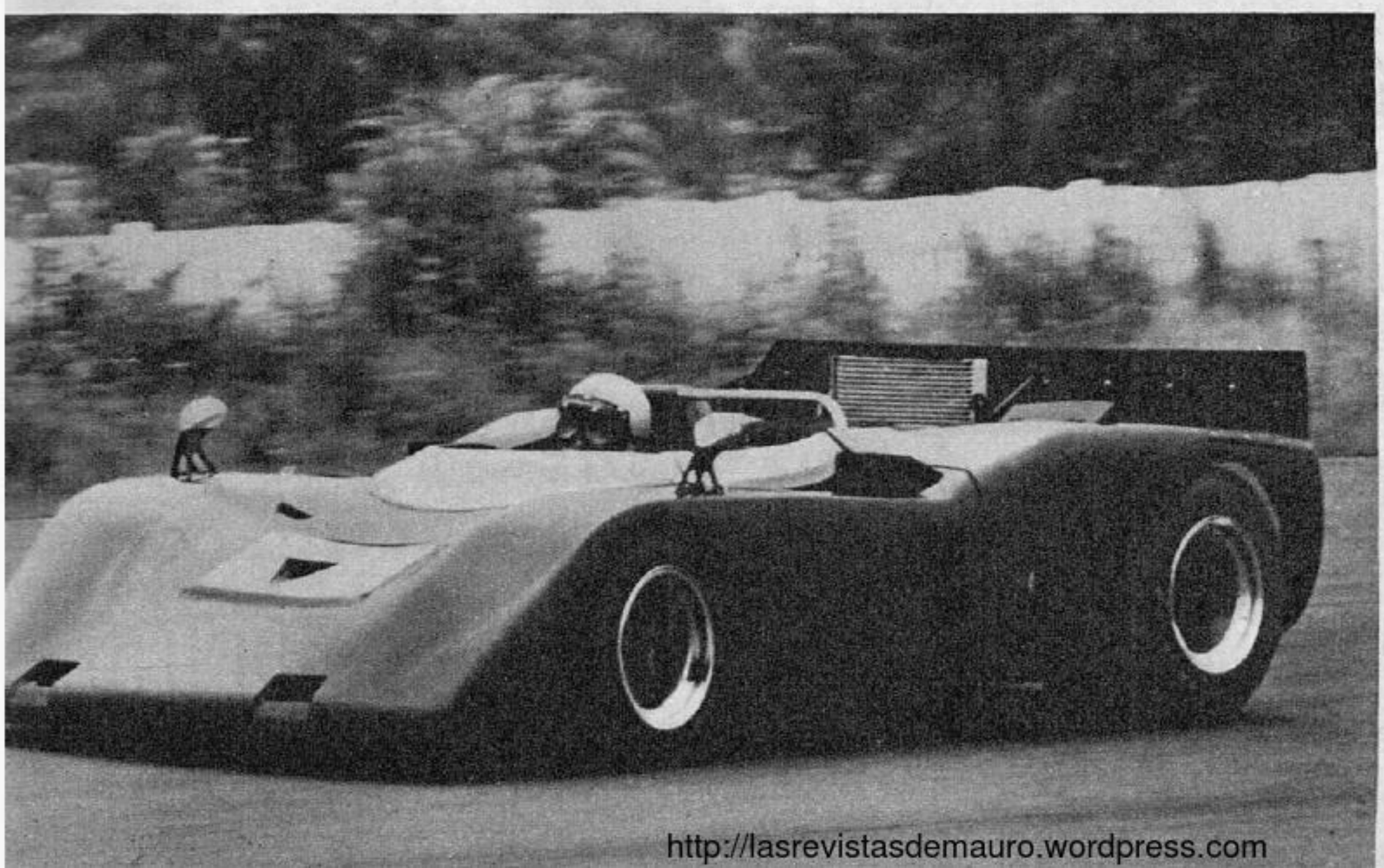
UN VERDADERO PELIGRO

Nissan y Toyota se prepararon con todo para el Gran Premio de Japón. Resultado: primero y segundo, dos Nissan, tercero y cuarto, dos Toyota, y quinto -créase o no- el Porsche 917 de Siffert-Piper. ¿Sorpresa en 1970?



Este es el Nissan R 382, el Grupo 4 japonés que arrasó con todo en el Gran Premio de Japón disputado —¿disputado?— en Monte Fuji. Las agresivas líneas del auto son la materialización de la ambición japonesa.

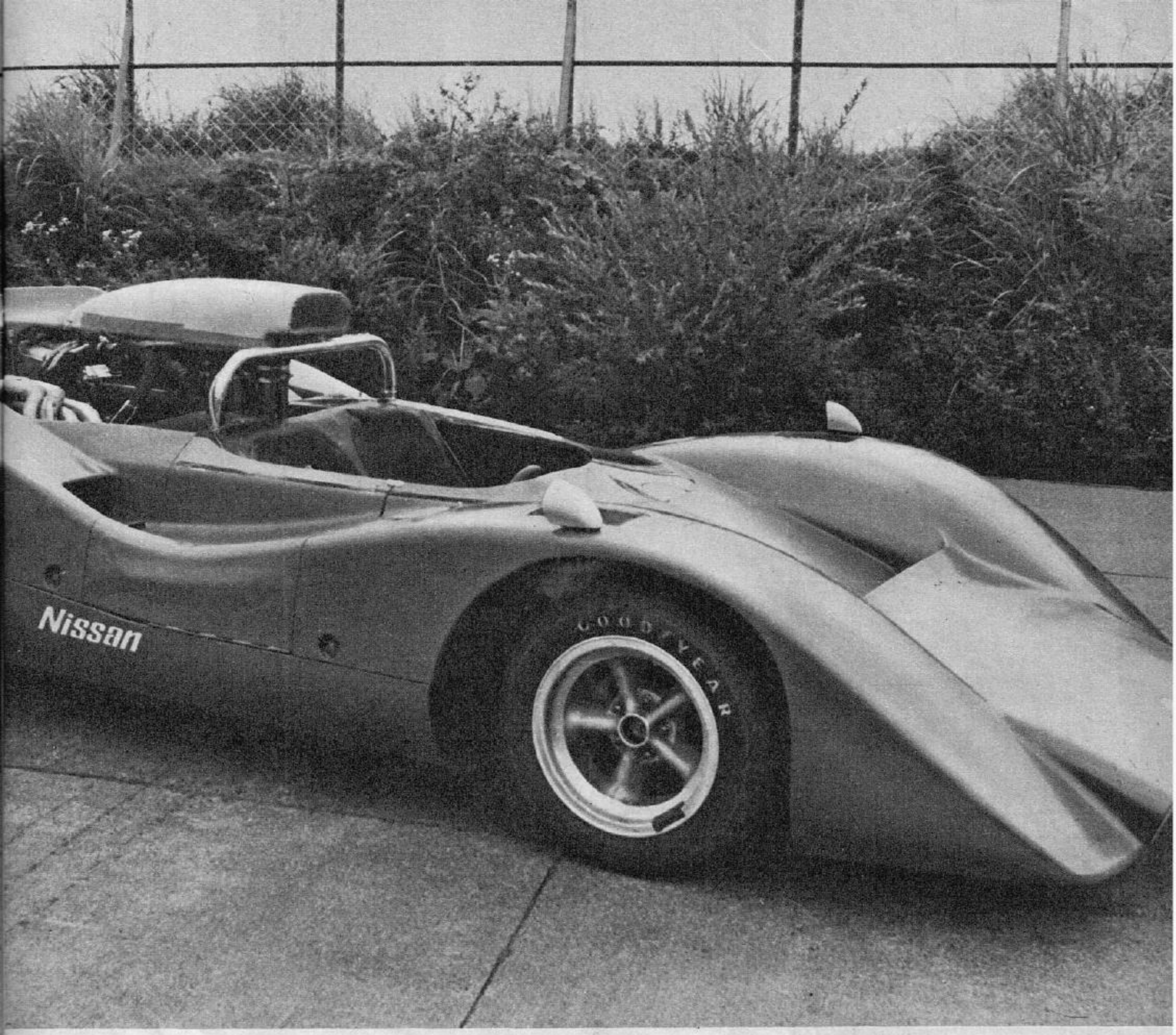
...y éste es el Toyota 7, también con motor de cinco litros; seguramente la base de la máquina con que la firma nipona intentará participar en las competencias del Mundial de Marcas del '70. ¡Ojo con este aparato!...



Más de una vez se ha hablado del "peligro" que representa el creciente desarrollo del automovilismo deportivo japonés para las técnicas tradicionales occidentales. La mayoría de esas veces, la frasecita —**"el peligro amarillo"**— estaba referida al proyecto Honda en F-1, pero no era en realidad muy representativo de lo que podría suceder en el futuro, por cuanto solamente el motor era íntegramente estudiado en Japón, recurriéndose para la solución del resto de las partes constitutivas del auto y para la conducción del mismo a la experiencia europea y a un piloto occidental como John Surtees.

Más adelante, llegado el año que está por terminar, aparecieron en escena unos moscardoncitos blancos, que llenaron de asombro —*y de zumbidos*— Spa-Francorchamps y Nürburgring, conducidos por pilotos ja-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



poneses que llamaban poderosamente la atención por su arrojo y habilidad. Estos buscapiés con ruedas eran los Mazda con motor rotativo, que llegaron a puntear las 84 Horas, perdiendo su privilegiada posición sólo por una falla de organización debida a su falta de experiencia.

Ahora debemos pasar un poco el plumero sobre la frase **"el peligro amarillo"**, debido a una noticia que llega rauda de allende los mares, dando cuenta de una victoria que anuncia como cada vez más cercana una presentida era de predominio de la técnica oriental.

En el circuito de Monte Fuji se disputó días atrás el Gran Premio del Japón para bipostos —Grupos 4 y 6— y dada la importancia del evento se hicieron presentes no sólo las representaciones de las fábricas nacionales sino también algunas delegaciones extranjeras entre las que se destacaba la presencia de Porsche, Campeón Mundial de Marcas 1969. Trascurridas las prácticas y las clasificaciones era **"evidente"** la superioridad de un binomio, Joseph Siffert y David Piper, al comando de la máquina que más había llamado la atención al público nipón, el poderoso Porsche 917. Inmediatamente Siffert-Piper se trasformó en la pareja favorita para adjudicarse el Gran Premio. Pero he aquí que desde la largada de la carrera hasta su finalización, la máquina **tedesca** no pudo arrimarse a la punta pese a los denodados esfuerzos de Seppi, que no podía creer que lo pasaran como a un poste. Los Nissan R-382 Grupo 4, con motores Nissan V-8 de cinco litros, de las parejas **Kurosawa-Sunako** y **Kitano-Yokohama,** se hicieron humo en una escapada feroz, mientras el Porsche se debatía por no dejarse pasar por los Toyota de Fushida-Kawaji y Elford-Toshiaki. Vic Elford era, a todo esto, el único piloto no japonés que disponía de un medio mecánico de ese origen, ya que Toyota quiere sus servicios para el Mundial de Marcas de 1970. Mike Hailwood, gran ídolo de los japoneses por sus hazañas motociclísticas, nada pudo hacer por demostrar sus cualidades sobre cuatro ruedas. El centauro inglés largó con un flamante Mc Laren M-12 tipo Can-Am pero con motor Chevy de cinco litros, y sus posibilidades eran más que interesantes. Sin embargo el poderoso coche no alcanzó a dar una vuelta completa al circuito.

El triunfo de **Motoharu Kurosawa** y **Yoshikazu Sunako** fue asombroso e inobjetable. Durante toda la carrera marcharon en la vanguardia sin claudicaciones, siendo inquietados sólo en un momento por el avance de sus compañeros de equipo que pugnaban por alcanzarlos, pero una oportuna aceleración en la marcha los llevó hasta la meta sin más problemas, punto éste donde hicieron contacto con la tierra con toda felicidad.

A pesar de no haber sufrido problemas que aminoraran su tren de marcha, Siffert y Piper debieron conformarse con el 5o. puesto final, postergados por los dos Nissan ganadores y los Toyota de Fushida-Kawaji y Elford-Toshiaki. De las máquinas japonesas, las únicas que no pudieron cumplir con su objetivo, fueron los Isuzu R-7 5.000 cc, pero lo hecho por los cuatro primeros clasificados, y las cualidades del conjunto hombres-máquina que los persiguieron demuestra la calidad de las máquinas japonesas y hace pensar que si Toyota piensa competir en 1970 en el Campeonato Mundial de Marcas, algo muy filoso se debe de traer bajo el kimono...

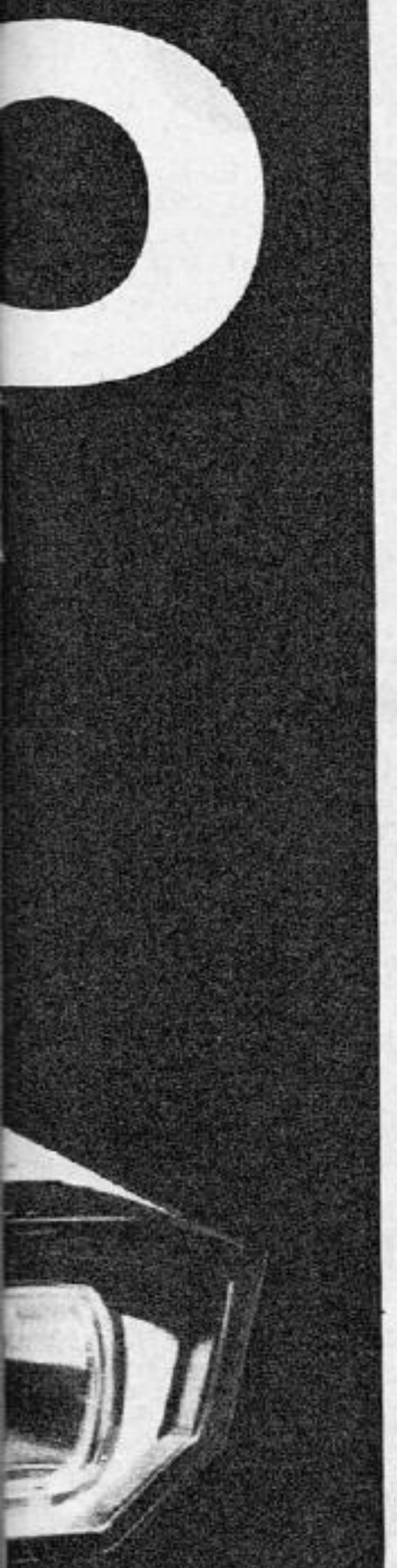
un

DOG

con pedigree



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Este es el DOGO SS-2000. Sin duda, el diseño más vanguardista producido en el país. Armonía de líneas, puertas amplias en ala de gaviota, espacioso habitáculo, motor central, buen instrumental completo, amplia visibilidad sin ángulos ciegos, cómoda posición de manejo y agradable diseño de llantas y volante de dirección son características destacadas.



De repente nos encontramos en la Exposición del Confort con el prometido Gran Tu-

¡Esto es una cosa de locos! La industria automovilística grande vuela ya a niveles prácticamente insospechados para nosotros un par de años atrás, o un poco más. Hemos entrado —sí— en la famosa vorágine loca, la que no para nunca. No hablemos del nivel constructivo de los que hacen autos puros de carrera, porque ya estamos como para competir con los que vayan saliendo sin preguntar cuántos son (¿o no?). Pero en lo que respecta a las industrias montadas, producimos modelos que ya están allí, casi casi como los que presentan las mismas casas en sus países de origen (salvando las distancias a que nuestro acreditado subdesarrollo nos obliga). Pero como si eso fuera poco, ahora nos encontramos con que mentes inquietas se han lanzado al diseño y construcción de sus propios fuori serie para uso doméstico-deportivo. Utilizando mecánica de fábricas gran productoras desarrollan cositas muy lindas.

Fuimos testigos de uno o dos ejemplos elaborados con más corazón que probabilidades de venta. Y en la Exposición del Confort Humano realizada días pasados en las instalaciones da la Rural pudimos ver el que seguramente es el mejor "fuori serie" desarrollado en el país. El responsable de la creación realizada es el señor Clemar Bucci, ex campeón de Mecánica Nacional Fuerza Libre de destacadas actuaciones en la década del '50 con el Alfa 4,5 que fuera de Achille Varzi. Bucci demoró 15 días en desarrollar el proyecto del nuevo coche en su taller metalúrgico de Munro. Con su hermano Rolando y un equipo de colaboradores terminó el primer prototipo en 5 meses.

Destripando el aparato descubrimos que el bastidor es una viga central única en forma de cajón. Con una cuaderna delantera y otra trasera de estructura similar. Todo eso se realizó en el taller de los Bucci con chapa estampada de 1,5 mm, la que luego se agujereó para alivianarla, en una construcción similar a la del Lotus Elan. Dos viguetas laterales integran el piso-plataforma.

La suspensión delantera es

rismo de los hermanos Bucci. Nos impactó, lo miramos por los cuatro costados, me-

independiente por paralelogramo deformable, con el amortiguador concéntrico con el resorte helicoidal especial de competición Peugeot inclinado a 30 grados. La suspensión trasera está compuesta por dos reactores a cada lado que toman los semiejes oscilantes de la trasmisión.

La base del motor (en elevado porcentaje) es del Peugeot 404, aumentándose en el block la capacidad cúbica a 2 litros, usándose camisas centrifugadas. La tapa de cilindros es original Peugeot con doble resorte por válvula. El diámetro de las de admisión es de 48 mm y las de escape 42 mm. Los pistones, especiales, llevan tres aros cada uno, dos de tipo cuchilla y el tercera rasca aceite con resorte expansor. El cigüeñal, las bielas, los botadores y los pernos son originales del 404. La lubricación también es convencional por cárter húmedo. La alimentación corre por cuenta de una bomba mecánica que abastece a dos carburadores Weber dobles horizontales de 45 mm similares a los que utiliza el Tornado.

La pedalera colgante fue diseñada "chez" Bucci. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas y el embrague tiene comando hidráulico.

La transmisión se efectúa por medio de una caja-puente de Porsche 911; tiene cuatro marchas adelante todas sincronizadas y una de retroceso. Existen cinco relaciones distintas de caja opcionales a elección del cliente.

El diferencial tiene también tres relaciones diferentes: 4,35 - 4,45 y 4,75 a 1.

Las ruedas de aleación liviana miden 13" x 9" y llevan la marca del auto en el cubo central. Estan construidas con cinco rayos rectangulares planos presentando la llanta en su forma diametral una ligera conicidad. Los neumáticos son Pirelli SB.

La carrocería fue construida en plástico reforzado de una sola pieza de 4 mm de espesor. En su forma, es en rasgos generales una cuña. La sección maestra es un hexaedro decreciente hacia adelante y hacia atrás. La línea del baúl y la de los guardabarros delanteros tiene una caída muy

timos las narices y lo investigamos. Es una cosa seria, vale la pena que lo conozcan

pronunciada hacia adelante y forma un solo plano con el amplio parabrisas de grandes dimensiones. Las puertas traseras abren totalmente hacia arriba en forma de alas de gaviota. El guardabarro trasero nace separado de la cintura dejando abierta una entrada de aire al vano motor, otorgándole un toque característico que contrasta con la suave caída de la luneta trasera que remata en la cola trunca. La visibilidad es excelente no existiendo casi ningún ángulo muerto. La trompa es amplia y alargada de forma lenticular con una grilla de acero inoxidable que enmarca cuatro grupos ópticos.

El DOGO SS - 2000 es un verdadero Gran Turismo de motor central, bien dimensionado y de una feliz proporción en sus formas. Sus medidas son: largo total, 3,92 m; ancho total, 1,81 m; alto total, 1,04 metros; despeje del suelo, 16 cm; distancia entre ejes, 2,35 m; trocha delantera, 1,43 m; trocha trasera, 1,38 m; comba negativa trasera, 2,5 °; peso vacío, 700 kilos. En orden de marcha con conductor y combustible pesa 800 kilos aproximadamente.

Está pintado de color blanco, que es el color del dogo argentino de caza. Su precio oscila alrededor de los cuatro millones y medio de pesos ($ 4.500.000) y sus constructores están en condiciones de entregar tres unidades por mes. Este mismo auto se construirá en la versión Sport Prototipo para la nueva categoría que regirá desde el próximo 1º de enero. Se lo equipará —es la idea— con un motor Peugeot de doble árbol de levas en la cabeza y se le agregará un compresor. Es idea de sus constructores poder alivianarlo también hasta llegar a los 650 kilos. Bucci está preparando también el sistema de inyección de combustible con que se intentará equipar al motor Peugeot del DOGO para la categoría Sport Prototipo.

Ese es el auto. Esperamos que esta gente encuentre el marcado que necesita el coche que con verdadera seriedad se ha diseñado y construido. Y que corra carreras, y que gane y que el negocio siga adelante. Lo merecen.

CAMPEONATO

Este concurso ha llegado a su fin. Realizado el escrutinio Gastón Perkins se consagra como "Mr. Pinta 1969". Su séquito se compone de tres Princesos: Mk I, Lole Reutemann; Mk. II, Larry, y Mk. III, Agustín Andolfatto. Nos congratulamos y nos repercutimos y nos maravillamos y nos usufructuamos. Ganadores: Felicitaciones



¡¡Hurrahhh!! ¡¡Albricias!!

El campeonato Mr. Pinta en procura del más hermoso del automovilismo ha concluido. Y ya estamos en condiciones, luego de un escrutinio tan límpido que haría temblar los huesos de los antiguos demócratas atenienses, de comunicar a todos los interesados el resultado del concurso.

Luego de haber revisado una por una todas las cartas llegadas a esta redacción (cantidad increíble, por cierto, de la que presentamos a ustedes las pruebas fotográficas), vemos modificarse el clasificador, definirse un primer puesto que estaba en duda, repartido entre tres hermosos, y nos encontramos con que el agraciado por la voluntad del soberano ha sido nada más y nada menos que ¡¡¡Gastón Perkins!!! Casi dos metros de belleza no podían pasar inadvertidos para los que mediante su voluntad y libre albedrío han consagrado **Mr. Pinta 1969 a Gastón.**

Nos encontramos entonces con que Gastón está arrasando este año con cuanto campeonato se le pone a tiro, y no nos extrañaría que mañana sea consagrado Campeón de Taba en Alberdi. Por supuesto que felicitamos a Gastón por el brillante triunfo obtenido, a Ivonne por resultar la princesa consorte del más hermoso, y a todo el equipo de Perkins, por tener un patroncito tan bonito (aunque nos imaginamos que se lo dirán todos los días...).

Tres princesos acompañan a Gastón como séquito ganador: Princeso Mk I, Lole Reutemann; Princeso Mk II, el mosca Larry, y Princeso Mk III, Agustín Andolfatto.

De Lole, qué podemos decir... calladito, indudablemente hermoso, se clasifica como Princeso Mk I a sólo 2 puntos de Mr. Pinta. Un muchacho lleno de virtudes, que se merecía esta satisfacción. Bastantes disgustos tuvo este año, y deseamos que este segundo puesto que lo ubica entre los más lindos, le sirva de estímulo y alegría.

Tercero, y ubicándose como Princeso Mk II, Larry. Y aquí sí que se da el caso del "Bello Durmiente", que desde que nació mantiene los ojos empecinadamente cerrados, y solamente los abre en circunstancias especiales, como por ejemplo una carrera cualquiera. Menos mal. De cualquier manera, Larry, un hombre que se preocupa terriblemente por todo lo que lo rodea, que se hace mil problemas por cualquier cosa, supernervioso en toda circunstancia y lugar, también merece esta satisfacción de figurar entre los hermosos más representativos.

Y nos quedaría el Princeso Mk III. Agustín Andolfatto, hombre de Pirelli. Hay que verlo cuando, pirómetro en mano y en puntas de pie (porque aunque parezca agachado, está en puntas de pie...) controla la temperatura de las cubiertas en cualquier carrera. ¡¡¡Qué tarea humanitaria y sacrificada la de Andolfatto!!! Hemos consultado en Pirelli qué tal se porta, y nos han dicho que muy bien, y que lo mantienen en la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mr. PINTA 1969

He aquí a Su Majestad, Mr. Pinta 1969, Gastón Perkins. Al saberse ganador del concurso, se fue hasta Casa Martínez a alquilar un frac, pero no pudimos conseguir que venciera su reconocida timidez y levantara la vista para ser fotografiado. Felicitaciones, Gastón ...

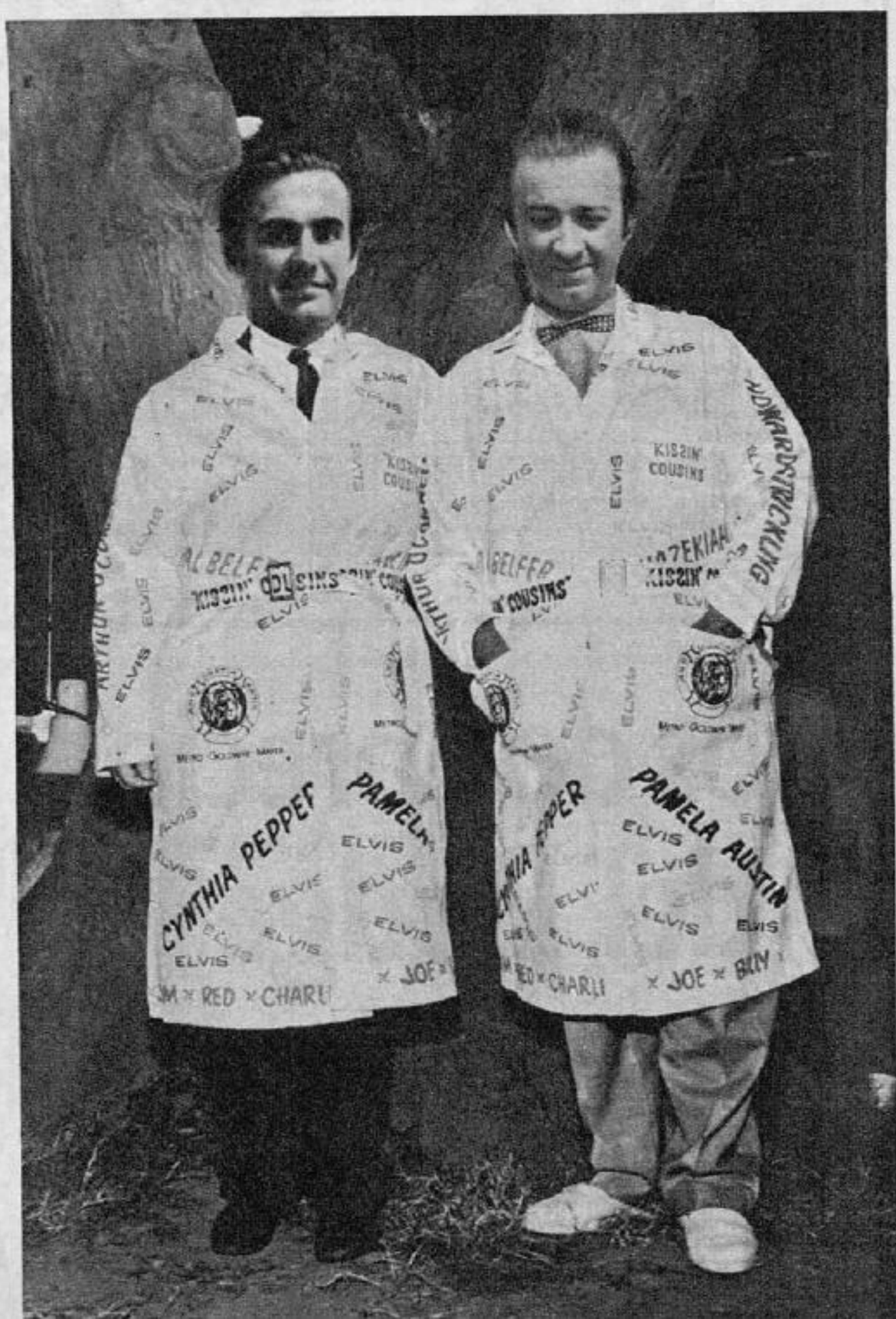


Vero rostro del Princeso Mk III: Agustín Andolfatto, agraciado en el concurso y condecorado en Pirelli con la Orden de la Cubierta, al conocerse el resultado del campeonato Mr. Pinta.

Abajo, derecha: Los Princesos Mk I y Mk II, Lole Reutemann y Larry, contentos por doble motivo: haber sido elegidos Princesos y haber conseguido suficiente publicidad para el próximo año.

Seis mendigos reclutados en la recova de Leandro Alem se mandan la changuita (por unos pocos dineros) de trasladar hasta la redacción de CORSA los sobres con los votos, a efectos de ser contabilizados, mientras cantan a coro: "Las pruebas de la infamia ... están en las bolsitas ..."





empresa porque si ahora, siendo chiquitito es tan trabajador, cuando sea grande va a ser un fenómeno. Por supuesto que no olvidamos a Castagnola, que no ha tenido la fortuna de resultar elegido entre los primeros, pero trabaja a la par de Andolfatto. Bien a la par: ambos a no más de 0,80 m del suelo...

Se cierra de esta manera un nuevo Campeonato Mr. Pinta. Cuatro han sido los afortunados, y el mérito no corresponde a nadie más que a ellos, porque aparte de ser lindos, han sabido captarse la simpatía popular de manera tal que ha sido esa cualidad la determinante de sus ubicaciones en el campeonato. Felicitaciones, preciosos...

Oportunamente se entregarán los premios; adelantamos que Gastón se ha hecho acreedor a un Eterna-Matic "Kon Tiki", maravilloso aparato destinado a medir el tiempo (pronúnciese reloj), y dejamos en suspenso los premios destinados a los princesos. Adelantamos además que la Gran Bacanal-Aquelarre en que se entregarán los trofeos se efectuará en Sunset, y recomendamos llevar pilcha de buzo autónomo, o en su defecto una mudita de ropa seca, porque pensamos que más de uno se va a caer en la pileta (sin querer, por supuesto...).

Nuevamente felicitaciones por parte de CORSA a los agraciados, y a todos aquellos que engrosaron las listas del campeonato. Hasta pronto, bellezas internacionales.

→

1º)	GASTON PERKINS	311
2º)	"LOLE" REUTEMANN	309
3º)	"LARRY"	308
4º)	AGUSTIN ANDOLFATTO	307
5º)	Andrea Vianini	305
6º)	Jorge Cupeiro	303
	Eduardo "Tuqui" Casá	303
	Carlos Pairetti	303
	Jorge Ternengo	303
	Carlos "Pichito" Pascualini	303
11º)	Carlos Marincovich	301
12º)	Comodoro Juan Grillo	300
	Carmelo Galbato	300
	Eduardo José Copello	300
15º)	Carlos Ruesch	297
	"Coco" Rodríguez	297
	Johnny Perkins	297
	Jorge "Mono" Villa	297
	Rodolfo Ruata	297
	Oreste Berta	297
21º)	Gerardo Albizu	295
22º)	Raúl Fernández Aguirre	291
	Atilio Viale del Carril	291
	Mario Tarducci	291
25º)	Rolo de Alzaga	289
	Oscar Alfredo Gálvez	289
27º)	Eduardo Rodríguez Canedo	287
	César H. Malnatti (Pichín)	287
	Paulino Fernández Soljan	287
	José "Pepe" Migliore	287
31º)	Marito García	285
	Roberto Schwartz (Misiones)	285
	Ricardo Sauze	285
	Luis Di Palma	285
35º)	Juan Manuel Fangio	283
36º)	Howard Vange	279
	Juan Carlos Salatino	279
	Ernesto Baca	279
	José "Chuleta" Giulani	279
	Héctor Luis Gradassi	279
41º)	Néstor "Nene" García Veiga	277
	Carlos Ragno	277
	Alvaro Durand (Salta)	277
44º)	Juan Ramón Pieres	275
	Ricardo "Colorado" Bonanno	275
	"Toscanito" Marimón	275
47º)	Hugo Pérez Campos	273
	Douglas Kitterman	273
	"Gordo" Casarín	273
	Artemio Bianconi	273
51º)	Carlos Travers	270
52º)	Alberto "Fígaro" Linares	268
	Alejandro Ciancaglini	268
	Osvaldo Castagnola	268
55º)	Osvaldo Arce	266
	Rubén Roux	266
	Domingo De Marco	266
	Vicente Viney	266
59º)	Ricardo Joseph	264
	Raúl Expósito	264
	"Cacho" Garavaglia	264
	Anteo Pisani	264
	Vicente Conejero	264
64º)	Rodolfo Tilli Bebán	260
	Oberdan Salusro	260
	Richard Vignoles	260
67º)	Reinaldo Braconi	258
68º)	Ivon Lavaud	256
69º)	Carlos Schenone	255
	Jorge "Panza" Augé Bacqué	255
	Raulito Pellegrino	255
	Carlos Neira Rancales	255
73º)	César Civita	253
	Armando Melo	253
	Lito Winer	253
76º)	Hugo "Pincha" Rodríguez Moroni	250
	Enrico Vannini	250
	Osvaldo P. Andrés	250
79º)	Roberto Groba (eximio jinete)	246
	Camilo Raffo	246
	Víctor Hugo Gilardi	246
	Richard Purdía (Gordo amateur)	246
	Buby Cerri	246
	Yuyo Arcali	246
	Arturo Fara (becado)	246
	Coco Cámarara	246
	César Sorkinoto	246
88º)	Abel Salmún Feijóo	244
	Raúl Riganti	244
90º)	Enrique Sánchez Ortega	243
91º)	Roberto Rimoldi Fraga (notorio gamuza)	242
	Julio F. Pérez Balbi	242
	Emilio R. Del Valle (h)	242
	Francisto "Quito" Rizutto	242
95º)	Benedicto Hugo Caldarella	240
	Miguel Tonolli	240
	Juan Pablo Concaro	240
	Norberto "Beto" Castañón	240
99º)	Tulio Crespi	237
	Edison "Tío" Molinaro	237
	Ricardo García Navarro	237
	Luis Melnik	237
	Alcides Raies	237
104º)	"Papín" Jaras	235
105º)	Nasif Estéfano	234
106º)	Carlos "Colore" Figueras	232
	"Paco" Martos	232
	Raúl Mario Herneta	232
	Lino de Las Heras	232
110º)	"Heri" Pronello	230
	Carlos Von Werenich	230
	Rafael Sierra	230
	Evaristo Aranzana	230
	Raúl Ubieta	230
115º)	Dante Emiliozzi	228
	Osvaldo "Cocho" López	228
117º)	Antonio "Corsa" Guiraldez	227
	Edgardo Boschi	227
119º)	Guillermo Mártire	226
120º)	Nicolás Gibelli	225
	Constancio C. Vigil	225
	Miguel Angel Barrau	225
125º)	Paul Archer	224
	Carlos Balbé	224
	Miguel Bonasso	224
126º)	Carlos "Gordísimo" Schiaffino	221
	"Fede" Urruti	221
	Francisco "Paco" Mayorga	221
129º)	Mario Vessuri	220
	Héctor Zampini	220
	Carlitos Fresco y Obes	220
132º)	Angel Di Nezio	217
	Rodolfo Iriarte	217
	Bernardo Kuschnir	217
	Guillermo Coleman	217
136º)	Alberto Gómez	213
	Roberto Carubia	213
	Héctor Prono (Matraca)	213
	Carlos Marcelo Thiery	213
	Jorge "Francés Apache" Gerardin	231
141º)	"Cacho" Franco	211
142º)	José Froilán González	209
	Héctor Luis Bergandi	209
	Guillermo Von Wernich	209
145º)	Don Hugo Galicio	207
	Ramón Alladio	207
	Roberto Mouras	207
148º)	Sobieslaw Soghani	206
	Vicente Formisano	206
	Ricardo Iglesias	206
151º)	Ramón Requejo	205
152º)	Norberto Alvarez Ojea	204
	Jorge Macome	203
	Carlos Menditeguy	203
155º)	Alberto Hugo Cando	202
	Rodolfo "Fito" Debenest	202
	Alberto del Priore	202
158º)	Jackie Stewart	201
	Danilo Mayorino Bonamici	201
	José Luis García Hermo	201
161º)	Ernesto Santamarina	196
	"Toti" Agromayor	196
	Adolfo "Serrucho" Imas	196
164º)	"Barba" Bianco	193
	Luis Nayen	193
	Angel "Negro" Monguzzi	193
167º)	Pepe Zanetta	186
168º)	David Parvis	185
	José "Pepe" Sáenz	185
170º)	Pepe Viniegra	181
171º)	Arturo Girardi	176
	Pocho Pisani	176
	Eric Skinner	176
174º)	Carlos Hidalgo	174
	Alex Talbot Guiñazú	174
176º)	José María "Chito" Areco	171
177º)	Sergio Cornejo	170
	Natalio Cataudella	170
179º)	Martín "Barbita" Calvo (indio garronero)	166
	Nueva Dinámica Shell	166
	Abel Cogo	166
	Orlando Sotro	166
	"D'Angelo"	166
184º)	Tito Rebagliati	163
185º)	Rubén "Ratón" Larrea	161
	Franco Restori	161
	Boris Garafulio Stipicic	161
	Juan Carlos Cando	161
	Norberto Bressano	161
190º)	Abelardo H. Quigan	156
191º)	Germán Sopeña	154
	Mariano Calamante	154
	Federico Etcheverry Boneo (Salta)	154
	Gustavo "Lobo" Costas	154
195º)	Pocho Martins	151
	Raúl Libera	151
	Adolfo Donatti	151
198º)	Virgilio Capaccione	150
199º)	Raúl Saiz	148
200º)	Rafael Heredia (gitano)	147
201º)	Rafael Gabellone (también gitano)	146
202º)	Raúl Sardá	144
203º)	Eduardo "Coco" González	143
204º)	"Pichón" Castellani	142
	Eduardo Pino (Bliss)	142
	Oscar "Capicúa" Fernández	142
207º)	Jorge Martínez Boero	140
208º)	Víctor Barbosa	137
209º)	Roberto Leone	136
210º)	Andrés "Papero" Zaina	135
211º)	Jorge Mema	134
	Carlos Del Puerto	134
	Osvaldo "Gaby" Antelo	134
214º)	Jorge Pinilla	131
215º)	Arnaldo Ferraro	130
216º)	Luis A. Gómez	129
217º)	Carlos Griguoli	128
218º)	Hugo "Narciso" Bertoleno	127
	Marcelo Dolgonos	127
	Carlos Alberto González Heredia	127
	Becho Clerici	127
	Raúl "Kelu' Cuevas	127
223º)	Billy Mazzola (de Emilia)	125
224º)	Pini Méndez (el enano)	124
225º)	Emilio Iglesias Berrondo	123
226º)	Luis Felipe Ricardini	122
227º)	Ernesto Pierángelo	121
228º)	Humberto Durán	120
229º)	Carlos Viceau	119
230º)	Guillermo Záccara	118
231º)	De Francesco (Perica)	117
232º)	Isidro Justo Fernández	114
233º)	Carlos A. Romanó	109
234º)	Asdrúbal López Rentería	96
235º)	Juan Carlos Pérez Loizeau	94
236º)	Juan Viaggio	92
237º)	"Los Hombrecitos de CORSA"	1
238º)	Alfredo Mathesius (último)	0,99

Los dos precios del Dodge le convienen más.

Todos los autos tienen dos precios: el precio de lista y el precio final al terminar de pagarlo.

El precio de lista del Dodge incluye el equipo completo de fábrica, que en otras marcas es opcional. No hay sumas ni sorpresas a último momento.

Este precio le conviene más.

Como el mejor precio final que se obtiene con la nueva financiación Chrysler.

Mínimo contado. El resto en 30 meses (hasta 36 para camiones). Ahora con intereses más bajos y **sobre saldos**, para que usted no pague lo que ya pagó.

Compare.

El Dodge le conviene más.

La última palabra la tiene usted: Polara, GT o Coronado.

Central Motor S.A.C.e.I. AV. CORDOBA 1778

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

contra rutas agresivas un amortiguador "despiadado"



FORMA PARTE DE UNA CAMPAÑA DE PROPAGANDA

Producido por la técnica más avanzada en la materia, para iniciar la era de la amortiguación total.
Garantizado con seguridad **PERFECT CIRCLE**, para que Ud., igual que en partes de motor, tenga a su alcance la calidad del **Nº 1** ahora en amortiguadores...

PERFECT CIRCLE

UNICA VEZ PA

El mentado impuesto por "única vez" que se aplicó al parque automotor en el período 67/68 amenaza con convertirse a perpetuidad. 14 anteriores, y con éste sumarían 15 los impuestos que gravan cada unidad automotriz



No fue suficiente el desmentido que el secretario de Hacienda dio a conocer el 16 de octubre pasado, negando que se hubiese decidido aún aplicar en forma permanente un impuesto especial al automotor, similar a los que se tributaron en 1967/68 por "única vez", para atenuar los rumores que circulan desde hace varios meses por todo el país.

La primicia publicada por "LA PRENSA" el día anterior a ese anuncio asegurando que dicho impuesto sería establecido a partir del 1º de enero de 1970 con el objeto de recaudar M$N 30.000 millones necesarios para coadyuvar a la financiación del déficit presupuestario, nos había sacudido todo el esqueleto y por cierto hoy esta posibilidad continúa pendiendo sobre nuestras cabezas automovilísticas como una espada de Damocles.

En cualquier momento puede colarse por el capot, las puertas o el tanque de nafta del coche el impuesto automovilístico Nº 15 y todos sabemos que si el hecho se produce, esta vez va a ser definitivo, irrevocable. Por supuesto que todas las semanas le rezamos a "tata" Dios para que se apiade de nosotros y nos ayude a seguir circulando, porque si no es posible que nos volvamos de pronto peatones o ciclistas...

Es que no ganamos para sustos. El impuesto extraordinario creado en mayo de este año por la ley 18.201, gravó —o agravó— el precio de la nafta en siete pesos.

En una nota que ustedes leyeron en el Nº 161 decíamos, después de pulsar debidamente el ambiente, que el nuevo sobreimpuesto a la nafta empobrecía aún más a la comunidad automovilística, que ya soportaba el peso de otros 13 gravámenes y agregábamos "Si algunos se resignan, la mayoría, con toda justicia, protesta. No es para menos: El impuesto extraordinario a la nafta se superponía con el creado por la ley 11.658, texto legal que organizó la Dirección Nacional de Vialidad y la dotó de un fondo nacional".

Todos sabemos que con los 0,5 pesos que gravaban cada litro de nafta, importe actualizado a partir de 1940 año a año se construyeron los 5.640 kilómetros de pavimento, que forman el tronco de la red vial argentina.

Desde hace aproximadamente veinte años este proceso comenzó a detenerse, por dos razones bien sencillas: Los fondos que recaudaba YPF llegaban con retraso a Vialidad o bien eran parcialmente utilizados para enjugar circunstanciales déficit del presupuesto nacional. Como el mal no se corregía, se pensó en esto nuevo importe para reactivar el plan nacional de Vialidad, pero tal vez se olvidó que cada coche que circulaba en mayo de este año devengaba en concepto de impuestos, por combustible y lubricantes, una suma superior a los M$N 20.000.

LA CRONICA QUE POCOS CONOCEN

Y así son 14 los impuestos que soporta sobre su techo cada automóvil que circula, encareciendo en un 30 % su precio final de venta.

Esta presión impositiva comenzó en 1946, luego de la Segunda Guerra Mundial, años de bonanza para los automovilistas, ya que entonces los únicos gravámenes que encarecían el precio del automóvil eran los tres internos de tipo general a las ganancias eventuales, actividades lucrativas y venta.

A partir de ese año se empezaron a acentuar las cargas fiscales en forma progresiva, provocando por períodos más o menos prolongados abruptas contracciones en las ventas.

En efecto, en esa época tomaron cuerpo de ley tres nuevos gravámenes: El llamado impuesto de siderurgia, que fijaba dos pesos de recargo por cada kilo de metal importado, el impuesto a las cubiertas y un impuesto interno de apariencia insignificante pero gravoso al fin: el que pesa sobre los encendedores que van como accesorios en el tablero del coche.

Con la Revolución Libertadora se quiso volver hacia un tipo de economía de libre empresa, retomando un tipo de comercialización más elástico y justo. Pero como de buenas intenciones está empedrado el camino del Infierno, los automovilistas recorrieron el suyo con una nueva carga impositiva: Los recargos cambiarios que aún pagan los vehículos importados según su peso y precio de venta en origen.

El impuesto a la compra y trasferencia .(Ley 14385 y dec 8178/57) con un adiiconal, que en realidad es otro impuesto, del 200 % (Leyes 16656 y 17005) aumenta aún más la presión sobre los techos de nuestros automóviles.

Hay que sumar a esta desalentadora lista de gravámenes el correspondiente a estadísticas así como el impuesto municipal por el patentamiento y el gravamen que corresponde pagar como derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor. También nos gravan el coche los impuestos que pagan por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RA SIEMPRE

Por ARTURO PELLET LASTRA



Centro	1967									1968		
	Primer semestre			Segundo semestre			Total año			Primer semestre		
	Impuesto	Adicional	Total	Impuesto	Adicional	Total	Impuesto	Adicional	Total	Impuesto	Adicional	Total
Gran Buenos Aires	252.716	311.926	564.642	234.208	313.433	547.641	486.924	625.359	1.112.283	405.084	569.164	974.248
Bahía Blanca	23.113	45.796	68.909	20.624	40.965	61.589	43.737	86.761	130.498	36.826	72.964	109.790
Mar del Plata	21.364	41.305	62.669	16.445	31.017	47.462	37.809	72.322	110.131	47.425	91.959	139.384
La Plata	28.495	55.860	84.355	28.298	56.050	84.348	56.793	111.910	168.703	64.735	127.498	192.233
Necochea	5.778	11.345	17.123	4.982	9.653	14.635	10.760	20.998	31.758	14.598	25.697	40.295
Tandil	6.606	12.769	19.375	5.850	11.082	16.932	12.456	23.851	36.307	15.660	29.882	45.542
Córdoba	86.635	162.782	249.417	73.250	140.789	214.039	159.885	303.571	463.456	79.932	149.255	229.188
Río Cuarto	13.862	27.489	41.351	13.828	26.702	40.530	27.690	54.191	81.881	15.809	27.788	43.597
San Francisco	13.594	26.436	40.030	10.181	20.059	30.240	23.775	46.495	70.270	13.555	26.743	40.298
Corrientes	4.760	9.440	14.208	5.433	10.610	16.043	10.193	20.058	30.251	8.081	15.813	23.894
Comodoro Rivadavia	10.705	21.094	31.799	8.548	16.694	25.242	19.253	37.788	57.041	11.059	22.005	33.064
Concordia	6.178	11.981	18.159	6.137	11.939	18.076	12.315	23.920	36.235	7.383	14.212	21.595
Paraná	10.173	19.776	29.949	10.214	18.100	28.314	20.387	37.876	58.263	12.160	22.584	34.744
Mendoza	47.820	90.452	138.272	43.183	84.448	127.631	91.003	174.900	265.903	41.612	81.650	123.262
Rosario	53.542	104.141	157.683	40.649	80.041	120.690	94.191	184.182	278.373	58.883	111.454	170.337
Santa Fe	17.895	34.620	52.515	12.626	22.913	35.539	30.521	57.533	88.054	18.348	36.562	54.910
Total	603.236	987.220	1.590.456	534.456	894.495	1.428.951	1.137.692	1.881.715	3.019.407	851.150	1.425.231	2.276.381

PERIODO	1967			1968		
	Impuesto	Adicional	Total	Impuesto	Adicional	Total
Primer trimestre	660.498	1.113.650	1.774.148	695.594	1.211.247	1.906.841
Segundo trimestre	693.021	1.156.695	1.849.716	1.081.892	1.802.430	2.884.322
Total primer semestre	1.353.519	2.270.345	3.623.864	1.777.486	3.013.677	4.791.163
Tercer trimestre	653.946	1.108.479	1.762.425			
Cuarto trimestre	557.442	979.220	1.536.662			
Total segundo semestre	1.211.388	2.087.699	3.299.087			
Total anual	2.564.907	4.358.044	6.922.951			

actividades lucrativas y réditos tanto el fabricante como el concesionario, pero que en realidad recargan directamente el precio de venta final, llegando al numero mágico anticipado: Catorce impuestos.

EL PROBLEMA EN CIFRAS

Al respecto es oportuno que ustedes conozcan algunas cifras, que por años han venido perturbándole el sueño a industriales y agencieros.

Como se ve en el cuadro 1, en 1967 se tributaron al fisco en concepto de impuestos a la compra y trasferencia de automóviles dos mil quinientos sesenta y cuatro millones de pesos y por el adicional del 200 %, más de cuatro mil millones de pesos. Estas cifras se acrecientan en 1968 (primer semestre) para arrojar mil setecientos millones de pesos y más de tres mil millones para el adicional del 200 %, con el agravante de que esta presión impositiva en un 40 % se ejerce sobre los volantes del gran Buenos Aires (Cuadro 2).

El impuesto por patentamiento también ayuda a las arcas fiscales (en este caso municipales) en un porcentaje significativo, ya que los modelos 1969, de la primera a la séptima categoría, han pagado gabelas que oscilan entre 15.000 pesos que se paga por la patente de un Fiat 600 hasta los 45.000 que corresponde pagar por los grandes.

Para hacer una síntesis cabal de la situación, exponemos que en 1968 se tributaron en el sector automóvolístico casi 25.000 millones de pesos.

Que esta presión tributaria contrae el mercado de ventas es innegable, ya que en la medida en que aumenta el costo final del vehículo, se reduce el número potencial de compradores y por supuesto, no aumenta la producción de fábrica.

Pero tanto como este problema nos preocupa otro signo alarmante: el total de inversiones realizadas en activo fijo por la industria automotriz, que en 1968 ascendió a 10 mil millones de pesos o sea apenas la tercera parte de lo que el fisco recauda en este sector de la economía nacional. Si se redujese la presión tributaria es obvio que de inmediato aumentaría el número de ventas, permitiendo simultáneamente un aumento en las inversiones de capital fijo de las empresas automovilísticas.

¿Es constitucional?

¿Puede convertirse en permanente?

Pero la pregunta que todo el mundo se hace es la siguiente: ¿Puede convertirse en permanente un gravamen constitucionalmente tan discutible como el impuesto extraordinario a que nos referíamos al principio de esta nota?

Sin duda que no, porque esto significaría vulnerar el art. 14 de la Constitución, que nos garantiza el derecho a circular libremente por todo el territorio de la República.

Al respecto el Dr. José Canasi, que fuera hasta hace poco presidente de la Comisión Reformadora de la ley de Tránsito, nos señaló que la Constitución Nacional no autoriza este tipo de impuestos al capital (rodante). Es tan inconstitucional como el impuesto a los réditos, que grava las rentas.

Por nuestra parte creemos que las contribuciones directas que admite la Constitución deben ser por tiempo determinado y proporcionalmene iguales en todo el territorio de la nación... si el bien general del Estado así lo exige (art. 67, inc. 2º).

Indudablemente si se restableciese este impuesto al automotor, en forma permanente, no sería una gabela que encuadrase en la indicada norma y ni siquiera podría definírselo jurídicamente como tal.

Sería más bien una tasa, ya que por tasa se entiende a todas contribuciones que se establecen como contraprestación a pagar por el usuario como consecuencia de un servicio público determinado, o sea que se cobra a quien obtiene una ventaja diferencial. Pero ocurre que ya por el servicio que se nos presta a los automovilistas por el uso de la vía pública se pagan dos impuestos (en realidad tasas) al cargar el tanque de nafta, y por los servicios del Registro de la Propiedad y una gabela, como pagamos también por los servicios comunales, el impuesto de patentamiento.

Como se ve, pagamos con largueza los servicios de infraestructura automovilística, no siempre suficientes, que se nos prestan.

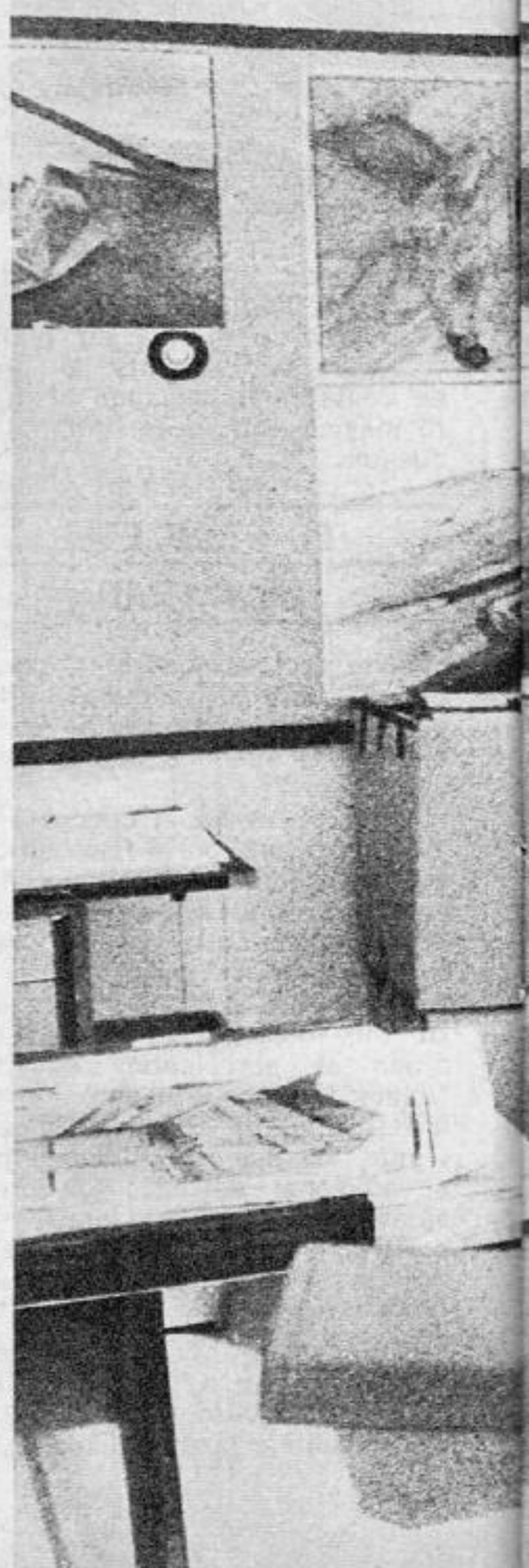
Estas reflexiones y el deprimente peso de los catorce impuestos actuales que grava en sus distintas etapas la producción, venta y circulación del automotor son suficientes y muy claros argumentos que esperamos sean compartidos por quienes tienen hoy en sus manos la posibilidad de evitar que sea más afligente aún la carga impositiva que presiona sobre el techo de nuestros automóviles (y, por cierto, amenaza con resquebrajarlos).

Nota: Los cuadros estadísticos que ilustran esta nota son de la Asociación de Fábricas de Automotores.

UN C
EX

Estuvimos en el centro técnico de experimentación de G M en Detroit. Autos eléctricos, profesionales del styling, maquetas de arcilla, una multitud de ingenieros, técnicos y dibujantes dedicados exclusivamente a trabajar para el futuro

Un tablero de dibujo, luz natural



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CENTRO TECNICO CEPCIONAL

En las enormes autopistas norteamericanas, exceptuando a los Volkswagen, alguno que otro Volvo o Peugeot, es muy esporádica la aparición de autos europeos de cualquier clase junta a los paquebotes último modelo de muchos litros y trasmisión automática.

Por lo tanto íbamos hace poce pocos días por los alrededores de Detroit embarcados en un Chevrolet de 5 litros y medio a 60 millas constantes rumbo al centro técnico de GM. El panorama que nos rodeaba era el que describimos recién. Pero ni bien traspusimos la puerta de un conjunto de edificios arquitectónicamente modernísimos — a pesar de unos cuantos años de antigüedad— inmediatamente apareció a la vista una Maserati Ghibli y poco después un Lamborghini Espada. Sólo dos exponentes de los muchos autos raros que se ven circular por el interior del centro técnico de GM, donde se experimentan autos, se estudian soluciones a problemas existentes, pero por sobre todo se crea día a día el auto para mañana. Por eso hay allí exponentes de todos los estilos y todas las concepciones.

Todo en el centro técnico es moderno y audaz. Las escaleras, los ventanales, el pequeño lago artificial interno, las estructuras en general. Se ha dado una importancia fundamental a la necesidad de trabajar en un ambiente cómodo para que las personas produzcan lo mejor de sí mismas en una tarea que es tan eminentemente creativa. Viendo todo ese despliegue ejemplar uno no se explica cómo salen de Detroit los habituales autos absurdos que produce la industria norteamericana. Pero fue precisamente charlando con la gente del centro técnico de GM que nos enteramos de la enorme cantidad de pormenores secretos que median entre el dibujo inicial y el producto final que sale a la venta desde las líneas de montaje de la monstruosa GM.

Puntualicemos, eso sí, que el centro técnico de GM en Warren —Michigan —a pocos km de Detroit—, no es únicamente el departamento de styling o diseño de autos. Ese fue nada más que el sector que más nos impresionó por el tipo de trabajo que allí se realiza, pero en el complejo de nueve edificios trabajan actualmente unas 1.500 personas dedicadas a tareas de experimentación y desarrollo en departamentos de química, propulsión eléctrica (los autitos de ciudad), electrónica e instrumentación, ingeniería mecánica, combustibles y lubricantes, etc. En una palabra, de todo.

EL CENTRO DE DISEÑO

Quedamos de acuerdo en que Bill Adams es un nombre per-

tiempo libre para crear. Ese es el trabajo que realizan los dibujantes contratados por GM exclusivamente para que produzcan ideas.



fectamente made in USA. El resultó ser el simpático directivo que franqueó puertas habitualmente cerradas a la curiosidad general, permitiendo incluso la entrada de cámaras fotográficas. En una oficina grande pero no desmedida, plena de luz natural, un grupo de seis o siete muchachos muy jóvenes trabajan sobre tableros de dibujos tirando líneas que esbozan muy primariamente un automóvil. Junto a ellos algunos supervisores y los modeladores de arcilla trabajando en conjunto. La mecánica de funcionamiento del grupo es más o menos así. GM contrata anualmente a egresados flamantes de escuelas de diseño, inclinándose más bien por aquellas que dan preferencia al diseño industrial desde un punto de vista artístico (aunque funcional) y no desde un punto estrictamente ingenieril. Esos muchachos, cuyas edades oscilan en los alrededores de los 20 años, ingresan en el departamento de styling de GM ganando un sueldo de 600-700 dó-

Los modeladores de arcilla realizan maquetas escala 1/10 cada vez que un diseño parece interesante.

Esta maqueta es ni más ni menos que el futuro Cadillac 1972 ó '73. Actualmente se trabaja con dos años de anticipación respecto de los modelos que saldrán a la venta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lares y se dedican exclusivamente a producir ideas. Dibujan, dibujan y dibujan todo el día. Un supervisor sugiere nada más el tipo de trabajo que hay que realizar y selecciona después los mejores aciertos. Supongamos por caso que ese día el supervisor indica trazar esquemas y dibujos de los cuales debe salir un determinado auto, Pontiac por ejemplo. Los dibujantes dejan rienda suelta a la imaginación y luego, de los numerosos bocetos que se han producido, los supervisores seleccionan los mejores o agregan pequeñas reformas. Llegado a un dibujo más o menos definitivo, se le entrega el papel al modelador de arcilla para que comience a construir una maqueta en escala 1/10. De esas maquetas saldrán luego los modelos elegidos por los que dan las órdenes más importantes y se hace un modelo a escala natural que se lleva al túnel de viento.

Por supuesto que los coches que nacen en esos tableros de dibujo no tienen ni las baguetas ni los rebuscamientos innecesarios que son tan comunes en los autos de producción norteamericana, pero esa trasformación gradual que va sufriendo el modelo desde su nacimiento puro en la mente del diseñador hasta la barroca realidad que vemos en los paquebotes es la demostración cabal de la lucha casi irreal que deben mantener los diseñadores con las decisiones de los top executives, que prefieren darle cosas horribles al público sólo porque éste las acepta, sin pensar en que ocho millones de compradores anuales también pueden educarse automovilísticamente.

Tanto Bill Adams como su equipo de trabajo reconocen que los cambios, la educación del público consumidor debe ser gradual y que recién ahora se están logrando autos que responden a sus ideas creativas, y citaron como ejemplos al Camaro o al Pontiac Firebird, que indiscutiblemente poseen una línea atractiva, deportiva y sin por eso dejar de ser funcional. Y hoy en día el Camaro o el Firebird son autos que se venden muy bien en USA. Pero, por ejemplo, la muerte del Chevrolet Corvair —posiblemente el auto más avanzado de la historia producido por GM— es un claro ejemplo de que la gente no admite masivamente cambios radicales. El Chevrolet Corvair fue uno de los hijos dilectos del departamento de styling porque era revolucionario en todo: motor atrás refrigerado por aire, suspensión independiente en las cuatro ruedas, carrocería autoportante de tamaño exterior chico y con una elegancia absolutamente poco común en los coches americanos. Y, sin embargo, el público no lo aceptó. La venta siempre fue vacilante y cuando se estudiaron los planes de producción para el año '70 la plana mayor de GM dijo "no se hace más". Desvelos, ideas o deseos de diseñadores poco valen cuando eso no produce mucha plata. No faltó precisamente un detalle tierno en la visita al centro técnico: uno de los modeladores de arcilla confió que él poseía tres Chevrolet Corvair de diferentes años...

De todas maneras, en los últimos años el styling de los autos americanos ha mejorado notablemente a pesar de mantener esos tamaños desmesurados. Y lo notable del caso es que la producción aumenta tan fenomenalmente que ya la industria se apresta a presentar cambios de modelo cada medio año y no anualmente. Por eso, según Bill Adams, los proyectos que se manejan en el centro de diseño no van ya cinco años adelantados a la realidad, como es habitual, sino solamente dos años, por culpa del acelerador a fondo que significan los éxitos de venta.

LOS AUTOS ELECTRICOS O DE CIUDAD

Es muy probable que en pocos años la cantidad de autos

Estéticamente el modelo 511, auto urbano con motor a nafta, es el más lindo de los autos experimentales. Anda a 130 km/h.





Esta vez Alberto Cando de copiloto y Germán Sopeña de piloto. La sufrida maquinita es el prototipo 512 con motor eléctrico.

UN CENTRO TECNICO...

que rueden por el mundo sea tan grande que la congestión de tránsito sea uno de los problemas fundamentales de las ciudades. En USA, a pesar de los coches grandes y de los millones de unidades que circulan por todo el país, aún el previsor trabajo vial realizado permite andar con cierta fluidez y seguridad. Pero ciudades como Nueva York alcanzarán en poco tiempo una especie de limitación al número de autos.

La solución pueden ser autos tres veces más chicos que los actuales, que —empleando elemental lógica, Watson— significa que cabrían tres veces más autos por la calle. Y como la enorme mayoría de la gente casi siempre viaja sola de su casa al trabajo y en la rutina diaria, resulta que no tiene mucho sentido andar en coches de seis metros de largo.

Si bien a la gente, como decíamos antes, le cuesta acostumbrarse a los cambios drásticos, es ya criterio bastante general en las personas que diseñan los autos del futuro que en pocos años más cada familia deberá poseer un auto grande para trasladarse con familia a cuestas o para viajes largos, y autos chicos maniobrables y no muy veloces para un lógico tránsito urbano.

En el centro técnico GM hay varios ensayos realizados, en funcionamiento, y a cuyos volantes pasamos uno de los momentos más divertidos de los últimos tiempos. Identificados con los números 511 y 512, son diseños extremadamente chicos por fuera y grandes —en lo posible— por dentro. El 511 es un coche triangular —una sola rueda adelante—, equipado con el motor a nafta Opel 1100 y una trasmisión automática de Chevrolet Corvair modificada. Tiene sólo dos asientos, y aunque la forma exterior es muy linda parece menos funcional que el 512, un aparato más tranquilo, menos aerodinámico, con un motor eléctrico que no brinda más de 60-70 km/h pero que permite más comodidad interior. El 511, en cambio, acelera mucho más y tiene una velocidad máxima de casi 130 km/h, que a esa altura del suelo parece mucho más ligero.

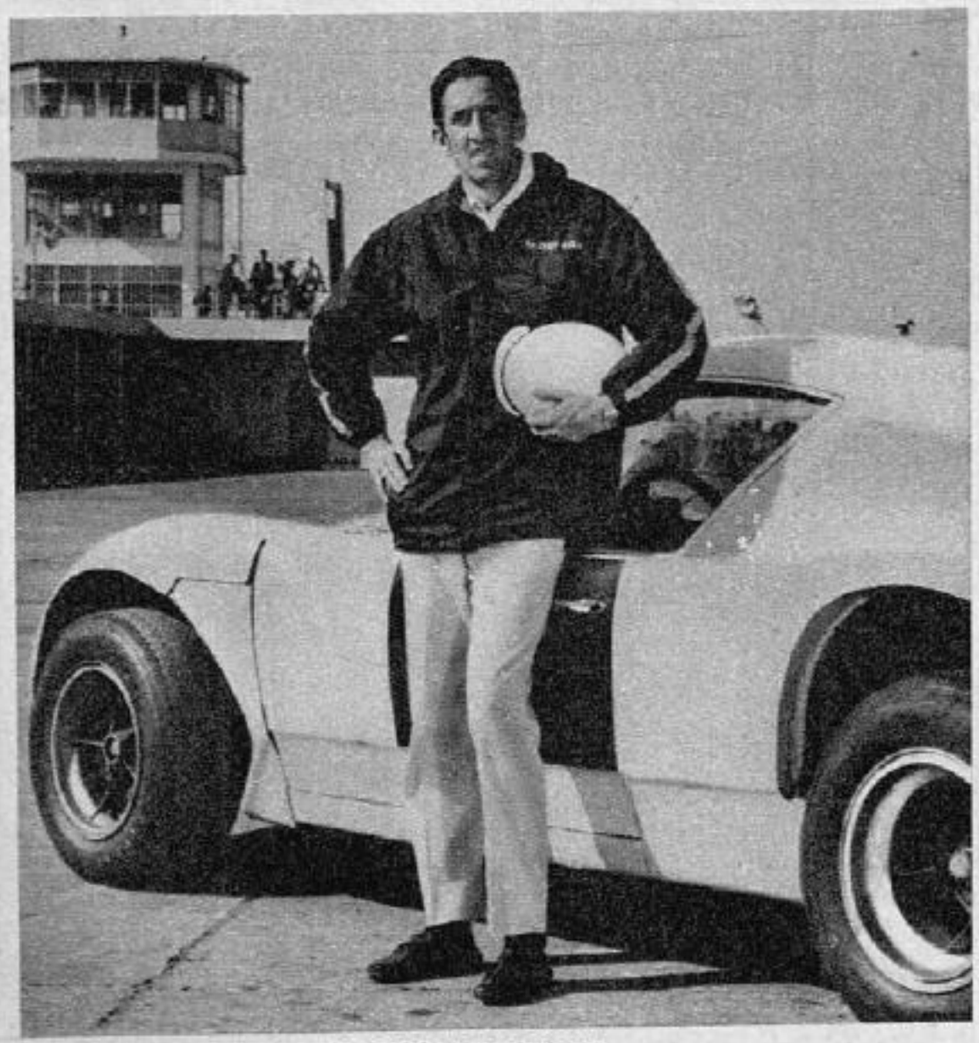
Fabricado en acero, aluminio y fibra de vidrio, los modelos experimentales para la ciudad del futuro son autos que andan diariamente dentro del centro técnico y que sólo están esperando el momento adecuado para entrar en el mercado de ventas masivo. ¿Cuánto tiempo falta? ¿Quince, diez, siete años? Realmente, es una simple cuestión de tiempo.

FERNANDEZ • BALZA

Segunda...tercera... taco y punta... rebajé y piqué..!

JOCKEY ha creado, para el hombre activo que practica deportes, ropa interior auténticamente anatómica, que se adapta al cuerpo con suavidad y firmeza a la vez, permitiendo total libertad de movimientos.
JOCKEY "está" en su cuerpo, pero usted no lo siente porque es como si formara parte de su propio físico . . .
El nuevo calzoncillo JOCKEY BRIEF ANATOMICO es la prenda ideal para los deportistas, con detalles exclusivos:

- Cintura totalmente elastizada con la maravillosa fibra Lycra, de Du-Pont, importada de EE. UU., **que no se afloja jamás.**
- Unico compuesto de 13 piezas unidas científicamente para lograr ajuste perfecto y máxima comodidad.
- Brinda el soporte que el hombre necesita.



Campeon TC 1969 - GASTON PERKINS



Camiseta T Shirt, escote en V, realizada en hilado de fibra peruana de algodón superpeinado. Escote reforzado en nylon.

Camiseta Sport veraniega, de corte exclusivo para mayor confort en el uso

POR ESO UD. COMO LOS HOMBRES ACTIVOS DE 105 PAISES, PREFIERE

Jockey®

la ropa interior de hombre más famosa del mundo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SWING PUBLICIDAD

frizzante es un nuevo estado de ánimo

Como el que usted jamás conoció.
Porque al beberlo,
sentirá que sus amigos son más amigos,
que usted es más usted mismo,
que la vida puede si tener color de rosa.
Lo comprenderá a través de las burbujas
que ascienden, allí en su copa.
Sabrá que la felicidad es factible... y entonces
será más feliz que nunca.

esmeralda. frizzante

YA ES LO MEJOR QUE HABRA

BODEGAS ESMERALDA S.A.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com -

MARTOS - CUPEIRO SP



La culpa de que nos miren la tiene RANKING

por eso...

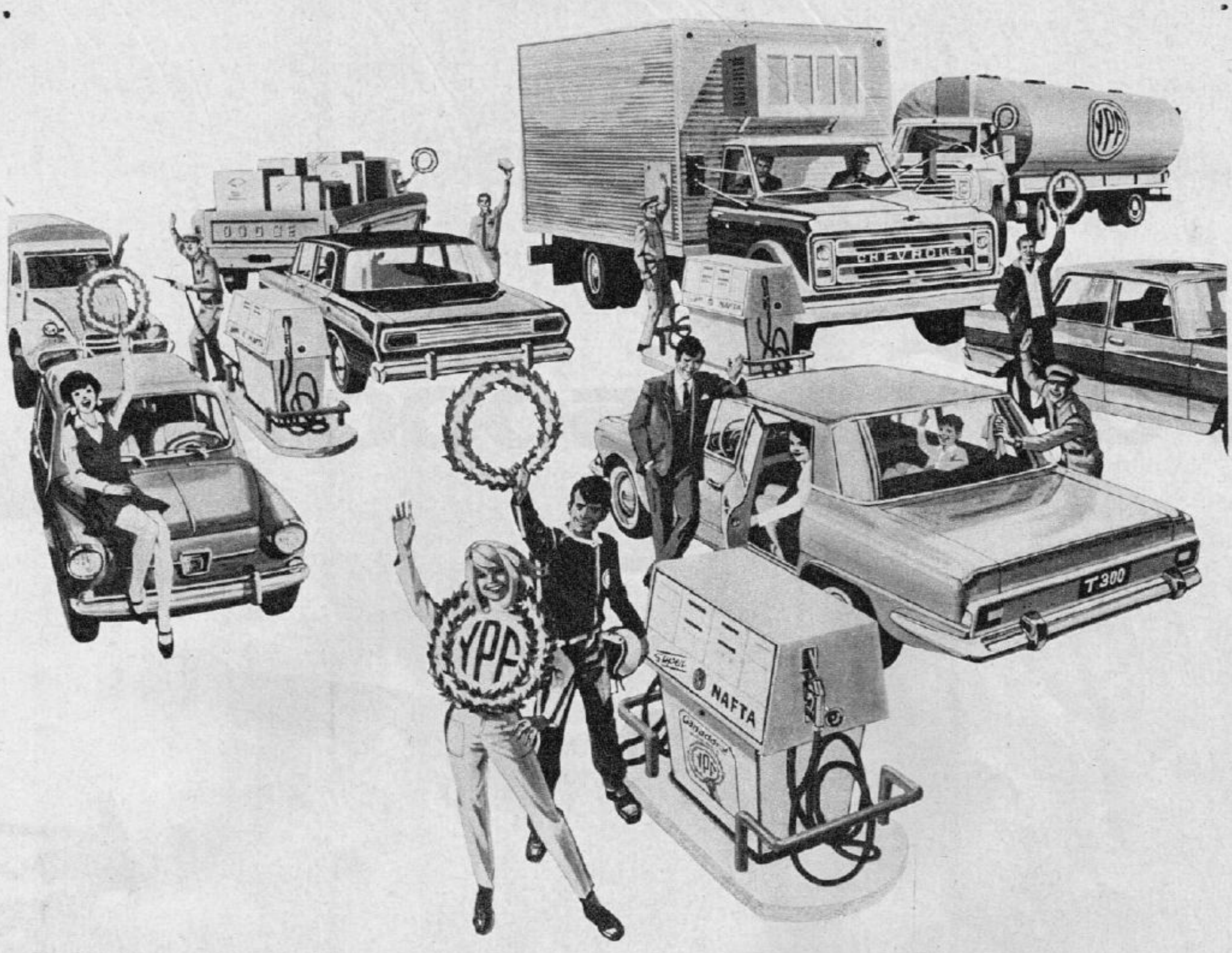
OTRO IMPACTO

Induswheel S.A.I.C.

...hágase de RANKING y que lo miren!

el decidido estilo argentino

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Es líder porque da lo que quieren todos!

Más potencia, más estabilidad, más pureza, que representan más velocidad, más pique, más kilometraje, más limpieza para el motor... o sea, mayores satisfacciones, economía y menos problemas mecánicos.

Esto es lo que ofrece la nueva Nafta YPF —Ganadora— que utiliza más del 50 % de los usuarios del país. Líder absoluta en ventas.

NUEVA NAFTA YPF

refinada al platino y superpotenciada.

Ganadora!

YPF

FORMULA 5000

PANORAMA DE UN CAMPEONATO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un análisis de la Fórmula 5000 británica, luego de la finalización del primer campeonato inglés de la especialidad. Costos, potencias, marcas, libras, bastidores y pilotos en breve estudio de lo ocurrido en el año 1969

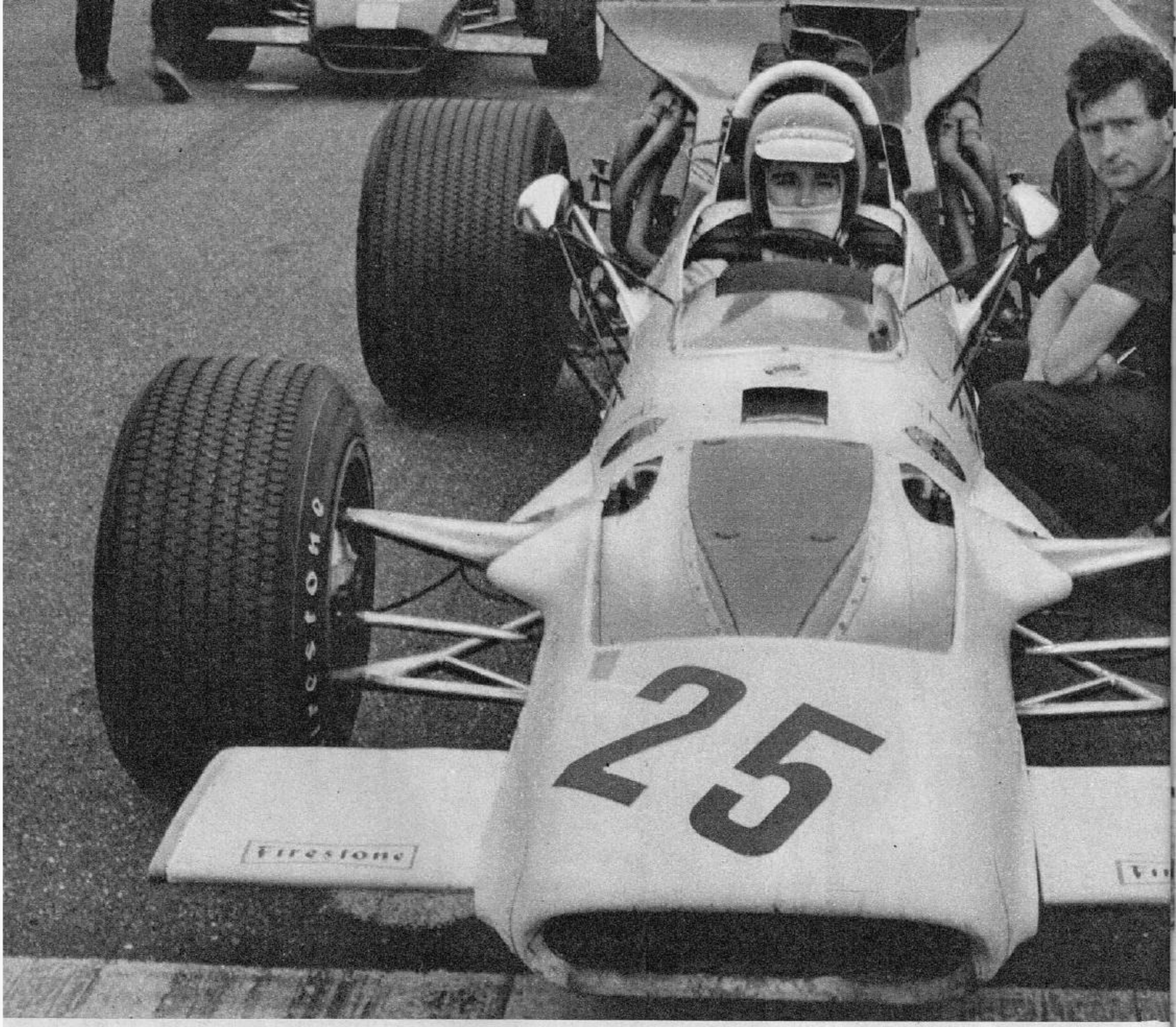
Por HECTOR BERGANDI

La fiebre de la Fórmula A americana prendió en el ambiente corsa británico con muchas más fuerzas de lo que era dable esperar a principios de año, cuando anunciamos la realización del primer campeonato de la categoría en la neblinosa islita.

Los corredores que más se destacaron en este torneo de apertura de la nueva Fórmula 5000 inglesa no aguantaron los embates del bichito de la curiosidad, y aparte de correr por los puntos en Europa se hicieron varias escapadas durante el año a los Estados Unidos para correr por los dólares y para compararse con los especialistas yanquis.

Para el campeonato inglés de Fórmula 5000 la marca de cigarrillos Guards puso a disposición de los vencedores un llamativo monto de premios —al estilo de

→



Trevor Taylor con el TS 5 del Team Surtees. A pesar de que la máquina pesa 630 kilos y el Chevy es alimentado por cuatro Weber dobles —440 HP—, Taylor fue la sombra negra de Gethin durante la segunda parte del torneo.

Foto de la página anterior: McLaren M 10 A-Chevrolet del Church Farm Racing Team: 480 HP a 7.000 rpm; inyección Lucas, preparación Bartz, 570 kilos y un Peter Gethin al volante. Conjunto dominador y justo campeón del campeonato inglés.

lo que hace Ceras Johnson en la Copa CanAm— y al final del Campeonato esperaba al ganador del mismo un premio especial llamado Guards Trophy. En este singular campeonato se marcaron nuevos rumbos en cuanto a la forma de otorgar puntos y premios. Una victoria es premiada con 500 puntos y 500 libras esterlinas, el clasificado segundo obtiene 300 puntos y £300, y para los puestos siguientes los premios siguen siendo de 250, 200, 150, 100, etcétera, puntos e igual cantidad de dinero. El club organizador de este primer certamen es el conocido British Racing & Sports Car Club, que el año que viene, ante el auge de la F 5000 en Europa, piensa organizar un segundo campeonato que constaría de dieciocho a veinte carreras puntables a correrse no solamente en Inglaterra, sino también en Irlanda, Suecia, Holanda, Alemania, Austria y Finlandia.

Los constructores de monopostos ingleses que decidieron fabricar modelos para esta categoría estuvieron muy atareados durante el invierno. Es archisabido que Gran Bretaña está pasando por su época de esplendor como primera proveedora mundial de autos y bastidores para competición, y como era de esperar, los interesados del otro lado del mar no tardaron en aparecer con órdenes de compra para todas las marcas.

La mayor cantidad de unidades fue a parar, como era de suponerse, a Norteamérica, pero también hubo una inusitada cantidad de pedidos desde Sudáfrica, y principalmente de Austria y Nueva Zelandia, donde en enero próximo dará comienzo una nueva edición del Campeonato de Tasmania bajo los reglamentos de la Fórmula 5000.

Sólo una pequeña parte de la producción quedó en Inglaterra, de las cuales apenas una decena de máquinas eran realmente competitivas, y la cantidad de pedidos del exterior fue tan abultada que los más rezagados debieron conformarse con comprar viejas unidades de F1 para adaptarlas a los nuevos requerimientos. Para poder correr en Inglaterra, muchos apelaron a esta solución, al par que debió permitirse interinamente la participación en la categoría a los viejos F1 de la fórmula 1500, agrandados a dos litros, y a los F2 actuales con la misma libertad de aumento de cilindrada. Con estas posibilidades de adaptación, aparecieron nuevamente en pista algunos aparatos que no recordábamos que existieran, como por ejemplo un BRP-Ford, usando el mismo bastidor de F1 que en 1962/64 competía impulsado por un motor BRM V8 1500 cm³, con pilotos como Innes Ireland, Jim Hall o Masten Gregory. También es sorprendente descubrir que todavía está rodando el Lotus que, con motor BRM H16 de tres litros, sirvió a Jimmy Clark para ganar el GP de los Estados Unidos en 1966. Ahora el complicado motor inglés ha sido sustituido por uno menos aristocrático, el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ford V8 de 4.700 cm³, y el cockpit es ocupado por una mata de pelos y barba detrás de la cual se oculta la persona de un tal Terry Sanger. Otro corredor de la categoría, John Dean, que corre en USA, utiliza un Cooper-Ford, basado en el chassis Cooper de F1 de 1962. Pero no hay que engañarse; todos estos injertos sólo sirven para estar en la carrera, pero no en la "conversa". La parte del león está reservada a las construcciones más modernas, como el McLaren M 10 A, el Surtees TS5 o el Lola T 142, aparte del Eagle, que en Estados Unidos no tuvo contra hasta que aparecieron los autos de Europa, y así todo no pudieron desplazarlo del top de las clasificaciones.

En Inglaterra los dos lotes están netamente definidos, sin términos medios. Por una parte está el lote que siempre tiene pretensiones de ganar y posee los medios suficientes; entre ellos los resultados son sólo debidos a lo que se le ocurra al destino. En este grupo se cuenta a Peter Gethin, Trevor Taylor, David Hobbs, Andrea de Adamich, Mike Hailwood, Keith Holland y Mike Walker. Hobbs no figura en los primeros puestos del campeonato, pero es uno de los mejores y si bien en Inglaterra no tuvo mucha suerte, ganó un par de carreras en USA con su TS5, logrando una ubicación preferencial en el campeonato del Sports Car Club of America, que terminará posiblemente en diciembre, con una carrera en Sebring. El resto de los pilotos británicos generalmente compite sólo "pour le sport", sin ninguna pretensión, y dada la lucha de punta, rara vez logran "pescar" un premio más o menos reconfortante.

El problema actual de la categoría, a pesar de la gran ayuda de Guards, es el aspecto financiero, y el BR&SCC espera tenerlo solucionado para el año que viene con el apoyo de alguna de las compañías petroleras de Inglaterra. El campeón, Peter Gethin, obtuvo obviamente el más alto puntaje durante el año, por lo que le correspondió la misma cantidad de libras esterlinas: 2750. Esto no alcanza a cubrir el costo de £ 7000 de su McLaren M 10 A, ni mucho menos se arrima a las £ 13.000 que cuesta un Eagle, que en Inglaterra no compiten.

¡480 DE UN MISMO PELO!

Generalmente los motores Chevrolet, los más usados en F5000, son alimentados por cuatro carburadores Weber "doppio corpo". Sólo el McLaren de Gethin y el TS5 del Team Surtees que corre David Hobbs tienen motores Chevrolet con inyección Lucas. Con la inyección **—relación de compresión de 11,5:1—** la potencia es de 480 caballos a 7.000 vueltas, mientras las unidades con alimentación por carburadores no superan los 430-440 HP a partir de las 4.500 vueltas. El consumo promedio está entre los 45 y 50 litros cada cien kilómetros, según el circuito.

Los preparadores de más prestigio hasta ahora son los especialistas americanos Al Bartz y Traco Engineering, ambos de California, mientras en Inglaterra es costumbre que los motores ya se entreguen tocados por los constructores del auto, caso Lola o McLaren, que entregan la unidad completa. Todo lo visto durante el año permite afirmar que los monocoque han sido muy superiores hasta ahora a los bastidores tubulares, aunque éstos sean más accesibles que aquéllos. Los McLaren, TS5 y Eagle han dominado el panorama angloamericano, y sólo el Lola T142 pudo oponérseles defendiendo la teoría "de los caños".

LOS PILOTOS

El más destacado, que comenzó dominando la temporada inglesa desde su primera carrera, fue Peter Gethin. Con una considerable cantidad de puntos a su favor, logró convertirse en puntero prácticamente inalcanzable. Pero la sensación del campeonato fue Trevor Taylor, quien empezó a correr a mitad de año, y en base a victorias y buenas clasificaciones se puso a las espaldas de Gethin, llegando a estar a sólo 200 puntos del campeón. Trevor Taylor no es un aprendiz. Durante años perteneció al equipo Lotus y llegó a ser compañero de Clark en el team de F1, hasta que un accidente disminuyó su entusiasmo, apartándolo de la actividad a la que ahora vuelve con tantos bríos. Tercero en el campeonato quedó Mike Walker, cuarto Keith Holland, quinto nuestro conocido Alan Rollinson, quien cada vez progresa más, y sexto el campeonísimo de motociclismo Mike Hailwood, estos tres últimos con Lola T 142. De Adamich y Hobbs, compañeros de equipo de Taylor, tuvieron siempre excelentes actuaciones, pero la mala suerte persiguió al Team Surtees durante todo el año, impidiendo que ambos pudieran cristalizar en victorias todo lo que merecían por haber enriquecido el espectáculo con sus brillantes actuaciones.

YA ME VAN A OIR...



HECHOS EN FOTO

TC '69

Ricardo Bonanno, señora e hija en parque cerrado en Allen luego del triunfo con el Falcon angostado. Gastón abandonó cuando todo estaba en condiciones como para darse. Fue la última carrera donde el Falcon de Bonanno estuvo dotado de la potencia y la velocidad necesarias como para ganar.

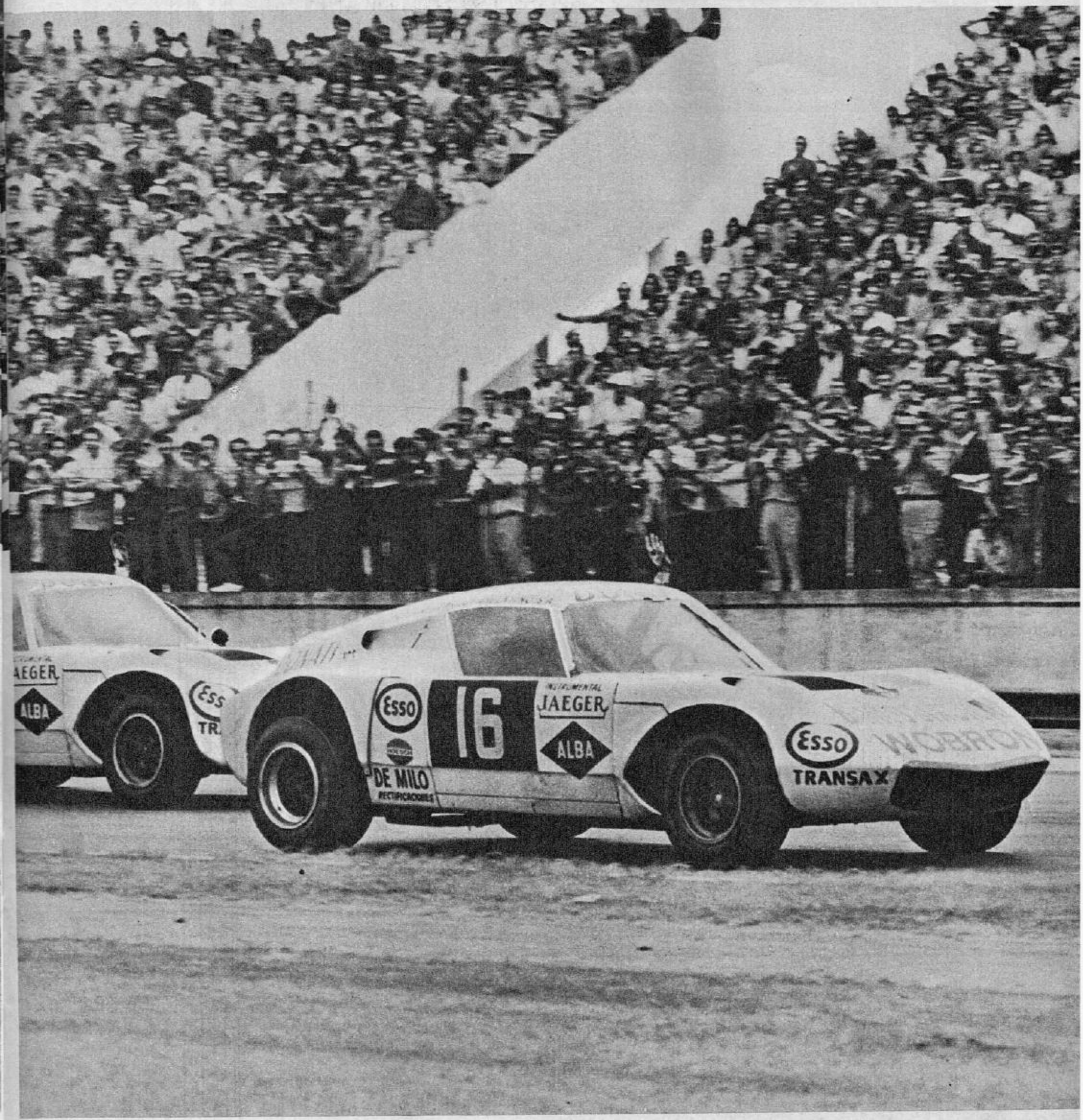
Primera carrera de TC. Autódromo de Buenos Aires. Debut del equipo de Gastón y una demostración evidente de poderío a cargo del Chino Rodríguez Canedo y Gastón Perkins. Finalmente ERC dejó el primer puesto en manos del "patrón" Gastón que más tarde fue descalificado. Las Liebres blancas mostraban los colmillos y los problemas reglamentarios por interpretaciones de lo que está en letras de molde tomaban vigencia. Motores Tornado ganaban el primer round.



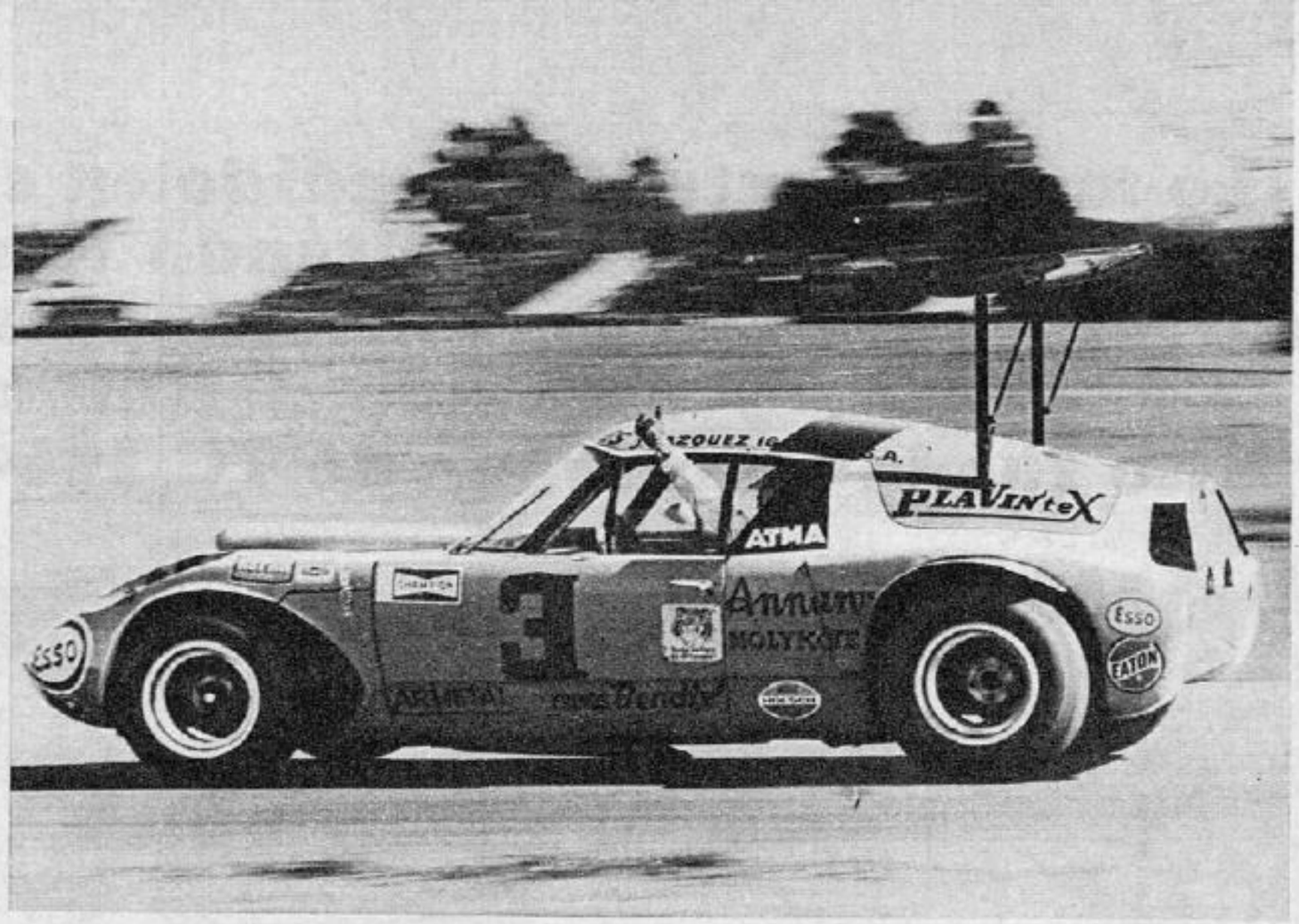
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS DEL

Lo más importante sucedido en el TC 1969, faltando una carrera, pero con Perkins campeón y un saldo definido. Esto fue la temporada de TC 1969



TC '69







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El auto tal cual quedó y el neumático delantero desbandado al lado de lo que fue la puerta. La Garrafa nunca más...

Una carrera trágica. Los Cóndores. El accidente de Bonanno fue el más importante por el luctuoso saldo. El coche desintegrado, piloto y acompañante sin rasguños, pero un grupo de espectadores recibió el impacto. ¿Volvamos a la ruta con seguridad? Insistíamos... en ruta abierta no existe la seguridad.

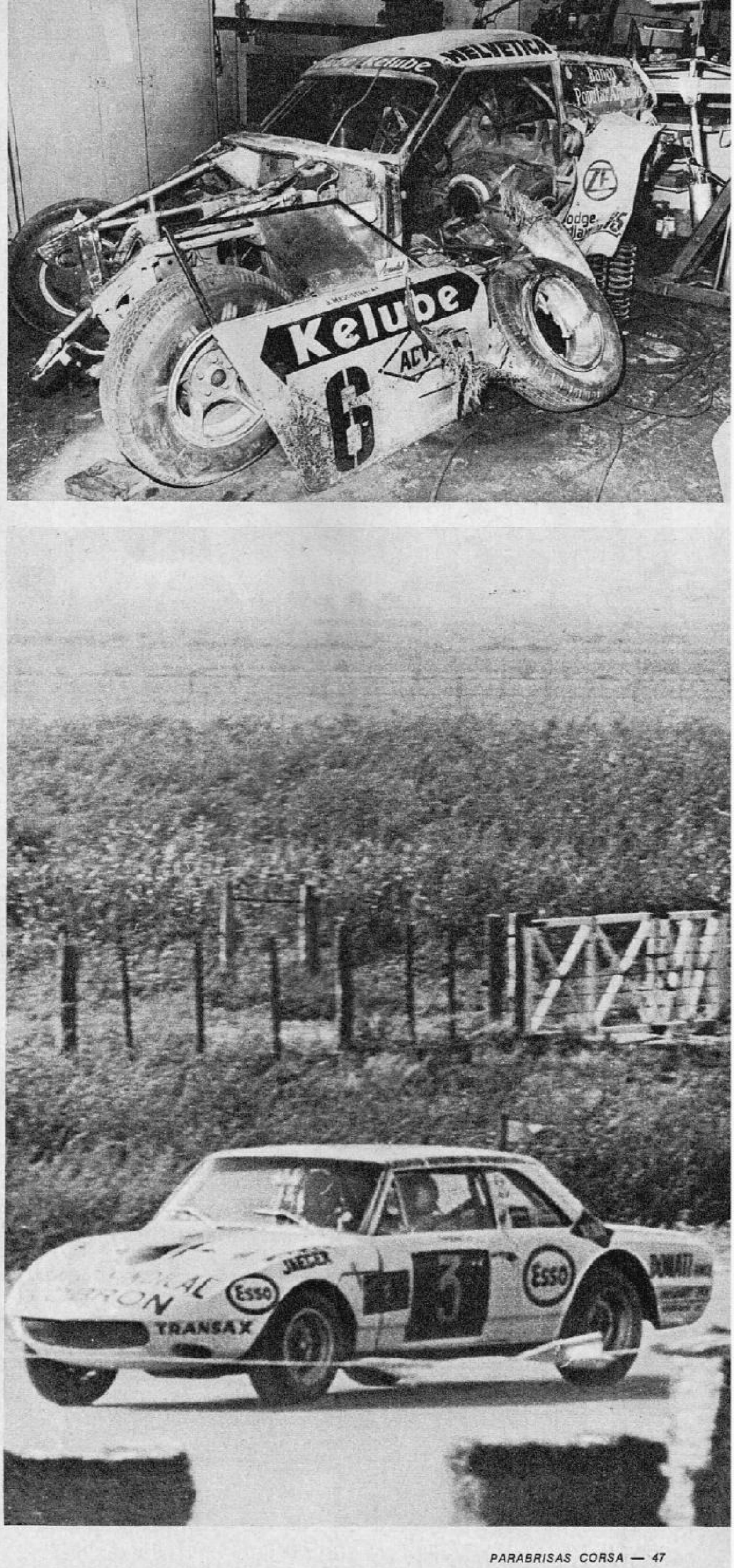


Arriba, izquierda:

Segunda y última carrera en el Autódromo de Buenos Aires. Un ganador de punta a punta con un auto muy apto para TC. Carlos Pairetti y el Nova-Chevrolet. Los Tornado habían declinado momentáneamente y los Chivos hacían esporádicas apariciones en ubicaciones importantes.

Ultima foto en carrera de la Garrafa al comando de Bordeu. Otro de los tantos imprevistos de Los Cóndores. Neumático delantero desbandado y un accidente con bastante suerte. Bordeu alejado por largo tiempo y la Garrafa encontraba su fin después de las mil y una modificaciones.

Vuelta de Santa Fe. Récord absoluto en ruta abierta para TC con una modesta Liebre I. Promedio para Gastón: 221,207 km/h. Pese a los trenes que cruzaron la ruta y una organización bastante lamentable. Gastón acaparaba triunfos en TC.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una carrera que Pairetti la ganó luchando. Jugándose y con mucho de inteligencia. Un triunfo que lo hizo sentir feliz. Segundo triunfo del Chevrolet el 25 de mayo de 1969.

Arriba, derecha: Cuando Faraoni ganó en Hughes todos quedaron contentos y felices. Corredores, periodistas, etcétera. Don Juan Manuel lo merecía y lo venía buscando. Otra Liebre III con motor Tornado...

Una de las cupecitas más o menos tradicionales que no desentonó durante el año. La de Mariano Calamante, casi gemela a la ex coloradita de Bordeu, con trompa aerodinámica.

Lo que pasó inadvertido por Nürburgring., La victoria de Pocho Rondelli en Salto con una Liebre III-Tornado. Fue la primera carrera de TC con alimentación limitada (un carburador), otro tema que da para mucho y que como indican los promedios... no fue ni es solución de nada.

Y aunque cambiaban de color, número y pilotos las Liebres III fueron la verdad durante la temporada de TC. Porque dentro de un reglamento irracional son los autos más lógicos.

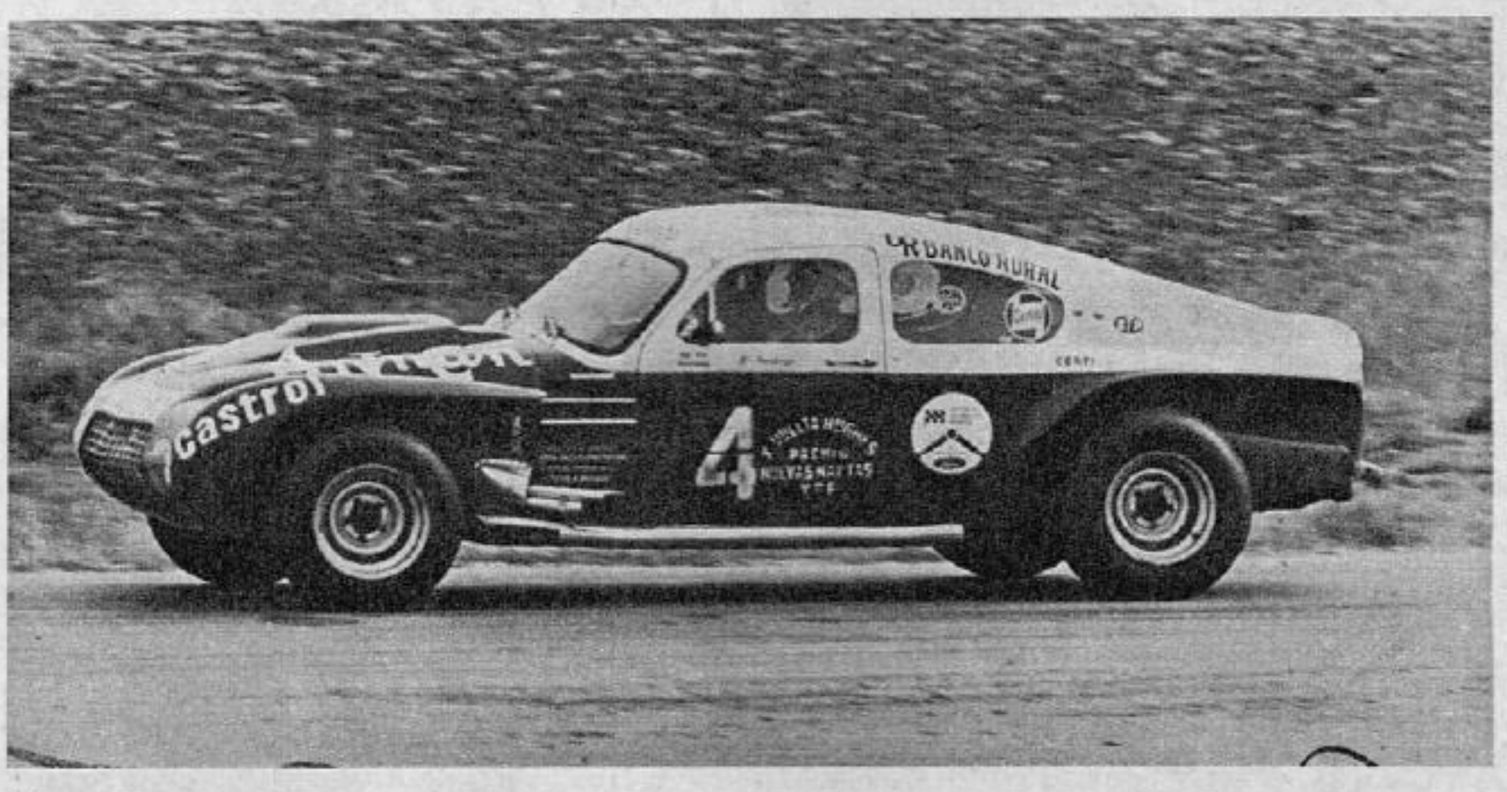
Siempre a punto de ganar... pero sin concretar. La cupé fast-back de Dante Emiliozzi, pesada, obsoleta y muy veloz también. Un problema: motores frágiles debido a las rpm. Dio muchos sustos pero no llegó a consumarse.

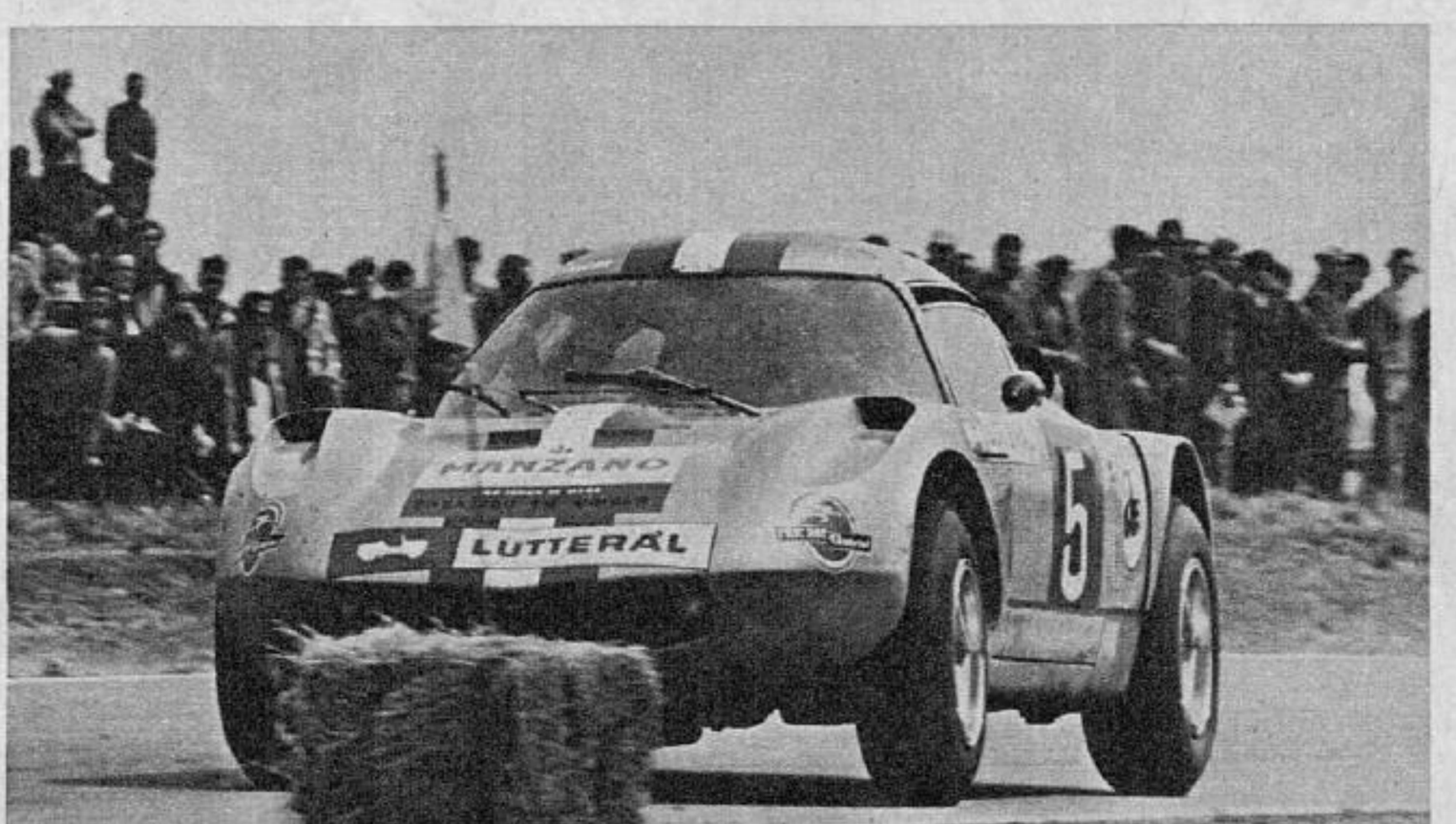
Mecánica de Macagno. Velocidad-velocidad. Problemitas "tontos" pero que retrasan y no dejan ganar carreras. José Manzano estuvo a punto de ganar en Hughes y en San Nicolás. No pudo ser... también Liebre III.













El auto que trajo las mil apostillas del año. Que el chasis... el reglamento... el techo... la altura... y la CADAD. Por fin estuvo en condiciones y pasó a ser "legalmente" el auto más veloz de TC y mejor construido. Por rara casualidad igual que las Liebre III fueron pensados por Heriberto Pronello.



Llegó Chivilcoy y consagró a Franco como ganador en TC y a Gastón como campeón argentino de Turismo Carretera. Urruti cuarto en la carrera. Todo junto en un día. ¿Qué más puede pedir un equipo? Nada. Franco feliz y Gastón con el título que buscaba.



La foto de cierre. Como homenaje a tres pilotos que supieron cumplir con sus funciones específicas y elaborar triunfos. Cacho Franco, Gastón Perkins y Federico Urruti.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¿qué seré dentro de unos años?

Señor Director de CEAC: Envío este cupón para recibir GRATUITAMENTE el folleto informativo del Curso señalado con una «X». Mándemelo a la dirección indicada al pie.

MECANICA
- ☐ Técnico Mecánico
- ☐ Encargado Mecánico
- ☐ Maestro Tornero
- ☐ Maestro Ajustador
- ☐ Maestro Fresador
- ☐ Maestro Soldador
- ☐ Técnico en Soldadura

MOTOR y AUTOMOVIL
- ☐ Mecánico de Automóvil
- ☐ Mecánico Motores Diesel
- ☐ Técnico en Motores
- ☐ Electricidad Automóvil

ELECTRICIDAD
- ☐ Instalador Electricista
- ☐ Montador Electricista
- ☐ Técnico Electricista
- ☐ Maestro Electricista

DELINEANTE
- ☐ Delineante Mecánico
- ☐ Delineante Construcción
- ☐ Delineante General

DECORACION
- ☐ Decoración General
- ☐ Decoración de Interiores

DIBUJO
- ☐ Nuevo Curso de Dibujo

Nombre .....

.....

.....

Dirección ..... RA 1

Localidad .....

Provincia .....

.....

CEAC / RIGLOS 119 - DEPTO. 39H / BS.AS. (S24) FCN

ceac

ARGENTINA
RIGLOS Nº 119
BUENOS AIRES

EL CENTRO MAS IMPORTANTE DE EUROPA EN ENSEÑANZA PROFESIONAL Y TECNICA POR CORRESPONDENCIA

El tiempo . . . *¿va a su favor o está en contra de usted? Dentro de un mes, tal vez de un año, con toda seguridad se le presentará a usted la oportunidad de mejorar su categoría profesional, aumentar su sueldo o conseguir una colocación mejor. ¿Estará usted en condiciones de aprovechar esa ocasión? ¿O será para otros, tal vez menos capacitados que usted, pero con más conocimientos técnicos?*

Amigo . . . , *¡no se trata de suerte! . . . Todo depende de usted. De la decisión que tome para mejorar sus conocimientos técnicos en la especialidad que usted quiera "conocer a fondo", obteniendo una formación profesional que le permita* una situación estable y un porvenir asegurado. Miles de hombres, *que tampoco tuvieron la oportunidad de estudiar anteriormente, han podido ahora, gracias a* CEAC, *conseguir las colocaciones más envidiables.*

¿Explicación? CEAC no le dará teorías inútiles; todo lo que usted aprenderá desde su propio hogar, sin abandonar su trabajo, le servirá inmediatamente en su profesión. ¡Puede ser un paso decisivo para su vida y la de los suyos! . . .

¡Escríbanos! . . . *Díganos la especialidad que desea dominar. Envíe el cupón, marcando con una cruz X el Curso que más le interese. Tiene a su disposición 18 Cursos en las ramas de Motor y Automóvil,* Mecánica, Electricidad y Delineación:

Enseñanza, textos, corrección y material, **$900** mensuales

¡Solicite folleto gratuito sin compromiso!

MIEMBRO DE LA "ASOCIACION DE INSTITUTOS LIBRES DE ENSEÑANZA"

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.
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil. lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Flettwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROËN		
11 ligero	1946/9	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	620.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV standard	1968	650.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec.	1956	620.000
B. Air 8 aut.	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut.	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut.	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut.	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut.	1961	1.000.000
Impala 6 mec.	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut.	1963	1.350.000
"400"	1963	890.000
Impala 6 mec.	1963	1.400.000
Impala 6 mec.	1964	1.600.000
Impala 8 aut.	1964	1.500.000
Súper	1964	950.000
Special	1964	850.000
Súper	1965	1.100.000
Special	1965	950.000
Súper	1966	1.250.000
Special	1966	1.100.000
Súper	1967	1.350.000
Special	1967	1.200.000
Súper	1968	1.500.000
Special	1968	1.300.000
Súper Lujo	1968	1.600.000
Súper Sport	1968	1.700.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	500.000
850 cc Spyder	1961	520.000
1100 Berlina	1949	350.000
1100 Spyder	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	350.000
SL	1965	350.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika	1968	870.000
FIAT		
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 E	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder	1966	700.000
800 Coupé	1966	680.000
1500 C	1966	1.050.000
1500 Familiar	1966	1.100.000
1500 Coupé	1966	1.300.000
600 E	1967	670.000
800 Spyder	1967	750.000
800 Coupé	1967	700.000
1500 C	1967	1.150.000
1500 Familiar	1967	1.200.000
1500 Coupé	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar	1968	1.250.000
1500 Coupé	1968	1.450.000
1500 C	1969	1.280.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairlane 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec.	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut.	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Standard	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Standard	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura	1965	1.200.000
Falcon Standard	1965	1.000.000
Falcon Standard	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura	1966	1.350.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Standard	1967	1.250.000
Falcon Futura	1967	1.450.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.400.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	130.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	500.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	550.000
JEEP		
IKA carrozado	1957	300.000
IKA	1958	330.000
IKA	1959	360.000
IKA	1960	400.000
IKA	1961	420.000
IKA	1962	430.000
IKA	1963	440.000
IKA	1964	450.000
IKA	1965	460.000
IKA	1966	470.000
IKA	1967	520.000
IKA	1968	580.000
KAISER		
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINCOLN		
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000

MARCA	PRECIO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterrey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000 ..	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1962	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/61	680.000
403	1962	750.000
404	1962	800.000
403	1963	780.000
404	1963	850.000
404 Rural	1963	950.000
403	1964	820.000
404 3 banc.	1964	920.000
404 5 banc	1964	980.000
403	1965	850.000
404 Stand.	1965	1.050.000
404 Stand.	1966	1.120.000
404 de lujo	1966	1.200.000
404	1967	1.200.000
404 G. Lujo	1967	1.250.000
404	1968	1.300.000
404 G. Lujo	1968	1.350.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Ambassador	1962	670.000
Classic Custon	1962	620.000
C. Country	1962	650.000
Ambassador 990 ...	1963	730.000
Ambassador 990 2 p.	1963	800.000
C. Custom 1º S ..	1963	690.000
C. Custom	1963	730.000
C. Country	1963	740.000
C. Country 660 ...	1963	820.000
De Luxe 550	1963	650.000
Ambasador 990	1964	930.000
C. Custom 660	1964	820.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1964	950.000
De Luxe 550	1964	750.000
Ambassador 990 ..	1965	1.050.000
C. Custom 660	1965	950.000
C. Country 660	1965	1.100.000
De Luxe 550	1965	870.000
Ambasador 990	1966	1.150.000
C. Custom 660	1966	1.050.000
C. Country 660 ...	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	930.000
Ambasador 990	1967	1.400.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
De Luxe 550	1967	1.130.000
Ambasador 990	1968	1.500.000
C. Custom 660	1968	1.350.000
C. Country 660	1968	1.500.000
De Luxe 550	1968	1.200.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L.	1963	400.000
Gordini	1963	430.000
4 L.	1964	450.000
Dauphine	1964	420.000
Gordini	1964	490.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	540.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	590.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	650.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	570.000
Gordini	1968	750.000
4 L	1968	750.000
850	1968	620.000
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
TORINO		
300 4 p.	1967	1.100.000
300 S 4 p.	1967	1.200.000
380 2 p.	1967	1.600.000
380 W 2 p.	1967	1.700.000
300 4 p.	1968	1.200.000
300 S 4 p.	1968	1.300.000
380 2 p.	1968	1.700.000
380 W 2 p.	1968	1.750.000
VALIANT		
I	1962	880.000
II	1963	950.000
III	1964	1.050.000
III	1965	1.080.000
Coronado	1965	1.100.000
G. Turismo	1965	1.120.000
IV	1966	1.200.000
Coronado	1966	1.240.000
G. Turismo	1966	1.280.000
IV	1967	1.300.000
Coronado	1967	1.350.000
G. Turismo	1967	1.400.000
IV	1968	1.450.000
Coronado	1968	1.500.000
G. Turismo	1968	1.550.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p. ..	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p. ..	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	600.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
CITROËN		
AZU Furg.	1965	430.000
AZU Furg.	1966	480.000
AZU Furg.	1967	530.000
AZU Furg.	1968	610.000
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	700.000
10 ,, ...	1966	1.100.000
10 ,, ...	1967	1.200.000
10 ,, ...	1968	1.350.000
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	700.000
D-100 ,, ...	1964	820.000
D-100 ,, ...	1965	900.000
D-100 ,, ...	1966	1.000.000
D-100 ,, ...	1967	1.100.000
D-100 ,, ...	1968	1.200.000
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	700.000
D-100 ,, ...	1963	750.000
D-100 ,, ...	1964	820.000
D-100 ,, ...	1965	900.000
D-100 ,, ...	1966	1.000.000
D-100 ,, ...	1967	1.100.000
D-100 ,, ...	1968	1.200.000
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	700.000
D-100 ,, ...	1964	820.000
D-100 ,, ...	1965	900.000
D-100 ,, ...	1966	1.000.000
D-100 ,, ...	1967	1.100.000
D-100 ,, ...	1968	1.200.000
FIAT		
Multicarga 1500 ...	1965	750.000
Multicarga 1500 ...	1966	800.000
Multicarga 1500 ...	1967	850.000
Multicarga 1500 ...	1968	920.000
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	700.000
F-100 ,, ...	1962	780.000
F-100 ,, ...	1963	850.000
F-100 ,, ...	1964	900.000
F-100 ,, ...	1965	950.000
F-100 ,, ...	1966	1.100.000
F-100 ,, ...	1967	1.200.000
F-100 ,, ...	1968	1.380.000
JEEP		
IKA Pick-up	1961	430.000
IKA ,, ...	1962	460.000
IKA ,, ...	1963	480.000
IKA ,, ...	1964	500.000
Glad. V Pick-up ...	1964	500.000
Glad. X ,, ...	1964	520.000
Glad. V ,, ...	1965	540.000
Glad. X ,, ...	1965	580.000
Glad. V ,, ...	1966	600.000
Glad. X ,, ...	1966	640.000
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO		
Pick-up	1964	560.000
,, ...	1965	600.000
,, ...	1966	640.000
,, ...	1967	700.000
,, ...	1968	740.000
,, 2ª S.	1968	820.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION		
1000 S. 4 p.		1.249.000
Rural Universal		1.279.000
CITROËN		
2 CV AZAM, 4 p.		864.000
2 CV AZN, 4 p.		793.000
2 CV AZ, 4 p.		825.000
CHEVROLET		
Súper Sport		2.226.000
Especial, 4 p.		1.575.000
Súper, 4 p.		1.960.000
Súper De Luxe, 4 p.		2.134.000
DODGE		
Valiant		1.846.000
Polara		2.041.000
Coronado		2.199.000
Gran Turismo		2.306.000
ESTANCIERA		
UA-5RB t/simple		1.526.700
UA-5RA t/doble		1.693.200

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
FIAT		
600 E, 2 p.		878.000
800 Coupé		1.085.000
800C Coupé Spyder		1.100.000
1500 Coupé		1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.		1.504.000
1600		1.495.000
FORD		
Falcon, taxi, 4 p.		1.736.000
Falcon Standard, 4 p.		1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.		1.885.000
Falcon Futura, 4 p.		2.021.000
Rural Falcon de Luxe		1.960.000
Rural Falcon Futura		2.063.000
Fairlane 500		2.380.000
Fairlane L.T.D.		2.603.000
PEUGEOT		
404 Gran Lujo, 4 p.		1.520.000
404 Súper Lujo, 4 p.		1.665.000
Peugeot 504 de lujo		1.682.000
Peugeot 504 superlujo		1.822.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Clas. Custom 380, 4 p.		1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p. ..		1.780.900
C.-Country 380, 4 p.		2.020.100
Ambassador 380, 4 p.		2.490.100
JEEP		
JA-3UB, t/simple		960.200
RENAULT		
R-4, 4 puertas		976.300
Gordini, 4 p.		1.039.700
850, 4 puertas		873.000
TORINO		
300, 4 puertas		1.741.200
380W, 2 puertas		2.451.200
380W, Compet., 2 p.		2.146.000
300S, 4 puertas		1.995.500
380, 2 puertas		2.306.100
380S		2.150.000

PICK-UPS 0 km

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

MOTOS USADAS

CILINDRADA			
AJS			
500	46-48	80/100.000
350	46-48	50/80.000
500	49-54	95/140.000
500	60-62	250/300.000
650	60-62	280/350.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC
BSA			
500	.....	46-48	60/90.000
500	.....	48-49	95/140.000
350	.....	46-48	70/100.000
650	.....	50-52	130/180.000
500	.....	60-62	260/330.000
BMW			
500	.....	55	180/210.000
250	.....	58	180/250.000
500	.....	58	300/360.000
500	.....	62	380/450.000
600	.....	62	450/530.000
DKW			
125	.....		40/50.000
150	.....		50/60.000
DUCATI			
175	.....		90/140.000
200	.....		100/150.000
GILERA			
150	.....	54-62	60/90.000
175	.....	60-67	70/110.000
200	.....	62-68	90/130.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
200	.....	65-68	100/150.000
300	(Imp.)	57-58	90/160.000
300	(Nac.)	67-68	180/240.000
GUZZI			
175	.....	57-61	70/120.000
235	.....	57-61	90/140.000
350-500	.....	46-49	40/70.000
HARLEY DAVIDSON			
1200	.....	48-48	80/100.000
1200	.....	48-49	160/200.000
HONDA			
50	.....	60-62	60/80.000
125	.....	60-62	90/140.000
150	.....	60-62	100/150.000
250	.....	60-62	210/290.000
300	.....	60-62	260/320.000
HRD			
1000	.....	48-49	140/190.000
1000	.....	54	240/300.000
1000	B. Shadow .	48-49	240/280.000
ISO			
150	.....		30/60.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC
JAWA			
350	.....	57	90/140.000
175	.....	57	60/90.000
350	.....	62	120/160.000
MATCHLESS			
350	.....	46-48	50/75.000
500	.....	46-48	70/100.000
500	.....	49-52	90/150.000
NORTON			
500	.....	46-48	70/90.000
500	.....	49-51	90/140.000
500	.....	58	190/200.000
500	.....	62	220/280.000
SIAMBRETTA			
150	Reform.	52-54	70/100.000
125	.....	54-62	40/70.000
175	.....	58-62	80/130.000
125	(Cristian)	58-62	120/140.000
TRIUMPH			
500	.....	46-47	100/160.000
500	.....	48-50	180/240.000
650	.....	48-50	200/260.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC
350	.....	47-49	80/120.000
500	.....	51-54	220/270.000
650	.....	51-54	240/300.000
500/650	.....	55-57	260/330.000
350	.....	58-62	260/330.000
650	.....	60-62	380/450.000
500/650	(Cr.)	49-55	300/360.000
ZANELLA			
100	.....	59-67	48/70.000
125	.....	59-67	60/80.000

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	.....	179.000
GILERA 180 SPRING	.....	191.000
GILERA 200 G.T.	.....	214.000
GILERA 300	.....	297.000
ZANELLA 48	.....	90.000
ZANELLA SPECIAL 12S	.....	155.000
ZANELLA RUTERA 125	.....	135.000
ZANELLA PONDEROSA	.....	170.000

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS	PRECIO
AVAN-CANESTRARI				
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$ 489.000
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$ 659.000
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$ 699.800
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$ 738.000
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$ 799.000
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 994.000
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$ 722.000
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$ 879.000
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 939.000
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$ 1.094.000
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$ 1.118.000
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$ 1.290.000
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$ 979.000
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$ 1.194.000
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$ 1.156.000
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$ 1.220.000
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$ 1.391.000
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$ 1.500.000
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$ 710.000
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 1.044.000
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 989.000
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.154.000
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.116.000
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.182.000
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.351.000
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.451.000
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.311.000
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.481.000
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.591.000
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.421.000
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-093	$ 1.591.000
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 1.701.000
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$ 2.091.000
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$ 2.200.000
DELTA-MARINE				
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$ 195.000
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$ 430.000
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$ 590.000
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$ 695.000
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$ 795.000
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$ 595.000
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$ 695.000
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$ 1.350.000
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$ 1.550.000
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$ 590.000
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$ 690.000
JUANJO				
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$ 862.000
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$ 720.000
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$ 817.000
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 897.000
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$ 970.000
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 746.000
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 942.000
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$ 737.000
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 675.000
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 772.000
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$ 490.000
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$ 2.950.000
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$ 3.350.000
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$ 208.000

MODELO	MOTOR		MEDIDAS	PRECIO
NAUTICA-BERMUDA				
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$ 486.000
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$ 526.550
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$ 560.000
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$ 600.600
Sportmin	Evinrude	33HP	3,79-1,63-0,68	$ 665.000
Sportmin	Evinrude	40HP	3,79-1,63-0,68	$ 720.000
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$ 488.000
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$ 528.550
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$ 546.780
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$ 587.330
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$ 642.330
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 605.000
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 645.500
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 645.000
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 702.000
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$ 757.000
S/Sport STD	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 757.000
S/Sport STD	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$ 984.940
S/Sport STD	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 1.169.940
S/Sport d/Lujo	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 913.800
S/Sport d/Lujo	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$ 1.088.940
S/Sport d/Lujo	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 1.278.940
444	Evinrude	55HP	4,44-1,72-0,80	$ 1.193.140
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$ 1.378.140
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$ 1.483.140
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$ 1.417.940
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$ 1.522.940
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$ 2.130.000
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$ 2.320.000
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$ 2.540.000
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 2.460.000
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 2.650.000
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 2.870.000
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 2.710.000
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 2.900.000
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 3.120.000
PAGLIETTINI				
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$ 901.700
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$ 897.500
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$ 1.157.900
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$ 1.262.100
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$ 1.340.100
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$ 1.447.300
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$ 1.573.900
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$ 1.826.700
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$ 2.026.700
REGNICOLI				
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$ 505.000
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$ 595.000
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 641.500
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 696.500
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 675.800
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 755.800
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 856.200
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$ 981.750
Dorado V2	Johnson	55HP	4,33-1,75-0,75	$ 1.063.750
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$ 1.222.750
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$ 1.393.750
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$ 2.750.000
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$ 2.950.000

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

R. DE LUCA PUB. S.A.

En Noblex creemos que un buen combinado portátil es el que se lleva con una mano... como un portafolios.

De lo contrario, de "portátil" sólo tiene el nombre. En cambio, el nuevo combinado portátil a transistores Noblex Discorola –por su peso, sus medidas y su formato– es tan manuable como un portafolios. Noblex Discorola reproduce discos de 33, 45 y 78 rpm. de cualquier tamaño. Y para su "uso personal" tiene audífono. Su sonido es de primera. Su radio es una Noblex (lo mejor en radios). Su gabinete de plástico realizado en distintos colores, de líneas aerodinámicas, habla del buen gusto de quien elige el nuevo Noblex Discorola: como tocadiscos y como radio, lo mejor.

En Noblex "combinamos" la calidad con la practicidad.
Funciona tanto con corriente de 220 v. como con pilas comunes.

NOBLEX

Nuestros aparatos están hechos casi "a mano".
(Con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo).





Es un producto de Noblex Argentina S. A.

SP*70

LA UNICA
CON PERMISO PARA
DISPARAR...
(...Y COMO!)



BACOT PUBLICITARIA

NUEVA MOTOCICLETA SP*70

UNA AUDAZ CONCEPCION DE TECNICA Y DISEÑO

TABLERO ESPECIAL CON CUENTAVUELTAS Y VELOCIMETRO
FRENO SUPERSPECIAL - PRIMERA CON ALTERNADOR

GILERA

CREADA PARA GENTE DE HOY POR
GILERA ARGENTINA S.A.C. e I.

2 CV | 1 CV=32 HP

Citroën Argentina presenta el nuevo 3 CV, versión corregida y aumentada del 2 CV. Para gente que piensa... y está apurada



Ibamos a 100 ó 105 kilómetros por hora por la Panamericana cuando sucedió lo insólito. Un discreto bocinazo y el Citroën *2 CV* que teníamos en el espejito retrovisor se agrandó paulatinamente hasta que pasó a nuestro lado y se fue alejando de a poco.

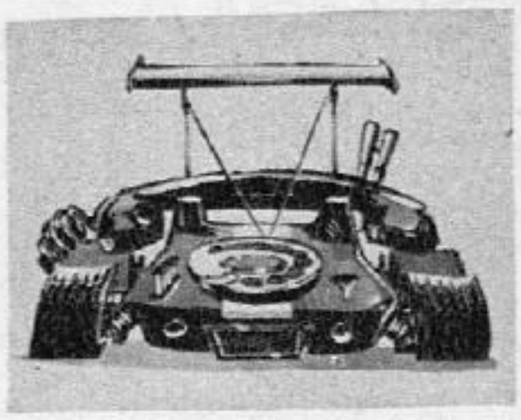
¿Una novela de Ray Bradbury? Bueno, en realidad no supimos qué pensar, porque el Citroën nos pasó a una velocidad que calculamos en alrededor de los 120 km y no había viento a favor ni pendiente. Pero todo se aclaró cuando unos días después recibimos una invitación de Citroën Argentina a la presentación del *3 CV*. Claro; el patito de la anécdota no era el probadísimo 2 CV sino su hermanito mayor al que seguramente gente de la fábrica estaba probando.

Y el equívoco tuvo lugar porque hay que ser muy observador para notar las diferencias exteriores entre uno y otro modelo. Y las hay, aunque pocas. Lo interesante de las innovaciones es lo que está oculto por el capot y el piso. En lo exterior, los cambios consisten en faroles de guiñada en guardabarros traseros y delanteros y la insignia cromada. Y nada más.

Pero lo polenta está adentro. Motor de 602 cm^3 que eroga 32 HP, lo que le permite desarrollar una velocidad máxima de 116 kph; amortiguadores hidráulicos que complementan la suspensión clásica del 2 CV; semiejes articulados con juntas homocinéticas que dan a la trasmisión una suavidad sorprendente; frenos de fundición con mayor superficie de frenado; y lo que consideramos una novedad revolucionaria en vehículos utilitarios de pequeño tamaño: alternador reemplazando a la obsoleta dinamo. Como yapa, Citroën aumenta el confort en su interior con dos detalles: capota plegable desde el interior y calefacción regulable.

El conjunto de estas mejoras con respecto al 2 CV hacen que el "Tres Caballos" sea un coche de comportamiento completamente diferente de aquél. Sus fabricantes proponen entonces esta opción: para los reposados, 2 CV; para los deportivos y/o apurados, 3 CV. Creemos que el 3 CV es un acierto y desde ya deseamos testear uno. La fábrica tiene la palabra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL TELEFONO NEGRO

¿Está Zampini, por favor? De parte de CORSA.

—Un minuto...

—Zampini habla. ¿Cómo están, muchachos?

Bien, Zampini. Interesados en saber qué pasa con el equipo Dorrego Competición.

—Bueno. La cosa es más o menos así. No creo que Peugeot se retire definitivamente de las competencias, pero estimo que se va a adoptar una solución prevista ya hace un tiempo. Peugeot se dedicaría exclusivamente a preparar motores en forma oficial para entregarlos a equipos particulares, como hacen en Europa las principales marcas. Ahora, repito que nada está decidido por ahora. Y al margen de eso, te comento otra cosa: acabo de recibir de Francia una cantidad de fierros (bielas y demás) que me mandó Matra para que las estudiemos aquí. Las están analizando en Safrar. Veremos qué hay de nuevo...

-¿Qué tal, Albizu? ¿Otra vez por Buenos Aires?

—Hay muchas cosas que hacer, viejo.

—¿Como cuáles?

—Por empezar vine a Sáenz para que me hicieran unos trabajos en la caja Hewland del F. 1. Son unos repuestos que me faltan. Por asuntos comerciales tengo que ir a ver a la gente de Motores Perkins, y por otro lado me gustaría aclarar también algún asunto reglamentario.

—¿Cuál?

—Mirá, hay una pequeña confusión con respecto a lo que se puede usar en los motores de F. 1. En algún lado se dice que son intercambiables con los de los SP, pero por otro creo que no se puede usar inyección en F. 1 y en SP, sí. Además, me gustaría cambiar algunas opiniones sobre la libertad que existe para comprar portamazas, rótulas o brazos de suspensión en el exterior, con lo cual los autos nacionales en realidad tienen poco de nacional. No sé. ¿Ustedes qué opinan? Yo creo que si un auto es nacional debe ser todo nacional. Claro que si se permite traer cosas extranjeras se fomenta la buena construcción nacional, así que no sé muy bien qué es lo que corresponde.

—Muy bien, Albizu. Por pocos días parecen bastantes cosas.

-Buenos días. ¿Está Figueras?

—Sí. Un momentito, por favor. ¿De parte de quién?

—No importa quién habla...

—Sí... Figueras habla...

—Che, Colorado. A ver si ponés por ahí un comentario sobre la aberración de que las 25 Horas se hagan a una semana de la trepada Carlos Paz-Mina Clavero. ¿Están todos locos o qué? ¿Cómo puede alguien correr en la Carlos Paz-Mina Clavero y luego, a sólo siete días correr las 25 Horas con el mismo auto? Si uno tuviera dos autos, macanudo; pero bien sabemos que equipos hay pocos y que en la categoría no abunda tanto la guita. Además, no son siete días de diferencia sino muchos menos, ya que entre traer los autos de Córdoba, los entrenamientos y la clasificación de las 25 Horas, directamente no se puede.

SOBRE ORESTE BERTA, IKA RENAULT, FORD Y CONTRATOS

(Fragmentos de conversaciones mantenidas sobre el mismo tema.)

—Hola, Acosta, ¿cómo te va? Por fin podemos conseguir después de una hora de llamar a Córdoba. ¿Qué sabés de Berta?

—Mirá, en la semana vinieron a Córdoba Lavaud, Teleki y Lobbosco para conversar sobre el futuro de Berta dentro de IKA-Renault. Renovación de contrato, etcétera. Y luego volvieron todos juntos a Buenos Aires en el mismo avión, pero como no habían arreglado nada todavía bien podría ser que Berta fuese a Buenos Aires para hablar con la gente de Ford. Si así fuera no dejaría de ser una gran humorada que Berta viajase en el mismo avión con Lavaud y Cía. para luego arreglar con Ford. Pero aún no sé nada.

—¿Es cierto que Berta habría pedido, para renovar contrato, que en el futuro los ingenieros Combes y Leeper no se ocuparan nunca más de asunto deportivo alguno dentro de la fábrica?

—Puede ser, pero no lo sé.

-Hola, ¿Cavallini está, por favor?

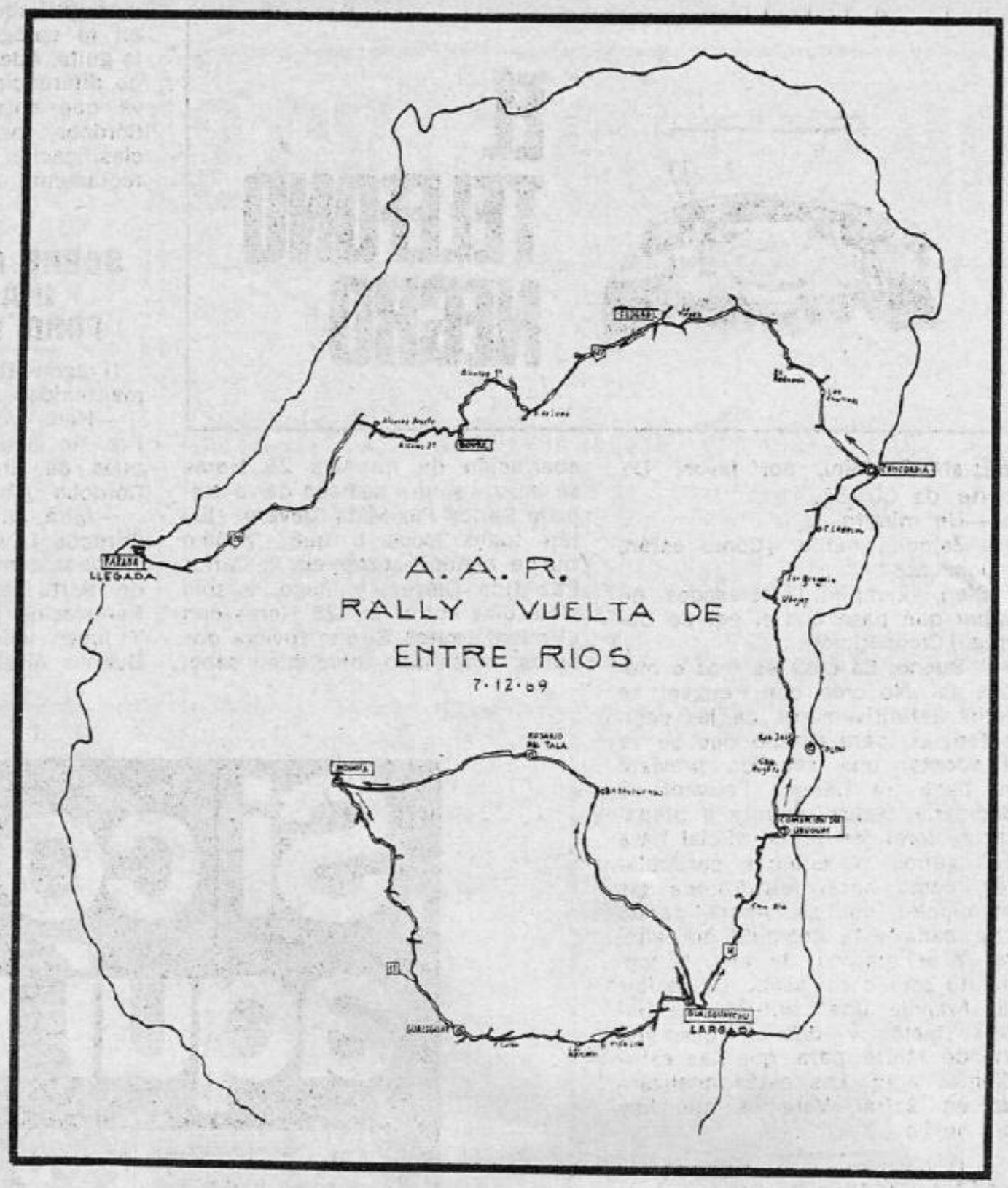
—Sí, un instante, por favor...

—Cavallini, de aquí de CORSA, ¿cómo te va? ¿Qué pasa con Berta? ¿Pasa o no pasa a Ford?

—Bueno, por lo que sé o estimo, Berta acaba de firmar la renovación del contrato con IKA-Renault, por lo cual difícilmente podría entrar en Ford.

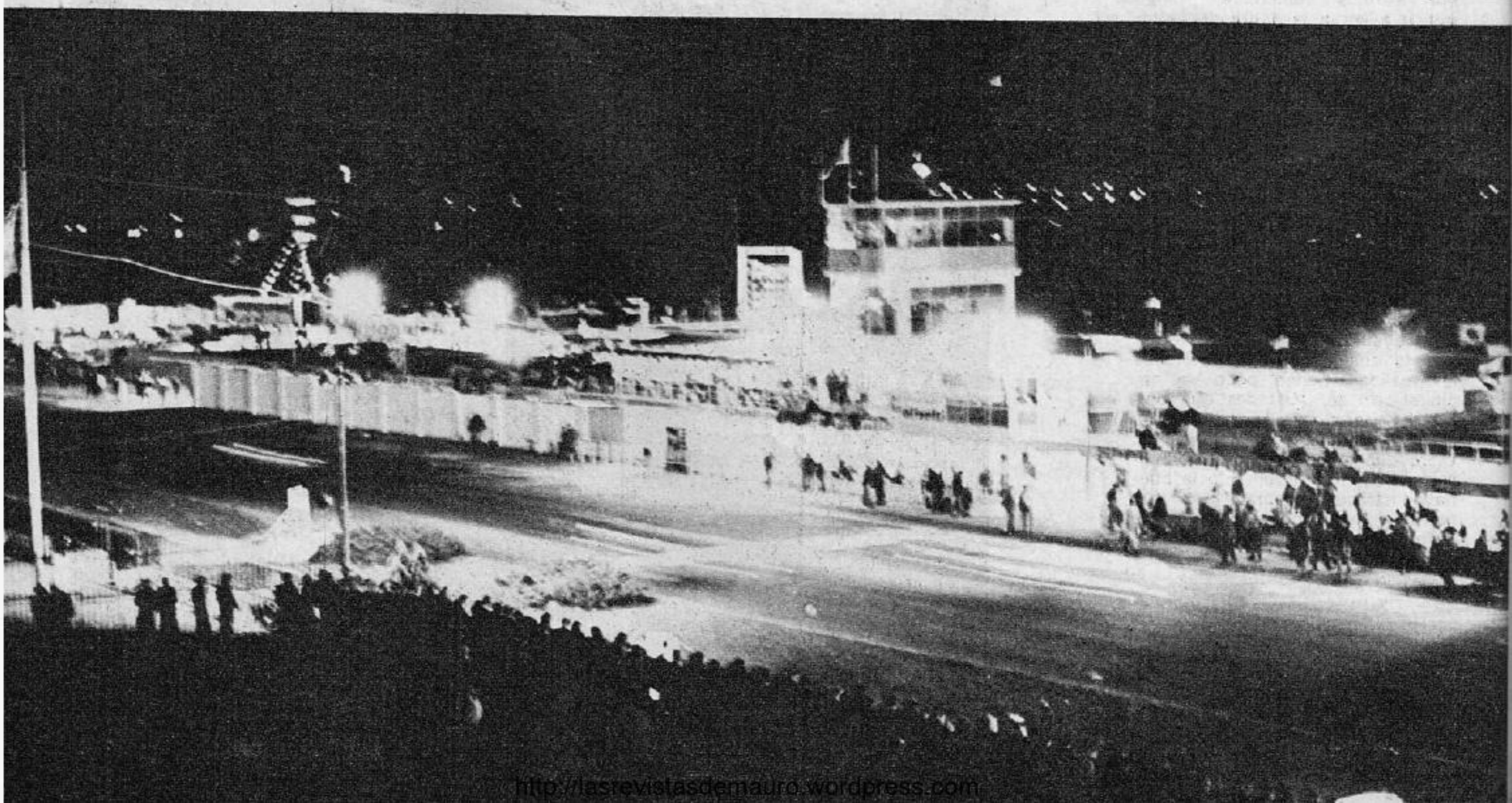


RALLY VUELTA DE ENTRE RIOS



La Asociación Argentina de Rally organiza su primera carrera. Pata a fondo y ripio en toda la ruta son las características del asunto

25 HORAS: POR FIN CONFI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿Se acuerdan de los 1.000 Km de Entre Ríos? Bueno, este año, esa misma carrera se hace bajo el estilo de rally y organizada por la Asociación Argentina de Rally, que se tira de esta manera y con todo a la organización de su primera carrera. Pero vayamos al asunto concreto y desarrollemos un poco en estas líneas cómo va a ser el asunto. Se larga desde Gualeguaychú el 7 de diciembre a las 5 de la mañana (¡qué temprano!) y se pasa por Rosario del Tala, Nogoyá, Gualeguay, Concepción del Uruguay, Concordia, Federal, Bovril, Alcaraz Norte para llegar finalmente al Autódromo de Paraná y cruzar en caravana —posteriormente— el túnel subfluvial. El recorrido total de la carrera ha de ser de 980 km y se circulará sobre todo tipo de camino, siendo un 15 % de asfalto y el resto repartido por partes iguales entre el ripio y la tierra (que si Dios quiere se convertirá en barrito chirle, del lindo...). Están contempladas las siguientes categorías: hasta 1.150 cm³, de 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³ y más de 2.000 cm³. Los premios insumirán a la AAR la bonita suma de $ 520.000 y multitud de trofeos, copas y medallas. En esta oportunidad se ha de aplicar por vez primera una reglamentación inédita en las competencias de este tipo, utilizando el sistema que está siendo normal en Europa. Otra primicia de esta carrera es que se han suprimido los tramos de **regularidad** y que la hoja de ruta de la competencia será entregada a los participantes antes de la partida para que puedan recorrer la ruta y estudiarla sin problemas. Por todo esto la Vuelta de Entre Ríos va a ser digna de correrse y desde ya prometemos que un representante de Parabrisas CORSA va a estar en la carrera. Las inscripciones están abiertas y para hacerlas efectivas se pueden dirigir a: Asociación Argentina de Rally, Bogotá 3381, tel. 67-1796; Club de Volantes Entrerrianos, Laprida 184, Paraná; Club de Regularidad del Interior, Tucumán 923, Rosario, y Asociación Cordobesa de Volantes, Leandro N. Alem 226. Córdoba. ¡Suerte!

RMADAS

Hace unos días, hablábamos por teléfono con Edgardo Boschi y nos decía con bastante bronca y mucha razón: **"Estoy cansado de leer gansadas. Todo el mundo opina, habla, dice, escribe y cuenta... total, dale que va. En los últimos días he escuchado y leído las cosas más disparatadas, y te puedo asegurar que no sé de dónde las sacaron. Me parece lamentable... porque si se quieren enterar del asunto y averiguar si la carrera se hace o no se hace creo que lo más lógico es llamar a APAT y limitarse a lo que le digan. Pero no... hablaron y dijeron cualquier cosa. Que San Juan, Córdoba, San Nicolás, Maggiolo, Rafaela, La Cumbre... yo te aseguro que no entiendo".**

Eso fue hace una semana. El miércoles se hizo un asado en la sede de APAT (Gorostiaga 1750) rociada con tinto, donde se comió mucho y se habló poco. Pero todo esto para confirmar la realización de la carrera. LAS 25 HORAS... ¡SE HACEN! y en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES. El circuito será el mismo del año pasado, o sea el perimetral con horquilla corta, y podrán participar 70 autos divididos en dos clases: hasta dos litros y más de dos litros. Como es sabido se regirán por el Grupo 2 que corre a partir del 70 (casi como el Grupo 5 actual) y entrarán 35 autos en cada clase, estando abierta para autos de industria latinoamericana. La fecha: 20-21 de diciembre, largándose a las 16 del sábado para finalizar a las 17 del domingo.

Por ahora nada más. Después la seguimos. Desde ya... un éxito total.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

REPUESTOS PARA CARBURACION
EJES, ASIENTOS Y AGUJAS
SURTIDORES, MARIPOSAS, ETC.
LINEAS FIAT - DI TELLA - MORRIS
Ventas únicamente por mayor
Fabrica y distribuye:
GARB y CIA.
Fco. BEIRO 1976 - FLORIDA - 740-0515

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Fiat Espacial para 600/700/800/1500 y 1600
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA

GUARDABARROS 4L

PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE

PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE

ZOCALOS RENAULT DAUPHINE

ZOCALOS PEUGEOT

PANELES PEUGEOT

PANELES PUERTAS SIAM DI TELLA

PANELES PUERTA SIAM DI TELLA

ZOCALOS SIAM DI TELLA

CUBRE PIEDRAS DELANTERO SIAM DI TELLA

PANEL LATERAL ESTANCIERA

PANELES DE PUERTAS ESTANCIERA

CUBRE PIEDRAS ESTANCIERA

PANEL DE PUERTAS ESTANCIERA

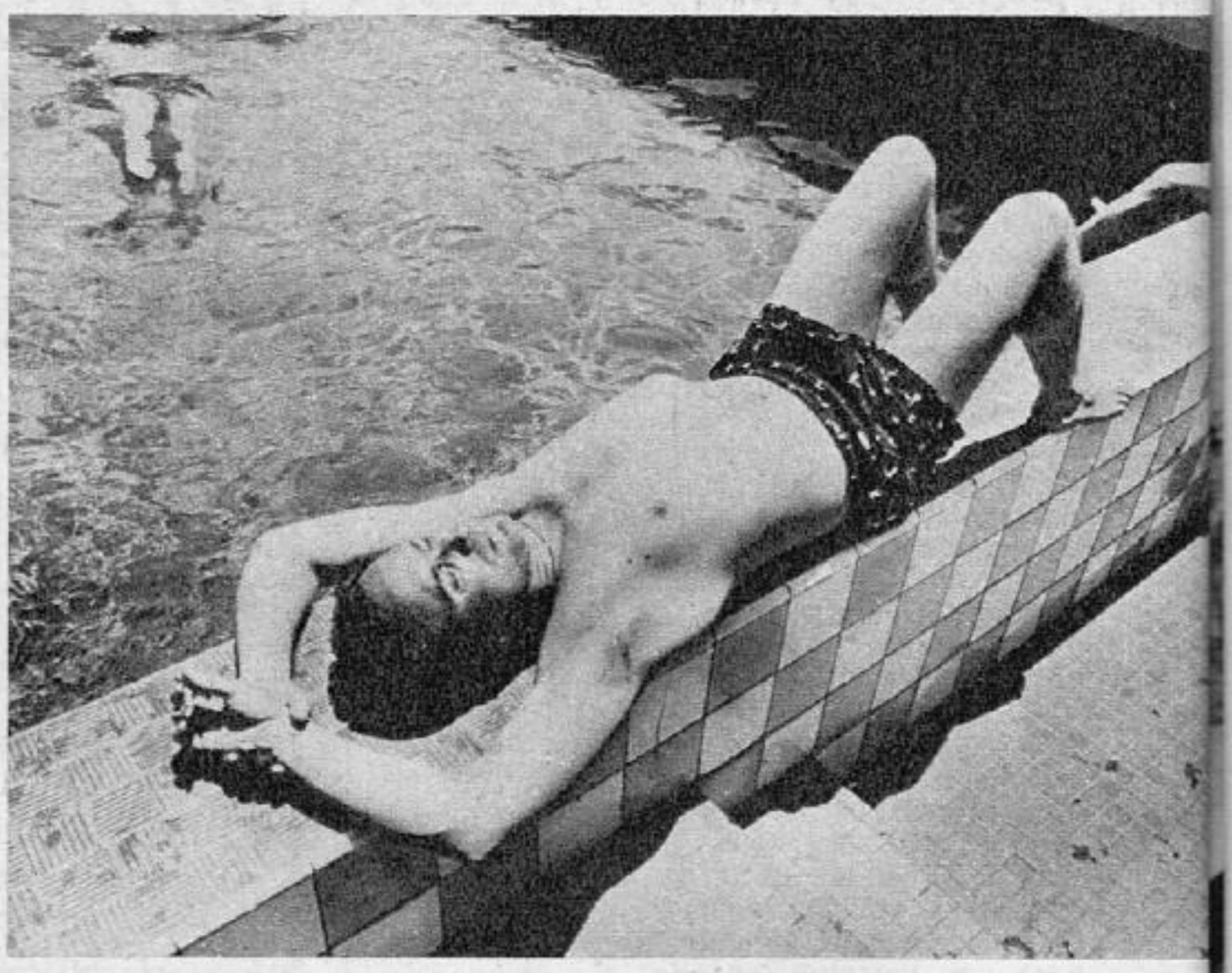
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS

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

AL BORDE DE LA PILETA
NADA DE AUTOS

También hay otra cara. Una es la del circuito, las frenadas, los rebajes, las aceleradas y los tiempos para la clasífica. Pero eso no es todo. Tiene que haber momentos de diversión (que son los más) donde uno se olvide de todo lo que está relacionado con autos y motores. En San Juan se vivió plenamente y se disfrutó del clima cuyano. ¡Viva la vida! Que cuando hace calor parece más fácil...

por el Ing. GROSOVICH





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Y CARRERAS...

Suerte que a las seis de la tarde llegó la sombra a los boxes, porque, si no, nos hubiésemos deshidratado todos. Vianini y Dolores luego de la clasificación descansan sobre la paredita de los boxes. Andrea llegó a San Juan un día más tarde porque el jueves perdió el avión... ¡se quedó dormido! El domingo anduvo como él sabe hacerlo mientras Dolores hacía —como siempre— la planilla de tiempos y vueltas.





Otro de los hombres "serios" y preocupados de nuestro automovilismo. Estuvo muy nervioso en San Juan y pensando constantemente en cómo se debía hacer para bajar unos segundos en El Zonda. El "Colorado" Bonanno fue descubierto en un momento de meditación al borde de la pileta y haciendo febo a gusto. Terminó más colorado de lo que era...

Arriba, derecha: El viernes por la noche hubo show y de los buenos. Desfile de modelos donde niñas sanjuaninas mostraron mallas, bikinis y algunos vestidos. Todo a beneficio del Club de Leones de San Juan, y como si esto fuera poco los muchachos del SP con presentación del Negro Cando subieron al escenario y pusieron en evidencia sus virtudes para el canto. El Nene García Veiga entonó un tango que nadie supo cómo se llamaba. De todos modos fue el mejor. El Flaco Gastón recitó cosas de campo (¡qué raro!), Marincovich intentó algunas estrofas de algo y Vianini se achicó a último momento. Por lo menos el automovilismo estuvo representado.



Mirá, Carlitos... manejar, manejás bien. Pero nadando tu estilo es algo triste. Un consejo, Carlitos... seguí manejando y dejalo a Nicolao que lo hace mejor. Además, otra cosa, Carlitos... ¡qué pocas chapas te van quedando! *N. de la R.:* Dejamos constancia de que la profundidad de la pileta en el lugar donde se encuentra Pairetti no superaba los 70 centímetros. (Sic.)

Momento "terrible" para el Flaco Gastón. Este es el preciso instante en que pone la firma en la dolorosa adición del Hotel Nogaró de San Juan. Como se ve en la foto todos ríen menos Gastón. Los mozos esperaban ansiosos el autógrafo... posiblemente el más caro en la vida del Flaco. Entre los comensales, Augé Bacqué (Pancita para los amigos), Marincovich (Sandy), Luisito Di Palma, Carlos Pairetti, señora de Pairetti, el ingeniero Grosovich de la CCCC y el no menos popular Nene Ternengo. Todos en la cosa seria...



El Gallego Cupeiro y el Gordo Páez ya no saben dónde pegar calcomanías... llenaron todos los taxis de San Juan, los colectivos, los cajoncitos de los lustrabotas y hasta las mejillas de un chiquito. Y como el domingo les sobraba un par de "STP" no encontraron mejor lugar que estas sandalias para pegarlo...
¡Pará, Gallego, que el STP es bueno pero ya estás cansando!

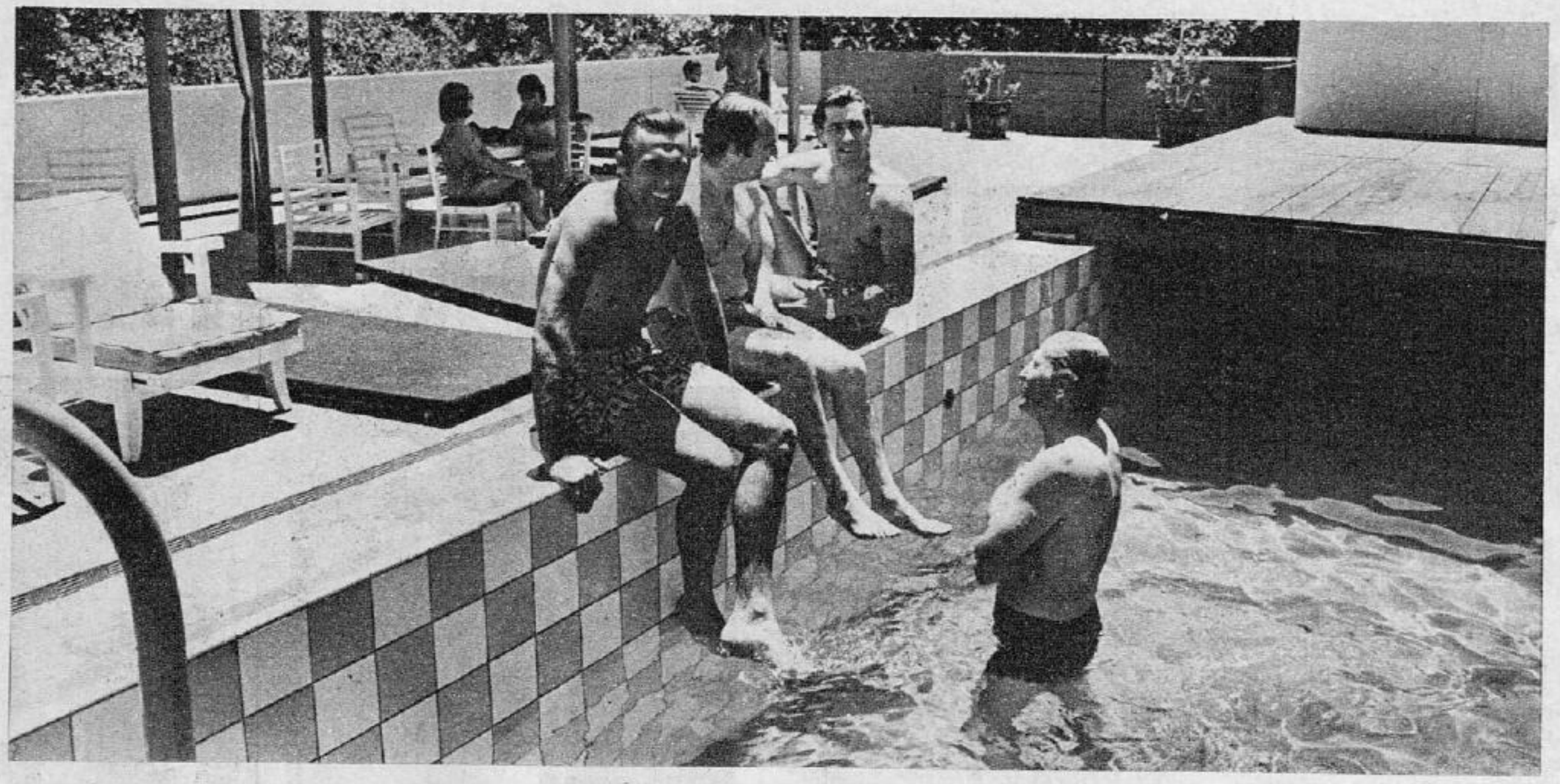
ZZZUMM! La emoción del T.C... cáptela a toda voz con Pilas PHILIPS.

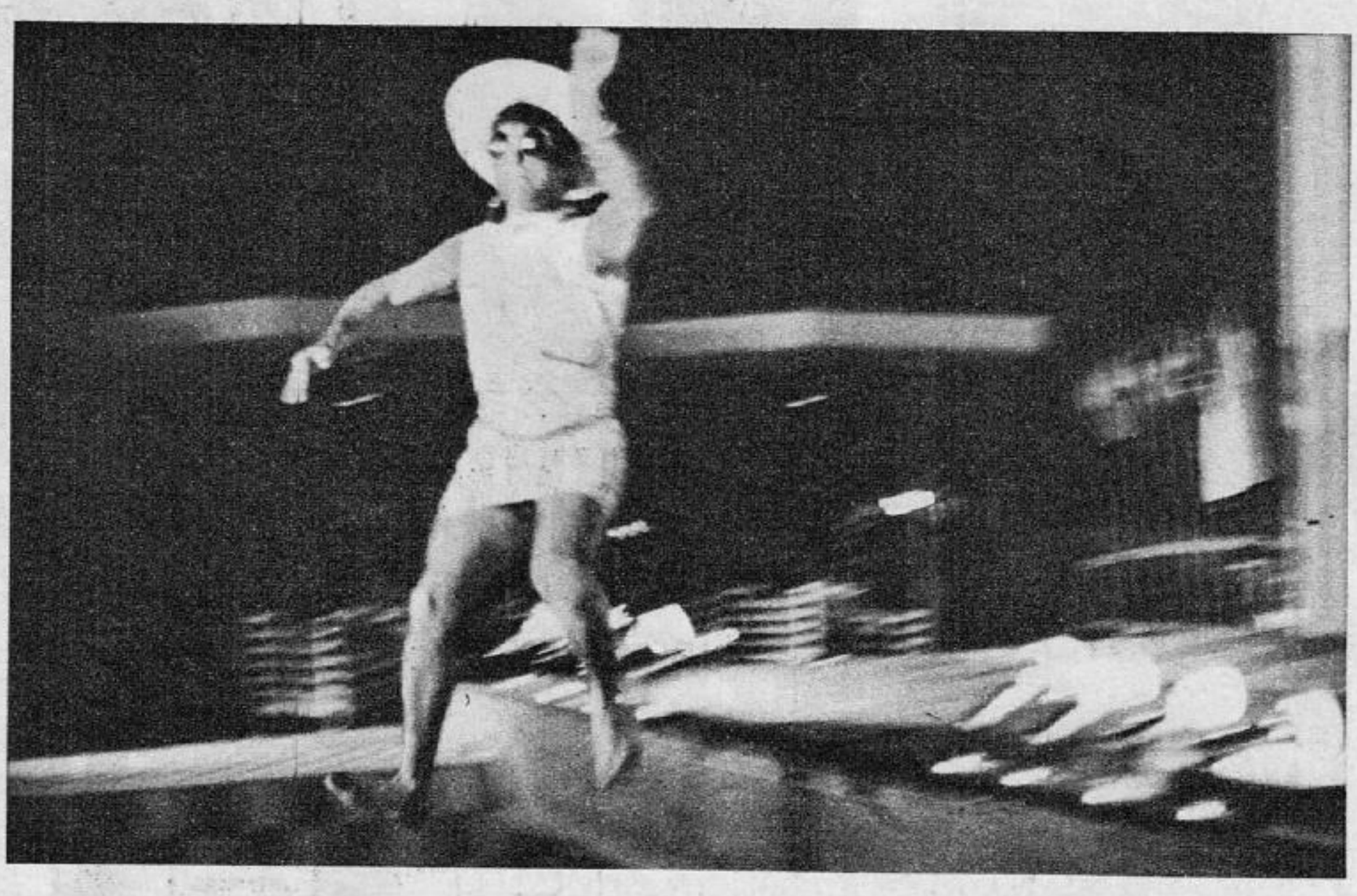


ahora hay otras pilas!

PHILIPS
PHILIPS
las blindadas que no se rinden nunca!

AL BORDE DE LA PILETA





¡Y dale con la pileta! Todo el día tomando sol, nadando, jugando al "cabeza", y de autos... poco y nada. El Lole Reutemann hizo suspirar a las sanjuaninas. Pairetti, no. Completa la escena el Nene García Veiga, que al día siguiente ganó y el ingeniero Grosovich. Vida cruel la de estos pilotos...

Aclamado por el público sanjuanino, Chiche Caldarella se enfundó en un Pucci (suponemos que todos saben a qué nos referimos) que era de Dolores Vianini, se calzó un enorme par de gafas, un collar, un sombrero inmenso y comenzó el desfile. Lo hizo mejor que "muchas" y culminó con una sensacional zambullida a la pileta a eso de las dos de la mañana. ¡Bárbaro!

SIEMPRE A LA VANGUARDIA!

AUTODROMO EL ZONDA - SAN JUAN (23-11-69) TORNEO TRIANGULAR

1° N. J. García Veiga
3° Carlos Pascualini

están equipados con productos

MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO

YACO S.A.C.I.F.I

SIEMPRE A LA VANGUARDIA

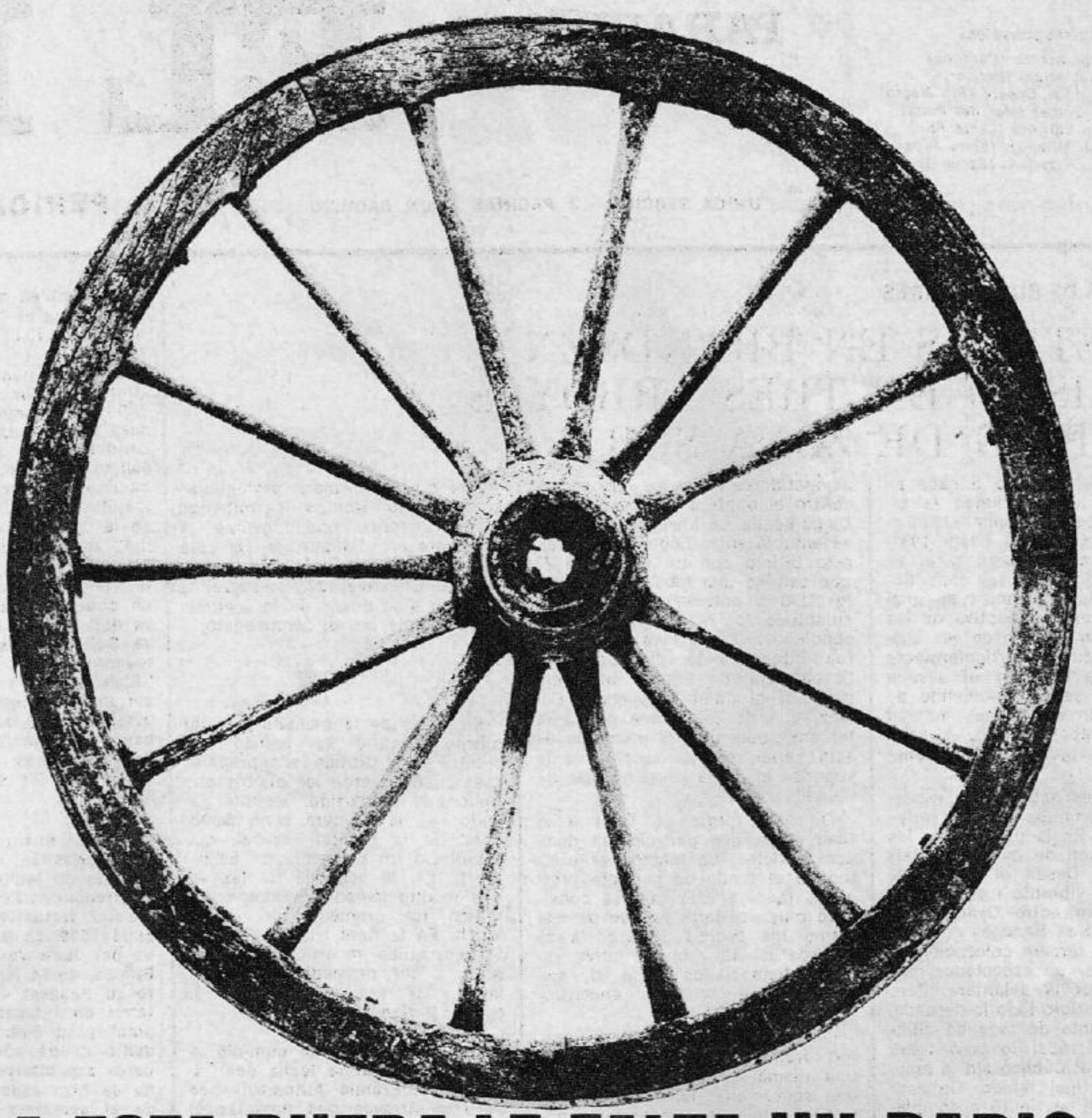
CAÑOS DE RADIADOR - CAÑOS DE FRENO - CAÑOS DE NAFTA Y ACEITE

FABRICA: French y Vte. López - MORON - PCIA. BUENOS AIRES
Teléfonos: VENTAS: 629-7766/2421 - ADMINISTRACION: 629-9100/7654



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BLANES-IPPOLITO



A ESTA RUEDA LE FALTA UN RADIO (¿O UNA RADIO?)

Toda campaña publicitaria se parece a una rueda. Si tiene todas las partes que deben componerla, funciona. Camina.
Pero si a esa rueda le falta un radio... al poco tiempo se descentra. Se deteriora. No funciona. Una campaña de publicidad bien planificada debe contener todos los medios fundamentales de comunicación, para obtener una eficacia total.
No debe faltarle ningún radio: **y menos la radio!** La radio actúa en profundidad. Permite una mayor penetración. Una mayor continuidad. A costos más bajos.
Es un medio que persuade, porque quien escucha radio, no deja de realizar su actividad: maneja, trabaja, descansa. Y la radio actúa. **El mensaje se fija.** Se introduce a niveles que ningún otro medio logra. Y convence. **Y vende.**

LR3 RADIO BELGRANO
LR2 RADIO ARGENTINA • LS6 RADIO AMERICA

AUDIENCIA NACIONAL EN UN MEDIO ACTUAL: LT8 Radio Rosario • LT12 Radio Gral. Madariaga, Paso de los Libres, Corrientes • LT14 Radio Gral. Urquiza, Paraná • LT16 Radio Presidencia Roque Sáenz Peña, Chaco • LU5 Radio Neuquén • LV2 Radio La Voz de la Libertad, Córdoba • LV5 Radio Sarmiento, San Juan • LV11 Radio del Norte, Santiago del Estero • LV12 Radio Independencia, Tucumán.

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

PARABRISAS CORSA EN EL IN

UNICA SECCION · 2 PAGINAS Y UN CACHITO

PERIODICO AUTOMO

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CAFETERAS EN BRANDSEN TURISMO EN TRES ARROYOS - KARTING DE ZONA SUR

Brandsen. — Se llevó a cabo en el circuito de esa ciudad la segunda competencia por el campeonato de Cafeteras hasta 1931. El asunto, como quien dice, se está poniendo cada vez más lindo. La paridad mecánica al igual que la destreza conductiva de los pilotos dieron ocasión de ver buenos espectáculos. Particularmente es digno de destacar el avance técnice que se está poniendo de manifiesto en los coches merced al prolijo trabajo llevado a cabo por sus encargados en los talleres.

Como ya es habitual, el espectáculo se compuso de dos series y una final. En la primera de las baterías fueron de la partida seis automóviles. Desde el vamos se entabló una vibrante lucha por el primer puesto entre Oyarzábal y Callieri mientras Banegas cómodamente en la tercera colocación se limitaba a ser un espectador más del duelo por la delantera. Pero la disputa no duró todo lo deseado, ya que la junta de tapa de cilindros de Oyarzábal lo dejó fuera de carrera y al público sin la emoción de un final reñido. De esta forma Callieri se limitó a completar los giros hasta encontrar con comodidad la bandera a cuadros. Segundo también cómodo se ubicó Banegas, y tercero, Pedernera con su Hudson 33. El promedio que estableció Callieri fue de 80,300 km/h.

La segunda de las series contó en su línea de partida con siete competidores entre los que se encontró el puntero del campeonato Diego López. La lucha por la punta se entabló entre López y Lloveras, este último con un Chevrolet 27 que camina una barbaridad y que lo llevó a obtener la victoria al cumplirse los siete giros correspondientes. La tercera colocación fue intensamente discutida por Osvaldo López y Gómez, imponiéndose en el duelo finalmente Gómez, que de esa forma ocupó la tercera colocación. El promedio de esta serie resultó sensiblemente superior al de la primera. Fue de 87,330 km/h.

De esta forma se llegó a la final en la que participaron doce competidores. La largada se efectuó en el fondo de la recta principal, medida ésta que se consideró muy acertada ya que de esa forma los coches llegaron a la entrada de la primera curva un tanto distanciados entre sí, evitando algún probable encontronazo.

Lloveras, López y Callieri pasaron frente al palco casi sobre una misma línea, entablándose así una sensacional lucha por el primer puesto que lamentablemente se vio truncada, ya que Callieri fue detenido por sus mecánicos al conocerse la novedad de que el comisario deportivo de la prueba había ordenado que se le descontara una vuelta por haberse anticipado a la orden de partida. No obstante ello continuó el duelo por la punta entre López y Lloveras, hasta que el primero protagonizó un violento trompo, permitiendo de esta forma que Lloveras se afianzara en el liderazgo. De esta forma cayó la bandera sobre el capot del Chevrolet 27, consagrando ganador a su dueño de la segunda competencia por el campeonato.

En horas de la mañana y en el mismo circuito se realizó una prueba para Citroën semipreparados. Cuatro fueron los pilotos que fueron de la partida. Resultó ganador de la primera serie Sundberg, de la Capital Federal, que estableció un promedio de 69,200 km/h. En la segunda de las series resultó ganador Berian, quien marcó un promedio de 64,150 km/h. En la final triunfó el piloto Stocco, quien recorrió los quince giros a un promedio de 70,670 km/h. La segunda posición la ocupó Berian, piloto local.

—Tres Arroyos. — Se cumplió la quinta y penúltima fecha del Primer Gran Premio Automovilístico de Tres Arroyos que organiza el Automóvil Club de esa localidad en conjunto con el Moto Club. En la oportunidad el número de inscriptos resultó más que satisfactorio, contándose entre ellos con algunos pilotos que participaron en el reciente Gran Premio de la Patagonia. Este fue precisamente el motivo por el cual la lista de participantes se vio plagada de seudónimos. Como ya es costumbre, la organización incluyó una competencia para Ford T, que fueron los primeros en salir a la pista. De punta a punta dominó un "forastero" totalmente desconocido por esos pagos, de apellido Zabalza, quien representa a Chillar. El antedicho Arnoldo Zabalza también marcó el record absoluto para el circuito con un promedio de 70,689 km/h.

Inmediatamente comenzaron a girar en el circuito los de la clase "A" de Turismo. Y, ¡oh sorpresa para todos!, cuando fue bajada la bandera, Luis Gullini con un Fiat 600 tomó la delantera y enseñó el camino a los Renault 1093, imponiéndose en la serie. Después llegó la final y nuevamente la "bolita" tomó la punta, seguido por "Namuncurá" y "Santos Brizuela" (virtual campeón). Menos de un circuito duraron así las cosas, ya que al salir de la primera curva Gullini fue superado por "Namuncurá". Más atrás luchaban "Juan Carlos" y Luis Roncoroni, y cerrando la marcha Paco Otero, quien decidió abandonar dado el bajo rendimiento de su Renault. Las posiciones no variaron y de esta forma los sorprendió la finalización.

Le tocó el turno luego a la "B". Dos series se disputaron. En la primera se impuso el piloto local Pourreuix con Peugeot 404, a quien escoltó Norberto Moler con una cupé 1500. La segunda fue ganada por Juan Vallasciani, de Bahía Blanca, quien logró colocar primero su Peugeot 404 luego de mantener un intenso duelo con "Pepino" y su Fiat. Con este antecedente quedó aún más acrecentada la expectativa por la final, que no se hizo esperar mucho. Cuando el semáforo cambió de color picaron en punta Vallasciani y "Pepino", con Pourreuix y Arruabarrena pisándoles los talones. De esta manera se replanteó la lucha que se había mantenido en las series. Las dos máquinas recorrieron la primera vuelta sin darse el menor respiro, hasta que finalmente el Peugeot del bahiense logró descontar algunos metros. Mientras tanto, Pourreuix, con una excelente máquina, léase muchos HP bajo el capot, comenzó poco a poco a acortar distancias con respecto a los punteros. En las vueltas siguientes superó la línea de "Pepino" y entonces sí ya decididamente fue en busca de Vallasciani, a quien superó en

CLASIFICACION FINAL (20 VUELTAS)

Pos.	*Nº*	*Corredor*	*Marca*	*Tiempo*
1º	7	Lloveras	Chevrolet 27	24m 23s
2º	5	D. López	Ford A 31	25m 04s
3º	3	O. López	Ford A 29	Sin tiempo
4º	8	Banegas	Dodge 29	Sin tiempo
5º	13	Apella	Dodge 30	Sin tiempo
6º	11	Wallasch	Chevrolet 27	Sin tiempo
7º	4	R. Ojeda	Dodge 30	Sin tiempo
8º	1	Gómez	Ford A 31	Sin tiempo

Promedio del ganador: 86,100 km/h.

CAMPEONATO DE CAFETERAS "CIUDAD DE BRANDSEN"

1º	M. López	15	5º	O. Gómez	3
2º	Lloveras	9	6º	C. Banegas	1
3º	M. Abdala	6	7º	C. Conti	0,5
4º	O. López	4	8º	Apella	0,50



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERIOR

N° 189

Reclame con este ejemplar nuestro suplemento "Parabrisas CORSA"

ILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Argentina, 2 de diciembre de 1969



el tercer giro. De ahí en más se dedicó a acrecentar su distancia con respecto al resto. La lucha quedó entonces circunscripta a la segunda posición. El Fiat de "Pepino" se pegó al Peugeot de Vallasciani y comenzó a representar una constante amenaza para éste, que por último salió en ganancia. Finalmente, Pourreuix se impuso sin problemas.

La categoría mayor también prometía bastante, ya que en la partida se podía observr a cuatro Torinos y un solitario Chivo Súper, a los que se le sumaron varios de las demás categorías. En la primera serie picó en punta el Chevrolet de Eleuteri, pero no por mucho tiempo, ya que antes de finalizar el primer giro Pourreuix ya enseñaba el camino. Pagliere, que había tenido una mala largada, comenzó a empujar de atrás, y es así que en la segunda vuelta ya había superado a Eleuteri y comenzó la persecución del Peugeot, a quien estuvo a punto de superar en momento en que finalizó la serie. En la segunda serie, a poco de largarse, ocurrió un accidente que por esos cosas pero nada más no se trasformó en tragedia. El Torino de Rubén Ibarguren tuvo una violenta salida de pista que milagrosamente no encontró a nadie del público en su camino. Por esta circunstancia se decidió dar por finalizada la serie y largar directamente la final. Pagliere se adueñó de la punta desde un primer momento, más atrás se disputaban la segunda posición "Patagón", Pourreuix y Sarazola. En determinado momento era tal la tierra que se levantaba que "Patagón", al perder la visual, tocó los frenos, situación por la que Mohler, que venía atrás, se lo llevó por delante. De esta forma Pourreuix se colocó segundo, tercero quedó Sarazola y cuarto, en un gran repunte, fue Vallasciani.

Pagliere, al vencer en la competencia, ya es virtual campeón cuando solamente resta disputarse una sola fecha por el campeonato. Pagliere contento y Las Flores también.

CLASIFICACION

CLASE "A"

Pos.	Corredor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	"Namuncurá"	Renault 1093	17m 01s 2	12
2º	Luis Giullini	Fiat 600	17m 05s	12
3º	"Santos Brizuela"	Renault 1093	17m 18s 8	12
4º	Luis Roncoroni	Renault 1093	18m 02s	12
5º	"Juan Carlos"	Renault 1093	18m 20s 2	12

Promedio del ganador: 72,149 km/h.

CLASE "B"

1º	Carlos A. Pourreuix	Peugeot 404	19m 49s 8	15
2º	Juan Vallasciani	Peugeot 404	19m 54s	15
3º	"Pepino"	Fiat 1500 Cupé	20m 17s	15
4º	Jorge Albisu	Fiat 1500	20m 47s	15
5º	Norberto Mohler	Fiat 1500 Cupé	20m 57s	15

Promedio del ganador: 79,836 km/h.

CLASE "C"

1º	Marcos Pagliere	Torino 380 W	18m 02s 8	20
2º	Carlos Pourreuix	Peugeot 404	18m 08s	20
3º	Alejandro Sarazola	Torino 380 W	18m 13s 4	20
4º	Juan Vallasciani	Peugeot 404	18m 35s	20
5º	Jorge Albisu	Fiat 1500	18m 47s	20
6º	"Namuncurá"	Renault 1093	18m 38s 2	19
7º	Jorge Eleuteri	Chevrolet Super	18m 03s 2	16

Promedio del ganador: 97,414 km/h.

Coronel Suárez. — En la zona sur de la provincia de Buenos Aires se lleva a cabo un interesante campeonato de karting, el cual ha despertado muchísimo interés. Damos a continuación las posiciones del campeonato cuando se llevan disputadas cuatro fechas.

Pos.	Corredor	Localidad	Ptos
1º	Raúl Pérez del Arco	Huanquelén	23
2º	Luis F. Salvi	Coronel Suárez	20
3º	Adolfo Cambran	17 de Agosto	13
4º	Miguel A. Corti	Guatrache	12
5º	Ibar Alza	Bordenave	9
6º	Osvaldo Rodríguez	Bordenave	7
7º	Carlos Akerman	Coronel Suárez	6
8º	Juan Rehim	Coronel Suárez	5
9º	José A. Rossi	Pigüé	4
10º	Hugo Ganeau	Goyena	3
11º	Carlos García	Tres Lomas	3

NEUQUEN

MOTO-CROSS EN VILLA LA ANGOSTURA

Villa La Angostura. — Se cumplió la tercera carrera del Campeonato de Moto-cross 1969. Esta vez el escenario fue el circuito del Comahue Moto Club de Villa La Angostura. La carrera prometía mucho por diversos motivos: la reaparición de Jean Pierre Raemdonck, el estreno de un motor Zanella de fábrica por Mariano Barria y el gran momento por el que está pasando Guillermo Carrasquedo, hasta allí ganador de las dos primeras carreras. La competencia se dividió en dos series con resultado por suma de puntos, tanto en juniors como en seniors. Bajó la bandera de la primera serie y Carrasquedo y Raemdonck tomaron prontas ventajas, demostrando una superioridad amplísima con respecto a todos los rivales. A pesar de ser ambos integrantes de un mismo equipo, brindaron un gran espectáculo, imponiéndose el "Maestro" por solamente tres décimas. Barria y la Zanella quedaron en tercer lugar, mientras que el chileno Rojas quedó a una vuelta con una máquina prestada, ante la falencia del embrague instantes antes de la largada. La segunda serie fue muy parecida a la primera: se dieron como en la guerra durante las diez vueltas. En determinado momento pareció que Raemdonck se alzaba con la victoria, pero faltando solamente media vuelta para la finalización un pequeño derrape de éste le dio la oportunidad a "Piche" para tomar la delantera e imponerse en la serie. Pero, la verdad sea dicha, ninguno de los dos merecía perder, y aunque parezca imposi-





Suba al jet...



...y a Jamaica!
a vivir en el
Playboy Hotel
atendido por conejitas...



¡¡ !!



...surf!
caza submarina!
crucero en exclusivo
yatch!...



...un coche sport
fuera de serie durante
su estadía!...



7 días fabulosos en
el Caribe...
con **RADO**.

vacaciones para P
-con RADO®.



pac

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...casino!!
shows!!
vida de Playboy!...



...y luego a...
Suiza, Suecia, Londres.



...si Ud. es tic,
nos veremos en Jamaica.
—Qué espera para
enviarnos el cupón?

layboys!

RADO.
Para gente tic,
que tiene tac!.
Modelos ovales!
Cuadrados!.
Circunsféricos!,
fuertes y precisos.
Very sumergibles.

RADO es moda.
Su competencia
murió por
A-B-U-R-R-I-D-A!!
(Si no lo cree
vea el RADO
NEWTRONIC... a
mini-pila!!)

NOMBRE .....
DIRECCION .....
LOCALIDAD ..... PCIA. .....
EDAD ..... USO UN RELOJ MARCA .....
REMITIR A: CASILLA CORREO 2465 - C. CENTRAL - CAPITAL

P.D.C.

El sorteo se realizará entre todos los cupones recibidos ante escribano público, el día 5 de Diciembre de 1969, a las 18 Hs. en las oficinas de la Compañía Relojera BIEL, Esmeralda 345 - 2° Piso.
La participación es libre y gratuita, el ganador viajará en jet, todo pago, en hoteles de 1ra. clase, durante 15 días a: Miami - Jamaica* - Nueva York* - Londres* - Estocolmo - Zurich - Río de Janeiro - Buenos Aires.
***se hospedará en el Playboy Hotel.**

RADO
para gente tic, que tiene tac.

EL INTERIOR

ble, ninguno perdió. El puntaje estaba igualado, y al recurrirse a los tiempos se dio lo insólito: también allí estaban igual. Por consiguiente, igualaron y se repartieron los puntos, aplausos y felicitaciones. Doble alegría para la señora Hella de Garagnani, jefa del equipo Gilera de Bariloche, animadora constante y un poco madre de todos sus integrantes. En juniors resultó vencedor Juan Carlos Masias con dos segundos puestos. En la primera serie fue bien descalificado Manuel Díaz, quien retomó la pista en dirección contraria luego de arribar vencedor por amplio margen, quedando como ganador Aldo Martínez. En la segunda triunfó el representante boliviano Claudio Cabezas.



CAMPEONATO DE MOTO-CROSS 1969 - TERCERA FECHA
CIRCUITO VILLA LA ANGOSTURA (NEUQUEN)
Organizó Comahue Moto Club

SENIORS — PRIMERA SERIE: 12 vueltas

1º)	Jean Pierre Raemdonck	Gilera Grimpa	16m 58s
2º)	Guillermo Carrasquedo	Gilera Grimpa	16m 58s 3
3º)	Mariano Barria	Zanella 175	19m 07s 3
4º)	Mario Rojas	Gilera 200	11 vueltas
5º)	Raúl Muñoz	Gilera 214	11 vueltas

SEGUNDA SERIE: 12 vueltas

1º)	Guillermo Carrasquedo	Gilera Grimpa	16m 56s 4
2º)	Jean Pierre Raemdonck	Gilera Grimpa	16m 56s 7
3º)	Mario Rojas	Gilera 214	17m 25s
4º)	Mariano Barria	Zanella 175	sin tiempo
5º)	Raúl Muñoz	Gilera 214	11 vueltas

RESULTADO FINAL

1º)	Guillermo Carrasquedo	14 puntos
	Jean Pierre Raemdonck	14 "
3º)	Mariano Barria	6 "
	Mario Rojas	6 "
5º)	Raúl Muñoz	2 "

JUNIORS

PRIMERA SERIE: 10 vueltas

1º	Aldo Martínez	16m 22s
2º	Juan C. Masias	16m 25s
3º	C. Dandlick	16m 29s
4º	Alberto Zohil	16m 31s
5º	Claudio Cabezas	17m 15s

SEGUNDA SERIE: 10 vueltas

1º	Claudio Cabezas	15m 58s
2º	Juan C. Masias	15m 59s
3º	Alberto Zohil	16m 37s
4º	Juan C. Soriani	17m 07s
5º	Carlos Dandlick	9 vueltas

RESULTADO FINAL

1º	Juan Carlos Masias	12 puntos
2º	Claudio Cabezas	9 "
3º	Aldo Martínez	8 "
4º	Alberto Zohil	6 "
5º	Carlos Dandlick	5 "

CAMPEONATO 1969 (tres carreras)

SENIORS

1º	Guillermo Carrasquedo	24 puntos
2º	Mario Rojas	14 "
3º	Jean Pierre Raemdonck	11 "
4º	Michael Raemdonck	7 "
5º	Raúl Muñoz	5 "
6º	Mariano Barria	4 "

JUNIORS

	Juan Carlos Masias	16 puntos
	Claudio Cabezas	16 "
3º	Alberto Zohil	10 "
	Luis Vera	10 "
5º	Aldo Martínez	4 "

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

CUBRE DISTRIBUIDOR para **DI TELLA**

También para TORINO y RAMBLER

"PEUMAN"

DISEÑO REGISTRADO



EVITE PROBLEMAS DE AGUA Y HUMEDAD

COLOCANDOLO UD. MISMO

De goma inalterable y superelástica permite aplicarlo y sacarlo en 1 minuto

Solicítelo en su concesionario, casas de accesorios o a su distribuidor:

PEUMAN S.A.C.I.F.I.A.

VARELA 949 Cap. - T. E. 61-8557/0567

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!



¡OFERTAS REALES!

EN SIMIL CUERO BASTONADO

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

Y TODAS LAS MARCAS

A Tapiceros, Concesionarios, Revendedores, Dtos. BOOM.

CONCORDIA 1410
T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

EXCLUSIVOS CON SONORIDAD REGLAMENTARIA

SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE Y
EQUIPOS ESPECIALES

ORIGINAL MARLIT

COLOQUE-LOS YA!

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

BATALLA DEL PARI 468 (ex Palique) Tel. 54-0303

El Verano... Su Coche... y Coverfluido

El Verano es la estación que perjudica el motor de su automóvil, por el recalentamiento.

Ud. es quién debe pagar las consecuencias.

COVERFLUIDO, es la solución.

REFRIGERANTE - ANTICOGELANTE

Especial para unidades FIAT

Es un producto de

LABORATORIOS COVER

SOLICITELO EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO



LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia

MaSeDa

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

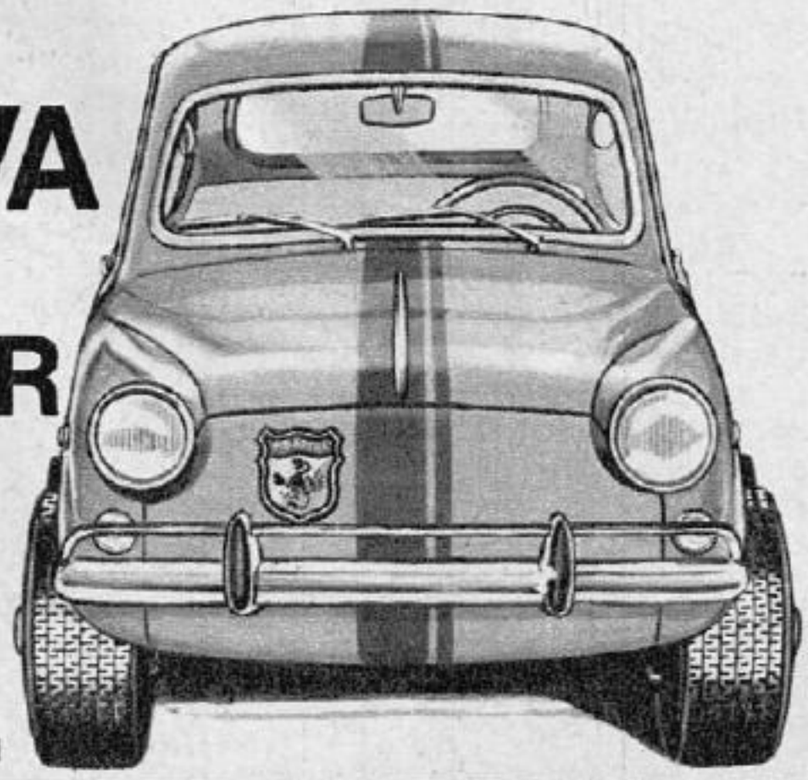
INSIGNIA DEPORTIVA PARA APLICAR



Productora:

ANEXO J 67®

Juan B. Justo 4300, Capital Federal



AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

.....

Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de 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 adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente

---

¡ATEOS!: Vosotros los que no creéis en milagros. Los que renunciáis a la idea de tener el coche bien pintado. Sabed que en San Fernando han instalado su taller de pintura "LOS DIOSES". Id y ved los milagros que son capaces de hacer con vuestro moribundo automóvil en: **Hipólito Yrigoyen 3207** (a pocos metros del Acceso Norte), **San Fernando.**

BUSCO JAGUAR XK 120. Preferentemente con carrocería de aluminio y únicamente en excelente estado de mecánica. Chapa... no importa. Ahora, si es cupé de techo duro tanto mejor. Llamar al 32-1105 de 12 a 19 horas.

COMANDANTE ALESINA VENDE "BAC ONE ELEVEN" (Chiche, Joya, 9 puntos vende). Instrumental completo (falta altímetro), tren de aterrizaje un poco golpea-



do, pintura recién hecha, turbinas Ballestrini, volante Sandrini, 76 butacas Baufer, 145.000 millas reales. Recientemente secuestrado a Montevideo. Oportunidad única para revendedores. Dirigirse a: Cte. Alesina - AEROPARQUE.

FIAT 1500 CUPE, color azul real, muy nueva, primera mano, caja de 5 velocidades, sin golpes. Particular a particular. Hay facilidades. Avellaneda 2420, 1º A, Cap. Federal.

EQUIPO DE 504 para 404. Urgente, vendo muy barato. Unicamente después de las 16 horas, tel. 70-5351.

EDUARDO CASA y RICARDO BONANNO venden sus respectivos Sport Prototipo.



Dos Formar (Martos) con motores F-100 o sin ellos. Totalmente listos y nuevos. Tratar: Montes de Oca , tel. 21-4914.

MOTOR FIAT 1500 y Caja de 5ª Diferencial, isotorque. **Listo para las 25 Horas.** Mecánica "Maratea", a revisar. Zapiola 4365 (Saavedra), Cap. Federal.

EDUARDO CASA vende Tractor modificado para Turismo Carretera. Listo para entrar a correr cuando usted quiera. Curri-



culum inceíble. Prolijo cien por cien y motorizado con el F-100. Tratar: Montes de Oca , tel. 21-4914.

AUTO-TURISMO A SANTA TERESITA. Los días 6, 7 y 8 de diciembre se realizará una "Caravana" (auto-tour) a los pagos balnearios de Santa Teresita. Nafta, alojamiento en hotel de 1ª categoría y pensión completa para los conductores **totalmente gratuitas.** Informes en FLORIDA 683, tel. 392-6775/6581. Los lectores de PARABRISAS CORSA están especialmente invitados a integrar esta "caravana automovilística" promocional de turismo. ¡Buen viaje!

FALCON ANGOSTADO ex Tuqui Casá, corrido últimamente por RICARDO BONANNO. En excelentes condiciones y para

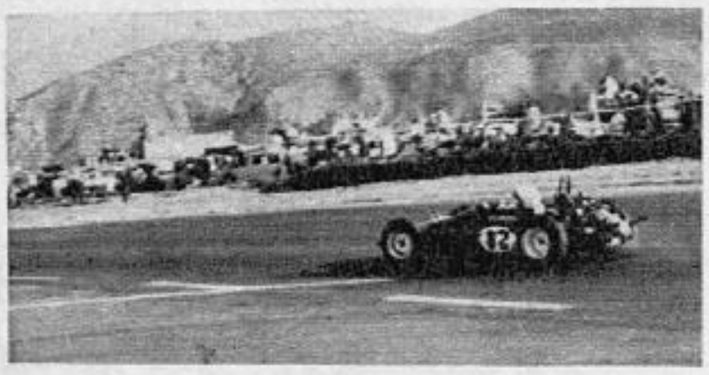


largar en cualquier momento que usted quiera. Motor F-100 con mecánica de Manolo Rodríguez. Tratar: Montes de Oca tel. 21-4914.

ACCESORIOS DEPORTIVOS AUTOMOTORES. Por cambio de ramo LIQUIDAMOS todos los artículos debajo del costo. VISITENOS, Santa Fe 2450, local 73.

FORMULA - 5. Vendo urgente, con motor "Fiamh" y caja de 4 velocidades. Ver y tratar en TINOGASTA 4811, Cap. Federal.

CHASIS CRESPI: TULIA-3, ex Humberto Crespi. Se vende con cubiertas, caja BMW-Ferrea, repuestos varios, completo



pero sin motor. Total: $ 430.000, hay facilidades. EDUARDO BOUVRIER, Las Heras y 9 de Julio, Luján, tel. 428 (Concesionario IKA-RENAULT).

CASCO CRESPI F-2, sin uso, vendo o permuto por F-4 o Anexo "J". Ver en Andalgalá 1961, altura Juan B. Alberdi 6800, tel. 40-6644.

FORMULA-4 CRESPI BMW, con 2 motores, impecables. Vendo. **Coche de punta.** Facilidades. Tratar: Sr. Héctor de Rossi, tel. 772-2579.

CHRIS-CRAFT. ¡Nueva! ¡Unica! 510x200, motor Ford 105 HP. Carpa y tapizado VENDO por disolución de sociedad. ¡URGENTE! Tratar: Maipú 2123, San Fernando, tel. 744-3918.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Ahora puede aprender plástico reforzado con fibra de vidrio cómodamente en su casa, por correo. Recuerdo "El plástico da dinero". Envíe sus datos: nombre y apellido, edad, dirección a H. VON HASENN Y ASOCIADOS, Casilla de Correo 1238, Correo Central y recibirá "El Fascinante Mundo del Plástico".

REVISTA PARABRISAS vendo colección completa, y también de la "Enciclopedia" AUTORAMA. Ambas en perfecto estado. Sr. Sergio Rodríguez, tel. 47-9612.

PRACTIQUE KARTING: Hnos. Chiviló invitan; dichosos los que puedan competir (en Karting). Informes en ASOCIACION PILOTOS DE KARTING. Av. Mosconi 3238, martes 22 horas.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO

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

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

REMIR
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE



Somos especialistas en ABARTH
por orden de encendido
Colocación en el Acto
AZCUENAGA 1857
T. E. 84-5373

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

Señor AUTOMOVILISTA... IDENTIFIQUESE



ABONO-SERVI "25 de MAYO"

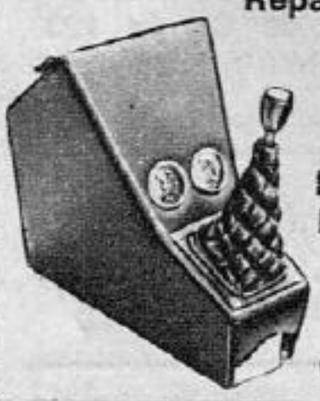
ABONANDO UNA MODICA CUOTA MENSUAL, LE OFRECE:

7 SERVICIOS GRATIS POR MES

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

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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.





ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.

LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Bs. Aires

INSTRUMENTAL DE CALIDAD

KIL "" METRO

LINEA MERCEDES BENZ
CASA CENTRAL:
QUITO 4018
T. E. 97-3488
SUCURSAL:
QUINTINO BOCAYUVA 392,
Buenos Aires
ANTONIO A. BELVEDERE

VENTA Y REPARACION
El centro más completo en instrumental para el automóvil, le brinda la más amplia línea en nacional e importado de Velocimetros, Vacuómetros, Tacómetros, Cuenta Revoluciones, Indicadores Combustibles, Presión de aceite, Bulbos de alarma, Limpiaparabrisas, Tableros, etc.
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICE OFICIAL VDO

Parabrisas CORSA

correo

PARA NO QUEMARSE

de Bocha y Tony, de Capital.

Por intermedio de la presente quisiéramos manifestar nuestro pesar por el accidente sufrido por Dante Emiliozzi en la carrera de TC de Chivilcoy.

No es una sugerencia, es un punto de vista: no se puede concebir que actualmente se esté corriendo en TC a más de 240 Km por hora y con doscientos litros de nafta en el tanque, vestidos los tripulantes con pantalón y camisa o remerita. Tanto la CADAD como cualquier otra organización de nuestro automovilismo, no debiera permitir que se participe sin el correspondiente buzo antillama. Ya no puede, dados los intereses en juego, entre ellos el interés supremo por preservar vidas humanas, esgrimirse el argumento del alto costo de estas vestimentas. Las medidas de seguridad en una competencia deben comenzar por la salvaguarda de la integridad física de los propios pilotos. Nadie permitiría que hoy en día se presentara en la línea de partida ningún piloto sin casco protector, barra protectora de vuelcos o cinturón de seguridad. ¿Porqué, entonces, no reglamentar en lo concerniente a la vestimenta protectora?

Agradeceremos la publicación de estas líneas, que quieren contribuir de alguna manera a convertir las carreras de automóviles en eventos cada vez rodeados de mayores medidas de seguridad. Aprovechamos para mandar un saludo a toda la gente de CORSA y felicitarlos por la tarea que cumplen.

R) Compartimos vuestra inquietud. Gracias por vuestros conceptos.

KARTINISTICAS

de Miguel Darío Núñez, Santa Fe.

Estimados parabrisas de SEÑORES CORSAS: quisiera de vuestra amabilidad (proverbial) que me contestaran el siguiente cuestionario:

1) La dirección de la Federación Argentina de Karting.

R) Avda. Mosconi 3238, local 11, Capital Federal.

2) ¿Qué porcentaje de carreras de karts por el campeonato argentino se realizan en circuitos de tierra?

R) Aproximadamente el 0,0 %, pues en pavimento se realiza el 100 % restante, debido a una disposición de la FAK que indica que las pruebas puntables para el campeonato argentino deben efectuarse exclusivamente sobre circuitos asfaltados.

3) ¿Se hacen muchas carreras fuera de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires?

R) La Federación tiene sus normas para la adjudicación de fechas puntables, que consisten, en resumen, en la aprobación del circuito elegido que debe reunir un mínimo de requisitos y en un arancel que en ningún caso es elevado. Que se hagan más carreras en el interior depende mayormente de los clubes interesados que deben solicitar la fecha. De todos modos se suele competir en lugares de la provincia de Buenos Aires, como Maipú, Dolores, Castelli, San Nicolás, y de otras provincias, como Entre Ríos (Gualeguaychú), San Juan, La Pampa, etc.

4) Siendo yo de Santa Fe, ¿me pagarían los gastos para correr en otra localidad?

R) Entendemos que no. No obstante, póngase en contacto y consulte con la FAK.

5) ¿Qué tal los premios? ¿Se salvan los gastos?

R) Los premios bien, gracias. La semana pasada anduvieron con unas líneas de temperatura pero ya se les pasó. Si Ud. quiere saber el monto le diremos que el ganador puede reunirse con unos 20.000 morlacos y los restantes proporcionalmente figan luca más luca menos. Los gastos se salvan si se presenta uno seguido en las cabezas de los marcadores, como en todos los deportes de este tipo.

6) ¿Qué motor me conviene para correr en Junior, qué precio tiene y dónde puedo conseguirlo?

R) En el número 156 hay una reseña de todos los motores con sus precios y direcciones de los fabricantes. Consúltelo.

7) ¿Qué marca, tipo y medida de cubiertas me convienen para ambos trenes y para tierra y asfalto, dónde las compro y cuánto valen?

R) Sobre marcas, las más populares en plaza son las Pirelli, Avon, y algunas americanas. Para el tren delantero en pavimento se usan las de 4" y dada la dificultad de conseguirlas también las de 5", y como las delanteras de tipo "slick" lisas, pudiendo adelante ser rayadas longitudinalmente. En pistas de tierra son más convenientes las gomas de panecitos (pebetes o felipes, indistintamente) de 5" adelante y de 5" o de 6" atrás. Las comunes suelen costar de $ 3.000 a 5.000, pero las patonas usadas en autódromos suelen costar hasta $ 20.000 c/u. Las puede comprar en grandes gomerías o en D'Arminio (Andonaegui 3429, capital) o Turner, H. Yrigoyen 1191, San Martín.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CASTYLESTER*

Siempre primero en elegancia escolar!



Las telas de Castelar S.A. con mezcla poliester ***Luxel*** de fácil cuidado, desarrugables e indeformables, con planchado espontáneo, se distinguen por la calidad de su hilado, regularidad de tejido, firmeza de colores y máxima resistencia al uso. *·SANFORIZADO·* ; no encogen.
Por eso seleccione su guardapolvo identificado por la etiqueta que garantiza las telas de Castelar S.A. con mezcla poliester ***Luxel***.

Poliester ***Luxel*****

de calidad internacional

* Marca Registrada de CASTELAR S.A. para sus telas con mezcla poliester.
** Marca Registrada de Copet Compañía Petroquímica I.C.S.A. para su fibra poliester.

Castelar
MARCA REGISTRADA

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL



Dice Jorge Salas Chaves: Me resulta grato testimoniar para OLD Smuggler porque cuantas más marcas he probado más se afirma mi preferencia por este whisky.

INDUSTRIA ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com