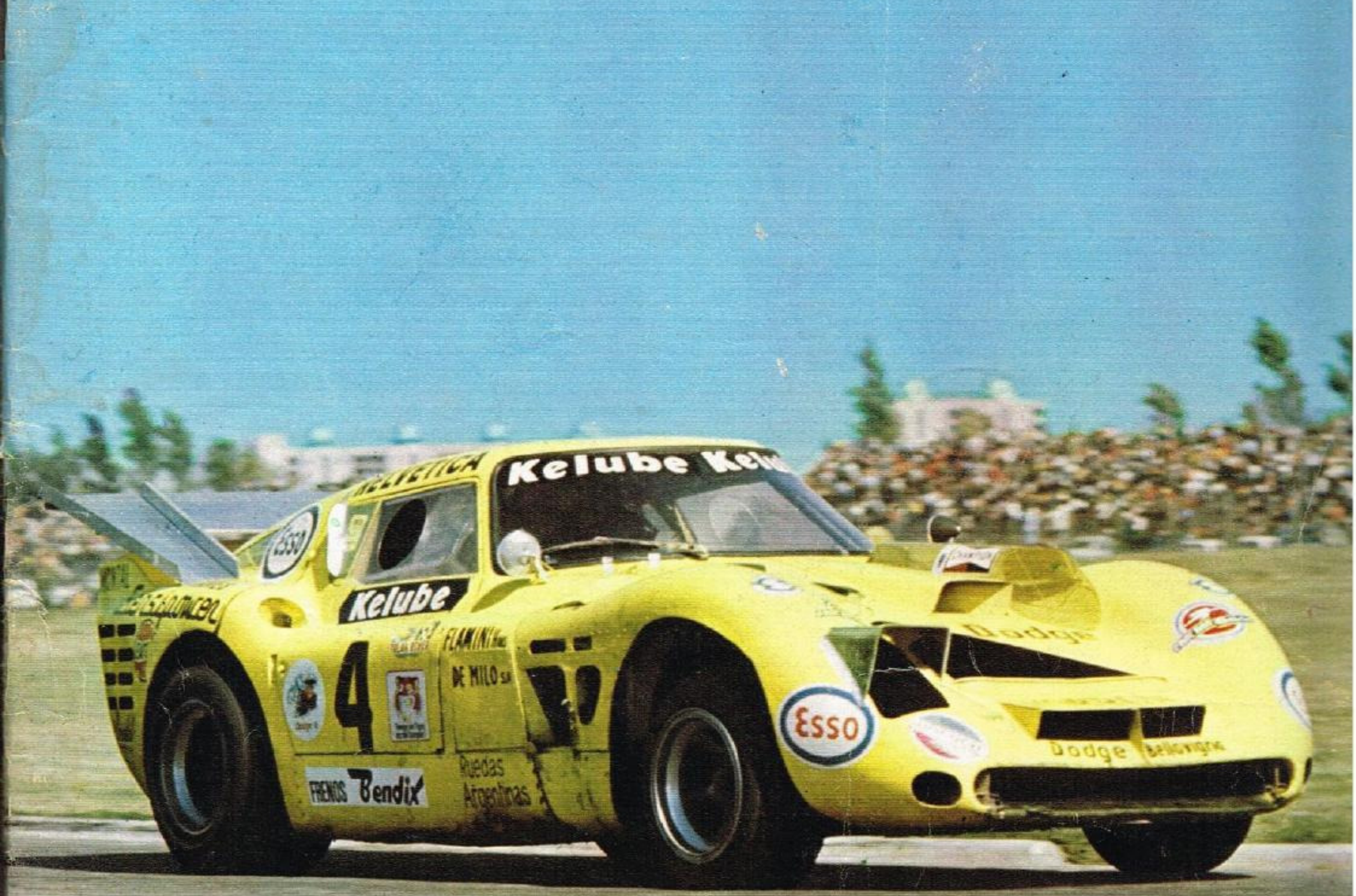
$80 Nº 188

Parabrisas

CORSA

25 de noviembre al 1º de diciembre



Las revistas de Mauro

SP: COMENZÓ EL TRIANGULAR

COMO PREPARAR UN FIAT 600



CASTYLESTER*

una melodía de línea !

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 pantalón identificado por la etiqueta que garantiza las telas de Castelar S.A. con mezcla poliester **Luxel**.

Poliester **Luxel**** *de calidad internacional*

Castelar
MARCA REGISTRADA

* 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.

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 188 del 25 de noviembre al 1º 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. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, 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 prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29

EDITORIAL

La semana pasada el gobierno de Italia condecoró a un ciudadano argentino con la Orden al Mérito de la República. Este ciudadano es Juan Manuel Fangio. A doce años de la obtención de su último título mundial de automovilismo, Italia ha distinguido a Fangio en un gesto sin precedentes en la historia del deporte nacional como agradecimiento por lo mucho que nuestro "Chueco" hizo por Italia defendiendo hidalgamente los colores de sus autos por él llevados a triunfar en las pistas de todo el mundo. Sin lugar a dudas, Fangio ha sido y sigue siendo una figura excepcional en la más amplia acepción de la palabra. Es de esos singularísimos "one in a million" en su disciplina, de esos personajes que aparecen en el mundo muy de cuando en cuando, que aparte de haberse destacado en su actividad específica con caracteres terminantes, poseen un "ángel" particular tal, que a doce años de su retiro, siguen en primerísimo plano donde quiera vayan. Italia lo acaba de condecorar por todo lo mucho que hizo para los colores de ese país en las lides internacionales. Nosotros, sus conciudadanos, le debemos agradecer a Fangio el haber hecho conocer a la Argentina —como nadie lo hizo— en todos los lugares del mundo donde actuó y paseó triunfal la imagen de un país pujante con méritos sobrados como para tener su lugar de privilegio en el consenso mundial.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPOS - FORMULAS 1 Y 4

El domingo se disputará la segunda de las tres carreras que componen el torneo organizado por el Automóvil Club Argentino. La competencia se llevará a cabo en el Autódromo de Maggiolo en la provincia de Santa Fe. El sistema que se utilizará será el mismo que el de la carrera de San Juan el domingo pasado, es decir, tres series con suma de tiempos. Los premios se distribuirán teniendo en cuenta la colocación en cada una de las series, la clasificación final tendrá como única finalidad el repartir los puntos para el Campeonato Argentino. Cada una de las tres series será a diez vueltas al circuito de 3.133,78 metros para completar 31,3378 kilómetros. Las pruebas de clasificación se realizarán el día sábado.

El programa incluye también competencias para Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 4. Se disputará una serie para cada una de las categorías. Las mismas también serán a diez vueltas al circuito. El horario para las distintas series ha sido fijado de la siguiente manera: a las 9 horas la primera batería de Sport Prototipos; a las 9.45 la carrera de Fórmula 4; a las 10.30 la segunda serie de Sport Prototipos; a las 11.15 la carrera de Fórmula 2 y finalmente a las 12 horas la última serie de Sport Prototipos. En todas las categorías el número máximo de participantes que se admitirá por serie será de veinte.

Para los fanáticos que quieran llegarse hasta el Autódromo de Maggiolo les informamos que pueden hacerlo por ruta 8. Aproximadamente en el mojón del kilómetro 384 sale un camino en dirección Oeste que llega hasta el circuito. Puede resultar un buen programa para el fin de semana. Eso sí, de ir, es fundamental reservar alojamiento con anticipación para no tener sorpresas desagradables.

TURISMO ANEXO "J"

El Automóvil Club Mercedes organiza para el próximo domingo una competencia de Anexo "J" que otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad. La prueba se llevará a cabo en el circuito Nº 1 del Autódromo de A.C.M., cuyo perímetro es de 1.866 metros. Las categorías que se han establecido son las siguientes: "A" para coches de hasta 1.150 cm³, "B" para coches de 1.151 a 2.000 cm³ y "C" para coches de 2.000 cm³ en adelante. La clase menor deberá recorrer en veinticinco oportunidades el circuito, mientras que las otras dos lo deberán hacer en treinta oportunidades. El sentido en que se correrá será el contrario al de las agujas del reloj. En concepto de premios el club organizador ha instituido la suma de 1.200.000 pesos. La C.A.D.A.D. adjudicó la escala de 9, 6, 3 y 1 puntos para cada una de las clases.

24 HORAS

El Auto Moto Club Pergamino organiza las primeras 24 Horas para coches standard de hasta 1927. La largada se efectuará el día sábado y la competencia contará con la fiscalización de la Federación de Bi-plazas. Para mayores informaciones llamar telefónicamente al 667 de Pergamino.

CAFETERAS Y TURISMO

El próximo domingo en Dolores, provincia de Buenos Aires, organizado por la "Peña El Gato Que Faltaba". La categoría Cafeteras estará reservada para automóviles de hasta modelo 1931 de un solo carburador. La de Turismo tendrá dos clases, una de hasta 1.100 cm³ y otra de hasta 700 cm³. El espectáculo dará comienzo a las 10 horas con las pruebas de clasificación.

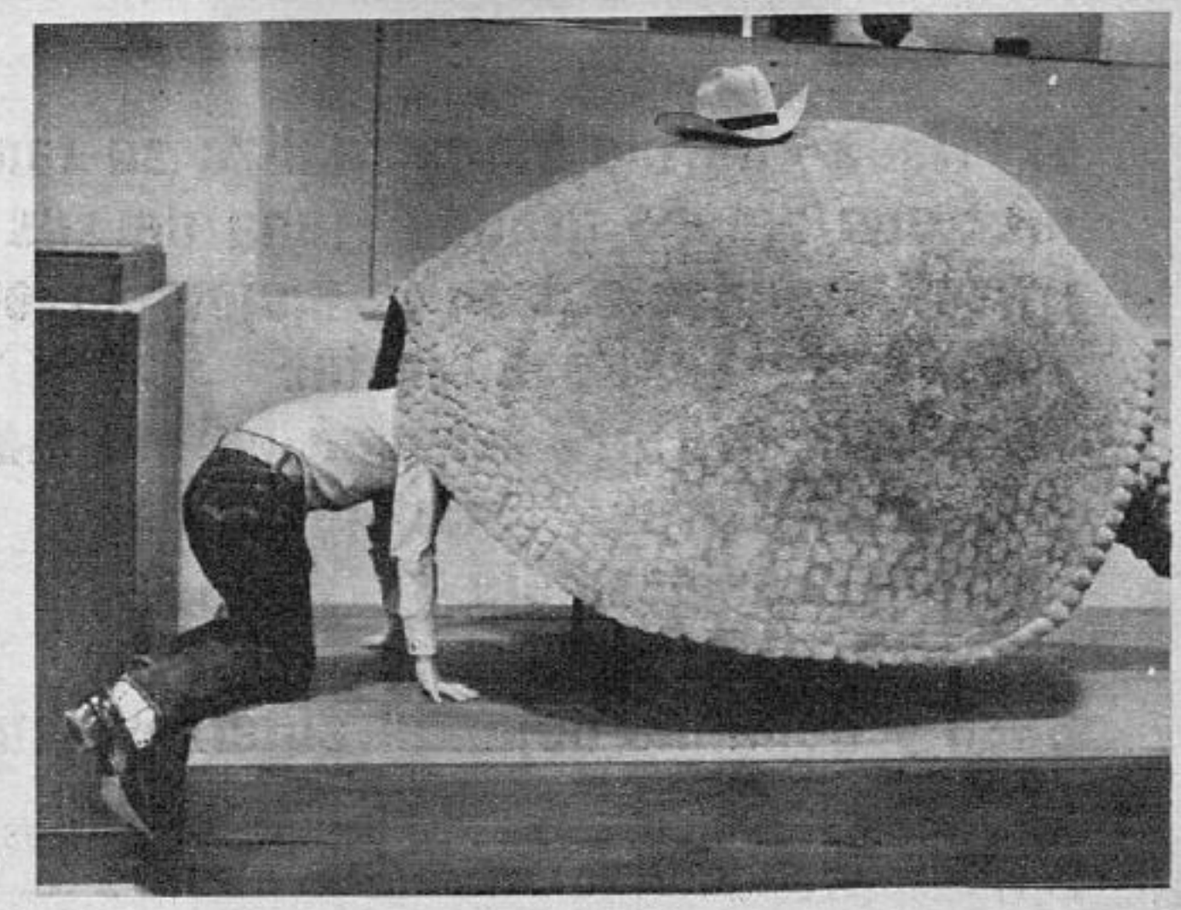
KARTING

Se correrá una nueva fecha por el campeonato que organiza el Centro Deportivo Sarmiento, de Coronel Suárez. La organización de la carrera correrá por cuenta de la Peña Automovilística "El Trébol", de Huanguelen. Se disputará una competencia para karts de hasta 100 cm³ sin caja.

MOTONAUTICA

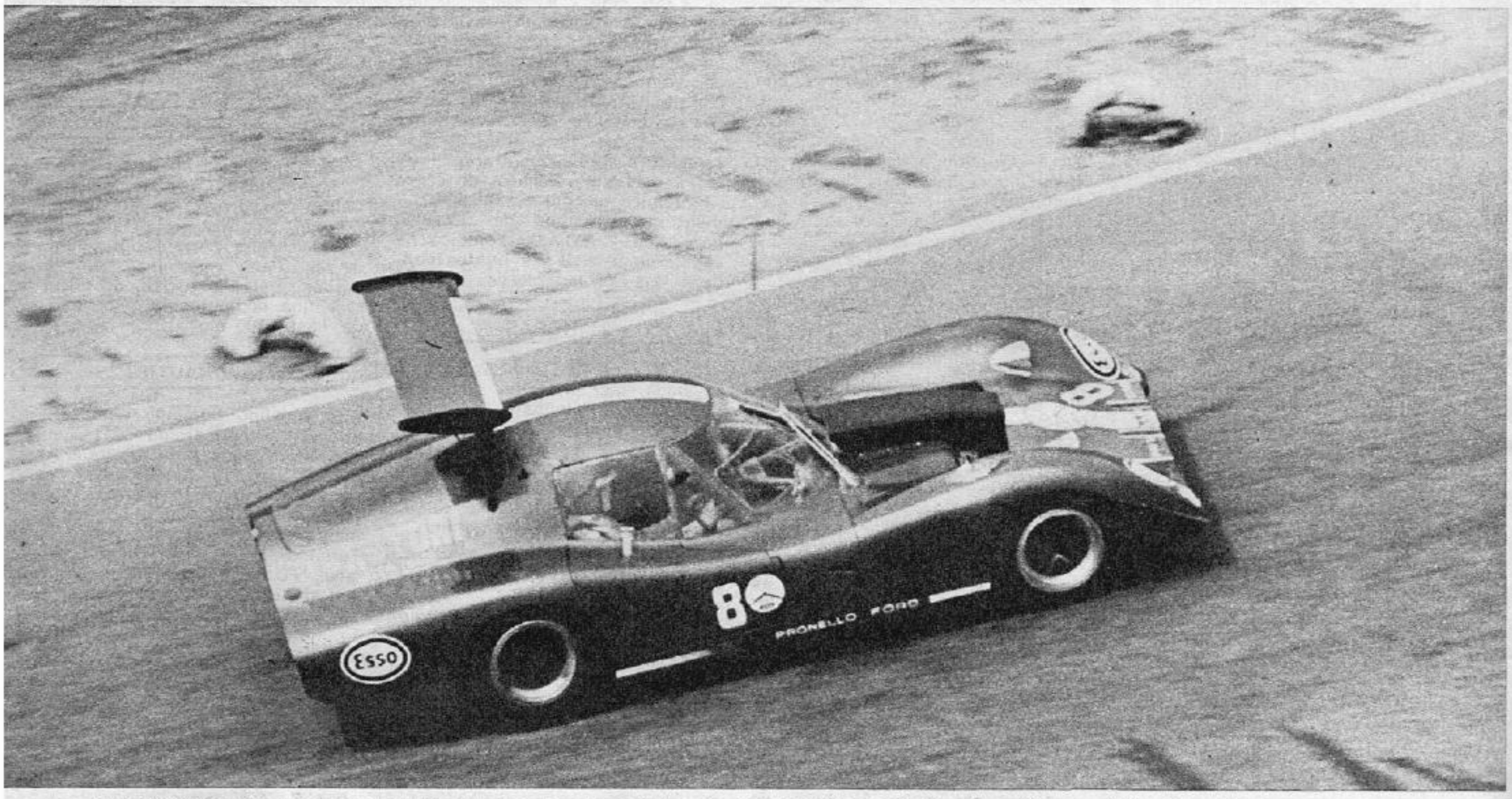
El próximo domingo tendrá lugar en el Acuódromo de la ciudad de Buenos Aires (Parque Almirante Brown) la tercera fecha por el Campeonato Metropolitano de Motonáutica. Habrá competencias para todas las categorías de Turismo, Turismo Anexo "P", Mojarra, Fuerza Libre e Hidroplanos con motor dentro-fuera de borda. La reunión dará comienzo a las 14 horas.

Antes de comprar algo, me fijo muy bien por todos los rincones; no vaya a ser que en lugar del Gliptodocus Odontem Desdentado Fósilis que soñé toda mi vida, me encalen una cupeshita chiche-chiche lista para largar...



CAMPEONATO TRIANGULAR DE SP

JUEGO GRANDE



Pascualini tercero en todo momento. El auto no daba para más. Los Huayra no tuvieron un día muy feliz. Maggiolo los espera.

El "Nene" García Veiga realizó su tan mentado "juego grande" (una de sus frases predilectas) en la mejor carrera del año de SP. Segundo fue Jorge Cupeiro que terminó ahí no más y tercero Carlos Pascualini. El triangular promete ser una cosa muy seria. Casá y Bonanno dejan el automovilismo

Por CARLOS FIGUERAS y JORGE AUGE BACQUE
Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO y HUGO PEREZ CAMPOS

No cabe la discusión. La carrera del domingo disputada en San Juan fue la mejor que se ha visto en lo que va del año en la categoría Sport Prototipo. ¿Por qué? Las razones son varias. Fue una carrera hecha con lógica. Porque es sabido que los SP sufren de un mal que se llama "fragilidad" y por esa causa la dividieron en tres breves series de diez vueltas. Y aunque el Nene García Veiga ganó las tres al hilo, hubo lucha, manejo y una demostración evidente de que los autos mejoran notoriamente en la parte motriz como en diagramas de suspensión y estructura. Cada vez doblan y frenan mejor. Todo esto, sumado a un circuito que es de los más exigentes que existen en el país, nos brindó San Juan el domingo pasado a lo que no podemos dejar de agregar una buena dosis de autos nuevos.

Es notorio que esto se va para arriba. Los autos son cada día más lógicos —salvo las excepciones de siempre— y aunque la carrera fue corta, se demostró que soportan mejor que hace unos meses las altas rpm, las frenadas a fondo y los virajes veloces que son donde se aprecian los autos que sirven y los que no.

Las tres series fueron más que interesantes. Di Palma era el hombre que estaba en mejores condiciones —por lo hecho el sábado y días anteriores— para tomar la punta de entrada y, de no pasarle nada, no dejarla nunca hasta el momento de la bajada de bandera. Pero así hubiera sido

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


18
Supermount
Supermount

muy fácil y probablemente el interés que tuvieron las tres baterías hubiese decaído para caer en la monotonía de un triunfo cantado. Lo cierto es que la Liebre IIB de Di Palma —un TC/SP pero bien hecho y pensado— es el auto más veloz de la categoría y sin embargo no pudo cubrir ni siquiera una vuelta como puntero absoluto. Se debatió entre el 3º y 5º puesto hasta que finalmente se le trabó el acelerador y se acabó todo para el hombre del Tornado by Berta. Largó la segunda pero allí el asunto fue más grave y volaron fierros vitales que generalmente se llaman "bielas".

El segundo en probabilidades y en tiempos era el Nene García Veiga —que de nene tiene poco y de piloto mucho... mucho— a cargo del Trueno Sport del equipo de Steven pero con mecánica del ingeniero Joseph. Fue el único del Team Shell-Steven que anduvo muy en serio y también el único sobreviviente. La sapiencia de Joseph le dio nuevos bríos al Trueno del Nene y ahora sí es un auto que está en condiciones de repetir lo del Zonda en cualquiera de las dos carreras restantes del Triangular.

El Nene, como piloto es un caso aparte. El domingo anduvo lo suficiente como para que los derrotistas y "conservas" de nuestro automovilismo lo tuvieran que aceptar y reconocer tal cual es. El Nene García Veiga es en estos momentos uno de los cinco mejores pilotos que tenemos en nuestro país y que están capacitados para manejar cualquier auto en cualquier categoría. Anda con una solvencia impresionante, con esa capacidad nata que se ve y se palpa cada vez que encara una curva y... cuando frena... dobla y pisa. Ahora, estamos en la seguridad de estar en presencia del futuro piloto número uno del país. Tiene las virtudes necesarias para ello. Posee **eso** con que se nace y que es imposible fraguar a base de entrenamiento y empeño. El tiene sus dudas, le falta la seguridad en sí mismo, pero a nosotros no.

El otro protagonista principal fue el "Gallego" Cupeiro. El auto le respondió a las mil maravillas. Tuvo un solo problema que le aguó la fiesta y fue el diferencial (demasiado corto) que lo dejó en inferioridad de condiciones en la recta opuesta con respecto a García Veiga. De no haber sido por eso, el final hubiese sido sen-sacio-nal. Cupeiro hizo todo lo que estaba de su parte y logró por fin que su Martos "modifie" sea uno de los mejores SP además de contar con un equipo de gente capacitada que sabe lo que tiene que hacer, un motor que empuja una barbaridad y un piloto... que bueno, todos lo sabemos... no comete errores. A todo esto sumemos un detalle: el SP de Cupeiro es el auto mejor dotado técnicamente (elementos incluidos) de la categoría). Y el que no entienda que ésta es la única forma de ganar en SP está equivocado. Ya nadie duda que el profesionalismo ha sentado sus reales y Cupeiro es un excelente "team-manager" dentro de su equipo, por eso siempre está a tiro y en todas las categorías que participó el Gallego tuvo "el" auto.

Por su parte los Huayra-Ford de Pronello no descollaron. Ternengo tuvo problemas desde el viernes, hasta que terminó rompiendo el motor el sábado, teniendo que soportar un motor nuevo el domingo que no andaba nada. Pascualini hizo lo que pudo dentro del medio que dispuso, quejándose de que su auto no tiraba de abajo como en otras ocasiones. El tercer puesto es bastante. Igual le pasó a Copello con un aparato que no daba para más de un quinto puesto y a Andrea Vianini que también habló de falta de potencia y otras menudencias. El debut del Fissanoti-Dodge al comando de Gradassi si bien no fue nada halagüeño, se mantuvo en su ritmo junto con Cacho Fangio. El nuevo auto que maneja "Pirín" es un ejemplo de calidad de construción aunque faltan pulir detalles y ponerlo a punto.

Esto en lo referente a las actuaciones de los autos, pero insistimos una vez más; San Juan dio de todo. Se anduvo muy fuerte y se viajó al límite en todos los sectores del Zonda, pisando gomas enterradas en las curvas para ganar centímetros y acomodar el auto para el siguiente viraje.

Así fue como Pairetti, Vianini y Cacho Fangio mostraban huellas (faltaban trozos de plástico de los guardabarros) de haberle pasado por arriba en forma algo agresiva. Hubo frenadas exigidas, lucha por la cuerda y en un momento Andrea se apiló cuatro autos en la frenada de la horquilla. En pocas y repitiendo palabras de Gastón "Perkins "...es una carrera más linda para ver que para correr". No sabemos si será para tanto, pero fue un espectáculo poco común y que no será muy fácil olvidar.

Para terminar y pasar a otra cosa hay que decir que el Triangular del ACA no pudo tener un comienzo más prometedor. Por primera vez en lo que va del año vimos la fuerza propia de la categoría SP, un empuje que hasta ahora le habían faltado. Está en el sitio que le correspondió desde su vapuleado nacimiento.

El Triangular promete y ahora Maggiolo será el encargado de montar el espectáculo. Sin duda SP, se va para arriba...

SP EN TRES ACTOS

Primer acto: El "Nene" García Veiga venía con ganas de hacer juego grande y en cuanto le bajaron la bandera picó en punta seguido de Pascualini y Cupeiro. Di Palma, que hasta el momento de la largada era el "scratch" de la carrera pasó despacio en la tercera vuelta con evidentes fallas y en la cuarta se detuvo en los boxes: un problema en el acelerador lo obligó a detenerse, a reparar y a volver a salir para volver a parar en la cuarta vuelta. Luego siguió y se clasificó. Desaparecida la amenaza Di Palma, García Veiga mantuvo el liderazgo de la carrera sin problemas. Cupeiro, en cambio, apretó la marcha en la séptima vuelta y desplazó a Pascualini del segundo lugar. En ese orden y con Vianini clausurando el cuarteto de punta se cerró el sport sin cambios fundamentales ni excesivas emociones. La serie fue excelente y se vio a un García Veiga maduro, equilibrado, sin excesos y que va en camino de convertirse en uno de los mejores, si no el mejor piloto argentino. Del auto es repetir lo de siempre; con mecánica Joseph, con una buena estructura y un diseño de suspensiones lógicas, dobla, frena y es confiable. La dupla exacta, buen piloto y buen auto.

Segundo acto: Cupeiro no podía permitir que la ocasión se le escapara de las manos y le ganó de mano a García Veiga en la largada. Durante la primera vuelta, Cupeiro se mantuvo en la punta con "el Nene" en las espaldas. En la segunda vuelta, B. Veiga lo pasa y como diciendo "aquí estoy y aquí me quedo" se quedó a vivir en la punta hasta que le bajaron la bandera. Pero sin embargo, Cupeiro trató de acercarse y en un 'rush" bastante violento quiso adueñarse de la punta sin poder lograr su cometido, aunque llemuy cerca del "Nene", lo que significaba menos segundos en contra con respecto al ganador para la suma de tiempos final. Pascualini entró tercero con Copello muy cerca. Uno que se rompió: Mauricio García mortificó el embrague y se detuvo, sin posibilidades ya, en la primera curva de la viborita.

Hubo sí, fuera de lo referido a los punteros, luchas interesantes entre Vianini, Copello, Gradassi, Tullio Riva y Cacho Fangio que de a dos o de a tres se intercambiaban puestos y prioridades.

Como en la primera serie, re repitieron los nombres de los cinco primeros y sus colocaciones.

Tercer acto: "No tengo problemas de ningún tipo", decía García Veiga sentado en el guardabarros del Trueno Sprint ya en la línea de largada. Y sin duda que no los tuvo, porque largó en punta sin dar a torcer el brazo cada vez que encaraba la cuerda. En esta serie los tres primeros (G. Veiga, Cupeiro y Pascualini) se dieron como en la guerra y viajaron en trencito durante toda la carrera. Se repitió en esta serie... ¡Cosa increíble!... lo colocación de los cinco primeros de las otras dos series. Vianini y Copello se trenzaron de entrada y se dieron durante toda la serie. Marincovich con sucesivos problemas en el acelerador y el motor, se ubicó sexto delante de Cacho Fangio con un Formisano-Chevrolet.

Uno de los momentos más espectaculares de la última serie lo constituyó la largada de la carrera, donde Vianini pasó cinco au-

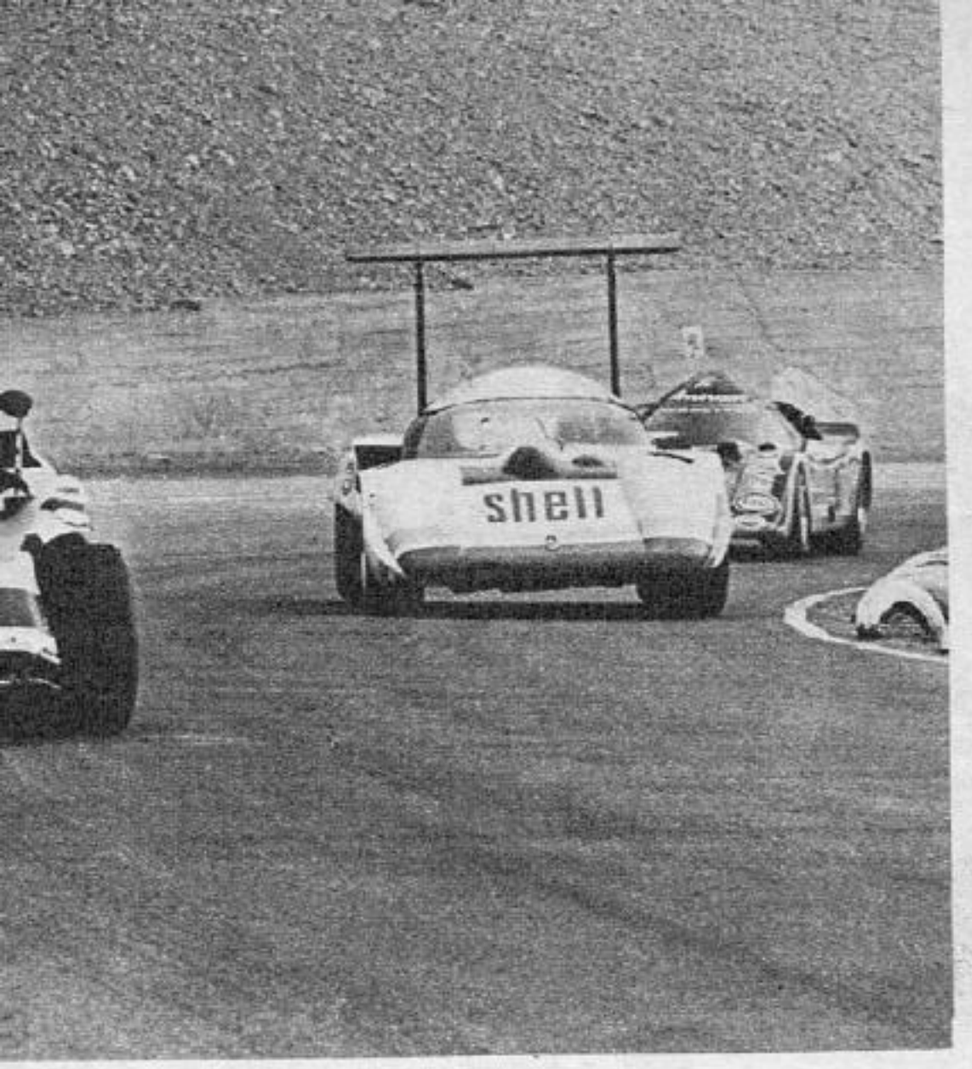


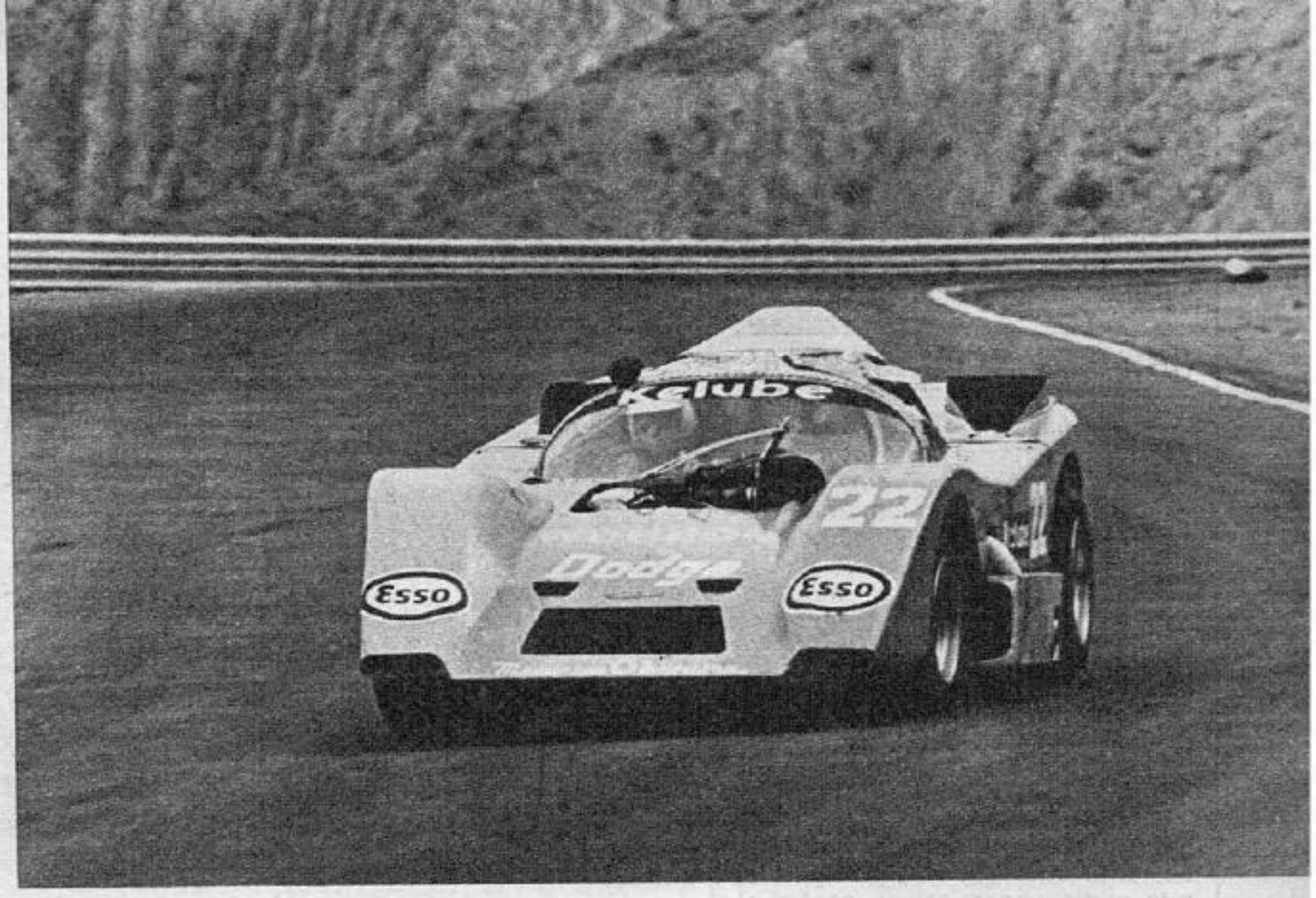
Arriba, izquierda: Consecuencia de pisar las cubiertas... rotura de guardabarro en el coche de Andrea Vianini. Lo siguen de cerca Copello y Pairetti.

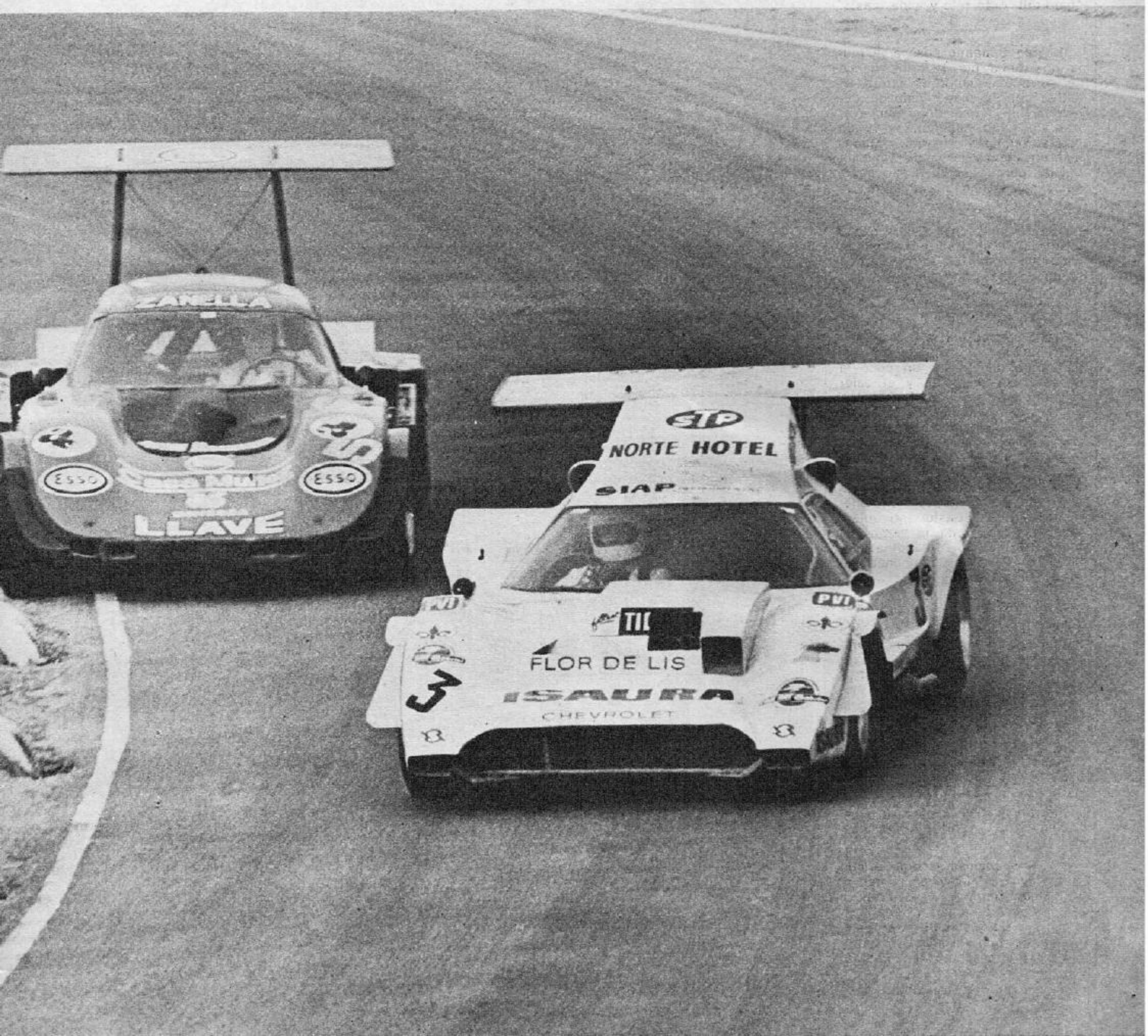
Arriba, derecha: Debut en SP del auto de Fissanoti con motor Dodge. Conductor: Héctor Luis Gradassi. Una máquina que dará que hablar y es ejemplo en la categoría.

El Martos "modifie" de Cupeiro ya es otra cosa. Pudo estar más cerca y trasformar la carrera en una guerra a muerte. Di Palma busca el hueco por adentro y sobre las gomas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


shell


Esso
Esso
22


ZANELLA
Esso
Esso
LLAVE
NORTE HOTEL
FLOR DE LIS
ISAURA
CHEVROLET
3

tos viborendo por la pista, pero sin poder mantener la posición que había logrado. Se mantuvo en lo que daba el auto.

Final feliz para García Veiga pero más que final, principio triunfal de un gran piloto.

CHISMES Y CURSILERIAS

Dos piñas hubo en San Juan. La primera fue la de **Víctor Hugo Plá** con el Martín Fierro de Formisano. Reventó un neumático trasero en la última curva de la "viborita" y comenzó a volcar de punta y cola en forma impresionante. En un primer momento se temió por que el accidente fuese realmente grave, pero poco después nos enteramos que Plá estaba bien y el sábado por la tarde (el vuelco fue el viernes) paseó por los boxes del autódromo. Hubo mucha suerte y algunos rasguños. El otro fue el de **Nasif**, una piña bastante fuerte en la entrada al rulo y dio varios golpes contra el guard-rail. Auto roto y nada mas...

Ricardo Bonanno pese a la mufa que tenía por la performance de su auto cuando lo vio a Di Palma con la mano vendada debido a una quemadura por agarrar un caño caliente, no pudo con su genio y le gritó: **"Menos mal que tenés la mano vendada Luisito porque si la llegás a tener sana, acá no queda nadie..."**

Cacho Fangio: **"¿Qué querés que te diga?... el auto no anda, no anda, no anda. Es lo único que te puedo decir sin temor a equivocarme".**

El día sábado por la mañana estaba **Gastón** por la pileta del Nogaró para compensar un poco la pesadez del ambiente y el calor reinante en San Juan. Estuvo largo rato conversando con siete representantes del departamento de **Competición Chrysler.** Se supo que le ofrecieron entregarle motores y firmar contrato para el año 1970 tanto para TC como SP. La contestación fue negativa. Evidentemente el Flaco Gastón no quiere jugarse y con toda la razón del mundo. El motor Tornado le acaba de entregar el Campeonato de TC. Sería desleal.

Otra de las tantas de que nos enteramos fue que **Andrea Vianini** estuvo en conversaciones para conseguir de la **Comisión Deportiva de Concesionarios Ford un motor F-100** para su **F-1.** Para ello lo encaró a **Cavallini** y en un primer momento CDCF le contestó afirmativamente o algo así como: **"Vamos a conversarlo... puede ser".**

Una precisa: en el mes de marzo viene a la Argentina ANDY GRA-

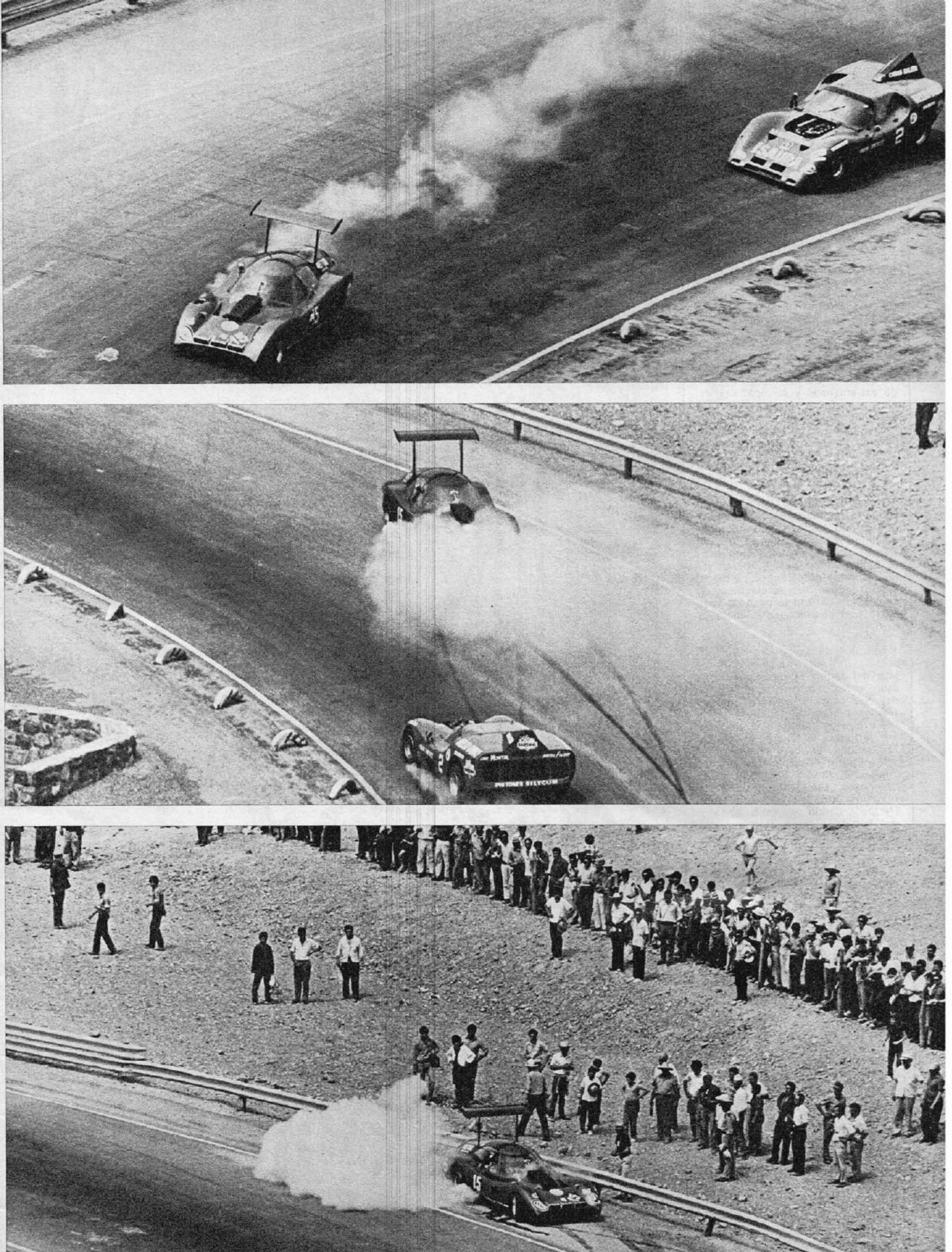






Secuencia del trompo que protagonizó el "Nene" Ternengo. Medio trompo... guard-rail... y poco de chapa y nada más. Las fotos dicen el resto. Marincovich y Gradassi frenan y lo pasan por la izquierda.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



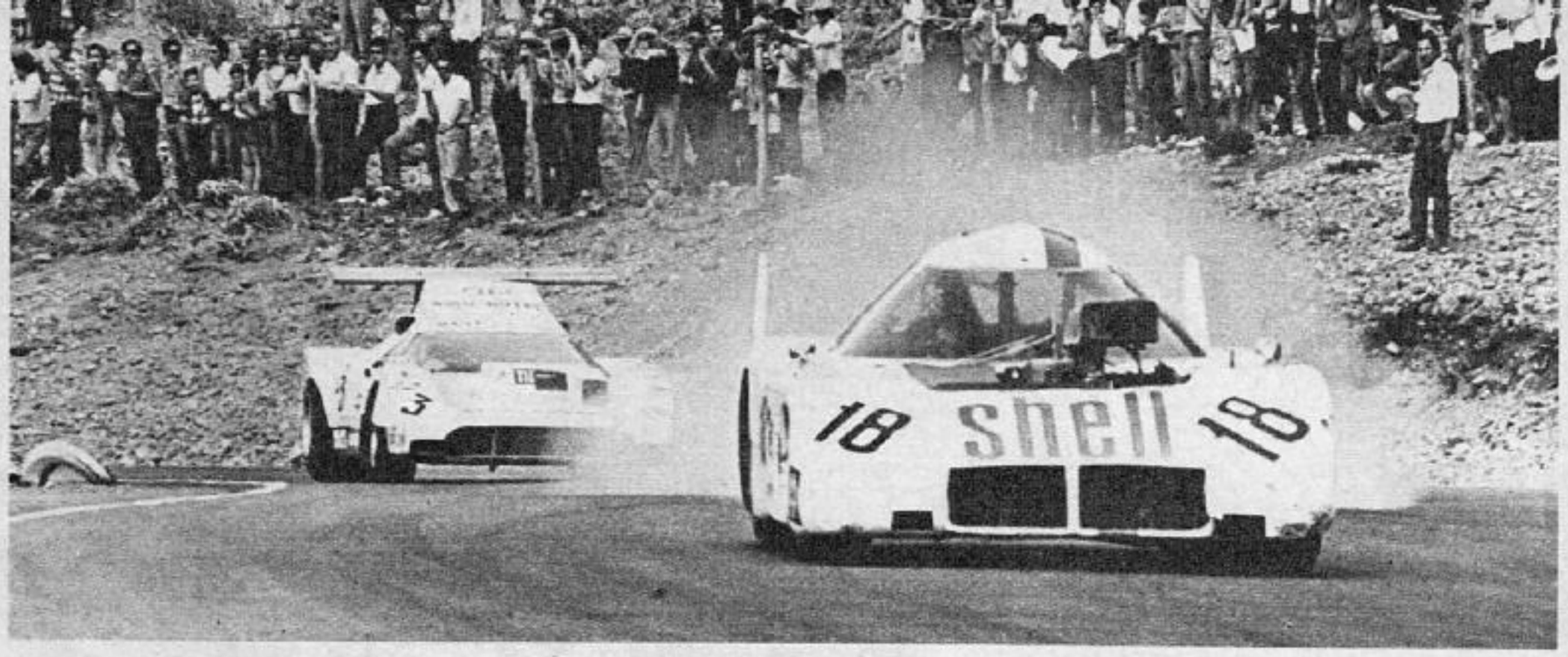
NATELLI, nada menos que el famosoo hombre de STP y dueño de los Lotus a turbina. ¿Interesante no?

El viernes a lo noche hubo un **show de locos.** En la zona de la terraza donde está ubicada la pileta del Hotel Nogaró se hizo un desfile de modelos femeninos a beneficio del Club de Leones de San Juan. Gastón compró 5.000 pesos en rifas y apenas si sacó un bouquet de flores. Vianini-Perkins-García Veiga-Marincovich entonaron, o trataron de hacerlo, algunas canciones. La de más éxito fue el tango cantado por el Nene GV y los dos cuentos campestres de Gastón. La reunión terminó con un desfile muy original. Dolores Blaquier (esposa de Andrea) le prestó un vestido suyo a Caldarella y el chice se calzó unas gafas enormes, se puso un sombrero de ala grande y una cartera. Así paseó entre las mesas haciendo extrañísimas y cómicas contorsiones hasta que terminó con un paso en "falso" muy estudiado y fue a parar a la pileta ante los ojos de asombro de todos. Fue lo mejor del desfile, bueno... después de las modelos, por supuesto.

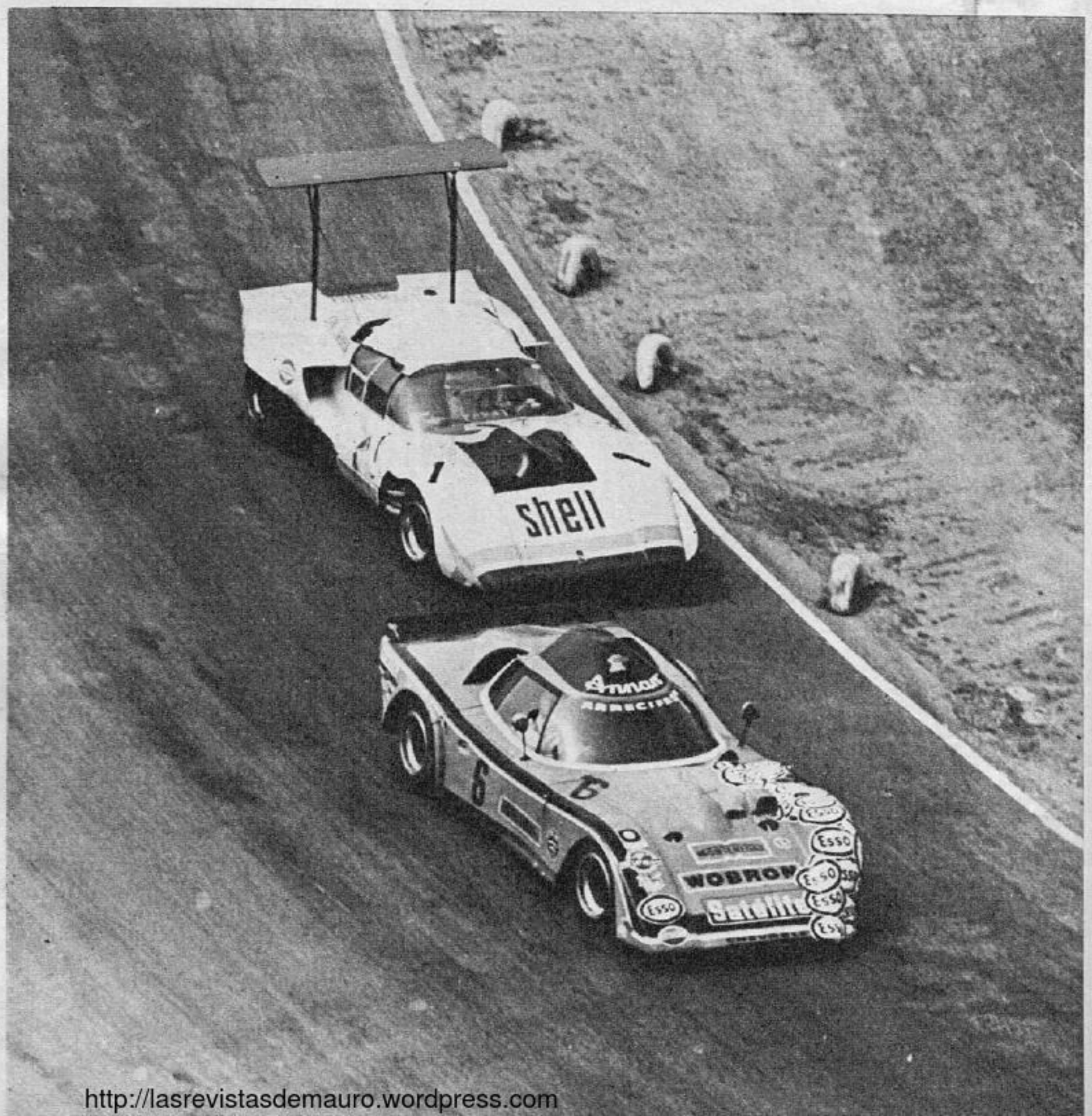
Unos roces hubo entre **Alberto Bruno** y **Horacio Steven.** Parece que Bruno lo increpó al hombre de Shell por su auto ya que el viernes no pudo andar. Finalmente todo terminó bien y fueron felices aunque no comieron perdices. Bruno anduvo bien la clasífica, en cambio en carrera le pasó de todo hasta que abandonó. Paciencia...

Después de la carrera hubo un partido de water-rugby en la pileta del hotel. El desafío se produjo entre pilotos y periodistas. Así fue como estuvieron presentes los representantes de CORSA, Del Priore de Automundo, Diéguez de Vértigo y el Negro Thiery de El Gráfico. Por los corredores Cupeiro, Pairetti, Gastón, Reutemann, Caldarella, Cacho Fangio y otros tramposos semejantes. La cosa fue trasmitida por Alberto Hugo "Negro" Cando y salió al aire por Radio Belgrano. Ganamos los periodistas por muerte. Algo así como 22 a 15. Pero el resultado no importa. Nos divertimos... eso es lo importante para la vida institucional del país.

En el avión que volvimos (Austral desde Mendoza) viajamos con







Centro: El nuevo auto de Tullio Riva: el Bamba-Tornado. A este auto, para ganar, le hace falta ... "una poca de gracia y otra cosita".

Arriba: García Veiga y Cupeiro gestionando la segunda curva de la viborita. Pese a los intentos de Cupeiro, García Veiga conservó la punta.

Pairetti (corre para Esso, ¿no?) seguido de Copello en la entrada al rulo. Pairetti tuvo reiterados problemas y Copello anduvo haciendo su carrera, tranquilo y sin problemas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡viva la moda libre!



1 Campera deportiva en poliéster y refuerzos de cuero en hombro y mangas. Ideal para caza y pesca $ 6.980.

2 Remera en algodón Pima Peruano, en 20 tonos de gran moda. Prenda fresca y superelegante $ 2.998.

3 Short de baño, modelo exclusivo sobre diseño del más afamado modisto europeo, en telas estampadas de última moda $ 2.998.

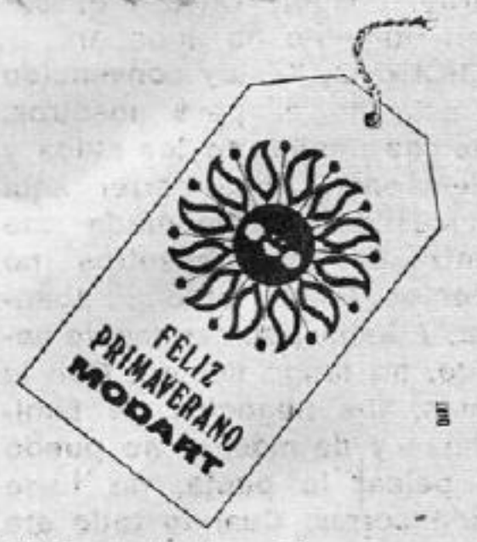
4 Camisa sport manga corta, en voile 65% poliéster y 35% algodón, en 15 tonos actualísimos $ 2.998.

5 Pantalón gran sport en la invencible tela poliester Eural exclusiva de Modart, en cuadrillé de gran moda $ 5.998.

6 Pantalón deportivo en la prodigiosa fibra poliéster, corte de gran actualidad y 15 tonos de moda $ 3.998.

7 Elegante conjunto de playa: Camisa modelo Hollyday Inn con cierre cremallera hasta el ruedo, hermosos estampados exclusivos y 6 tonos distintos $ 4.998. Semibermuda haciendo juego $2.998. Las dos prendas $ 7.500.

8 Sensacional Campera modelo exclusivo Europa, triunfadora en el verano de Cap d' Antibes. Bolsillos con cierres. Elegante cuello con botones $ 9.980.



COMPRE MODA EN MODART

¡su sastrería exclusiva a la vanguardia de la moda masculina!

CAPITAL FEDERAL: Esmeralda 141 - Tel. 45-6001 al 6006; Suipacha y Lavalle (en refacción) - Tel. 392-0457; Maipú y Corrientes - Tel. 392 - 5933/9242; Av. de Mayo y Perú - Tel. 33-4181; Corrientes y Uruguay - Tel. 40-4241; Rivadavia 6.800 - Tel. 63-2222; Cabildo y Mendoza - Tel. 73-4444/76-5841; GRAN BUENOS AIRES: **Avellaneda:** Av. Mitre y Pavón - Tel. 22-4141; **La Plata:** Calle 5 esq. 50 - Tel. 20334; BUENOS AIRES: **Bahía Blanca:** Alsina 27 - Tel. 22396; **Punta Alta:** Bernardo de Yrigoyen 101 - Tel. 235; **San Pedro:** Bmé. Mitre 773 - Tel. 6358; CORDOBA: San Martín 41 - Tel. 98981; **Río Cuarto:** Constitución esq. Bs. Aires - Tel. 2013; **Villa María:** Gral. Paz 45 - Tel. 1466; CORRIENTES: Junín y Mendoza - Tel. 4668; CHACO: **Resistencia:** A. Argentina 68 - Tel. 7004; ENTRE RIOS: **Concordia:** Bmé. Mitre y Urquiza - Tel. 3340; **Paraná:** San Martín 777 - 18220; MENDOZA: San Martín 1435 - Tel. 16030; **San Martín 9** de Julio esq. Alvear - Tel. 2388; **San Rafael:** Olascoaga esq. San Martín Tel. 2234; RIO NEGRO: **Gral. Roca:** Tucumán 750 - Tel. 0900; SALTA: Juan B. Alberdi 45 - Tel. 14017; SAN JUAN: Rivadavia 74 (e) - Tel. 4955; SANTA FE: **Rosario:** San Martín 949 - Tel. 49282; **San Lorenzo:** San Martín 1109 - TUCUMAN: Muñecas 167/171 - Tel. 18655.

Carlos Alessina como comandante del BAC-One Eleven; el mismo que corre con cupé Fiat. Entre Bonanno y Tuqui Casá trataron de volverlo loco pero no lo consiguieron.

Di Palma cortó acelerador en la primera serie. En la segunda dijeron que era cadena de distribución pero la verdad era otra. Biela. **Mentiritas no... ¿eh?**

Otra biela fue la de Carlitos Ruesch que apenas se bajó del auto gritó un' **"¡Por fin lo pude romper!"**. Se rompió.

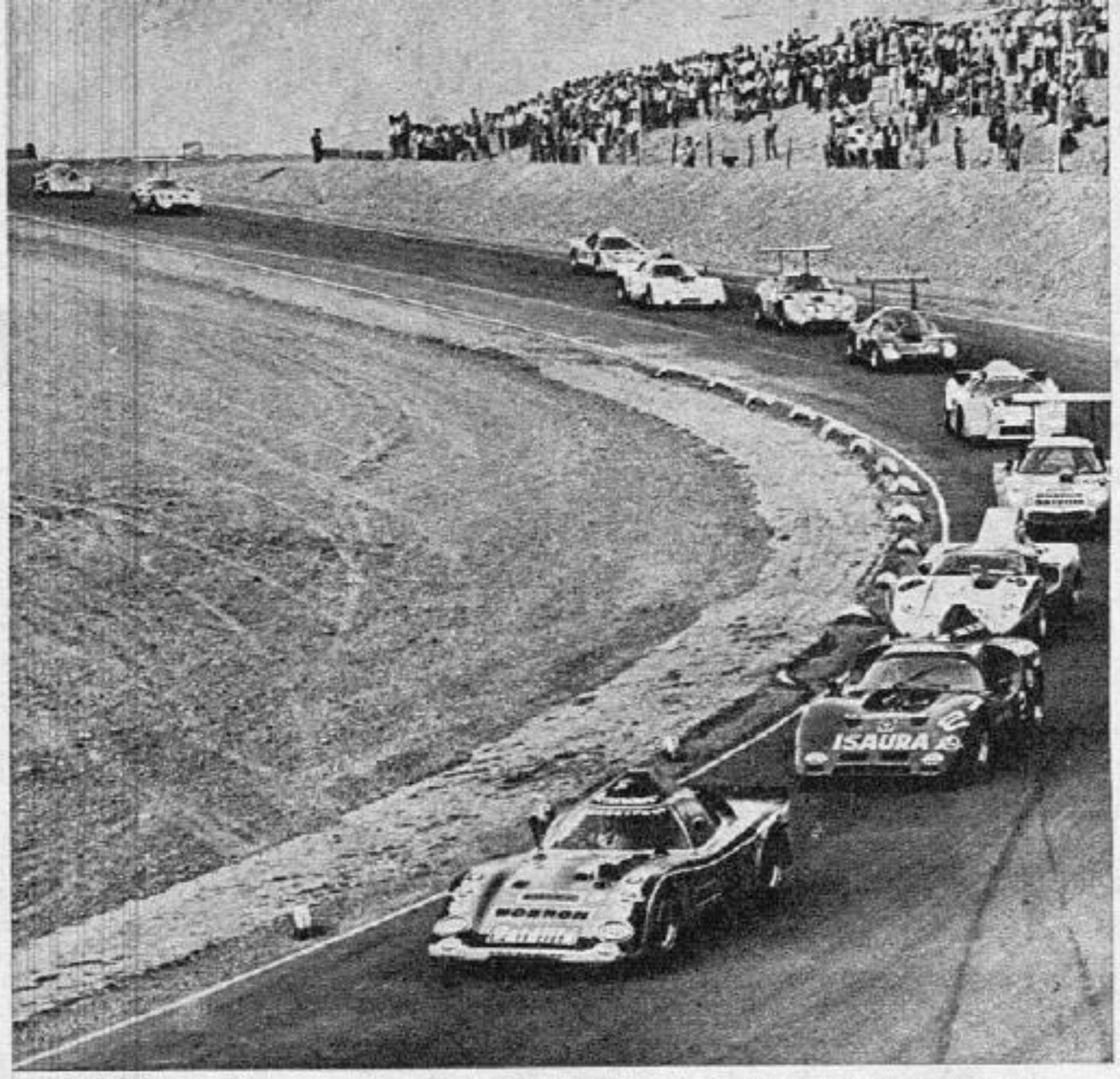
Otra del Nene García Veiga. Para alegría de su pueblo natal, ARRECIFES, por primera vez el Nene gana en SP y también por primera vez lleva la inscripción de la ciudad en la trompa del Trueno Sprint. Arrecifes se lo merece...

Gastón Perkins: **"Estoy satisfecho con el auto. Hay que pulir algunas cositas pero anda muy bien. Tengo un buen auto".** Problemas de motor lo dejaron fuera de carrera.

Alberto Hugo Cando: **"Si te tuvieras que guiar por la desprolijidad de algunos autos a esto tendrías que llamarle eshepé... hay poca diferencia con aquellos recordados teshé. ¿O no?".** Sí.

No podemos dejar de agredecer muy sinceramente a los amigos sanjuaninos **Marcelo y Ricardo Zunino** por el auto que nos facilitaron apenas llegaron a su ciudad y por las atenciones recibidas. A ellos, sinceramente, gracias.

Benedicto Hugo Caldarella cortó una vjlvula el viernes y no pudo clasificar el sábado. Largó último y terminó segundo. Bien Chiche, que volvió por las buenas...



Fila india, los caciques ya pasaron y quedan los capitanejos con Pairetti al frente del segundo pelotón. Gran espectáculo el de este malón.

PRIMICIA

CASA Y BONANNO: BASTA DE SP

Hace unos veinte días fue Eduardo Rodríguez Canedo el que abandonó las dos categorías más promocionadas del automovilismo para dedicarse exclusivamente al TM. Dos días atrás, en San Juan, dos figuras del TC y SP seguían el mismo camino y decidieron abandonar la categoría.

Aunque parezca increíble esos dos nombres son los de Eduardo Casá y Ricardo Bonanno. Claro que la clave de todo esto es el porqué que en seguida explicaremos. Las razones contadas por ellos mismos no se hicieron esperar mientras los gin-tonic circulaban refrescantes al borde de la pileta del Nogaró.

Las cosas para ellos habían andado tan mal que entre los 20 que se clasificarían los dos Formar F-100 quedaron entre los cinco que pasaron a ocupar la suplencia para el día de la carrera tras haber logrado tiempos bastante mediocres respecto al de los punteros. Para Casá y Bonanno, San Juan era la vencida. Si en El Zonda no funcionaban los autos basta de TC y SP. Así llegó el momento de la decisión. El sábado mismo, por la tarde, "Tuqui" Casá y el Colorado Bonanno no dudaban.

BONANNO: "Estoy convencido que esto no es para nosotros. Gastamos mucho en los autos y no funcionan. Para correr aquí se necesita tener montada una organización que nosotros no poseemos. Por lo tanto... abandonar. Además, sinceramente hablando, no tengo tiempo. Con la agencia, los negocios, la familia, hijos y de más, si no puedo ir a pelear la punta, no tiene sentido correr. Cuando todo era amateur y para divertirse, macanudo; pero ahora, no se puede..."

CASA: "Si yo quiero, puedo disponer de tiempo, pero... ¿querés que te diga una cosa?... No tengo ganas. Estoy cansado de todo esto. Estoy cansado de los autos. Yo no soy profesional y no vivo de esto. No me gustaría vivir los 7 días de la semana pensando en el auto, ocupándome de los repuestos, consiguiendo gomas... Ya arreglamos todo con el "Colorado". Apenas llegamos a Buenos Aires ponemos en venta todos los autos. Los dos SP, el Falcon y el Tractor. Se acabó. Me dedico al campo, a mis negocios y vivo más tranquilo. Además... ¿Sabés una cosa? Estoy cansade de estar "gamuceando" con la gente para conseguir cosas, de sonreir y hacerme el simpático cuando a lo mejor a ese tipo no lo aguanto... te volvés medio falso, y si no lo hacés así, no conseguís nada. Por eso, viejo, se acabó... ¡vendemos todo y a otra cosa!

Al día siguiente cuando Oscar Gálvez se enteró de la resolución de Casá y Bonanno, trató de hacerlos rever la medida. A lo mejor, el martes cambian de idea... "Tuqui lo miró y le respondió lo que casi nadie esperaba:

—No, Oscar. Esto es definitivo; no corremos más...

Posiblemente se dediquen a correr alguna carrera de TM con Peugeot para despuntar el vicio, pero no hay nada en firme. Los dos están cansados y no hay posibilidad de cambiar la decisión. Ya cantaron el NO VA MAS.

TORNEO TRIANGULAR DE SP - FORMULAS 2 Y 4

Automóvil Club Argentino - Premio Autódromo El Zonda - San Juan

CLASIFICACION

SPORT PROTOTIPOS — PRIMERA SERIE

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	18	García Veiga, Néstor J.	Competición-Chevrolet	13m06s6
2º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	13m10s3
3º	8	Pascualini, Carlos	Pronello-Ford	13m15s7
		Vianini, Andrea	Martos-Dodge	13m18s2
5º	1	Copello, Eduardo	Numa II B-Tornado	13m19s5
6º	6	Pairetti, Carlos	Formisano-Chevrolet	13m21s1
7º	2	Marincovich, Carlos	Formisano-Chevrolet	s/tiempo
8º	27	García, Mauricio	Liebre III-Chevrolet	s/tiempo
9º	22	Gradassi, Héctor	Fisanotti-Dodge	s/tiempo
10º	9	Riva, Tullio	Bamba-Tornado	s/tiempo
11º	15	Ternengo, Jorge	Pronello-Ford	s/tiempo
12º	5	Di Palma, Luis	Liebre II B-Tornado	s/tiempo

Promedio del ganador: 147,896 kph.

Record de vuelta: Cupeiro en la cuarta vuelta en 1m17s a un promedio de 151,012 kph.

SPORT PROTOTIPOS — SEGUNDA SERIE

1º	18	García Veiga, Néstor J.	Competición-Chevrolet	13m08s5
2º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	13m09s2
3º	8	Pascualini, Carlos	Pronello-Ford	13m10s3
4º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	13m15s1
5º	1	Copello, Eduardo	Numa II B-Tornado	13m26s3
6º	15	Ternengo, Jorge	Pronello-Ford	13m28s3
7º	22	Gradassi, Héctor	Fisanotti-Dodge	s/tiempo
8º	14	Fangio, Oscar	Formisano-Chevrolet	s/tiempo
9º	9	Riva, Tullio	Bamba-Tornado	s/tiempo

Promedio del ganador: 147,469 kph.

Record de vuelta: Carlos Pascualini en la novena vuelta en 1m16s9 a un promedio de 151,209 kph.

SPORT PROTOTIPOS — TERCERA SERIE

1º	18	García Veiga, Nésor J.	Competición-Chevrolet	13m18s
2º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	13m08s5
3º	8	Pascualini, Carlos	Pronello-Ford	13m11s1
4º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	13m18s8
5º	1	Copello, Eduardo	Numa II B-Tornado	13m25s1
6º	2	Marincovich, Carlos	Formisano-Chevrolet	13m26s8
7º	14	Fangio, Cacho	Formisano-Chevrolet	s/tiempo
8º	22	Gradassi, Héctor	Fisanotti-Dodge	s/tiemjo
9º	34	Pauloni, Norberto	Pájaro Dorado-Chevrolet	s/tiempo
10º	9	Riva, Tullio	Bamba-Tornado	s/tiempo

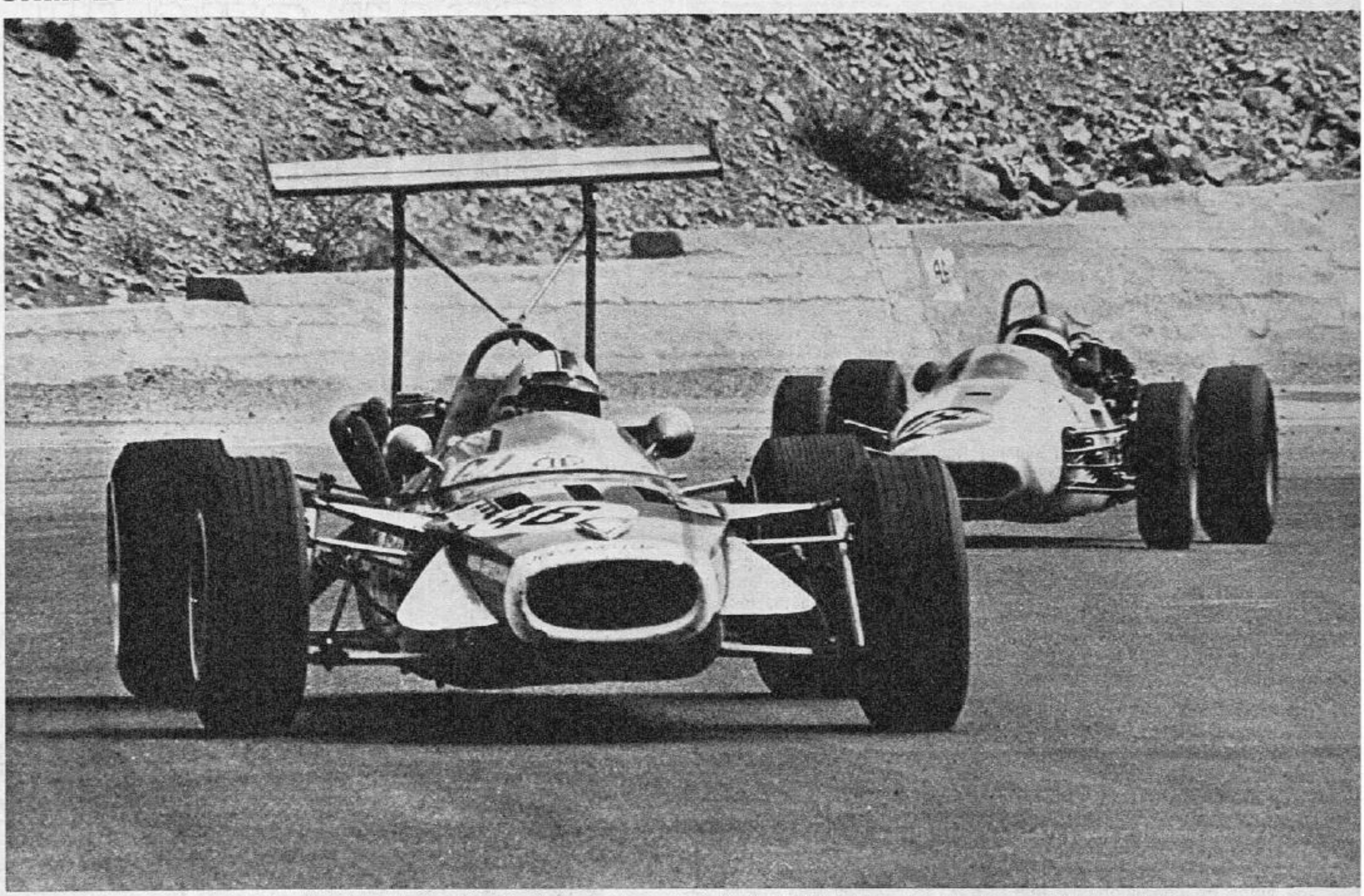
Promedio del ganador: 147,563 kph.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	18	García Veiga, Néstor	Competición-Chevrolet	39m23s1
2º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	39m28s
3º	8	Pascualini, Carlos	Pronello-Ford	39m37s1
4º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	39m52s1
5º	1	Copello, Eduardo	Numa II B-Tornado	40m10s9
6º	14	Fangio, Cacho	Formisano-Chevrolet	40m48s1

Promedio del ganador: 147,620 kph

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El duelo sostenido por "Chiche" Caldarella y Raúl Kissling mantuvo vivo el interés del público. Kissling (en punta) rompió en la 7a. vuelta.

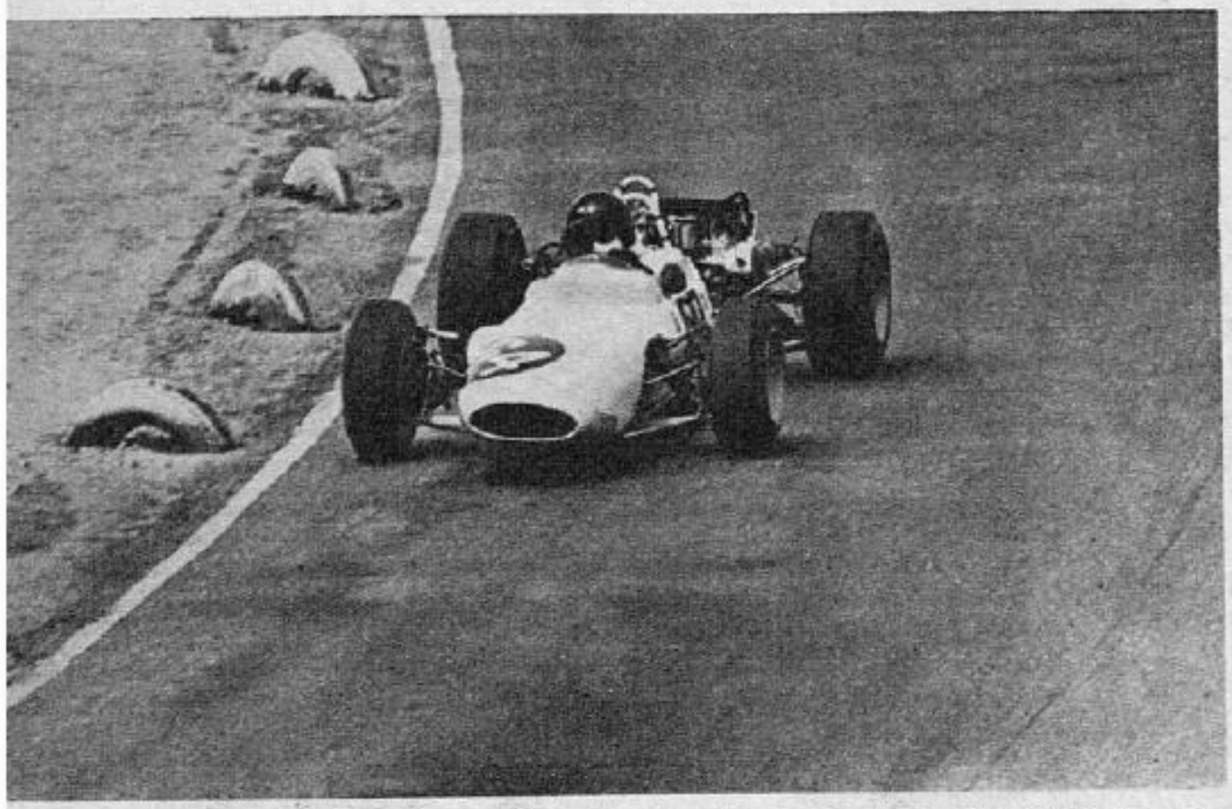
EL COMPLEMENTO

Reutemann y Ragno ganadores cada uno en su fórmula completaron el programa de SP en San Juan. Triunfos cómodos en ambos casos

F. 2: CARRERA CON LIBRETO...

... y con un solo actor con posibilidades en las tablas: Carlos Reutemann. Desde el sábado, cuando marcó el mejor tiempo de la F. 2, seguido de Kissling, Reutemann era el candidato seguro a la corona. El otro defensor del equipo ACA, Chiche Caldarella, rompió el motor en la clasificación y no pudo girar el mínimo de vueltas que estipulaba el reglamento. El Jefe Técnico del equipo ACA, el gran amigo Piloto, trabajó durante toda la noche para que el auto pudiera estar en la partida el domingo. Y lo consiguió, claro que en la última posición en la última fila. **"Como somos pocos los que largamos no tengo ningún problema** —contaba Caldarella— **me va a costar un poco pero lo voy a hacer".** Y cuando largaron Caldarella salió como alma que lleva el diablo y se coló detrás de Kissling que a su vez lo persiguió al Lole Reutemann por un buen tramo de la primera vuelta. Cuando los autos salieron del rulo, Reutemann le había sacado 100 metros a Kissling y Caldarella estaba prácticamente en la cola del segundo tratando de superarlo. Las posiciones quedaron invariables y la lucha se circunscribía a los tres punteros ya que el resto no lució gran cosa y más bien se dedicaron al abandono masivo. Cuando faltaban tres vueltas para el final, el juego de equipo de Caldarella surtió efecto y Kissling paró para no salir más a la pista. Reutemann con su acostumbrada solvencia entró puntero seguido de su coequiper Caldarella. En general, mientras estuvieron los tres autos más importantes (Reutemann - Kissling - Caldarella) en carrera, el asunto vino bien y la gente se divirtió porque vio un Reutemann veloz y decidido a ganar, un Kissling ambicioso de punta y un Caldarella ejercitando un juego de equipo tendiente a apurar al segundo, tratar de exigirlo y permitir que Reutemann se llevara el primer lugar sin acosos ni problemas. Pensamos que la Fórmula Dos se puede constituir en una gran categoría sin atenuantes. Hace pocos meses muchos auguraban su muerte por inanición y por carencia de constructores que se decidieran a fomentar la categoría. Antes largaban tres autos, ahora largan nueve. Esto quiere decir algo... ¿no?. Este Triangular del A.C.A. le viene como

→



Desde las clasificaciones del sábado, Reutemann se convirtió en el candidato inamovible para llevarse la corona y el primer puesto de F. 2.

anillo al dedo a la categoría porque la promueve en el interior y demuestra que es una categoría en ascenso. Para Maggiolo se prometió la inscripción de tres o cuatro autos uruguayos de F.2 impulsados por motores Fiat y Peugeot y uno de los cuales estará seguramente en manos del oriental Fernández Aicardi. Con F. 2... ¡AVANTI!

F. 4 AL REVES DEL PEPINO...

... porque después de Chile parece ser que nadie tiene los autos en condiciones y que nadie arriesga nada de nada. Sólo tres autos, en un parque de veinte largados y setenta construidos, estuvieron en la conversación desde el vamos. Y para eso establecemos el parangón: existen quince autos de F. 2 construidos y hay tres (aparte del de Santamarina, Prono, etcétera...) que están en condiciones de puntear o ganar. En F. 4 hay setenta autos construidos y sólo tres pueden pelear. ¿Qué pasa entonces? ¿Habrá que renovar esquemas? ¡Ojo! No perdamos por desidia el favor del público argentino que quiere F.4 y le gusta, lo va a ver, y lo goza.

En la carrera —entre serie y serie de SP— se vieron tres hombres que confirmaron antecedentes habidos: Ragno, Pino y Bullrich. Ni bien largaron, Bullrich se tomó la punta para él solo y se hizo seguir por Ragno y por Eduardo Pino Bliss. Así anduvieron durante la mayor parte de la carrera, hata que Bullrich en la horquilla se fue de pista y Pino, que venía detrás, lo tocó con la rueda delantera por lo cual los dos tuvieron que dejar la lucha para mejor momento. Ragno, como es lógico, tomó la punta sin problemas y se hizo acreedor al banderazo final como ganador de la corsa "ut supra" mencionada. Y la carrera se acabó aquí. Una última reflexión a la muchachada de la F. 4, que tanto quiere a la categoría y tanto impulso quiere darle. Revisar esquemas y fomentar la clase.

FORMULA 2 — *Clasificación*

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts.*
1º	64	Carlos A. Reutemann	Fiat	13m45s8	10
2º	62	B. H. Caldarella	Fiat	14m01s8	10
3º	46	Raúl Kissling	Peugeot		9
4º	30	Domingo Montore	Fiat		9
5º	20	F. Favergiotti	Peugeot		9

Promedio del ganador: 140,808 kph.

Record de vuelta: Reutemann, en la sexta en 1m20s4 a un promedio de 144,620 kph.

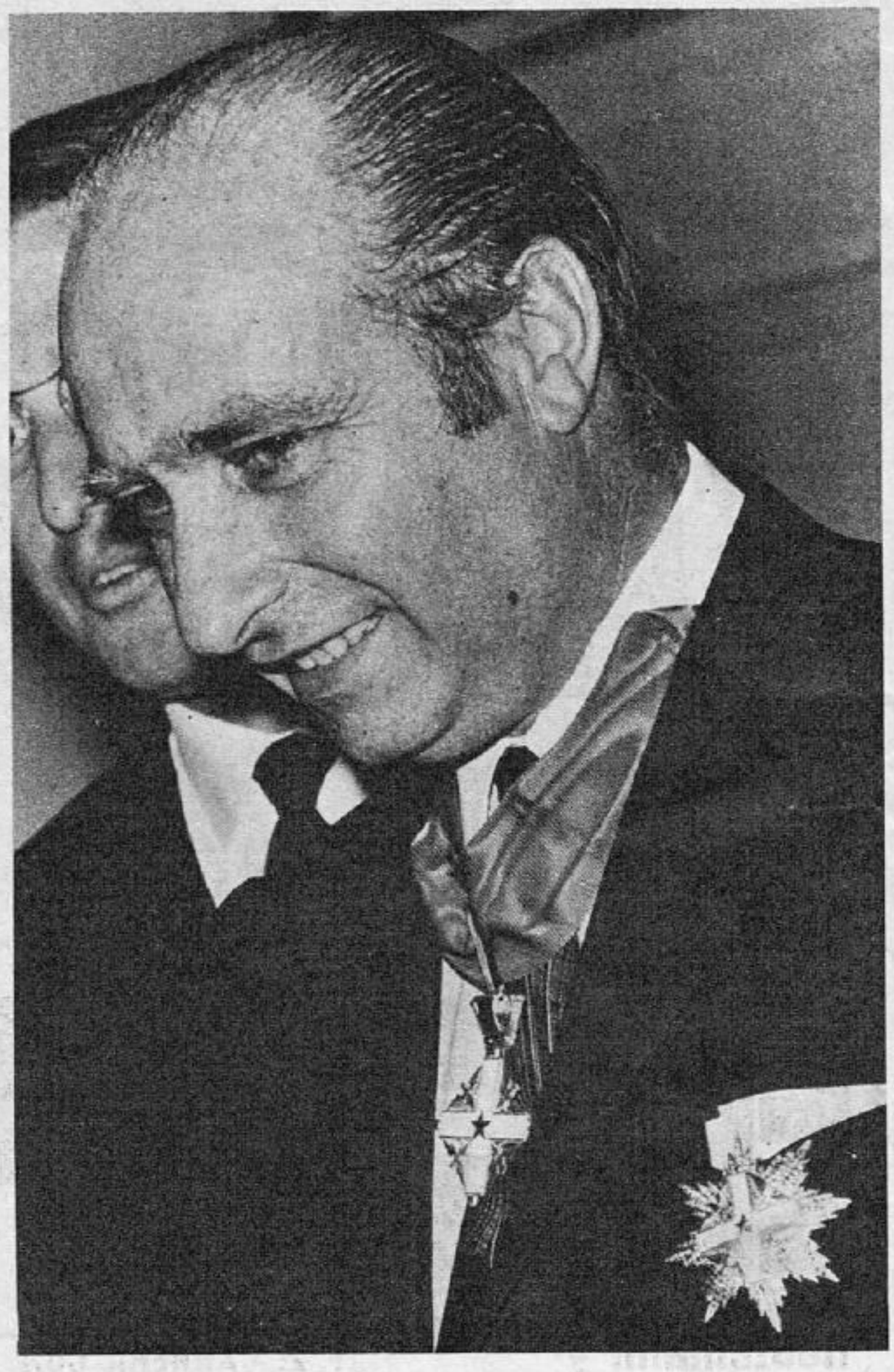
FORMULA 4 — *Clasificación*

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts.*
1º	30	Carlos Ragno	Renault	15m10s8	10
2º	3	Héctor J. de Rossi	Renault	15m32s8	10
3º	72	Ricardo Bellone	Renault	15m33s8	10
4º	4	Carlos Ferrea	BMW	15m58s5	10
5º	60	Rodolfo Martino	BMW	16m06s	10

Promedio del ganador: 127,627 kph.

Record de vuelta: Ragno en la séptima en 1m28s7 con un promedio de 131,93 kph.

GRAN OFICIAL JUAN M. FANGIO



A través de los muchos años y las innumerables conquistas Juan Manuel Fangio ha recibido honores, agasajos y distinciones que también deben sumar una apreciable cantidad. Pero muy pocas veces un reconocimiento a su carrera alcanzó la importancia ni la emotividad del realizado el jueves pasado en la embajada de Italia cuando el barón Tallarigo di Zagarise e Sersale, embajador italiano en nuestro país, le confirió la altísima condecoración de la Orden al Mérito de la República Italiana en el grado de Gran Oficial.

Esta condecoración, realmente importante y que se otorga en muy contados casos, le fue entregada a Juan Manuel Fangio en reconocimiento de lo mucho que él hizo por la República Italiana como resultado de su paso siempre brillante por las casas italianas Ferrari, Alfa Romeo, Lancia y Maserati con cuyas máquinas obtuvo otros tantos campeonatos mundiales. (Recordemos que el quinto lo ganó con Mercedes).

Es verdaderamente hermoso ver que un país reconoce de esa manera lo que un ciudadano de otro lado del mundo hizo por ellos, y por eso el propio Fangio, visiblemente emocionado, agradeció la condecoración señalando que inmediatamente viajaba a Balcarce para entregársela a su padre, llegado como inmigrante italiano a la Argentina.

Digno y emotivo gesto de la República Italiana.

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.

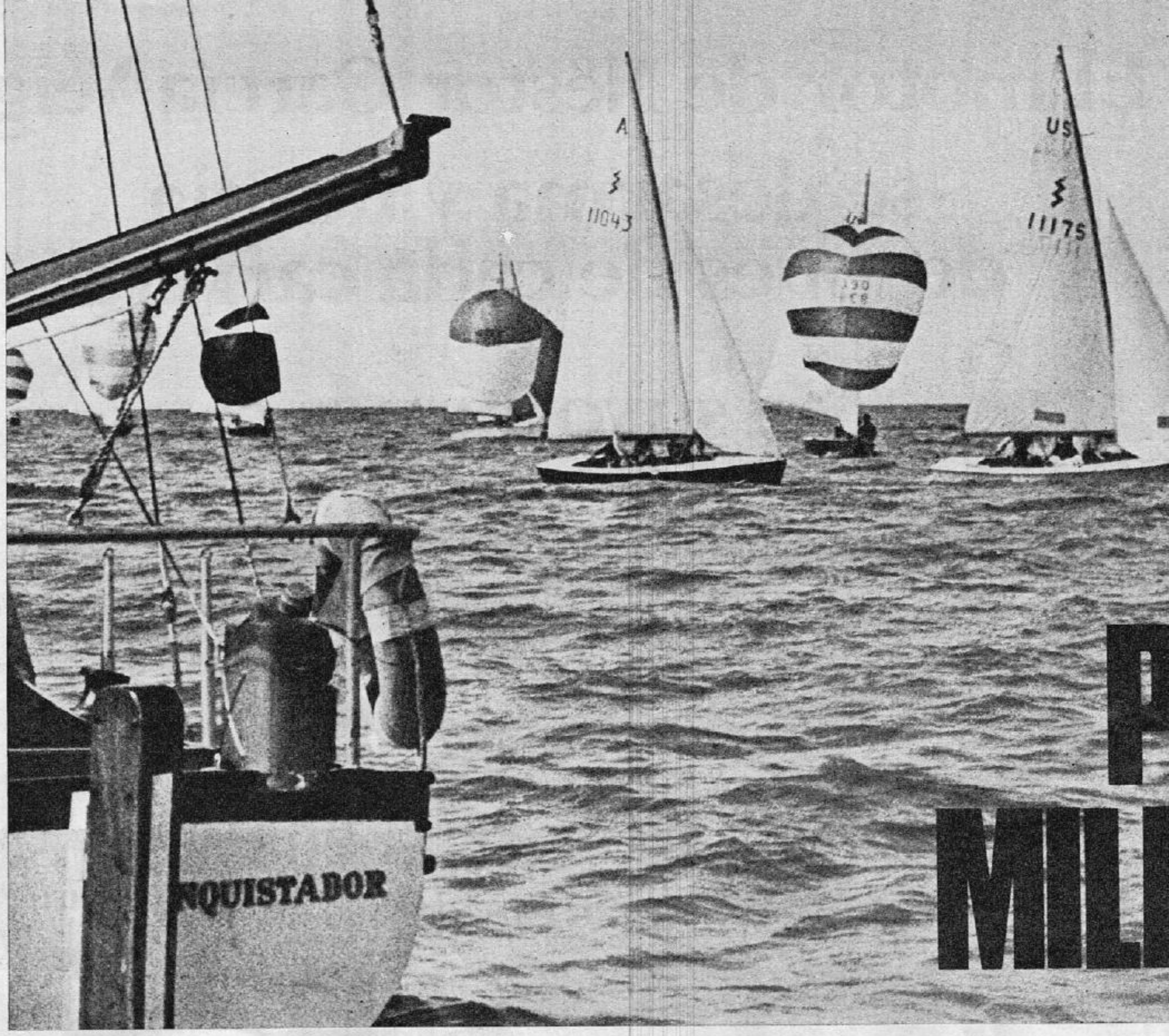
ACEITE SHELL SUPER NAFTA SUPERSHELL SPRINT

Sea el gran ganador, sea de Shell.

SHELL



BH14-035



PRIMER MILLA



¿Qué ojo, señores medidores! ¡Si quisieran encontrar al milímetro perdido no lo encontrarían! Nos referimos a que la mayoría de los barcos importados que vinieron a correr el V Campeonato Mundial presentaron en sus formas diferencias de 0,1 a 2 mm con respecto a las medidas que establecen los reglamentos. Allí comenzó la hamacada: pánico, caos, desazón y otras yerbas comenzaron a apoderarse de los felices propietarios. El paradisíaco jardín del Yatch Club Olivos se transformó en una plastiquería sin precedentes, cubriendo a los pobres pileteros de lija, resina, pintura y demás cosas que hicieron "más agradable" el tan esperado week end. Lo lamentable de todo esto fue que a algunas tripulaciones no les fue posible participar en la segunda regata preparatoria (que tanto ayuda para poner a punto el barco) debiendo dedicar la tarde del sábado previo a la iniciación del torneo a las pulidoras eléctricas los más afortunados y a pulmón el resto.

CHARLANDO CON LOS CAMPEONES

Entrevistamos a Tom Allen, quien sin lugar a dudas es un yachtman poco común, ya que corre con casco Allen, velas Allen, y demás implementos también marca Allen; evidentemente el tres veces campeón mundial de Lightning es más que autosuficiente. Hace ya más de veinte años que navega, intercalando el Finn y el Flying Dutchman entre sus regatas de Lightning donde es el indiscutible "mandamais". Sin embargo lo que todavía no pisó, son los barcos grandes, pues dice que reserva este tipo de navegación para más adelante. De la charla mantenida, poco podemos transcribir dado que el amigo Tom es bastante parco; resumiendo, sus declaraciones fueron: "Si ustedes navegan, ya saben la respuesta a las preguntas formuladas", pero también llegó a opinar que las condiciones del río no son muy diferentes con respecto a las del lago en que habitualmente navega, ya que ambos tienen similar marejada.

Dejamos aquí al múltiple norteamericano para charlar con "Nucho" Sisti quien todavía estaba viviendo la euforia de su segundo título de Campeón Sudamericano obtenido la semana pasada. Recordaba que en oportunidad de tomar unas fotos a Carlos Pairetti (Sisti es fotógrafo publicitario) comentaban que sus Truenos Naranja no caminaban como era de esperar y como el Trueno Flotante se destapó de golpe, esperaba que pronto ocurriese lo mismo con el de Pairetti. Este comentario vino a colación de que antes del Campeonato Sudamericano de Lightning el barco de Sisti, si bien siempre estaba entre los de punta, nunca llegó a caminar muy bien hasta que finalmente durante el torneo sudamericano dio el batacazo. Nos sintetizó su esperanza de que el título mundial quedara en manos de algún argentino, pues luego de la brillante actuación que les cupo a los locales en el Sudamericano la cosa no es del todo desacertada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Las condiciones están dadas . . . , especialmente con Carlos Keller Sarmiento, quien realmente sabe hacer rendir a su Mancarrón.

Virando sotavento antes de iniciar la segunda cenida. Allen e Isola ya habían pasado; en primer plano Pocharsky (11099) seguido por Shore (11175) y Keller Sarmiento (11043).

LA ORGANIZACION

En este Campeonato Mundial que se inició anteayer y finaliza el sábado que viene, después de disputarse las seis regatas correspondientes con descarte de una, se mantuvo la excelente organización que pudimos apreciar en el pasado Sudamericano. En él intervienen tripulaciones de Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Finlandia, Grecia, Holanda, Perú, Suiza y Uruguay, completando 43 tripulaciones entre las que se destaca la delegación norteamericana que es la más numerosa pues cuentra con 17 representantes, entre los que figuran el ya mencionado Tom Allen, Louis A. Pocharski quien viene a defender el título obtenido en 1967 en Toronto (Canadá) y los conocidos constructores de barcos A. Marcy Lippincott y Carl M. Eichenlaub.

Arriba, derecha, El ganador de la primera regata y gran candidato para el título. Sería su cuarto mundial.

Abajo, izquierda: Vista que presentaba el parque cerrado en el Yacht Club Olivos después de la primera regata. ¡Laburen, muchachos!



PREMIO CORSA - RADO

CORSA ha instituido un premio para el argentino mejor clasificado en el quinto campeonato mundial de clase Lightning. El premio consiste en un reloj Rado Newtronic, que funciona a pila para más datos, y que será entregado al ganador al finalizar el campeonato el próximo domingo.

Comenzó en Olivos el V Campeonato Mundial de la clase Lightning. Es el segundo torneo de carácter mundial que se efectúa en nuestro país. Muchos países representados y más inscriptos aún

Por J. PEDRO SIEDMANN
Fotos: ERNESTO PECORARO (h) y JORGE GARCIA

La mayoría de los participantes corren con barcos construidos por Allen, repartiéndose el resto entre los constructores recientemente nombrados y algunos de madera. Los palos que más se ven son también de construcción Allen, así como las velas que alternan entre Murphy and Nye, Allen y Wilson and Silby.

Con respecto a los palos nos comentaba Sisti que la mayor diferencia entre los nacionales y los importados estriba en que éstos últimos son enterizos; en cambio los nuestros tienen una empatilladura, por no conseguirse en el país tablas lo suficientemente largas. Evidentemente tenemos que solucionar varias cositas para ponernos bien a tiro del nivel mundial.

LAS REGATAS

El sábado pasado se disputó la segunda regata preparatoria en la que intervinieron 26 barcos, el resto estaba lijando y ya allí se notó la supremacía de los norteamericanos pues ubicaron sus barcos en los dos primeros puestos seguidos por dos argentinos entre ellos uno de nuestros recientemente designados "diez jóvenes sobresalientes de la Cámara Junior": Carlos Keller Sarmiento.

El domingo a las 15 horas se largó la primera regata del torneo mundial. El viento soplaba del NE con una intensidad de 22 km horarios y río en bajante; el oficial de día fue Horacio Llosa. De entrada se destacó Tom Allen, quien arancó en punta para no soltarla más; lo seguía muy cerca el argentino Mario Isola y más atrás Louis Pocharski; esta situación se mantuvo la primera vuelta, variando en la segunda cenida en que Pocharski buscó el segundo lugar. El resto de la regata transcurrió con escasas variantes para finalizar en las siguientes posiciones:

Pos.	*Timonel*	*Barco*	*País*	*Tiempo*
1º	Tom Allen	Atom	U.S.A.	1h50m22s
2º	Bruce Goldschmidth	Snoopy	U.S.A.	1h51m02s
3º	William Shore	Finesse	U.S.A.	1h51m08s
4º	Mario Isola	Repunte V	Argentina	1h51m43s
5º	Louis Pocharski	Spook	U.S.A.	1h51m53s
6º	C. Keller Sarmiento	Mancarrón	Argentina	1h52m18s
7º	James Crane	Cat	U.S.A.	1h53m24s
8º	Pedro Sisti	Alegretto III	Argentina	1h53m44s
9º	Bill Buckles	Aeolus V	U.S.A.	1h53m47s
10º	Carl Eichenlaub	Porcelain Bull	U.S.A.	1h53m49s

KARTING

EL DIA DE LOS CALIFAS

Los "califas" de fiesta. En Billinghurst ganan Der Ohanessian y Vartián. Amorrortu es ya virtual campeón argentino de Karting

Contrariamente a todo lo previsto la temporada 1969 de Karting que organiza y fiscaliza la Federación Argentina de Karting, terminó abruptamente con la competencia realizada el domingo en el circuito callejero de Billinghurst, donde se programaron carreras para las categorías Junior y "K", esta última con puntaje para el camponato argentino. Una vez disputada la final de "K", se consagró campeón de la especialidad Jorge María de Amarrortu, quien fue indudablemente el que a través de todo el año se mostró más parejo y con un medio mecánico muy adecuado merced a los esfuerzos de la gente de RF y especialmente de su preparador Pedro Vidal. En un próximo panorama de la temporada, nos ocuparemos de la marcha del campeonato en particular. Ahora veamos qué pasó en Billinghurst.

En las series de Junior, Jorge Palagi (que anda cada vez mejor), Tuero (que venía de ganar) y Oscar Chiviló (que venía de "Almorzando con Mirta Legrand") lograron triunfar ajustadamente sobre Claudio Bendix, Alfredo Pugliese y Armen Vartián respectivamente que no venían de ningún lado. Largada la que fue la final Armén picó en punta seguido de Oscar Chiviló y Tuero que abandnó en la quinta vuelta por "puf" general del motor. El "califa pingüe" se distanció considerablemente de sus seguidores y la emoción estuvo a cargo de éstos, que pudieron descontar paulatinamente la diferencia a punto tal que llegaron ahí no más. El triunfo de Armen (como el de Der Ohanessián en la "K") demuestra fehacientemente que a Herceg (que trabaja con Cupeiro) los SP le dejan tiempo para el karting, contrariamente a lo que sostienen muchos.

En "K" se hicieron dos series, ganadas una por Angel Chiviló a Pallone (debutó con un Turner J-Sprint con motor Mc Culloch) y la restante por Oscar García a de Amorrortu. En la final tras una largada confusa fue líder transitoriamente Luis Valls, pero la rotura de la válvula rotativa lo dejó prematuramente fuera de carrera. Tomó la punta su coequiper García, hasta que en la cuarta vuelta fue desplazado por Der Ohanessián que se mantuvo primero hasta la caída de la de a cuadros. Chiviló cuando vio que no lo podía alcanzar, urgentemente hizo "molde" y Amorrortu, contento con un tercer puesto que le daba el camponato, tampoco apuró y fue hostigado en las últimas vueltas por el turco Feijóo que llegó a un segundo de aquél. Un hecho curioso fue la presencia a último momento del uruguayo Roberto Passadore que llegó tan tarde que lo incluyeron directamente en la final. Problemas de carburación lo hicieron abandonar en la vuelta décima.

Como dijimos ésta fue la última prueba puntable pero el cierre de la temporada se realizará en la pista Fiat (Caseros) donde se celebrará algo que suplirá la falta del Gran Premio de la República. Por de pronto el próximo domingo habrá carrera en Merlo.

CLASIFICACION FINAL

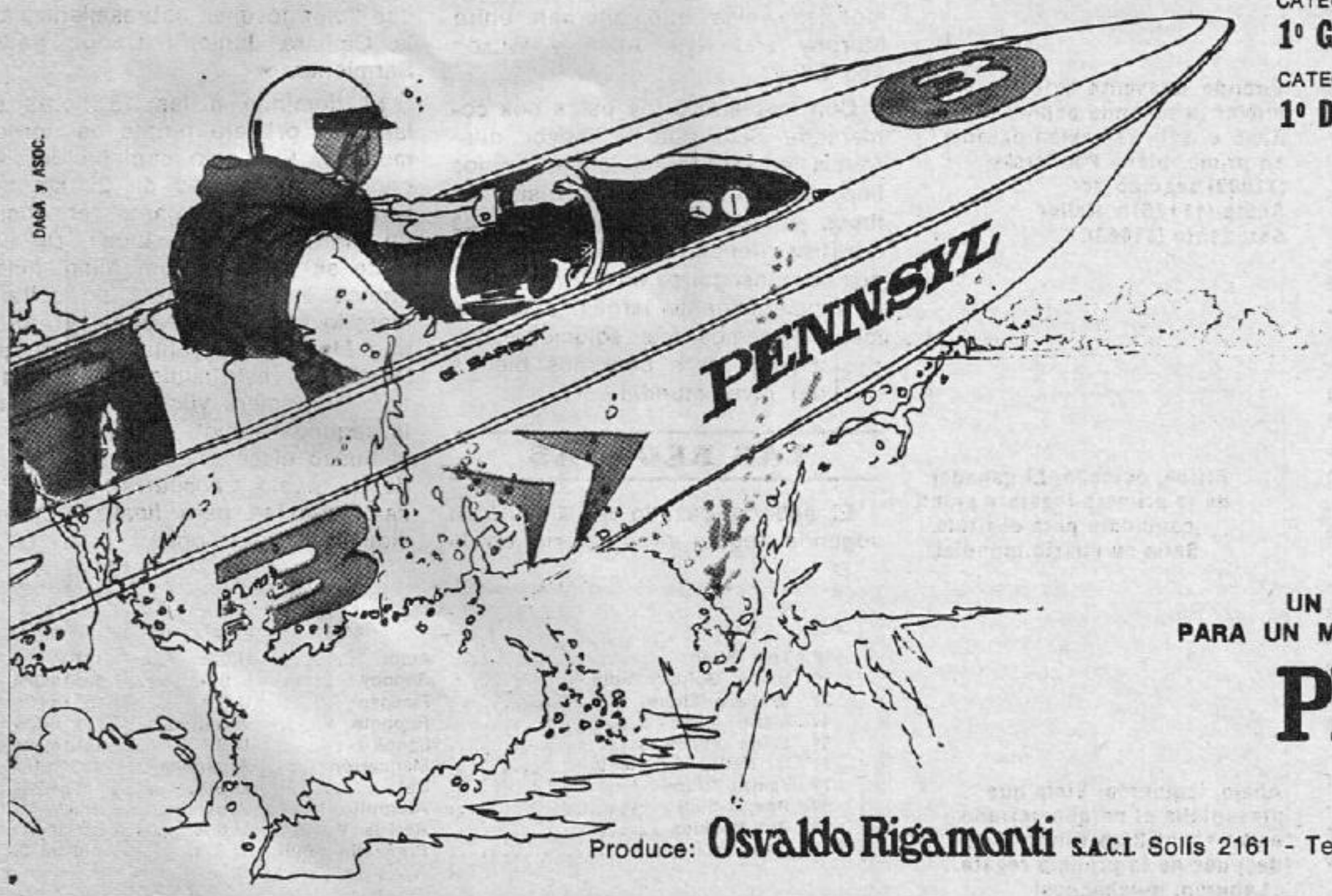
Categoría Junior

1º	Armen Vartián	Fox-Herceg	13m00s
2º	Alfredo Pugliese	Escorpio-RF Sp.	13m01s1
3º	Jorge Palagi	Fox-Herceg	13m01s4
4º	Nito Trisciani	D'Arminio-D'Arminio ..	13m02s3
5º	Héctor Tizón	D'Arminio-D'Arminio ..	13m04s1
6º	Rafael Janiot	Fox-Herceg	29 vts.

Categoría "K"

1º	Coco der Ohanessián	Fox-Herceg	13m09s4
2º	Angel Chiviló	D'Arminio-RF SP.	13m20s2
3º	Jorge de Amorrortu	Escorpio-RF Sp.	13m26s2
4º	Abel Salmún Feijóo	Turner-Herceg	13m27s1
5º	Oscar García	D'Arminio-D'Arminio ..	29 vts.
6º	Miguel Pallone	Turner-Mc Culloch ...	24 vts.

..3..2..1.. YA!.. y a Rosario con PENNSYL®!



LOS PRIMEROS EN LLEGAR A ROSARIO

6º G. P. - BS. AS. - ROSARIO

CATEGORIA DT HASTA 700 cc.

1º GERMAN BARBOT

CATEGORIA IT HASTA 1500 cc.

1º DANIEL CANESTRARI

Y LOS MOTORES?
IMPECABLES,
LUBRICADOS
CON PENNSYL
De San Fernando
a Rosario..!
Una exigente prueba
de motonáutica que
culminó con un
merecido triunfo.
PENNSYL aportó
toda la seguridad
de una lubricación
perfecta.

UN ACEITE FUERA DE SERIE
PARA UN MOTOR FUERA DE BORDA

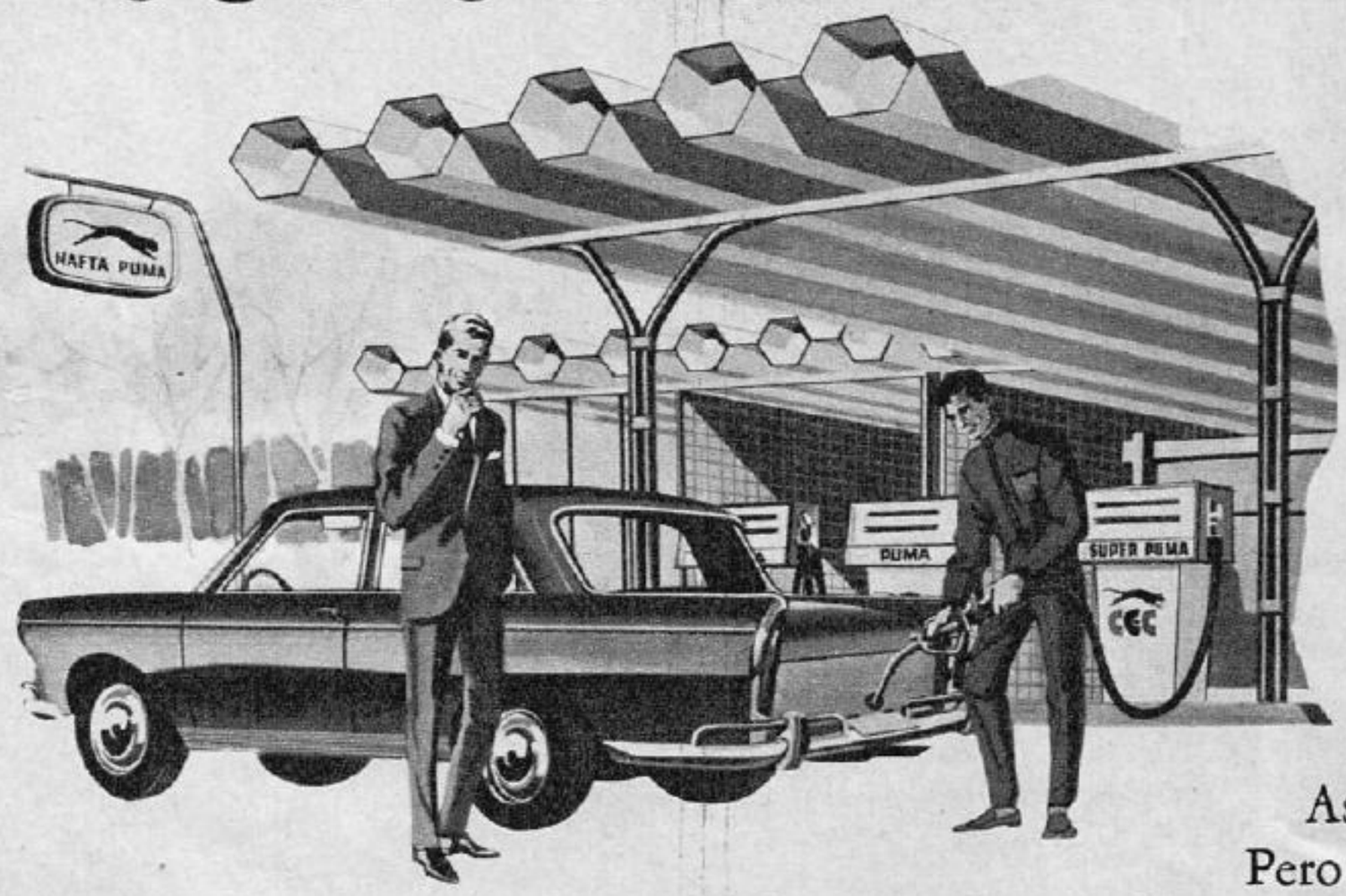
PENNSYL®

Produce: Osvaldo Rigamonti S.A.C.I. Solís 2161 - Tel. 23-0071/75 Capital Federal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

Fue como si el auto conociera el camino.



Evidentemente, manejé yo.
Así que es imposible.
Pero... lo que es la costumbre.

De tanto venir a la Estación Puma, hasta me pareció que el auto andaba solo.

Y lógico, son macanudos. Tratan en forma diferente, como si uno fuera un cliente exclusivo.

Pero lo más importante es que desde que cargo Nafta Puma, al motor lo noto ágil y vigoroso, como recién asentado.

Es razonable que así ocurra, pues es una refinada mezcla de hidrocarburos y potentes aditivos.

Y los Lubricantes Viscosine...!

Si lo cuento... parece un chiste. Pero tuve la impresión de que el auto me traía a mí.

NAFTA PUMA

...gánele al camino.

COMPAÑIA GENERAL DE COMBUSTIBLES S.A.

CONTRAOFENSIVA

Mustang fue la primera marca ganadora del Campeonato Trans-American. Superado actualmente por Camaro en la importante serie de carreras para máquinas de turismo, el aparato de Ford promete retornar al tope del marcador en manos de dos señores preparadores: Carrol Shelby y Bud Moore









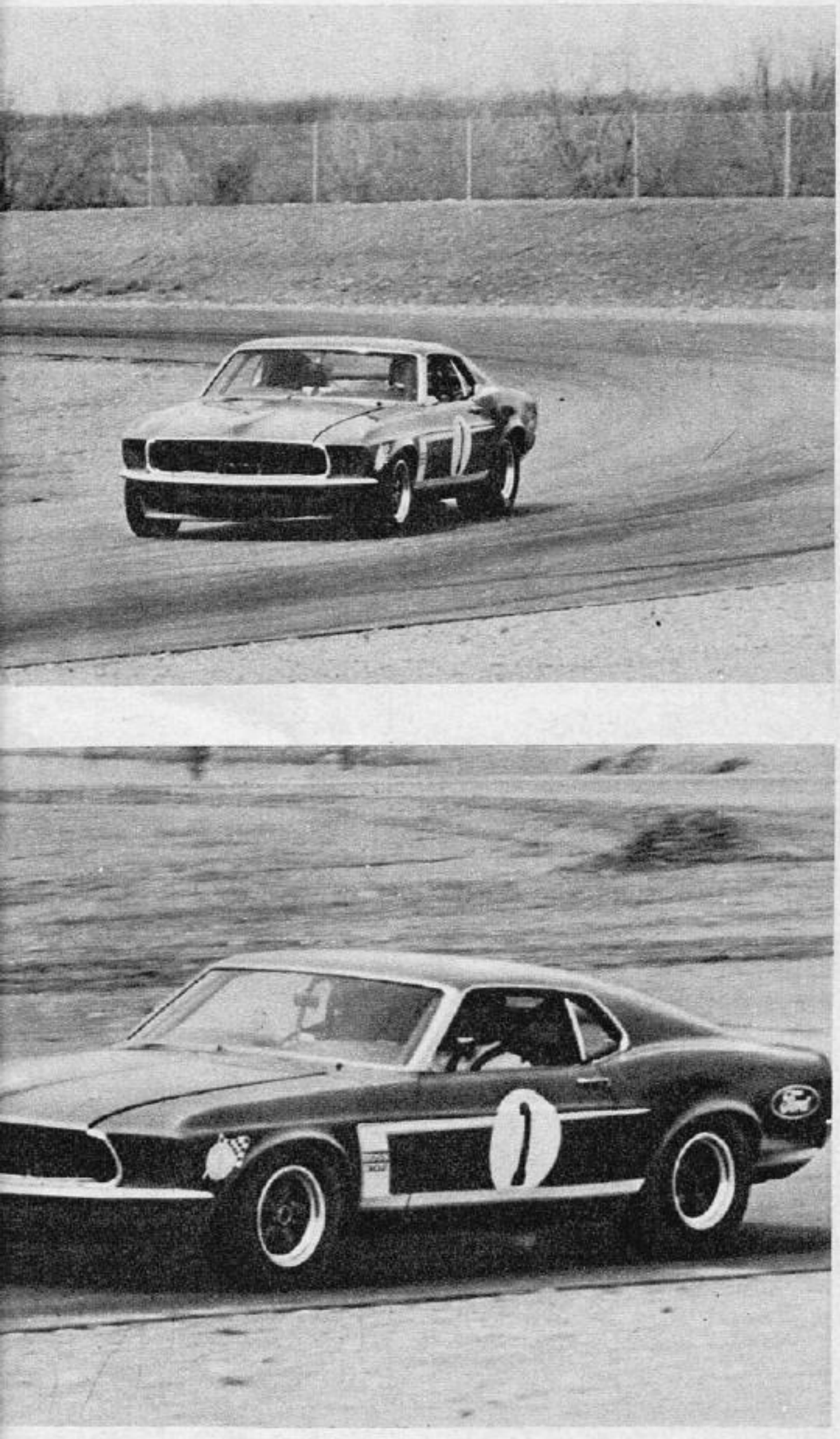
Ya se ha disputado cuatro veces el Trans-American Championship (mejor conocido como **TransAm**), especie de campeonato norteamericano de Turismo que organiza el Sports Club of America, y en esos cuatro años el título ha sido dos veces de Mustang y dos veces de Camaro. Los autos de Carrol Shelby fueron los encargados de defender los colores de Ford, logrando el éxito en las dos primeras ediciones (1966-67), con el valioso aporte de Jerry Titus y Ronnie Bucknum al volante. Los dos años siguientes, incluyendo este que termina, vieron equipararse las cifras en favor de Camaro, cuyo máximo defensor es el equipo Sunoco de Rogers Penske, con Mark Donohue como piloto (...y campeón por supuesto). Así las cosas, y aunque el campeonato TransAm seguirá disputándose por indefinida cantidad de años, la edición de 1970 será algo así como **"el bueno"** para las dos marcas rivales. Y al parecer Mustang tendrá defensores dignos de respeto, ya que la Ford ha decidido prestar su apoyo a **dos** equipos oficiales que buscarán el título independientemente.

Uno de los equipos —entre los cuales papá Ford no hace diferencias— correrá por cuenta de Shelby Racing, de Torrance, California, mientras el otro par de autos será preparado por Bud Moore Engineering, de Carolina del Sur. Los cuatro aparatos son Mustang Boss fastback, bastante distintos —y más vistosos— de los que se ven en Buenos Aires, y corren con motores V8 de 4953 cm³ y válvulas inclinadas. Aclaremos que Boss es el nombre del modelo y también de este tipo de motor, y en la jerga vanqui la palabrita quiere decir algo así como "Capo" en nuestro medio. El impulsor de este doble programa de contraataque a las actuales posiciones de Camaro es, como de costumbre, Jacque Passino, uno de los alma mater de la conquista de Le Mans. El jefe de la división Vehículos Especiales de Ford confía que con esta medida se multiplicarán las posibilidades de éxito en la Trans-Am, a la vez que esgrime el consabido estribillo que caracteriza a estos directivos: "No sólo esperamos ganar sino también mejorar nuestros autos de calle con nuestras experiencias".

Los pilotos del equipo Shelby serán Peter Revson quien ya ha ganado varias veces en Trans-Am con Mercury Cougar y Mustang y ahora se dedica también a correr en el USAC con el Brabham oficial que mantiene Jack Brabham en Estados Unidos, y Horst Kwech, piloto joven que siempre corrió con la marca y tiene en su haber una victoria en Riverside, también por la Trans-Am. Los hombres del equipo de Bud Moore son, en cambio, gente de aptitudes más probadas. Uno de ellos es Parnelli Jones —sin comentarios sobre su capacidad—, quien vuelve luego de un paréntesis en su actividad con un par de victorias en 1969 y grandes pretensiones para la TransAm del '70, y el otro es George Follmer, el piloto que arrebató el campeonato de Grupo 7 de 1964 a Jim Hall, Hap Sharp y los poderosos Chaparral con su modesto pero rendidor Lotus 19 modificado con motor Porsche dos litros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MUSTANG



Esta sucesión de fotos muestra a Peter Revson portando el Boss Mustang preparado por Carroll Shelby en una curva del Michigan International Speedway. Con estilo suave y sereno, Revson acaricia la cuerda interna a mitad de recorrido de la curva, en la primera foto. En la segunda, sale "pisando" hacia la cuerda externa, endereza (tercera) y en la cuarta toma se lo ve acelerando al máximo en la recta, en busca de una nueva curva. Revson es uno de los conductores más prolijos que corren la TransAm.

El campeonato TransAm otorga la misma cantidad y proporción de puntos que el mundial de pilotos a conductores y máquinas por separado. Son doce carreras y las máquinas son preparadas libremente dentro de los cánones que definen a un **"auto de turismo"**: 1.450 kilos de peso, motores de no más de cinco litros y ruedas que no excedan las ocho pulgadas de ancho de llanta. Mustang se muestra muy en forma y con muy buenos "jockeys" para 1970. Falta ver qué opina Roger Penske...

AHORA TAMBIEN !

lo mejor en amortiguadores lleva el sello de calidad...



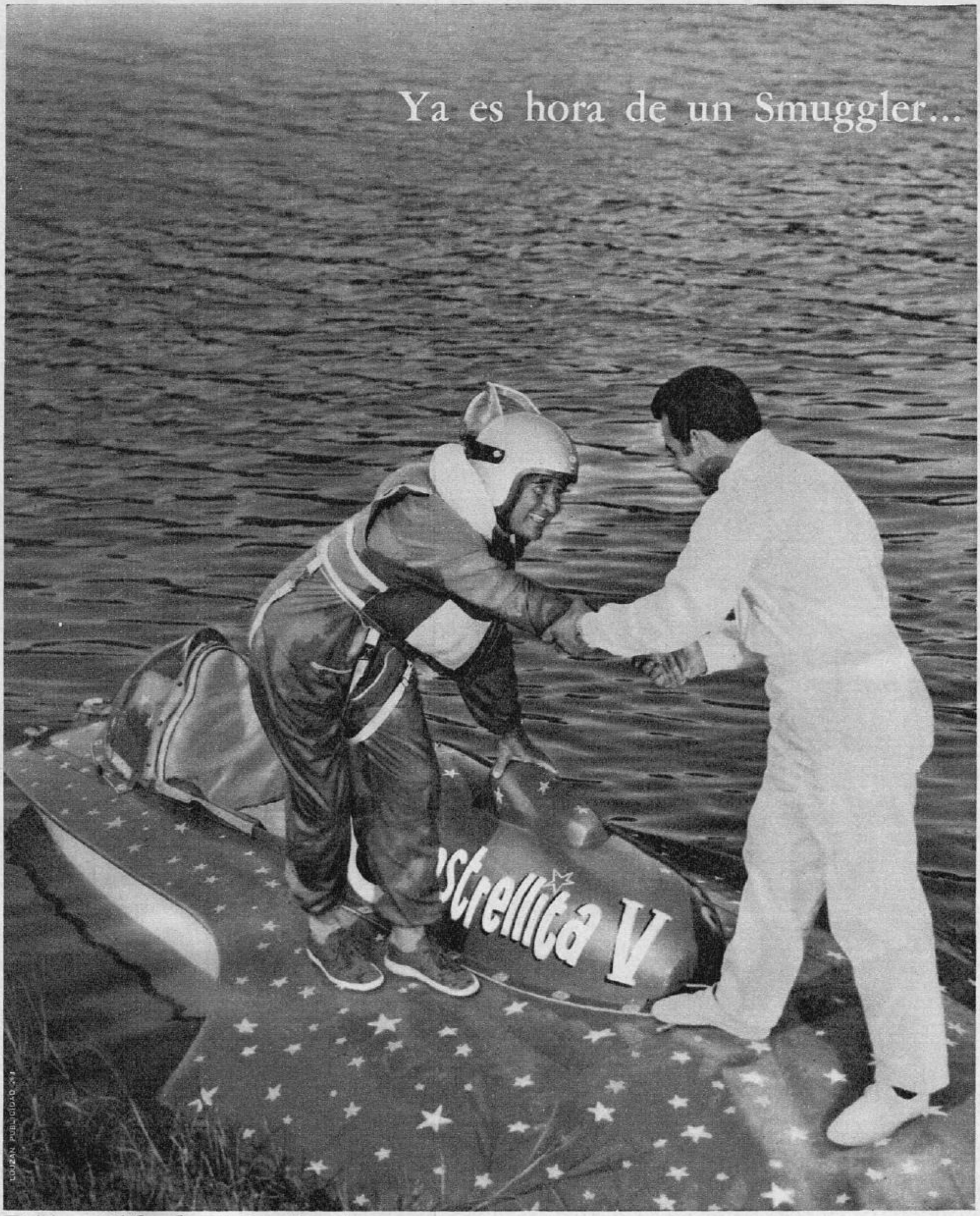
INDUSTRIA ARGENTINA

PERFECT CIRCLE



Ahora Perfect Circle, la marca que únicamente identifica productos de la más alta calidad, agrega a su linea de repuestos para el automotor los amortiguadores PERFECT CIRCLE. Marca Registrada de Dana Corp. U.S.A.

PARA LOS QUE CONOCEN CALIDAD... Y PIDEN LO MEJOR



Dice Alfredo Matthesius:

Después de cada carrera necesito un OLD *Smuggler*...en lo posible puro. Bastante agua tomo en la lancha sin quererlo.

INDUSTRIA ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ingeniería Chrysler descubre la yerba mate.

Todas las fábricas de automotores realizan controles de calidad en sus vehículos.

Uno de ellos es el control de hermeticidad de la unidad terminada.

Para ello, se inyecta humo producido químicamente.

Pero pasa que ese humo arruina tapizado, techo, alfombras, por lo que el auto elegido al azar para realizar la prueba queda interiormente arruinado.

Es una prueba costosa que requería una solución.

Ingeniería Chrysler descubrió la forma de controlar la hermeticidad de sus vehículos, tantas veces como quiera.

Sí. Con la yerba mate, cuyo humo no destruye nada.

Una ingeniería de avanzada no consiste únicamente en encontrar complejísimos sistemas de producción, también en resolver problemas difíciles con soluciones aparentemente simples.

Pero la prueba de hermeticidad es sólo uno de los controles.

Hay muchos otros.

Como el control de hermeticidad de la caja de velocidades.

El severo Road Test.

Los controles con Magnaflux. (Punta de eje, cigüeñal, brazos de dirección, frenos a disco, bielas, tapas, carcaza de caja de velocidades.)

El control de balanceo de cigüeñal, embrague y ruedas.

El control de fisuras.

Ejemplos de controles de calidad que permiten a Ingeniería Chrysler otorgar la mayor garantía del mercado argentino.

La Era Dodge más posibilidades.



CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

Miembro de ADEFA

¿ POR QUE



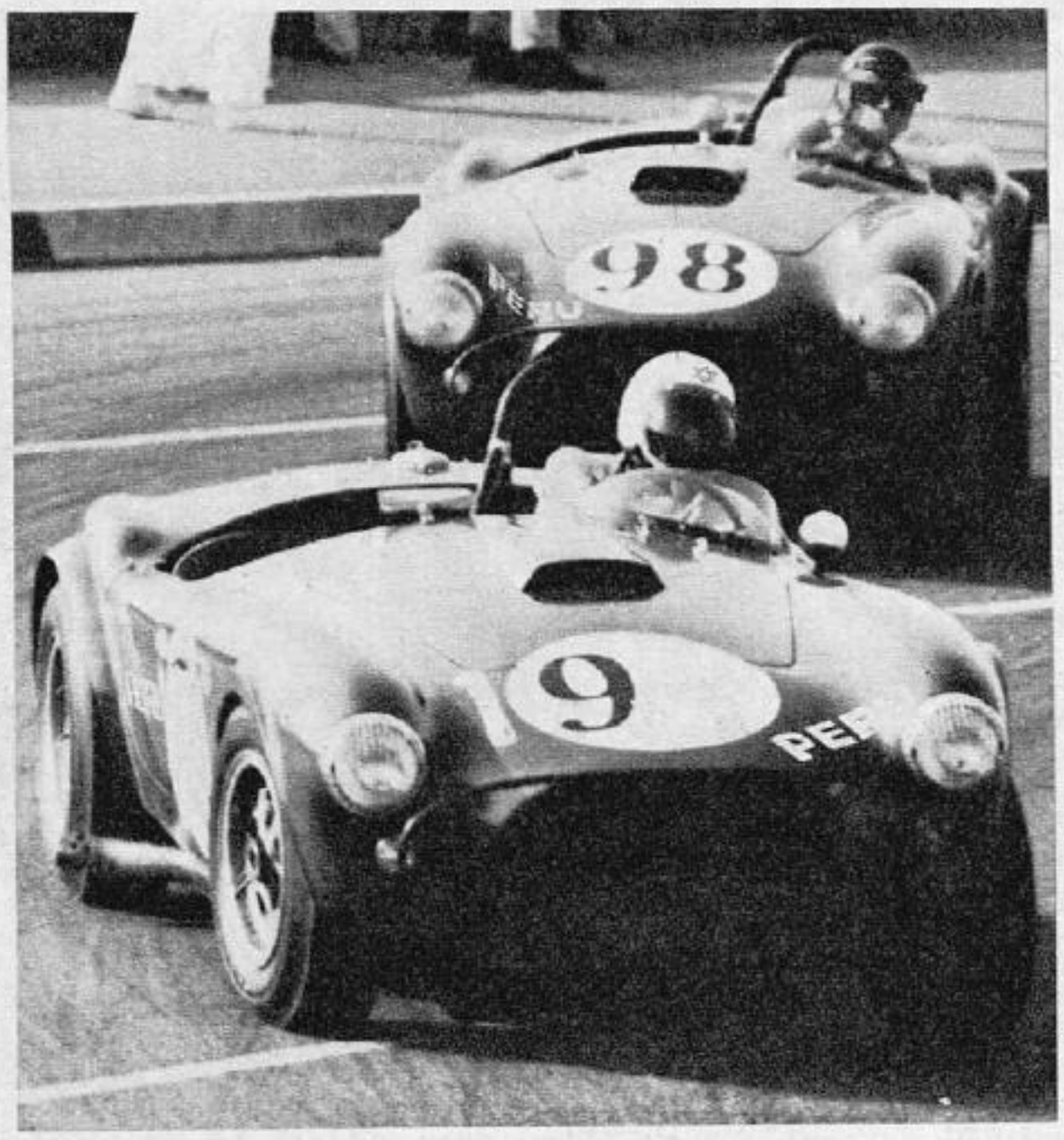
Un auto que estará representado por el equipo oficial de Perú: Fiat 124.



La Cupér B.M.W. es uno de los ganadores en potencia de cualquier corsa.



El Porsche Carrera 6 de "Pitty" Block es uno de los autos ideales para SP.

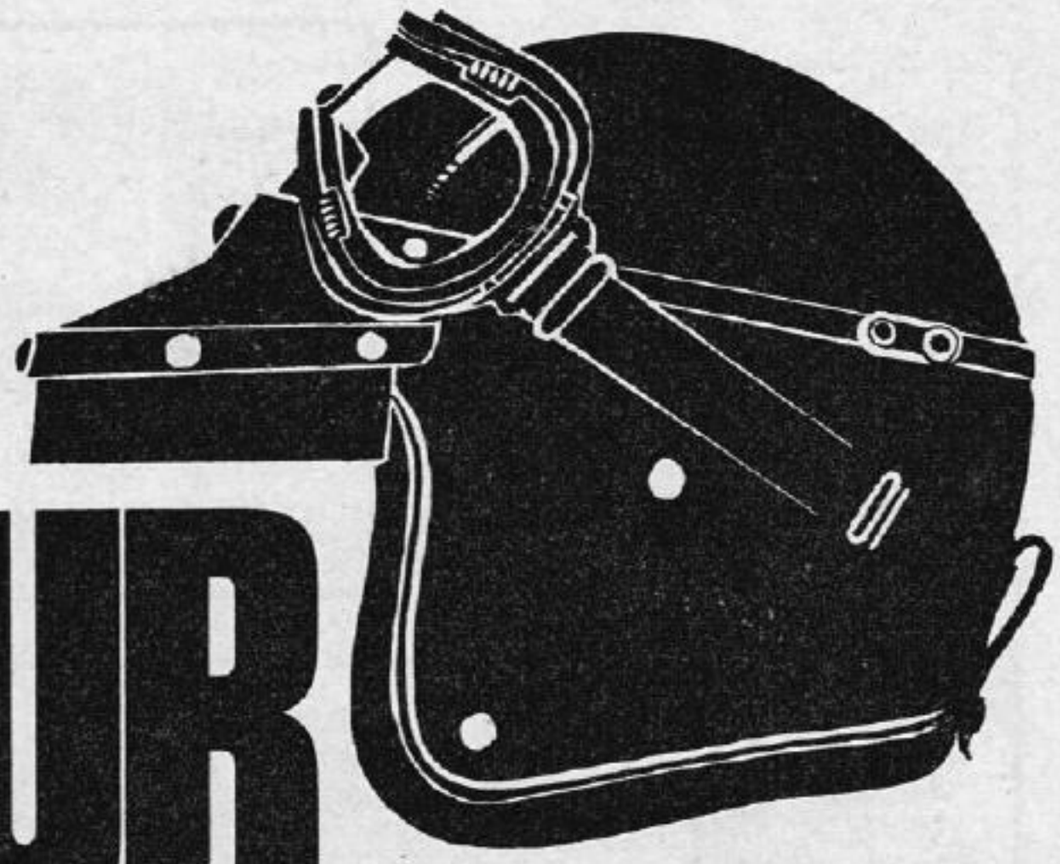


Los AC Cobra Ford tienen polenta, pero son un poco viejos para estas lides.

Existen en el mundo dos formidables potencias en materia de automovilismo deportivo: Estados Unidos de Norteamérica-Canadá y Europa occidental. Ambos nucleamientos polarizan la atención de la prensa especializada del mundo entero. Otro centro automovilístico-deportivo que comienza a ser importante es Japón, donde con la natural y oblicua pasividad de los hijos del sol naciente se empiezan a crear aparatos para Sport Prototipos y Fórmula Uno que dentro de poco tiempo estarán en condiciones de pegarles un susto a los habitués de las categorías. Entre nosotros, en cambio, desde las incursiones de los argentinos en Europa (Fangio, González, Campos, etc...) y del brasileño "Chico" Landi en los Grand Prix, nada ha sucedido que pueda lanzar a Sudamérica al estrellato mundial. Las temporadas internacionales de la Argentina son el único contacto que tenemos con el mundo grande de la Fórmula Dos y Sport Prototipo. Las 84 Horas de Nürburgring y la Misión Argentina dirigida por Juan Manuel Fangio, y la actuación en Fórmula Tres de los brasileños Emerson Fittipaldi y Achcar son también manoteos aislados de una necesidad de proyectarnos hacia los grandes centros automovilísticos. Esa pasión por enviar autos y pilotos a correr a Europa nos ha tapado los ojos (de cierto modo) frente a la realidad sudamericana y a las posibilidades inexplotadas aún de enfrentar los autos construidos en nuestro continente entre sí, para a partir de ahí, iniciar las confrontaciones intercontinentales. Y no solamente se promovería el desarrollo de la técnica de cada país en función internacional sino que se promovería de una vez por todas la integración sudamericana del automovilismo deportivo. No debemos engañarnos. Europa y Estados Unidos están muy lejos, en kilómetros y en sapiencia, y ésta sería una linda manera de poder co-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

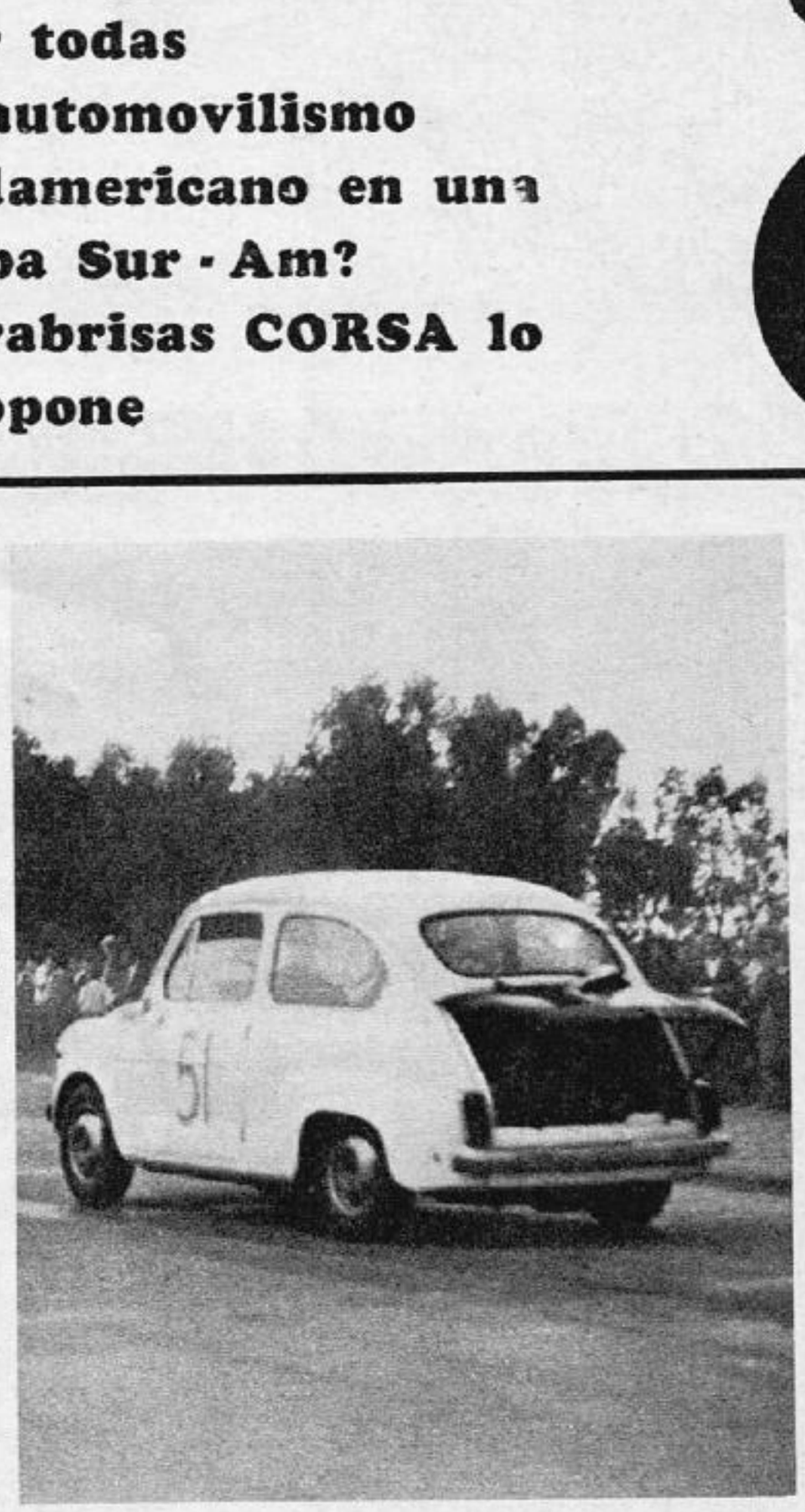
NO LA SUR AM ?



Tenemos los autos, tenemos las fórmulas, tenemos los circuitos. ¿Por qué no integrar de una vez por todas el automovilismo sudamericano en una Copa Sur - Am? Parabrisas CORSA lo propone



CHILE



Fiat 600. Serios rivales para los de la clase A de TM.



Morris Mini Cooper: de abolengo y con historia.



Ford Falcon. Motores tranquilos pero resistentes al máximo.

rrer a nivel zonal pero con proyección internacional. Además propendría a la integración real del automovilismo del Cono Sur, no solo en el ámbito deportivo sino también a nivel industrial, desarrollando de esta manera la promoción de la producción de cada país.

Y para propender a esta integración Parabrisas CORSA pensó la posibilidad de crear una Copa Sur-Am (Sur América) que al igual que la Can-Am (Canadian American) se constituyera en una confrontación internacional de automovilismo. Sin embargo, la Sur-Am deberá tener bases propias que fomenten realmente la competenecia entre pilotos nativos de Sudamérica y entre autos también producidos ídem (salvo el caso de los Sport Prototipo).

LA ORGANIZACION

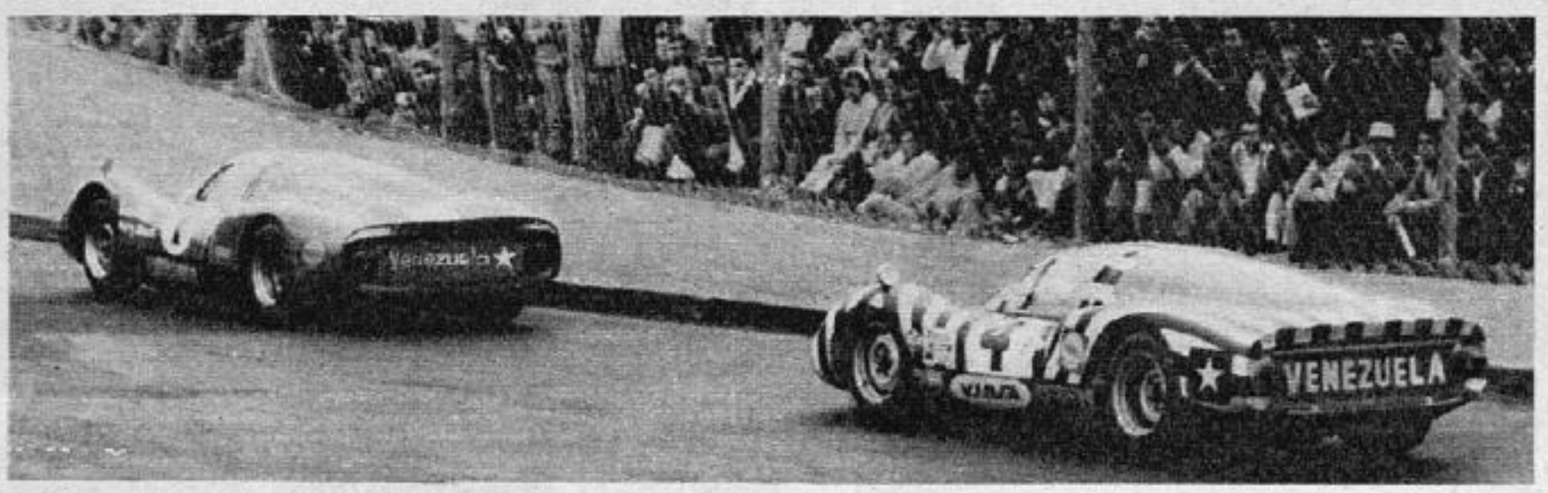
La Copa Sur-Am debería ser organizada por un Comité Ejecutivo integrado por una representación de cada país interviniente. Estos representantes, a su vez, actuarán en nombre de cada club que organice su carrera en cada país. De tal manera intervendrán seis países que posean escenarios adaptables a un evento de la importancia del que se habla. Argentina, Chile, Perú, Venezuela, Brasil y Uruguay serían, de esta manera, los países que se representarían en el Comité Ejecutivo. Entre las funciones de este comité estaría la de homologar en cada país los automóviles autorizados a competir en cada una de las categorías de la clase Turismo Anexo J Grupo 2 y de determinar las invitaciones a los corredores y equipos más destacados en cada categoría y en cada país.

Los escenarios: El orden en que se realizaría la Copa Sur-Am en cuanto a escenarios sería el siguiente: apertura de la copa en Chile, luego Perú, Venezuela, Bra-

→

SUR AM

VENEZUELA



ARGENTINA



Huayra Ford de Heriberto Pronello. Lastima los reglamentos..



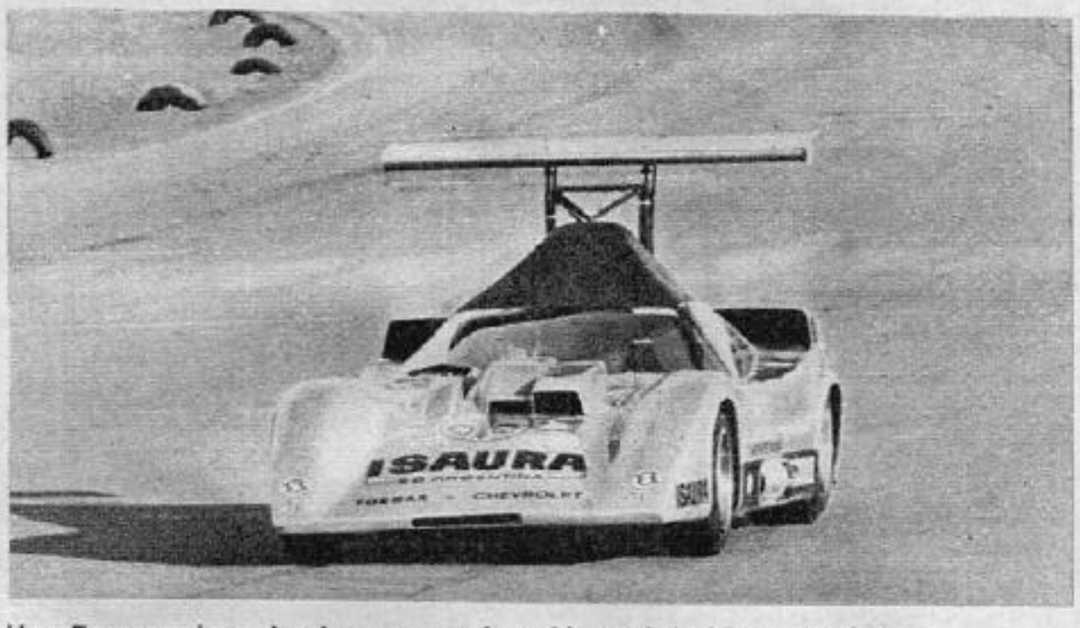
El Numa Tornado del equipo Copello-Shell. Inspiración europea.



Los Crespi Fórmula Cuatro ya a nivel internacional.



Fiat-Peugeot. ¿La lucha se reeditará en la Sur-Am?



Un Formar impulsado por motor Chevrolet 250. Conduce Jorge Cupeiro.



En Turismo Anexo J con los Renault 1093. Gran rival de los Mini.

sil, Uruguay y finalmente Argentina. En Chile se podría utilizar el autódromo de Las Vizcachas, en Perú el circuito de Campo de Marte, en Venezuela el circuito Caracas, en Brasil el autódromo de Interlagos, en Uruguay el autódromo de El Pinar o el de Punta Fría (ex Piriápolis) y en la Argentina el Autódromo de Buenos Aires o el de San Juan.

Las carreras: Sería interesante que en cada reunión se verificaran carreras no comunes, como por ejemplo 12 horas, 6 horas, 1.000 kilómetros, 24 horas, etc... para de tal manera otorgar puntaje distinto a cada una de ellas. El puntaje logrado por cada piloto en cada una de las carreras se sumaría y de esa suma surgiría el campeón de Sport Prototipo, Turismo Anexo J Grupo 2 y Fórmula Cuatro.

Las categorías. Se admitirán tres categorías. Sport Prototipo, Sport, Turismo Anexo J Grupo 2 y Fórmula Cuatro. Sport Prototipo estará regida por un reglamento que permita la participación de coches sport bipostos hasta cinco litros. Sport rigiéndose por el reglamento de la F.I.A. Turismo Anexo J estará bajo el reglamento del Grupo 2 de la F.I.A. y admitirá única y exclusivamente los automóviles producidos o armados en Sudamérica o sus similares de origen foráneo. Habría tres clases para autos de hasta 1150 cm³, de 1150 hasta 2000 cm³ y de más de 2000 cm³, cubriendo de tal manera todo el parque automotor de Sudamérica. La tercera clase, o Fórmula Cuatro, estaría integrada por autos de la F-4 pero amalgamando en ésta los motores de hasta 850 cm³ permitidos por el reglamento argentino y los motores Volkswagen 1200 cm³ admitidos por la Fórmula "Vee". Hay que aclarar que no se programaría la participación de autos de Fórmula Dos y Fórmula Uno debido a que únicamente en la Argentina se corren esas

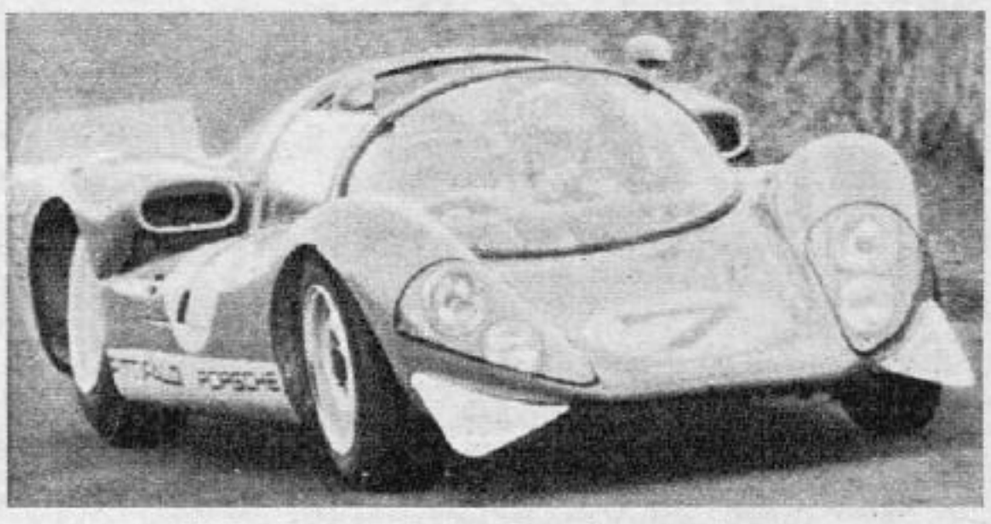
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una carrera de Fuerza Libre en Caracas: dos Porsche Carrera.

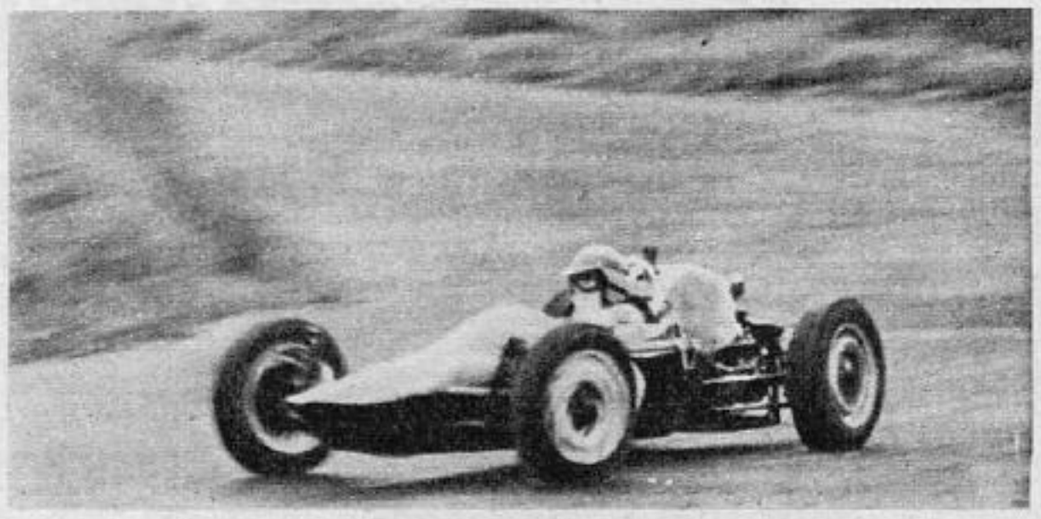


Leopoldo Barboza y su Porsche 904. Otro SP de los buenos.

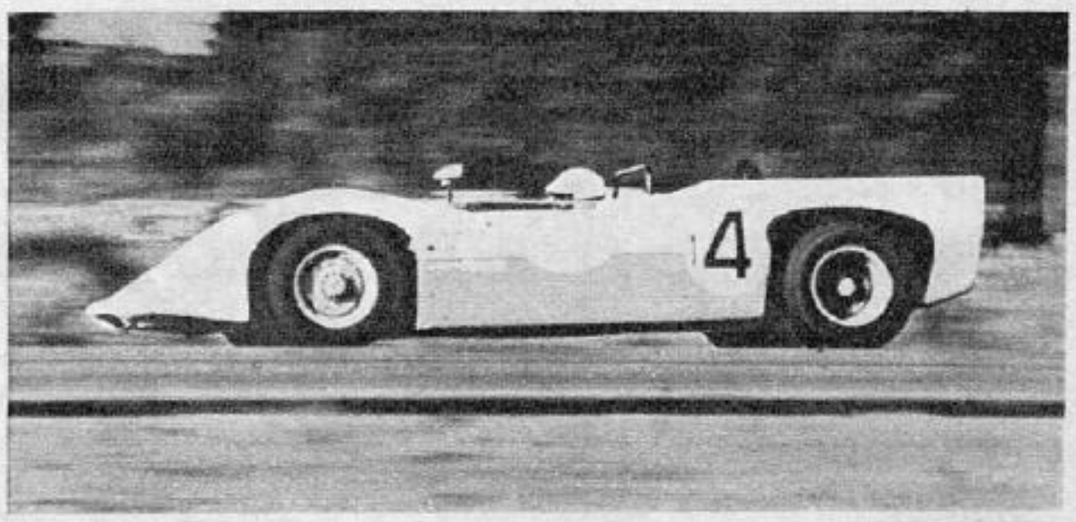
BRASIL



Prototipo Fittipaldi F-2. Motor Porsche y estructura creada en Brasil.



Monoplaza de Fórmula Vee. Con motor Volkswagen y todo el veneno



Un auto para la Sur-Am pero con pinta de Can-Am: el AC.



El Bino con motor Alpine 1500 cm³. 230 km/h faciles.





Lola T-70 y Alfa Romeo T-33: procedencia europea y afincados en Brasil.

categorías, no existiendo en el resto de Sudamérica monoplazas de fórmulas compatibles o adaptables.

CONSIDERACIONES

Se ha buscado, a través de la elección de las cuatro categorías (Sport Prototipo, Sport, Turismo Anexo J Grupo 2 y Fórmula Cuatro), nivelar las posibilidades de todos los países intervinientes. uniformando los respectivos reglamentos para lograr la concurrencia de gran cantidad de máquinas y que todas ellas estén en condiciones de triunfar. En el caso de la clase Sport Prototipo se ha buscado la internacionalización de la categoría para permitir de tal manera que los autos producidos en los países de Sudamérica puedan compararse a nivel internacional con los SP europeos. Tal el caso de los Porsche que corren en Perú, como los Lola T-70 y los Alfa Romeo T-33 del Brasil, que se enfrentarán con nuestros Huayra, con los Numa, con los Bino, AC y Fittiporsche brasileños. Y de esta confrontación los constructores podrán sacar sus propias experiencias. Muchos seguramente se preguntarán cómo se nos ocurrió hacer correr un SP argentino o brasileño, con limitaciones nacionales reglamentarias y que aparentemente no pueden llegar a superar a los Lola o a los Alfa 3 litros. Para reafirmar nuestra idea trascribimos un comentario realizado por el jefe de la sección Alta Rotaçao de la revista brasileña Quatro Rodas en charla con Heriberto Pronello, en un muy telúrico carrito de la Costanera de Buenos Aires: "Nosotros corremos con prototipos brasileños y con autos extranjeros tipo Lola T-70, Porsche, Abarth y Alfa Romeo. Sin embargo, mi idea es que un auto de los que tienen en la Argentina, pongamos por caso un Huayra Ford, puede, pese a las →



La idea de Parabrisas CORSA parece que comienza a surtir efecto. Hace pocas semanas un periodista brasileño estuvo en nuestro país invitado por el consulado argentino en San Pablo, visitando fábricas y recorriendo el país. Pero como este periodista es el encargado de la parte deportiva de la principal revista de automovilismo de Brasil, no vaciló en entablar contacto con constructores y pilotos argentinos. En una de esas entrevistas (en un carrito de la Costanera) el periodista brasileño conversó largo y tendido con Heriberto Pronello. Durante la conversación, matizada con buen vino y enormes bifes de chorizo, el periodista brasileño interesó al constructor del Huayra y Halcón a concurrir a Brasil para la inauguración del autódromo de Interlagos con cuatro automóviles, dos Huayra y dos Halcón. Pronello se entusiasmó con la idea y preguntó contra quién debería correr y qué marcas de autos andaban en la categoría Fuerza Libre en Brasil. Pese a que le contestó que los autos más rendidores y veloces de la actualidad eran los Lola T-70 Chevrolet y los Alfa Romeo T-33, Pronello no acusó la diferencia entre sus autos y los importados, coincidiendo el periodista en que esos autos ganaban, pero nunca llegaron a estar bien a punto en lo que respecta a cha-

PILOTOS, AUTOS Y EQUIPOS POSIBLES

SPORT PROTOTIPO

1) Carlos Pascualini	Huayra-Ford	Equipo Pronello	Arg.
2) Jorge Ternengo	Huayra-Ford	Equipo Pronello	Arg.
3) Eduardo Copello	Numa-Tornado	Equipo Shell	Arg.
4) Nasif Estéfano	Numa-Tornado	Equipo Shell	Arg.
5) Carlos Pairetti	Nova-Chevrolet	Auto Competición	Arg.
6) Néstor García Veiga	Trueno-Sprint	Equipo Shell	Arg.
7) Alberto Bruno	Trueno-Sprint	Equipo Shell	Arg.
8) Jorge Cupeiro	Formar-Chevrol.	Equipo STP	Arg.
9) Andrea Vianini	Fisanotti-Dodge	Equipo Dodge	Arg.
10) Juan Manuel Bordeu	Baufer-Dodge	Equipo Dodge	Arg.
11) Juan Carlos Pace	Alfa Romeo T33	Equipo Jolly-Gancia	Brasil
12) Marivaldo Fernández	Alfa Romeo T33	Equipo Jolly-Gancia	Brasil
13) Marcelo De Paoli	Lola T-70	Equipo De Paoli	Brasil
14) Carlos Souza	Abarth	Abarth	Brasil
15) Francisco Lameirao	AC 2000	Equipe E. Martins	Brasil
16) Eduardo Celedonio	Snob's Corvair	Snob's Auto Cine	Brasil
17) Wilson Fittipaldi	AC Fittipaldi	Fittipaldi-Bardahl	Brasil
18) Fritz Jordan	AC 1600	Caninha-Cavalinho	Brasil
19) Emerson Fittipaldi	Fittipaldi F2	Fittipaldi-Bardahl	Brasil
20) Federico Block	Porsche Carr. 6	—	Perú
21) —	Porsche Carr. 6	—	Perú
22) —	AC Cobra-Ford	—	Perú
23) Atencio Capriles	Porsche Carr. 6	Equipo Viasa	Venez.
24) Leopoldo Barboza	Porsche 904	Equipo Viasa	Venez.
25) —	Porsche Carr. 6	—	Venez.
26) —	Alfa Romeo TZ	—	Venez.

TURISMO ANEXO J GRUPO 2 — Clase A (hasta 1150 cm3)

1) Angel Monguzzi	Renault 1093	Equipo Batelli	Arg.
2) Carlos Monguzzi	Renault 1093	Equipo Batelli	Arg.
3) John Kember	Renault 1093	Equipo Batelli	Arg.
4) Emilio Parisi	Renault 1093	Equipo Antelo	Arg.
5) Rubén José Alonso	Renault 1093	Equipo Antelo	Arg.
6) Roberto Carubia	Renault 1093	Equipo Carubia	Arg.
7) Hugo Naumer	Austin Cooper	—	Chile
8) Renato Bertero	Austin Cooper	—	Chile
9) Hans Rohsenfeld	Austin Cooper	—	Chile
10) Hernán Hermann	Fiat 750	Equipo Fiat	Chile
11) Gerardo Wieczoleck	Fiat 750	Equipo Fiat	Chile
12) Juan C. Penonne	Saab 96 Sport	Equipo Saab	Urug.
13) "Margarita"	Saab 96 Sport	Equipo Saab	Urug.
14) Víctor Paullier	Morris Cooper	Equipo Morris	Urug.
15) Rafael Paullier	Morris Cooper	Equipo Morris	Urug.
16) —	NSU 1100 TS	Equipo NSU	Urug.
17) —	NSU 1100 TS	Equipo NSU	Urug.
18) —	Austin Cooper	—	Perú
19) —	Austin Cooper	—	Perú
20) —	Austin Cooper	—	Perú
21) —	Austin Cooper	—	Perú

Clase B (de 1150 hasta 2000 cm3)

22) Eduardo Rodríguez Canedo.	Fiat 1600	Scuderia Fiat	Arg.
23) Carlos Reutemann	Fiat 1600	Scuderia Fiat	Arg.
24) Néstor J. García Veiga	Fiat 1600	Scuderia Fiat	Arg.
25) Francisco Mayorga	Peugeot 504	Dorrego Competición	Arg.
26) José Migliore	Peugeot 504	Dorrego Competición	Arg.
27) Osvaldo López	Peugeot 504	Dorrego Competición	Arg.
28) Guillermo Arteaga	Fiat 124	Equipo Fiat	Perú
29) Juan Carlos Damis	Fiat 124	Equipo Fiat	Perú
30) Alfredo Astengo	Fiat 124	Equipo Fiat	Perú
31) Dennis González	Fiat 124	Equipo Fiat	Perú
32) —	BMW 1800	Equipo BMW-Bavarian	Perú
33) Felipe Postigo	Volvo 544	Equipo Volvo	Perú
34) Harald Kube	BMW 1800	Equipo BMW-Bavarian	Perú
35) Héctor Mera	Alfa Romeo G.	Equipo Mauser	Urug.
36) —	Alfa Romeo G.	Equipo Mauser	Urug.
37) —	Alfa Romeo G.	Equipo Mauser	Urug.
38) Eduardo Kovacks	Austin Cooper S	—	Chile
39) Juan Manuel Bengolea	Fiat 1500	Equipo Fiat	Chile
40) Santiago Bengolea	Fiat 1500	Equipo Fiat	Chile

Clase C (más de 2000 cm3)

41) A. Rodríguez Larreta	Torino 380W	Equipo IKA-Renault	Arg.
42) César H. Malnatti	Torino 380W	Equipo IKA-Renault	Arg.
43) Angel Monguzzi	Torino 380W	Equipo IKA-Renault	Arg.
44) Eduardo Copello	Torino 380W	—	Arg.
45) Roberto Carubia	Torino 380W	Equipo Carubia	Arg.
46) Guillermo von Wernich	Ford Falcon	Peña El Falcon	Arg.
47) Henry Bradley	M. Benz 230	Autec S.A.	Perú
48) Christian Brahm	M. Benz 230	Autec S.A.	Perú
49) Luis Alvarado	Ford Mustang	—	Perú
50) Arnaldo Alvarado	Ford Mustang	—	Perú
51) Bratzo Vicich	Ford Mustang	—	Perú
52) —	Chev. Camaro	—	Perú
53) —	Chev. Camaro	—	Perú
54) —	Ford Falcon	Ford	Chile
55) —	Ford Falcon	Ford	Chile
56) —	Ford Falcon	Ford	Chile
57) Peter Kube	BMW 2002	Babarian Motors	Perú
58) —	BMW 2002	Babarian Motors	Perú
59) Antonio da Fonte	Opala 3800	—	Brasil
60) Antonio da Matta	Opala 3800	Equipe Motorauto	Brasil
61) Ronaldo Ferreira	Opala 4100	Equipe Motorauto	Brasil
62) —	Opala 4100	Equipe Motorauto	Brasil
63) —	—	—	Venez
64) —	—	—	Venez.

FORMULA CUATRO

65) Carlos Ragno	Crespi-Renault	Equipo Antelo	Arg.
66) Carlos Ferrea	Crespi	—	Arg.
67) Eduardo Pino	Crespi-Renault	Equipo Antelo	Arg.
68) Carlos Andretta	Crespi-BMW	—	Arg.
69) Angel Monguzzi	Crespi-Renault	Equipo Batelli	Arg.
70) —	Crespi-Renault	Equipo Batelli	Arg.
71) Raúl Sardá	Crespi BMW	—	Arg.
72) Donato Márquez Orabona	Orabona-BMW	—	Arg.
73) —	Volkswagen	Autodinamic	Perú
74) —	Volkswagen	Autodinamic	Perú
75) —	Volkswagen	Autodinamic	Perú
76) —	Volkswagen	Equipo Particular	Perú
77) —	Volkswagen	Equipo Particular	Perú
78) Santiago Banglea	Crespi-Fiat	Equipo Fiat	Chile
79) Juan Manuel Benglea	Crespi-Fiat	Equipo Fiat	Chile
80) K. Ibarra	Crespi	Equipo Particular	Chile
81) M. Swuiter	Crespi	Equipo Particular	Chile
82) Piloto a designar	Fittipaldi-Volks.	Fitipaldi	Brasil
83) Piloto a designar	Fittipaldi-Volks.	Fitipaldi	Brasil
84) Piloto a designar	Malzoni-Volks.	Malzoni	Brasil
85) Piloto a designar	Malzoni-Volks.	Malzoni	Brasil
86) Piloto a designar	Landi-Volks.	Chico Landi	Brasil
87) Piloto a designar	Landi-Volks.	Chico Landi	Brasil
88) Piloto a designar	Alexandre-Volsk.	Equipe Alexandre	Brasil
89) Piloto a designar	Rino-Volsk.	—	Brasil
90) —	Volkswagen-Vee	—	Venez
91) —	Volkswagen-Vee	—	Venez
92) —	Volkswagen-Vee	—	Venez
93) —	Volkswagen-Vee	—	Venez

limitaciones reglamentarias, competir en igualdad de condiciones e incluso superar a los autos extranjeros que utilizan algunos pilotos brasileños. Y la razón es muy simple: esos autos son muy difíciles de poner a punto y en mi país aún no han encontrado la manera de hacerlos caminar como se debe, me refiero por supuesto a la parte chasis y suspensiones. Ustedes, en cambio, con las limitaciones que tienen en sus SP, trabajan casi a nivel de sutileza con los elementos de estructura y suspensión".

Es decir que en Sport Prototipo estaríamos en paridad de condiciones con los brasileños, peruanos y venezolanos que utilizan SP europeos en la mayoría de los casos.

En Turismo Anexo J Grupo 2 se eligió la limitación de autos producidos en Sudamérica debido a que poseemos una industria potente en magnitud y en calidad. Además, si analizamos las marcas y los modelos que se pueden adquirir en Sudamérica tendremos prácticamente todos los automóviles que se producen en el mundo entero. Desde los tímidos Fiat 600, pasando por los Peugeot 404, los Alfa Romeo 1750, los B.M.W. 2002 y hasta llegar a los Ford Mustang, los Torino o los Fairlaine. Sudamérica produce todo tipo de automóvil y por ende no es necesario recurrir a la industria europea o estadounidense para contar con aparatos realmente competitivos.

Y finalmente pasemos a analizar la categoría menor de la Copa Sur-Am: la Fórmula Cuatro. En este proyecto hemos amalgamado los Fórmula Cuatro argentinos con los Fórmula Vee brasileños y pe-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sis y suspensiones, e informando además que ganaban porque los otros autos estaban en inferioridad de condiciones mecánicas, pese a ser automóviles concebidos de acuerdo con las más avanzadas técnicas. Y el primer contacto quedó establecido. Pronello concurriría a Brasil contratado por Editorial Abril con los cuatro autos pactados, dos de los cuales (Halcón) serían entregados a pilotos brasileños. El contrato oral entre Pronello y el periodista brasileño indicaba que las roturas de cualquiera de los autos entregados a pilotos brasileños serían costeados, en caso de producirse, por los organizadores de la competencia o por quienes contrataran al equipo Pronello. De esta manera, un primer paso hacia la internacionalización de nuestro automovilismo a nivel sudamericano está dado. Quizás, también, hacia la concreción de la Copa Sur-Am.

URUGUAY



El Alfa Romeo Giulia TI en Turismo dará trabajo a más de uno.



Saab 96 Sport. Chiquito y rajador. Rival del Mini en El Pinar.

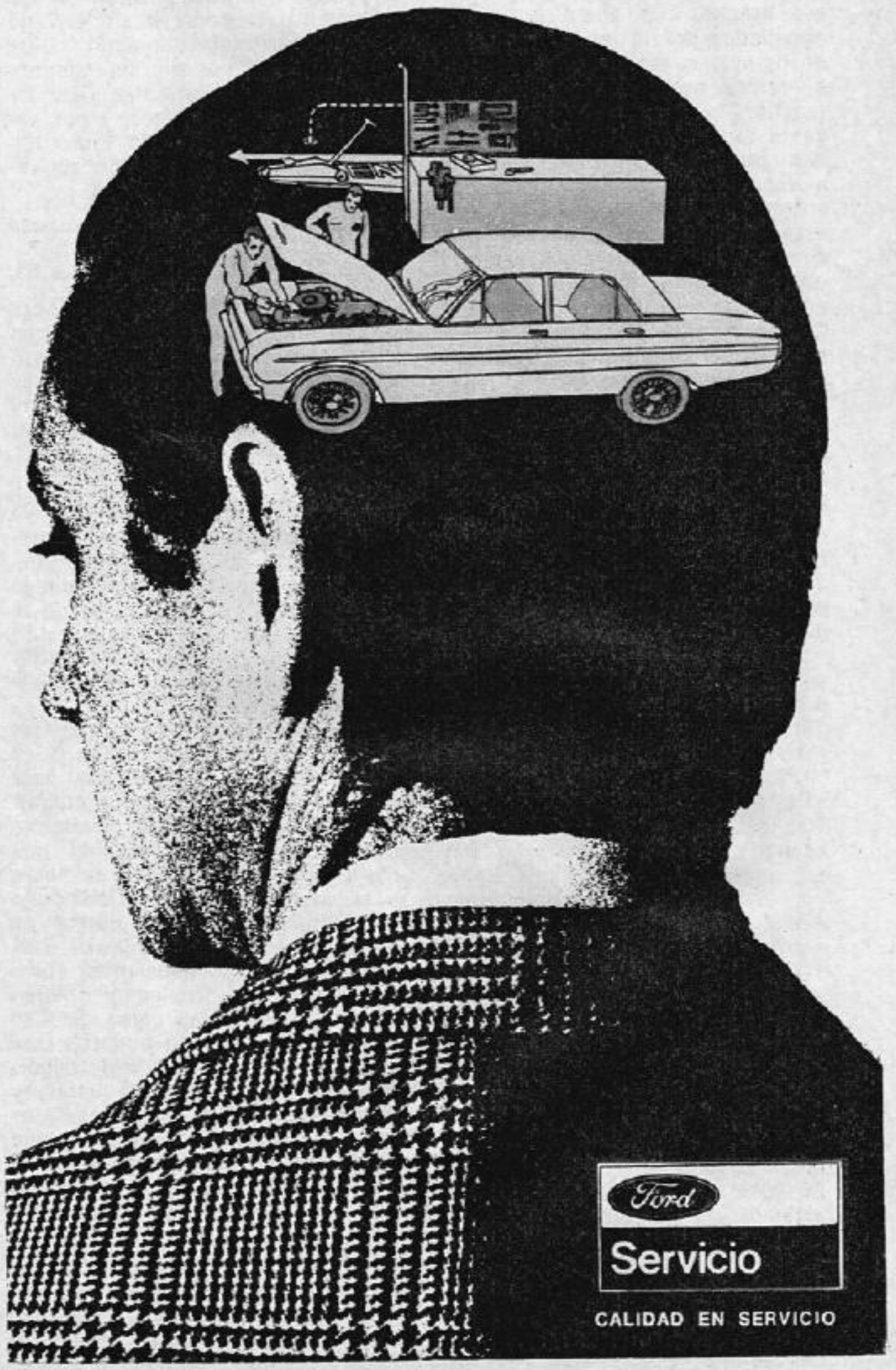
ruanos. Y pese a los 850 cm³ de nuestros autos y los 1200 de los motores Volkswagen de la Fórmula Vee, las performances han sido analizadas y se ha llegado a la conclusión de que ambas formas son auténticamente competitivas. Y finalmente hacemos un llamado a los clubes que quieran promover el automovilismo sudamericano a interesarse por esta posibilidad y a trabajar por lo que puede constituirse, con el correr del tiempo, en una importantísimo evento mundial.

Parabrisas CORSA cumple en lanzar la idea y espera que los que estén en condiciones de tomar en serio la Copa Sur-Am se aboquen a su estudio y realización. Por ahora es simplemente eso, una idea que nosotros creemos que es buena; resta sólo encontrar organizador. ¡A ustedes!

LOS CONCESIONARIOS FORD ATIENDEN EL VEHICULO QUE LE VENDEN

Lo atienden en talleres modernos, dotados de todos los equipos necesarios para hacer lo justo, bien, rápidamente. Ellos no necesitan depender de su "viveza criolla" aunque la tienen.

Atienda su auto, pick-up o camión en su Concesionario Ford. Confíe su Ford a los que saben.



Ford
Servicio
CALIDAD EN SERVICIO

CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

En las postrimerías del campeonato, la emoción acrece: todos enloquecidos por saber qué les deparará el destino. Los nervios a la orden del día. Lole, Gastón y Tuqui, punteros. ¿Qué pasará? No se pierda el próximo episodio; será el definitorio

Esto se va terminando. Por suerte, ya que sabemos de unos cuantos ataques de celos entre los agraciados por la inmensa fortuna de figurar en este campeonato. No queremos ser los responsables de rencillas o discordias entre tanta gente tan pero tan buena que pulula por el ámbito del deporte motor, así que en esta penúltima entrega —vayan enterándose que esta pavada se termina en el próximo número— queremos sembrar una semilla de amistad y pureza entre todos nuestros amiguitos. Contamos para ello con la asesoría de un "sembrador de ideales", incluido en nuestro staff,a quien no mencionaremos porque lo sabemos modesto y sensible con respecto a estas cuestiones, pero para que Uds. no queden en la nebulosa, les daremos una ayudita: el mencionado sembrador figura en el staff bajo el rubro "Director". Y no los ayudamos más porque podrían darse cuenta en seguida de quién se trata....

Dice nuestro sembrador, todas las mañanas, cuando nos reúne para leernos algún versículo del "Reglamento Manu Militari para el manejo de tribus levantiscas": "Amaos, hijos... pero no os beséis, puertos"... o bien nos lee: "No os guiéis por el puntaje cosechado en el campeonato Mr. Pinta; podéis ser mucho mjs lindos por dentro de lo que todos imaginan. Conocida es la humana ingratitud cuando se trata de reconocer la belleza ajena. Hablad con vuestras abuelas, y veréis que para ellas, nadie es más lindo que vosotros. No importa que las mujeres livianas huyan de vosotros; dejadlas de lado, porque a su lado sólo encontraréis la senda del pecado. Tampoco importa si alguna mujer pesada os sigue de por vida. En este valle de lágrimas todos estamos condenados a sufrir, y es mejor tener mujer —pesada o no— que no tenerla..." Así nos habla; estos salmos nos lee el sembrador, que nosotros, sumisos como ovejas, escuchamos extasiados. Y nos permitimos trasladar esas bellas palabras a ustedes, que son los que en definitiva gozarán de las glorias vanas y del boato terreno que emanará del campeonato. Nosotros los dejamos por un momentito, porque nos esperan siete locas del Palais de Glace, y nos vamos a charlar sobre la importancia de la terapia de grupo en casos de timidez superlativa.

EL CAMPEONATO

Con tres punteros y a un paso de la finalización, ya no alcanzan uñas para comerse. Hemos visto nerviosos mordisqueándose las uñas de los pies, y hasta Larry asegura que el pelo no se le cae, sino que se lo arranca de los nervios que tiene...

Otro que sufre por los nervios es Cacho Ruesch, a quien le creció la barba de tanto esperar que lo voten. Y qué decir del gallego Cupeiro, que por nervios corrió la última de SP con medio auto... Asegura que en cuanto le entreguen la mitad trasera, ganará seguramente...

Agustín Andolfato es otra de las víctimas de los nervios. Como ya no le alcanzan los chiclets para matizar la espera, mastica cubiertas. Y si miran la foto, verán cómo las deja... Menos mal que Castagnola lo tranquiliza, le habla y le cuenta cosas para distraerlo un poco. El único que parece no hacerse muchos problemas es Gastón Perkins. Y pensamos cómo puede hacerse problemas alguien que duerme en una cama de 2,30 m de largo. ¿Se dan cuenta? Una cama que podría servirle de departamento a Ruata, David Parvis y Ramoncito Velázquez juntos. Asegura Gastón que cuando tiene oportunidad de encontrarlos a los tres juntos y charlar un rato con ellos, se siente como Gulliver...

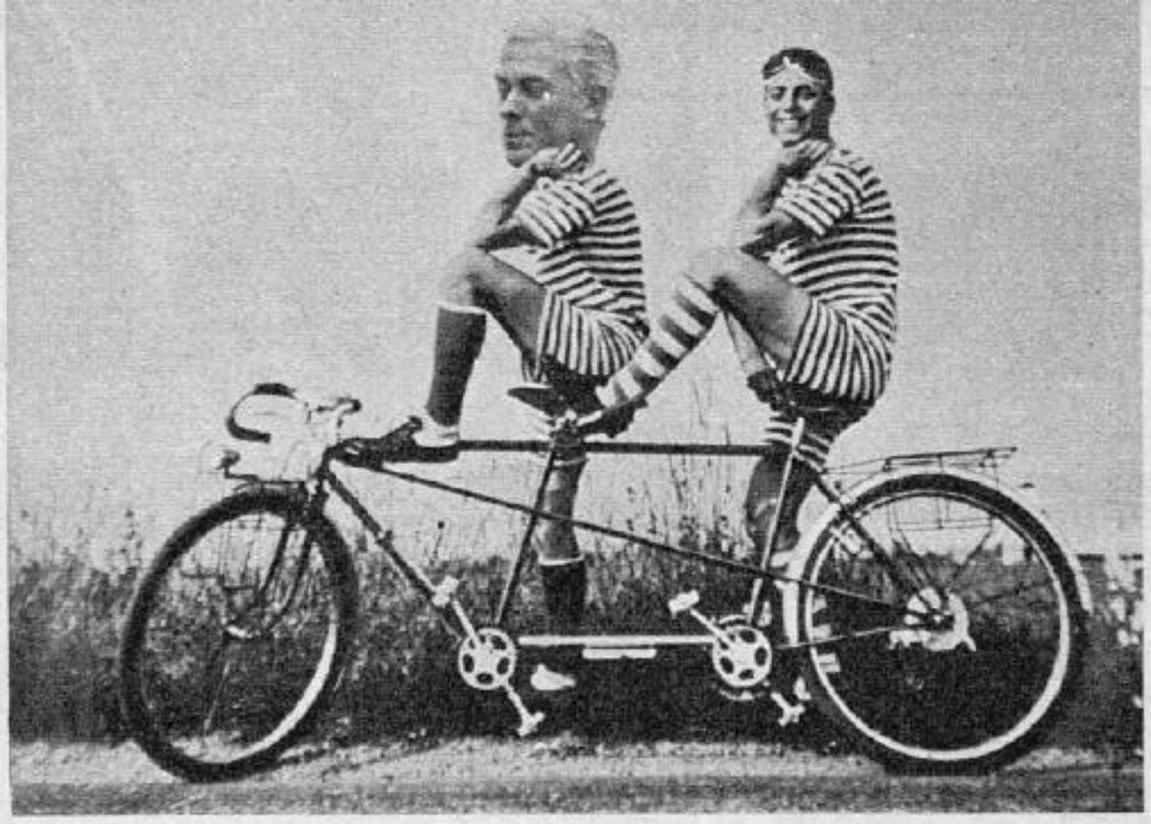
En fin. Dejémonos de buscar el pelo en la sopa y confiemos en la fortuna. En definitiva, será la fortuna la que decida quién ganará. Depende solamente de la fortuna. que nos ofrezcan...



Agustín Andolfato exhibe la "goma de mascar" que consume debido a los nervios que le ocasiona el campeonato. Empezó a mascar goma desde que el médico le dijo: "Si se sigue comiendo las uñas, va a quedar como la Venus de Milo..."

Arriba, derecha: Rafael Sierra, sorprendido andando en bicicleta (propiedad de Roberto Vigneau). Asegura "Rafa" que el ejercicio despeja la mente y aclara los conceptos. Claro que mientras él se despeja, el negro de atrás pedalea como un descosido...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino

VOTO

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

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

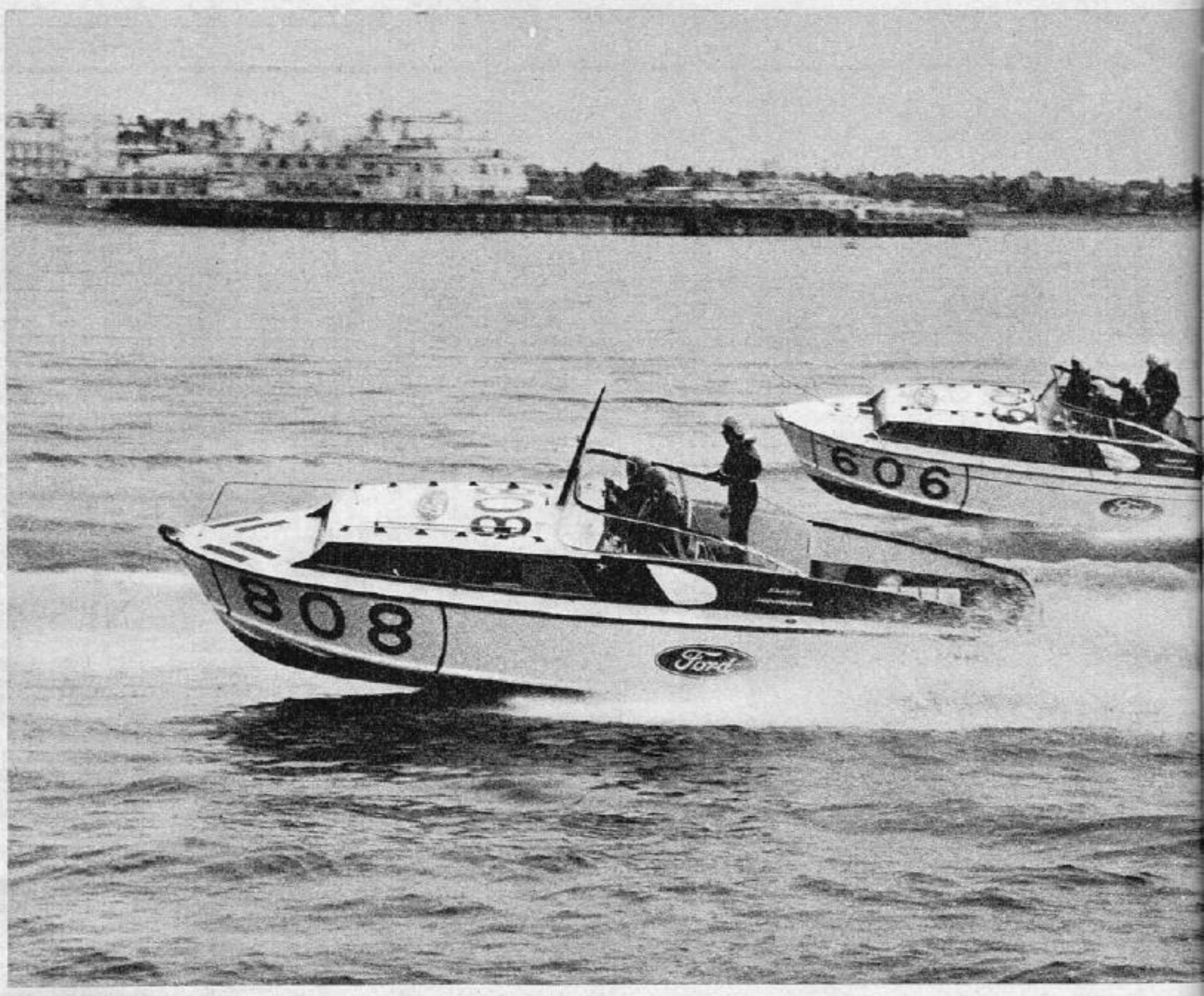
Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.

1º)	"Lole" Reutemann	290
	Eduardo Casá	290
	Gastón Perkins	290
4º)	"Larry"	289
	Andrea Vianini	289
	Jorge Cupeiro	289
7º)	Agustín Andolfato	288
8º)	Carlos Pairetti	286
	Jorge Ternengo	286
10º)	Carlos "Pichito" Pascualini	285
	Carlos Marincovich	285
12º)	Comodoro Juan Grillo	283
	Carmelo Galbato	283
	Eduardo José Copello	283
	Carlos Ruesch	283
16º)	"Coco" Rodríguez	281
	Johnny Perkins	281
18º)	Jorge "Mono" Villa	280
	Rodolfo Ruata	280
20º)	Oreste Berta	279
21º)	Gerardo Albizu	277
22º)	Raúl Fernández Aguirre	276
23º)	Atilio Viale del Carril	274
	Mario Tarduci	274
25º)	Rolo de Alzaga	273
	Oscar Alfredo Gálvez	273
27º)	Eduardo Rodríguez Canedo	271
28º)	César H. Malnatti (Pichín)	270
	Paulino Fernández Soljan	270
30º)	José "Pepe" Migliore	269
	Marito García	269
32º)	Roberto Schwartz (Misiones)	267
33º)	Ricardo Sauze	266
	Luis Di Palma	266
35º)	Juan Manuel Fangio	264
	Howard Vange	264
	Juan Carlos Salatino	264
38º)	Ernesto Baca	263
39º)	José "Chuleta" Giuliani	263
	Héctor Luis Gradassi	263
41º)	Néstor "Nene" García Veiga	262
42º)	Carlos Ragno	261
	Alvaro Durand (Salta)	261
43º)	Juan Ramón Pieres	260
	Ricardo "Colorado" Bonanno	260
	"Toscanito" Marimón	260
46º)	Hugo Pérez Campos	259
	Douglas Kittermann	259
48º)	"Gordo" Casarín	257
	Artemio Bianconi	257
50º)	Carlos Travers	256
51º)	Alberto "Fígaro" Linares	255
52º)	Alejandro Ciancaglini	253
	Osvaldo Castagnola	253
	Osvaldo Arce	253
55º)	Rubén Roux	250
	Domingo De Marco	250
	Vicente Viney	250
58º)	Raúl Expósito	249
59º)	"Cacho" Garavaglia	247
	Anteo Pisani	247
61º)	Vicente Conejero	246
	Rodolfo Tilli Bebán	246
63º)	Oberdan Salustro	245
64º)	Ricardo Joseph	243
65º)	Richard Vignoles	242
	Leonardo Favio	242
67º)	Reinaldo Braconi	240
	Ivon Lavaud	240
	Carlos Schenone	240
70º)	Jorge "Pancita" Augé Bacqué	239
71º)	Raulito Pellegrino	238
72º)	Carlos Neira "Rancales"	237
	César Civita	237
	Armando Melo	237
75º)	Lito Winer	236
76º)	Hugo "Pincha" Moroni	235
	Enrico Vannini	235
78º)	Osvaldo P. Andres	234
79º)	Roberto Groba	233
	Abel Salmún Feijóo	233
81º)	Raúl Riganti	231
82º)	Enrique Sánchez Ortega	230
	Roberto Rimoldi Fraga (notorio gamuza)	230
84º)	Julio F. Pérez Balbi	229
	Emilio R. Del Valle (n)	229
86º)	Francisco "Quito" Rizzutto	227
87º)	Víctor Hugo Gilardi (casado)	226
88º)	Benedicto Hugo Caldarella	225
89º)	Miguel Tonolli	224
90º)	Juan Pablo Concaro (carón)	223
	Norberto "Beto" Castañón	223
	Tulio Crespi	223
93º)	Edison "Tío" Molinaro	221
	Ricardo García Navarro	221
95º)	Luis Melnik	220
96º)	Alcides Raies	219
	"Papín" Jaras	219
98º)	Nasif Estéfano	217
	Carlos "Colore" Figueras	217
100º)	"Paco' Martos	216
101º)	Raúl Mario Herneta	215
102º)	Lino de Las Heras	214
103º)	"Heri" Pronello	213
	Carlos von Wernich	213
	Rafael Sierra	213
106º)	Evaristo Aranzana	212
107º)	Raúl Ubieta	211
	Dante Emiliozzi	211
109º)	Osvaldo "Cocho" López	210
	Antonio "Corsa" Giraldez	210
111º)	Edgardo Boschi	209
112º)	Guillermo Mártire	208
113º)	Nicolás Gibelli	206
	Constancio C. Vigil	206
	Miguel Angel Barrau	206
116º)	Paul Archer	205
117º)	Carlos Balibé	204
	Miguel Bonasso	204
119º)	Carlos "Gordo" Schiaffino	203
	Héctor Paredes	203
121º)	Fede Urruti	202
	"Basura" Schiaffino	202
123º)	Francisco "Paquito" Mayorga	201
124º)	Mario Vessuri	200
	Héctor Zampini	200
126º)	Carlitos Fresco y Obes	198
	Angel Di Nezio	198
128º)	Rodolfo Iriarte	197
129º)	Bernardo Kuschnir	196
	Guillermo Coleman	196
131º)	Alberto Gómez	194
132º)	Roberto Carubia	193
133º)	César Sorkin	192
134º)	Héctor Prono (Matraca)	191
135º)	Carlos Marcelo Thiery	190
	Jorge "Francés Apache" Gerardin	190
137º)	Cacho Franco	189
138º)	José Froilán González	187
139º)	Héctor Luis Bergandi	186
140º)	Guillermo von Wernich	185
141º)	Ramón Alladio	184
	Don Hugo Galicio	184
143º)	Roberto Mouras	183
144º)	Sobieslaw Soghani	181
	Vicente Formisano	181
146º)	Ricardo Iglesias	180
	Ramón Requejo	180
147º)	Norberto Alvarez Ojea	179
148º)	Jorge Macome	177
149º)	Carlos Menditeguy	176
150º)	Alberto Hugo Cando	175
151º)	Rodolfo "Fitol" Debenest	174
	Alberto del Priore	174
153º)	Jackie Stewart	173
154º)	Danilo Mayorino Bonamici	172
	José Luis García Hermo	172
156º)	Ernesto Santamarina	170
	"Toti" Agromayor	170
158º)	Adolfo "Serrucho" Imas	169
159º)	"Barba" Blanco	167
160º)	Angel "Negro" Monguzzi	166
161º)	Luis Nayen	165
	Pepe Zanetta	165
163º)	David Parvis	164
164º)	José "Pepe" Sáenz	163
165º)	Pepe Viniegra	161
166º)	Arturo Girardi	160
	Pocho Pisani	160
168º)	José "Sito" Solfer	159
169º)	Carlos Hidalgo	158
170º)	Alex Talbot Guiñazú	157
171º)	José María "Chito" Areco	156
172º)	Sergio Cornejo	154
173º)	Natalio Cataudella	152
174º)	Martín "Barbita" Calvo (indio garronero)	150
175º)	Nueva Dinámica Shell	149
176º)	Abel Coso	148
177º)	Orlando Sotro	147
178º)	"D'Angelo"	146
179º)	Tito Rebagliatti	145
180º)	Rubén "Ratón" Larrea	143
181º)	Franco Restori	142
182º)	Boris Garafulic Stipicic	141
183º)	Juan Carlos Cando	140
184º)	Norberto Bressano	139
185º)	Abelardo Quigan	137
186º)	Germán Sopeña	136
187º)	Mariano Calamante	135
188º)	Federico Etcheverry Boneo (Salta)	134
189º)	Pocho Martins	132
190º)	Raúl Libera	130
191º)	Adolfo Donatti	128
192º)	Virgilio Capaccione	127
193º)	Raúl Saiz	126
194º)	Rafael Heredia (gitano)	124
195º)	Rafael Gabellone (también gitano)	122
196º)	Raúl Sardá	120
197º)	Eduardo "Coco" González	118
198º)	Pichón Castellani	116
199º)	Eduardo Pino (Bliss)	114
200º)	Oscar "Capicúa" Fernández	112
201º)	Jorge Martínez Boero	110
202º)	Víctor Barbosa	108
203º)	Roberto Leone	107
204º)	Andrés "Papero" Zaina	106
205º)	Jorge Mema	104
206º)	Carlos Del Puerto	103
207º)	Osvaldo "Gaby" Antelo	102
208º)	Jorge Pinilla	100
209º)	Arnaldo Ferrero	99
210º)	Luis A. Gómez	97
211º)	Carlos Griguoli	96
212º)	Hugo "Narciso" Bertolone	94
213º)	Marcelo Dolgonos	93
214º)	Becho Cienci	92
215º)	Carlos Alberto González Heredia	91
216º)	Raúl "Kelu" Cuevas	90
217º)	Billy Mazzola (de Emilia)	87
218º)	Pini Méndez (el Enano)	85
219º)	Emilio Iglesias Berrondo	81
220º)	Luis F. Ricardini	80
221º)	Ernesto Pierángelo	78
222º)	Humberto Durán	76
223º)	Carlos Viceau	75
224º)	De Francesco (Perica)	73
225º)	Isidro J. Fernández	71
226º)	Carlos A. Romanó	70
227º)	Asdrúbal López Rentería	68
228º)	Juan Viaggio	34
229º)	Los hombrecitos de Corsa	1
230º)	Alfredo Mathesius (último)	0,88

Parabrisas CORSA náutica

HISTORIAL LAS OFF - SHO

Un breve resumen de las principales carreras off - shore disputadas. Pilotos, cascos y motores. Los campeones mundiales hasta la fecha



El 808, tripulado por Derek Morris, Mike Morris y Vic Miller aventajando al 606 de Lady Violet Aitken, Mrs. Freeman, Col Hoare y Jen Lee. Pertenecen al equipo Ford. Ultima intervención: la carrera "Alrededor de Gran Bretaña" donde finalmente se impuso Timo Makinen.

La próxima disputa de la primera carrera off-shore organizada por el Yacht Club Argentino ha despertado el interés de todos por saber algo más sobre este tipo de competencias.

No son muchas las carreras que se disputan en el mundo y el campeonato mundial está organizado desde hace solamente cinco años. Es evidente que antes de 1964 se disputaban carreras (algunas datan de 1911) pero lo que podriamos llamar "era moderna del off-shore" puede considerarse que se inicia recién en las postrimerías de la década del 50. En base a datos proporcionados por la American Power Boat Association, hemos preparado una planilla en la que figuran las principales competencias de esta "moderna era". Aclaramos que solamente se han tomado en cuenta aquellas carreras en que el recorrido es superior a 100 millas, desde que las de inferior trayecto total nunca han sido consideradas importantes no ya desde un punto de vista internacional ni siquiera nacional.

El cuadro se limita al año 1967. La información de 1968 y 1969 todavía no es completa y preferimos esperar un poco para darla en forma total. En realidad todavia no se ha encarado un trabajo estadístico completo de las off-shore y la misma American Power Boat Association tiene dificultad para dar algunos datos. Tan es así que en los lugares donde figuran dos rayitas así de chiquititas significa que la A.P.B.A. no ha podido dar la información.

Para cada carrera se consigna la distancia, el año, piloto vencedor, constructor del casco, planta propulsora y tiempo empleado. Sobre este último elemento una aclaración para el que lo lea con mentalidad automovilística. Es evidente que cada año se mejoran los diseños de los cascos y rendimiento de los motores, ergo, más velocidad. Pero no debe extrañar que en algunas carreras se gane un ano con tres horas y al siguiente con cuatro o cinco. El agua no es una pista fija y está tica y un año el mar puede estar como plato y al siguiente presentar olas de varios metros. De allí la diferencia algo "ilógica" de tiempos..

CAMPEONES MUNDIALES

1964: El "miamense" (que suponemos es como se denominan los nacidos en Miami, USA) Jim Wynne fue declarado campeón. La U.I.M. inicia el cómputo de los campeones mundiales recién en 1965. En el 64 Aronow no ganó ninguna carrera pero arrimó segundo en casi todas y acumuló la mayoría de puntos. Un 90 % de las carreras las corrió con Volvo.

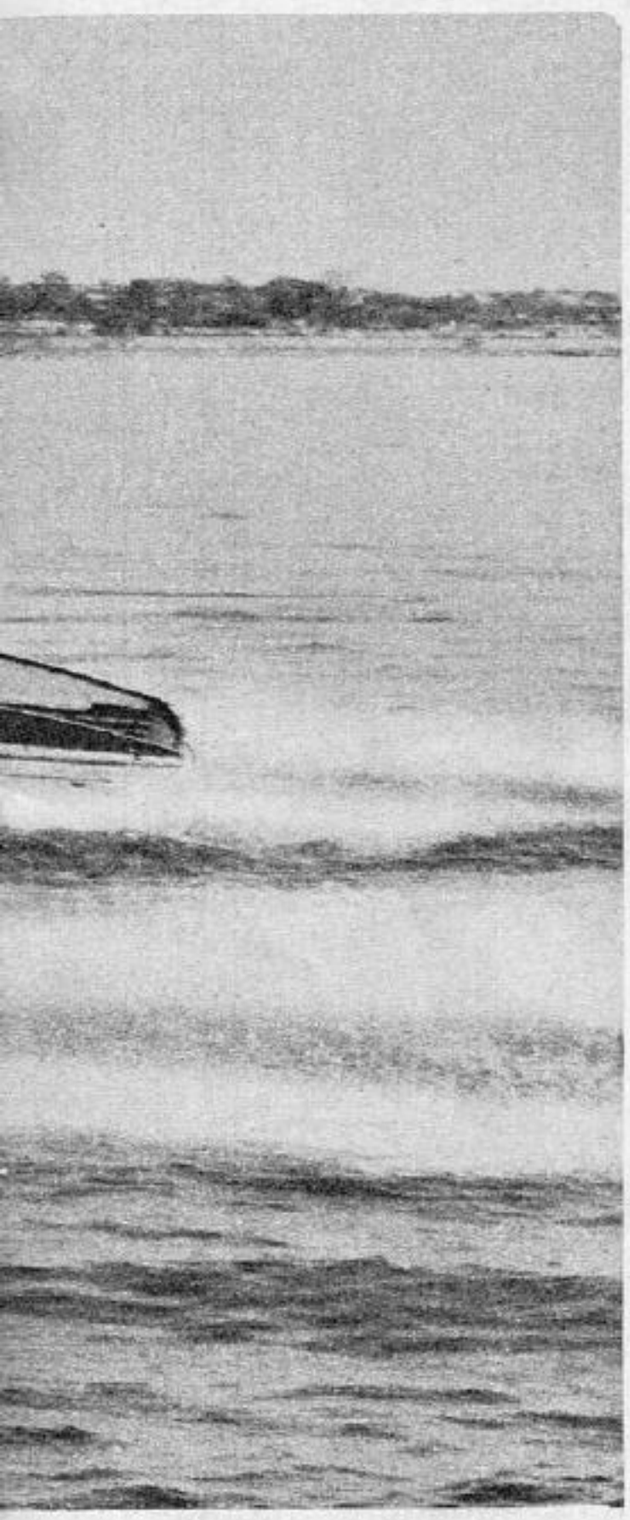
1965: Se clasifica campeón mundial Dick Bertram, que ya tenía una extraordinaria fama como velerista y diseñador de yates y lanchas de alta velocidad. Con un casco de madera de 36 pies de eslora, la "Brave Moopie" y propulsado por dos General Motor Diesel (más conocidos por Detroit Diesel) "mató" en forma increíble.

1966: Jim Wynne. Fue vencedor en cinco carreras, a saber: Sam Griffith Memorial, Miami-Nassau, Cowes-Torquay, Miami-Key West Race y Hurricanic Classic. La primera con la discutida Thunderbird con turbina de gas y las otras con un prototipo de madera construido en Inglaterra en colaboración por Wynne y Walters. La propulsión del prototipo fue de dos Daytona de 525 HP con turbocompresor.

1967: Don Aronow, también miamense. Lo consiguió conduciendo embarcaciones de relativamente poca potencia. Don Aronow fue en su juventud jugador de fútbol americano (le sobra físico para ello) y luego se hizo multimillonario con empresas constructoras. Son de su tablero los diseños llamados Fórmula, Donzi y Magnum. Fue el primer corredor en el mundo en ganar una carrera off-shore con un fuera de borda y también con un solo motor interno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE
RE



1968: Vincenzo Balestrieri, italiano (acotación innecesaria), ubica campeón mundial al primer europeo frente a los yanquis. Lo hace corriendo principalmente un casco Bertram de 31 pies de eslora y con la propulsión dada por dos Mercruiser de 1000 HP cada uno. Forma equipo con Cosentino y son de ellos los Tornado de los más diversos colores.

1969: Aunque falta disputar una carrera es prácticamente imposible que Don Aronow pierda el título trasformándose en doblete su primado mundial. Lo hizo a bordo de su nueva "The Cigarette", casco de su diseño, estilo Magnum, ya que la anterior Cigarette le fue adquirida por Cosentino para el equipo de los Tornado.

1970: Quién va a salir campeón no sabemos, pero sí es seguro que en la línea de largada del "Gran Circuito Río de la Plata" van a estar todos los campeones mundiales hasta el momento: Bertram, Wynne, Aronow, Balestrieri.

AÑO	EMBARCACION	PILOTO	CASCO	ESLORA (pies)	MOTOR	TIEMPO EMPLEADO
Catalina Island Challenge Trophy Race: su recorrido varió desde 100 millas hasta 185 en 1967.						
1965	Surfrider	Jack Jenkins	Bertram	31	2 Daytona de 525	—
1965	Holocaust II	Merrick Lewis	Fórmula	28	2 Daytona de 525	—
1966	Thunderballs	Peter Roschild	Fórmula	23	1 Holman & Moody 700	—
1967	Zippe	Maury Fortney	Bertram	25	2 Holman & Moody 500	—
Nota: Esta carrera se disputó por primera vez en 1911 interrumpiéndose su realización en 1936						
Gateway Marathon: otorga puntaje para el campeonato de la American Power Boat Association. La primera disputada lo fue sobre 90 millas, todas las demás sobre 180.						
1964	Empirical	George Peroni	Fórmula	23	1 Mercrusier 310	2h 39m
1965	Maritime	Jim Wynne	Maritime	32	2 Daytona de 400	3h 41m 10s
1966	Big Broad Jump	Allan Brown	Maritime	32	2 Holman & Moody 530	5h 10m 52s
1967	Donzi Blue	Allan Brown	Donzi	28	2 Holman & Moody 530	3h 52m 40s
Hennessy Cup Race: se corre en Long Beach, California; otorga puntaje para el campeonato de la A. P. B. A. En 1965 fue de 180 millas, en 1966 de 105 y en 1967 de 300.						
1965	Broad Jumper	Allan Brown	Donzi	28	2 Holman & Moody 450	3h 50m
1966	Thunderballs	Peter Roschild	Fórmula	23	1 Holman & Moody 700	2h 12m
1967	Mona Lou II	Odell Lewis	Maritime	32	2 Pratt & Whitney 425	5h 15m 30s
Hennessy Cup Race: se corre sobre 253 millas y otorga puntaje para el campeonato A. P. B. A.						
1959	—	John Zuback	Zuback	19	—	—
1960	—	C. Mercereau	Power Cat	17	2 Mercury 75	6h
1961	Glass Moppie	Sam Grifith	Bertram	31	2 Chrysler 330	6h 22m
1962	No Name	Jim Wynne	Glastron	19	2 Volvo 100	6h 02m
1963	No Name	Gene Bianco	Eltro	19	1 Mercury 80	5h 26m
1964	Mona Lou	Odell Lewis	Bertram	25	2 Mercruiser 310	5h 06m
1965	No Name	Stanley Humes	Owens	20	1 Mercruiser 310	—
1966	Broad Jumper	Allan Brown	Donzi	28	2 Holman & Moody 530	4h 42m
1967	Thunderbird IV	Dick Genth	Fórmula	28	1 Mercruiser 450	5h 23m 30s
Hurricanic Classic: San Petersburgo, Florida, sobre 200 millas: puntaje para campeonato norteamericano y para la Unión Internationale Motonautique.						
1965	Holocaust	Sam Sara	Fórmula	23	2 Daytona 365	3h 49m 54s
1966	Ghost Rider	Jim Wynne	Souter	28	2 Daytona 525	5h 14m 24s
1967	Sternwinder	Bill Sirois	Bertram	32	2 Mercruiser 450	3h 48m
Long Beach - San Francisco (California): 430 millas, la más larga de EE.UU., puntaje para A. P. B. A.						
1966	Thunderballs	Peter Roschild	Fórmula	23	1 Holman & Moody 700	11h 25m 57s
1967	Mona Lou II	Odell Lewis	Maritime	32	2 Pratt & Whitney 425	9h 35m 05s
Miami-Habana: sobre 255 millas.						
1958	Tooky	Forest Johnson	Prowler	28	2 Crusaders 275	5h 53m
Miss America Ocean Marathon: (Atlantic City, 200 millas, puntaje A. P. B. A.)						
1966	—	—	—	—	—	—
1967	Quicksilver	John Stenback	Magnum	28	3 Mercury 110	3h 23m 08s
Miami Key West: 180 millas, puntaje para la A. P. B. A. y U. I. M. hasta 1967.						
1963	Allied Gx	Jack Manson	Allied	40	2 GM Diesel 550	4h 04m 56s
1964	Kamikaze	Jack Manson	Allied	36	2 GM Diesel 550	3h 29m 26s
1965	Brave Moppie	Dick Bertram	Bertram	36	2 Detroit Diesel 550	3h 07m 29s
1966	Ghost Rider	Jim Wynne	Souter	28	2 Daytona 550	3h 13m 55s
1967	Maltese Magnum	Don Aronow	Magnum	28	2 Mercruiser 450	3h 04m
Sam Grifith Memorial: 172 millas, puntaje para A. P. B. A. y U. I. M.: 1964 y 1965 sobre 150 millas.						
1964	Lucky Moppie	Dick Bertram	Bertram	31	2 Daytona 525	6h 51m 53s
1965	Broad Jumper	Wishnik/Brown	Donzi	28	2 Interceptor 400	3h 18m 01s
1966	Langer's Marine	Langer/Wilson	Deaco	20	2 Evinrude 100	7h 12m 47s
1966	Thunderbird	Jim Wynne	Maritime	32	2 Pratt & Whitney 450	4h 45m 23s
Nota: Fue declarado ganador Langer's Marine porque la Thunderbird llevaba turbina que no estaba homologada.						
1967	Old Yellar II	Bill Sirois	Magnum	28	2 Mercruiser 450	3h 30m 30s
Bahamas 500: parte de Lucaya, en la Gran Bahama, y se corre en el sentido de las agujas del reloj tocando Nassau y retornando; es la carrera más larga del mundo, el recorrido actual es un poco superior a 512 millas. da puntaje para A. P. B. A. y U. I. M.						
1967	Mona Lou III	Odell Lewis	Maritime	32	2 Mercruiser 450	12h 36m 20s
Miami-Nassau: 184 millas, puntaje para A. P. B. A. y U. I. M.						
1956	Doodles II	Sam Grifith	Chris Craft	30	2 Interceptor 215	9h 20m
1957	Doodles III	Sam Grifith	Enterprise	35	2 Cadillac 275	10h 42m
1958	Crystaliner	Gordon Hoover	Crystaliner	27	2 Chevy 230	8h 04m
1959	No se disputó.					
1960	Moppie	Sam Grifith	Bertram	30	2 Interceptor 275	8h
1961	Glass Moppie	Sam Grifith	Bertram	31	2 Chrysler 330	4h 20m 45s
1962	Aokone	John Bakos	Bertram	25	2 Mercruiser 310	3h 42m 20s
1963	Mona Lou	Odell Lewis	Bertram	25	2 Mercruiser 310	3h 20m 21s
1964	Rum Runner	Harold Abbott	Bertram	31	2 Holman & Moody 450	4h 54m 50s
1965	007	Don Aronow	Donzi	28	2 Holman & Moody 500	3h 19m 36s
1966	Ghost Rider	Jim Wynne	Souter	28	2 Daytona 525	3h 51m 04s
1967	Sonzi Baby	Allan Brown	Donzi	28	2 Holman & Moody 550	3h 18m 45s
Round Nassau: durante algunos años se corrió sobre 55 millas (no se tienen datos de los resultados), en 1967 110 millas.						
1967	U. F. O.	Willie Meyers	Fórmula	28	2 Holman & Moody 450	1h 47m 49s
Famagusta: se corrió una sola vez y sobre 170 millas.						
1966	Thunderbolt	Merrick Lewis	Fórmula	28	2 Daytona 525	3h 45m
Cowes-Torquay London Daily Express Race: 198 millas, puntaje para U. I. M.						
1961	Thunderbolt	Tommy Sopwih	Cristina	28	2 Crusaders 325	7h 20m
1962	Tramontana	Quill/Robertson	Vospers	44	2 CRMS 1150	5h 20m
1963	A'Speranziella	Sonny Levy	Canav	30	2 Interceptor 400	4h 43m
1964	Sufrider	Charles Gardner	Bertram	31	2 Daytona 525	3h 52m
1965	Brave Moppie	Dick Bertram	Bertram	36	2 Detroit Diesel 550	4h 58m
1966	Ghost Rider	Jim Wynne	Souter	28	2 Daytona 525	4h 49m
1967	Surfury	Charles Gardner	Souter	36	2 Daytona 525	3h 44m
Torquay-Cowes: 115 millas, se corrió por única vez en 1965.						
1965	Thunderbird	Merrick Lewis	Fórmula	28	2 Holman & Moody 450	2h 01m 30s
Wills International: 190 millas, puntaje para U. I. M.						
1966	Delta 28	Don Shead	Souter	28	2 Daytona 525	—
1967	Thunderfish III	Don Shead	Souter	38	2 Daytona 525	4h 31m 43s
Dauphin D'or: 170 millas, puntaje para U. I. M.						
1966	Delta Blu	V. Balestrieri	Cantiera	36	2 Daytona 525	4h 08m 25s
1967	Maltese Magnum	Don Aronow	Magnum	28	1 Mercrusier 450	5h 31m 04s
Bastia-Viareggio-Bastia: 198 millas, puntaje para U.I.M.						
1964	Lucky Moppie	Dick Bertram	Bertram	31	2 Daytona 525	—
1965	Maritime	Jim Wynne	Maritime	31	2 Daytona 400	3h 47m 20s
1966	Thunderbolt	Merrick Lewis	Fórmula	28	2 Daytona 525	3h 57m 25s
1967	Delta 28	Charles Gardner	Souter	28	2 Daytona 525	3h 22m 33s
Napoles International: 200 millas, puntaje para U. I. M.						
1967	Delta 28	Charles Gardner	Souter	28	2 Daytona 525	3h 47m 28s
Oregrund-Mariehamn-Oregrund: 170 millas.						
1965	Coronet	Ole Botved	Coronet	21	2 Volvo 120	—
1966	Coronet	Ake Westerlund	Coronet	24	2 Volvo 130	—
1967	Maltese Magnum	Don Aronow	Magnum	28	3 Mercury 110	4h 56m 36s





RELATOR

Renault Gordini
Parque cerrado... o paseo por el parque.
Elija.

Preparado para salir campeón.
Pensado para salir con la familia.
En ambos casos, idéntica calidad.
Volante de madera, hecho a las firmes maniobras de un piloto, o a las dulces manos de mamá.
Palanca al piso, para tener la velocidad en un puño.
40 HP al servicio de un circuito, o a la disposición del parque más apacible. 4 puertas para el cómodo acceso de los chicos.
Llantas sin tazas con tuercas ciegas cromadas. Muy deportivas.
Asientos anatómicos, elegantemente tapizados. Muy familiares. Caño de escape de doble boca. Bien tuerca.
Circuito eléctrico de 12 volt.
Suspensión independiente en las 4 ruedas, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto: la comodidad exacta para la familia y el equilibrio justo para una carrera.
Así es Renault Gordini.
Como si tuviera dos coches.
Al precio de uno: $ 1.043.900.— con equipo A.



Imbatible en competencias de su categoría.

RENAULT GORDINI

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



supermóvil de ganador a ganador

Ganador por calidad
Esto Ud. lo nota en su motor.
Lo valora también el 65 por ciento de los consumidores de lubricantes en el país.
Y.P.F. es la mayor expendedora de este producto a través de la más vasta red de estaciones de servicio.
Por eso, Supermóvil es ganador.

Ganador por aguante
Su motor saca distancia y sigue ¡como si nada!
La gran estabilidad de los aceites lubricantes es una garantia: los aditivos antioxidantes evitan la formación de barnices o depósitos nocivos.
No hay descomposición.
Por eso, Supermóvil es ganador.

Supermóvil normal
Para motores a nafta de trabajo moderado.



Supermóvil multigrado
Para nafteros o gasoleros que trabajan duro.

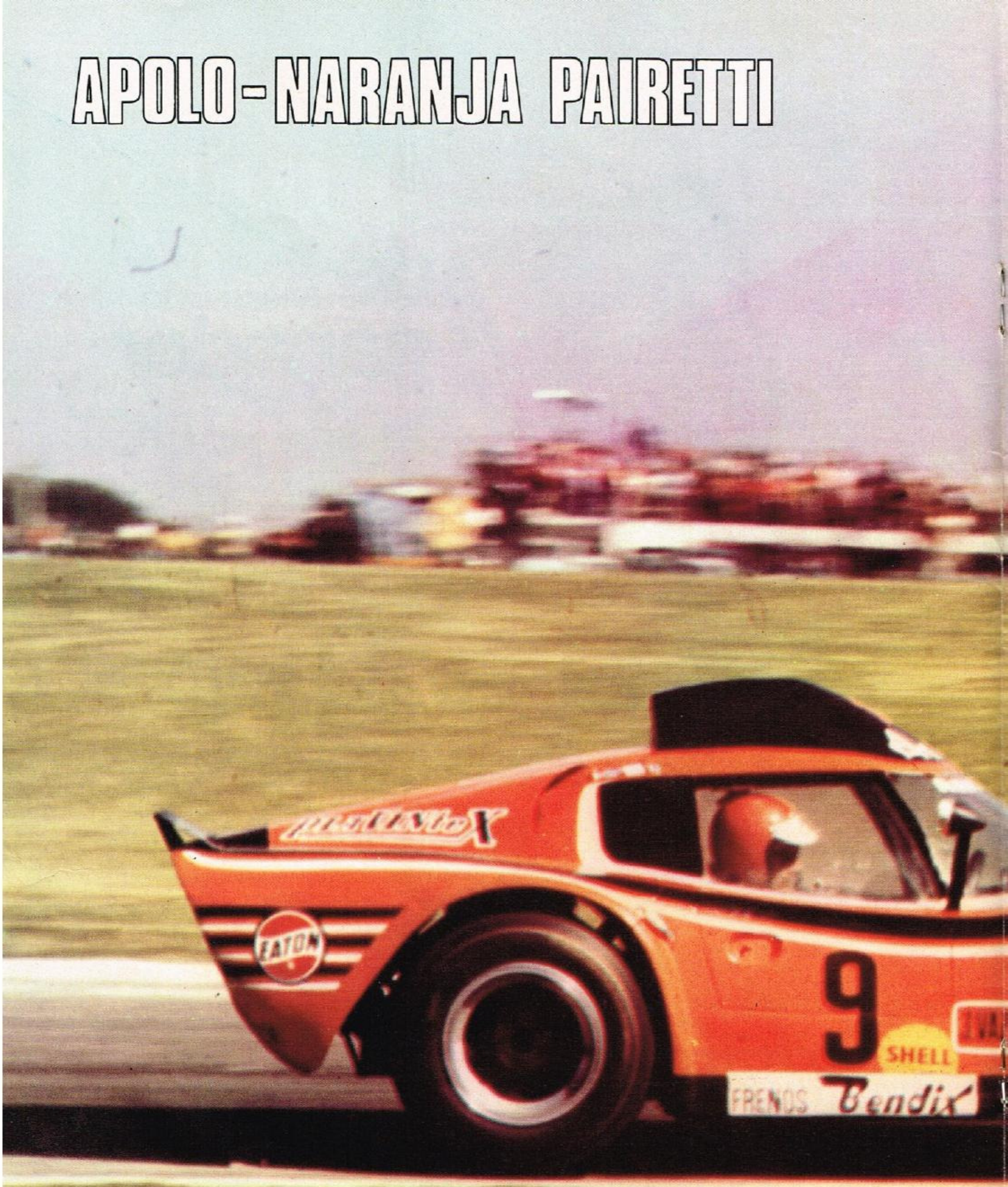




HD Suplemento 1
Lubricante de acción reforzada.

YPF es Ganador!

APOLO-NARANJA PAIRETTI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


SUÁREZ IGLESIAS S. A.



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®.



oskar n. marcovecchio s.a.

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

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.



No solamente de Emerson Fittipaldi es la responsabilidad de intentar llevar al automovilismo brasileño a un plano que nunca antes había alcanzado en el concierto internacional. Ricardo Achcar y Luiz Bueno, dos jóvenes pilotos que se lanzaron a la aventura europea, también logran, en su medida, posiciones dignas de tenerse en cuenta. Ambos corren en Fórmula Ford en el equipo de Stirling Moss, y a pesar de haber llegado a Inglaterra sin ningún antecedente, ambos demuestran ser de lo mejorcito que compite en la pequeña categoría. Sin ir más lejos con los prólogos, hace pocos días Ricardo Achcar —el más prometedor de los dos— ganó una importante prueba en Mallory Park con su Merlyn-Ford. La carrera se llamó Daily Mail's Champion of Tomorrow (...algo así como Campeón del Futuro, consagrado al ganar la competencia organizada por el periódico londinense "Daily Mail55), era la mejor pagada de todas las que componen el programa anual de carreras de Fórmula Ford, y estaban presentes los mejores corredores de la especialidad, ya que el evento formaba parte de la serie de carreras del "Día de la Velocidad", auspiciado por la Ford inglesa para todas las categorías en que corrieran autos o motores de su marca. Achcar ganó a un promedio de 145,534 km/h la final de Fórmula Ford, luego de haber igualado el record de vuelta en la serie previa, a una velocidad de 149,974 km/h.

Si bien es cierto que Fórmula Ford no es la categoría ideal para satisfacer las ambiciones de un corredor con condiciones, porque es puramente "educativa", no podemos negar que allá es un escalón que, aunque difícil de evitar, trae beneficios a corto plazo. Fittipaldi corrió en ella durante la primera mitad de este año, y ahora ha logrado subir al tope de F-3. En la foto Ricardo Achcar es reporteado luego de recibir la corona en Mallory Park



PREPARANDO AL FIAT 600



por CARLOS NEIRA . Fotos de JORGE DIAZ

Ahora se pueden concretar los sueños de muchos: Un Fiat 600 polenta, polenta. Tres opciones para dar más o menos vitaminas al popular Fiatín. La picante, la Anexo J y la Preparación Libre. Todo comprendido entre 100.000 ó 300.000 pesos

No será el colmo de lo "corsaiolo", pero tiene una gran virtud: es el automóvil de fabricación nacional que más se vende. El Fiat 600 E, para los gomías Fiatín, ha sido siempre un cochecito que pese a su agilidad y a su imagen juvenil por obra y gracia de sus congéneres de categoría de competición (Auto Union y mayormente los monstruosos 1093) ha debido mantenerse prácticamente al margen de las carreras, al menos de las competencias importantes, dicho esto sin ánimo peyorativo. A esto han contribuido la ausencia de interés por parte de la Fiat en promocionarlo en el plano deportivo, lo que se traduce en falta de accesorios y de mejoras homologadas para incrementar la performance del 600 y, en menor grado, por la desventaja en la cilindrada —que en la actualidad ya no es tan grande con respecto al Renault 1093, pues como se sabe ha sido llevada a 800 cm³—. De todas formas son muy pocos los participantes que con esta máquina suelen incursionar en el campo del Anexo "J".

Pero últimamente han proliferado las competencias reservadas a los "fiatines" para estos aparatos en su versión standard o libre preparación, y esto sumado a las buenas actuaciones que vienen cumpliendo los chiquitos en los rallies, ha logrado que a muchos fiatinistas les picara el insecto de la velocidad. Fue entonces que a CORSA se le ocurrió consultar a uno de los pocos especialistas en preparación de este modelo específico. El especialista de marras, o mejor dicho los especialistas, son Antonio Giraldez y Eudoro Medina, socios en el taller CORSA (Serrano 1910, Capital) y piloto de relevantes actuaciones el primero de ellos. Giraldez merece un parrafito aparte.

Comenzó a correr rallies (como buen socio del AAAS que es) hace unos cinco años, pero adquirió cierta notoriedad cuando en una carrera de dicho club en el autódromo, reservada para socios, tuvo a maltraer a varios pilotos de Peugeot y Fiat 1.500 cupé con su extraordinario Fiatín de preparación libre.

Giraldez y Medina, al ser consultados sobre la preparación del Fiatín, nos aclaran que ésta puede tener tres opciones: una más bien superficial que llamaremos "picante", con la cual se consigue un incremento de la potencia no muy elevado pero suficientemente satisfactorio para rallies o para darse el gusto de tener

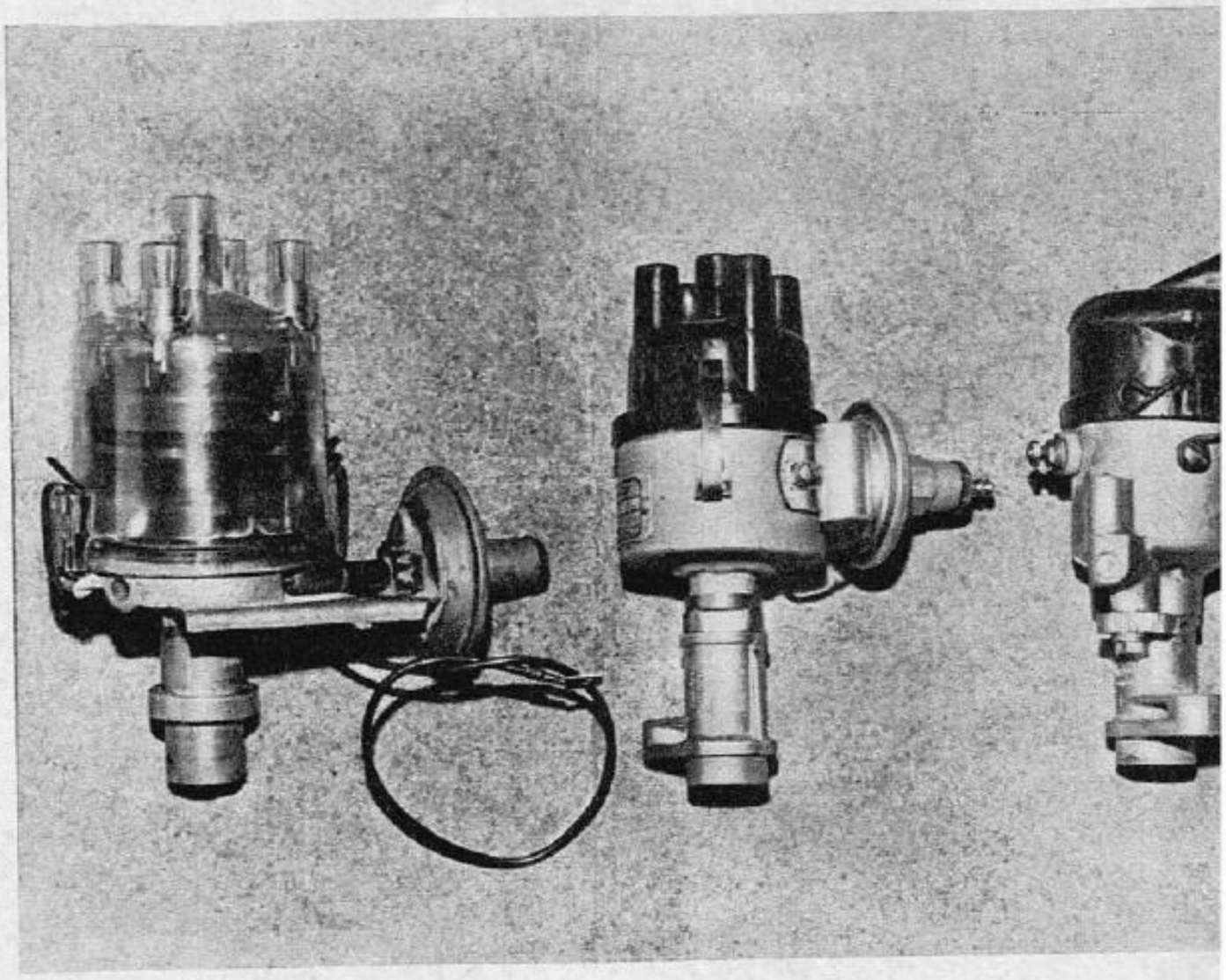
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

unos cuantos kilómetros por hora más en el coche de todos los días. La segunda variante es una preparación "libre", que se acerca bastante a lo que será el Grupo 2 el año que viene. En cuadro aparte se pueden apreciar performantes y costos aplicables sólo a la preparación del motor, que son los que perciben Giraldez y Medina aproximadamente para cada uno de los casos, pero es deber aclarar que la "mosqueta" a invertir puede variar fundamentalmente con la colocación de accesorios varios, gomas especiales, tablero adicional, cambio de caja de velocidades, tanque de combustible adicional, etcétera. Veamos las opciones.

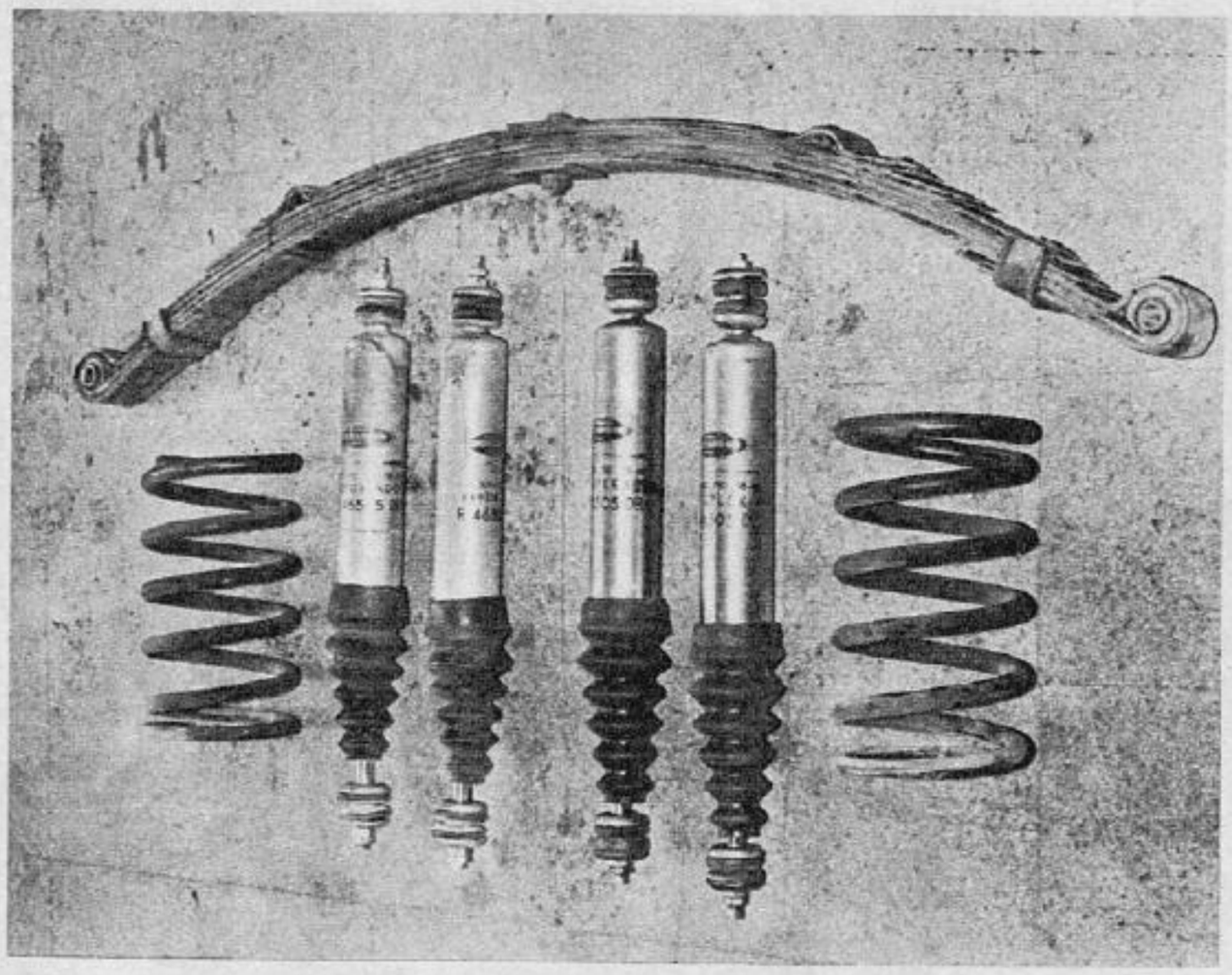
LO "PICANTE"

Es una preparación ideal para los rallies, como decíamos antes, pues además de económica, dada la sencillez del trabajo, da esos kilómetros de más tan necesarios en los "VL" (Velocidad Libre) y en los promedios mínimos impuestos en los que hay que alpargatear como loco. Todo se limita a cambiar el carburador original por uno de 30 ó 32 mm de garganta, el reemplazo del árbol de le-

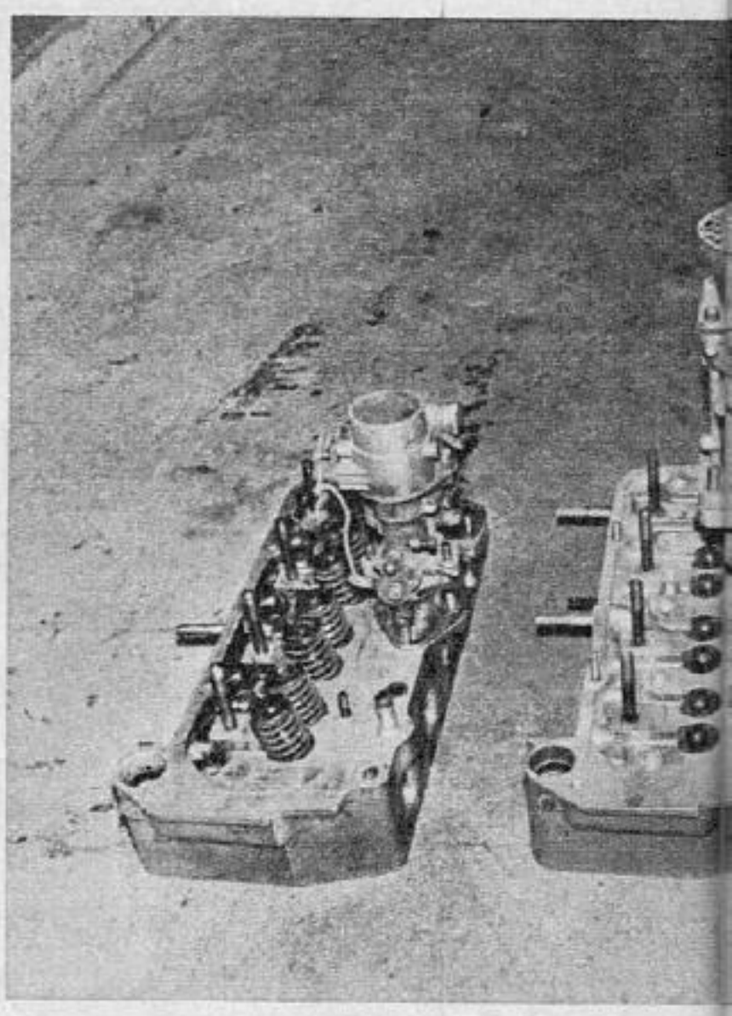
→

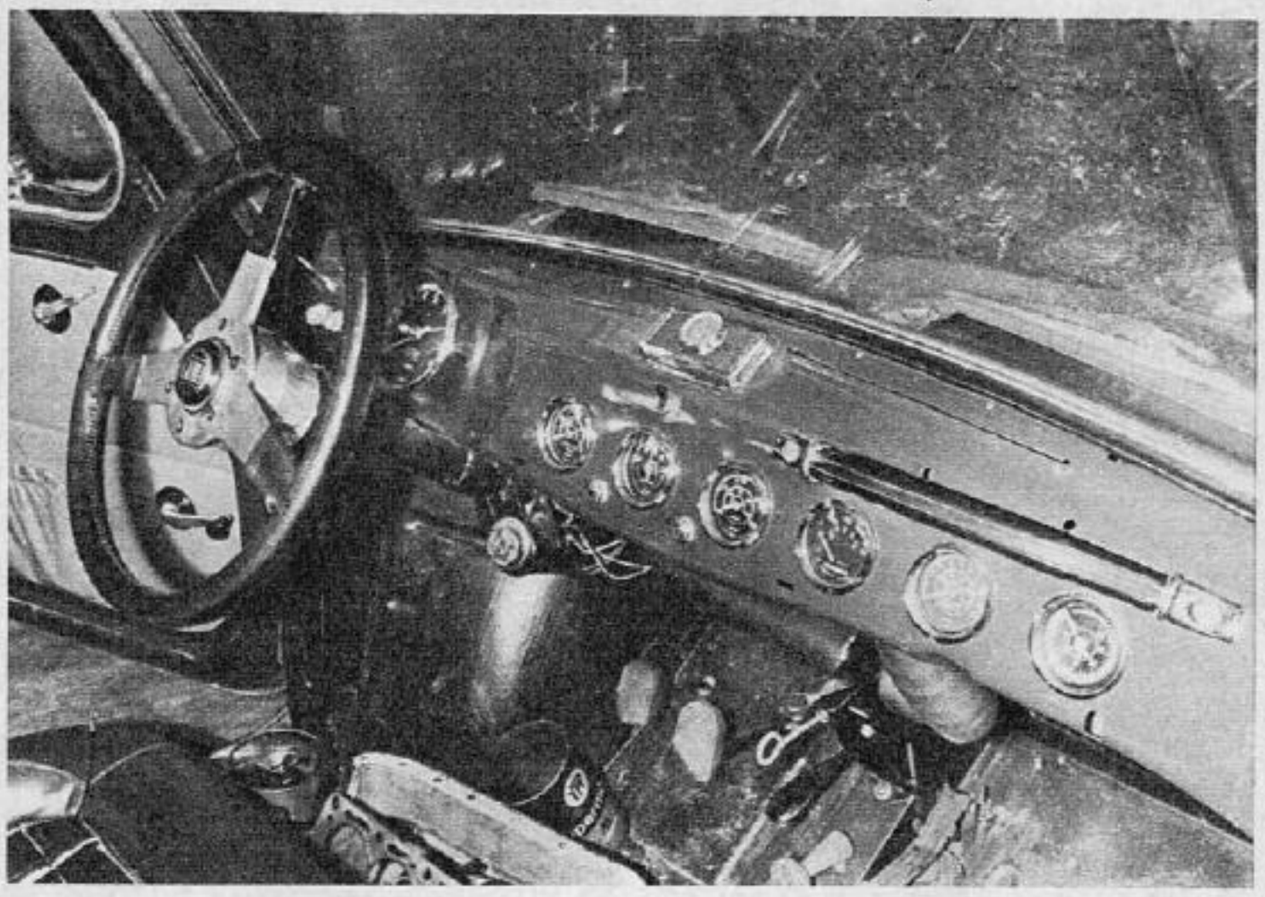


Distribuidores de Fiat 1500 y Peugeot 404 usados en la preparación del 600 E. A la derecha, el original de este último coche.

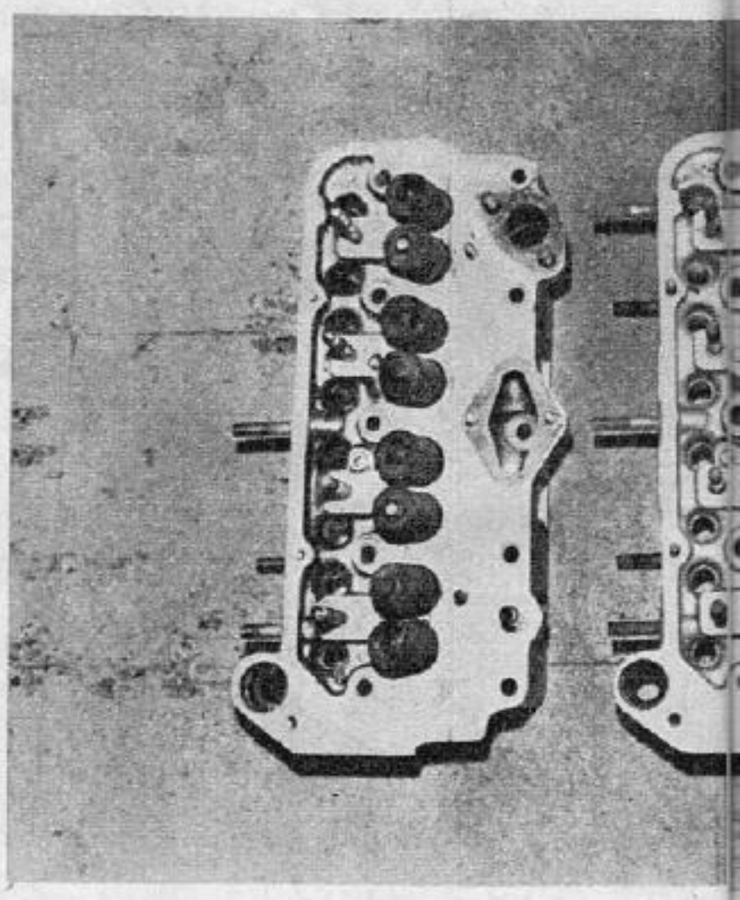


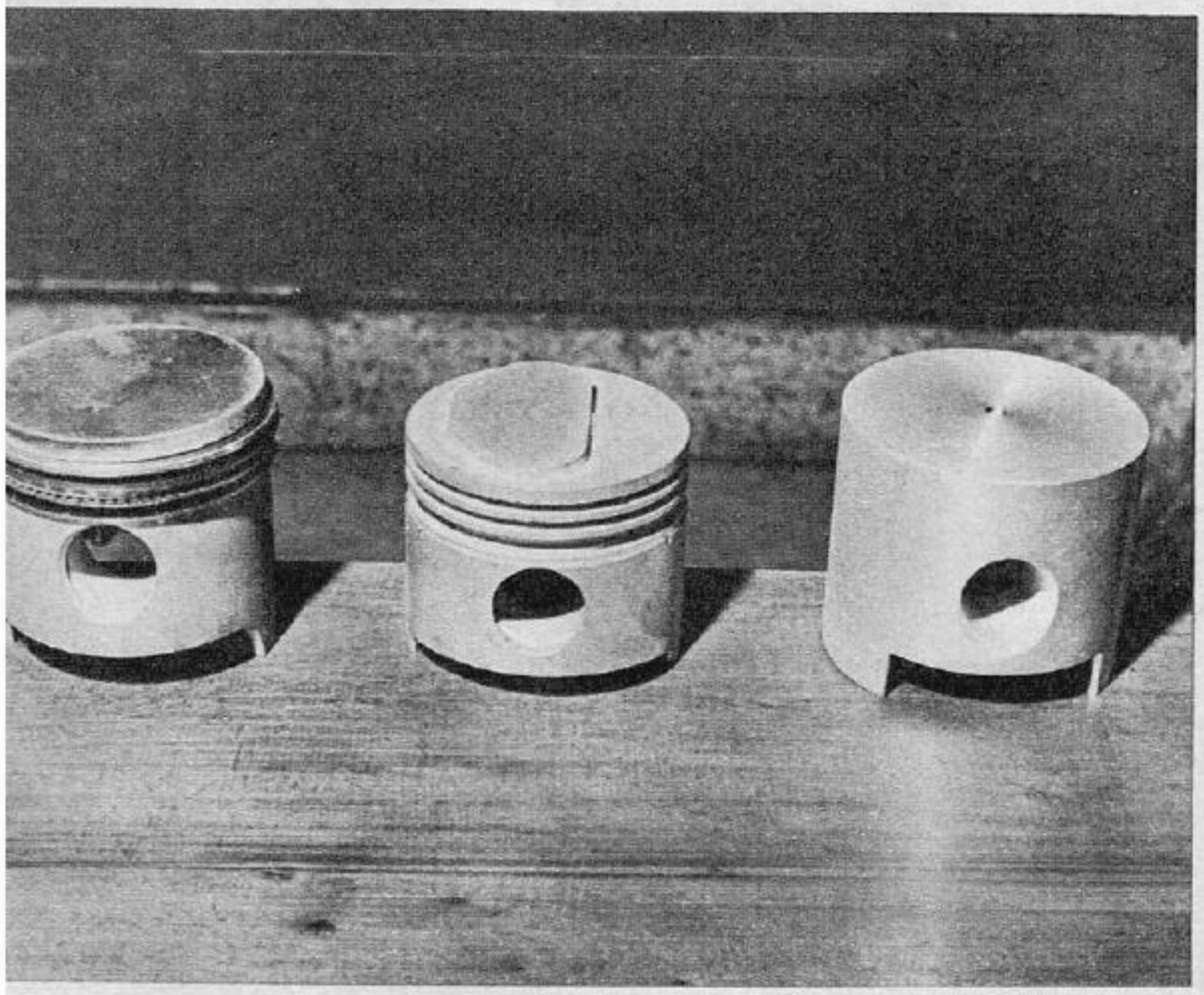
Al modificar el motor no hay que olvidarse de la suspensión. Este elástico tiene curvatura menor que el original. Resortes de menos espiras y amortiguadores de doble acción completan este ítem.





Este es el tablero de instrumentos del coche de Giraldez, al que vemos en la foto de apertura girando en el autódromo. De izquierda a derecha: cuentavueltas electrónico BRD, marcador de presión de aceite, amperímetro, indicador de temperatura de agua, indicador de reserva de combustible, ídem de presión de nafta y marcador de temperatura de aceite.





Pistones: izquierda, el standard, al centro el que se usa en anexo "J", y a la derecha aún sin el maquinado de las ranuras de aros, el que se usa en preparación libre.

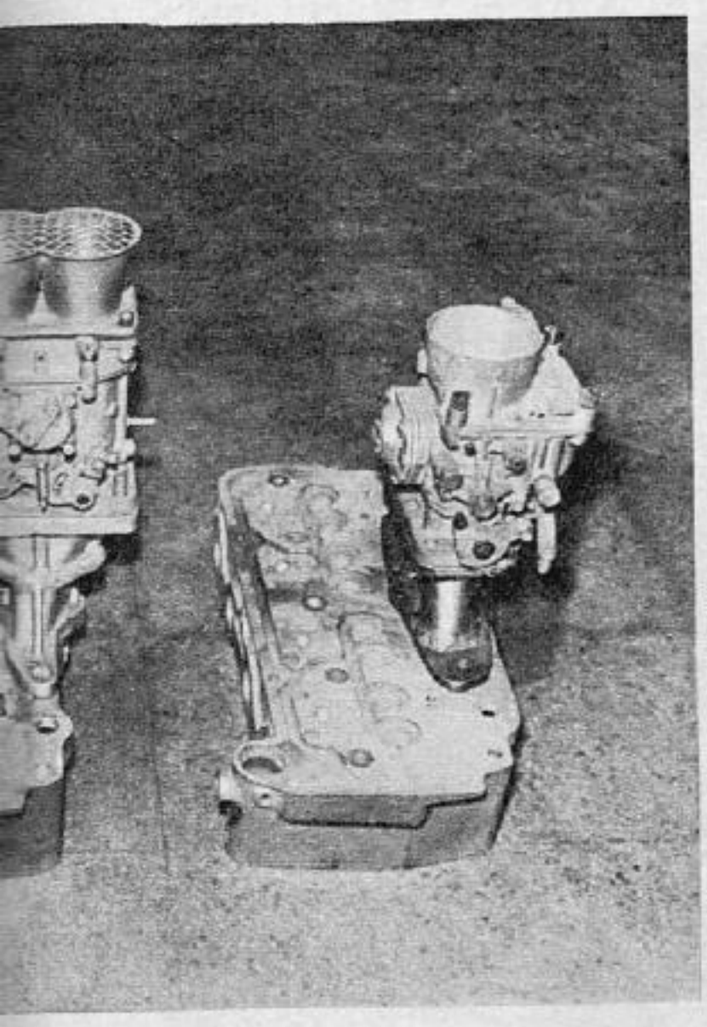
vas original por uno de mayor cruce, válvulas de admisión y escape de mayor diámetro y diseño especial, resortes dobles de válvulas y tapa de cilindros trabajada especialmente en los conductos de admisión y escape que son pulidos. Todo el trabajo se realiza sobre el block original, que no sufre ninguna modificación.

ANEXO "J"

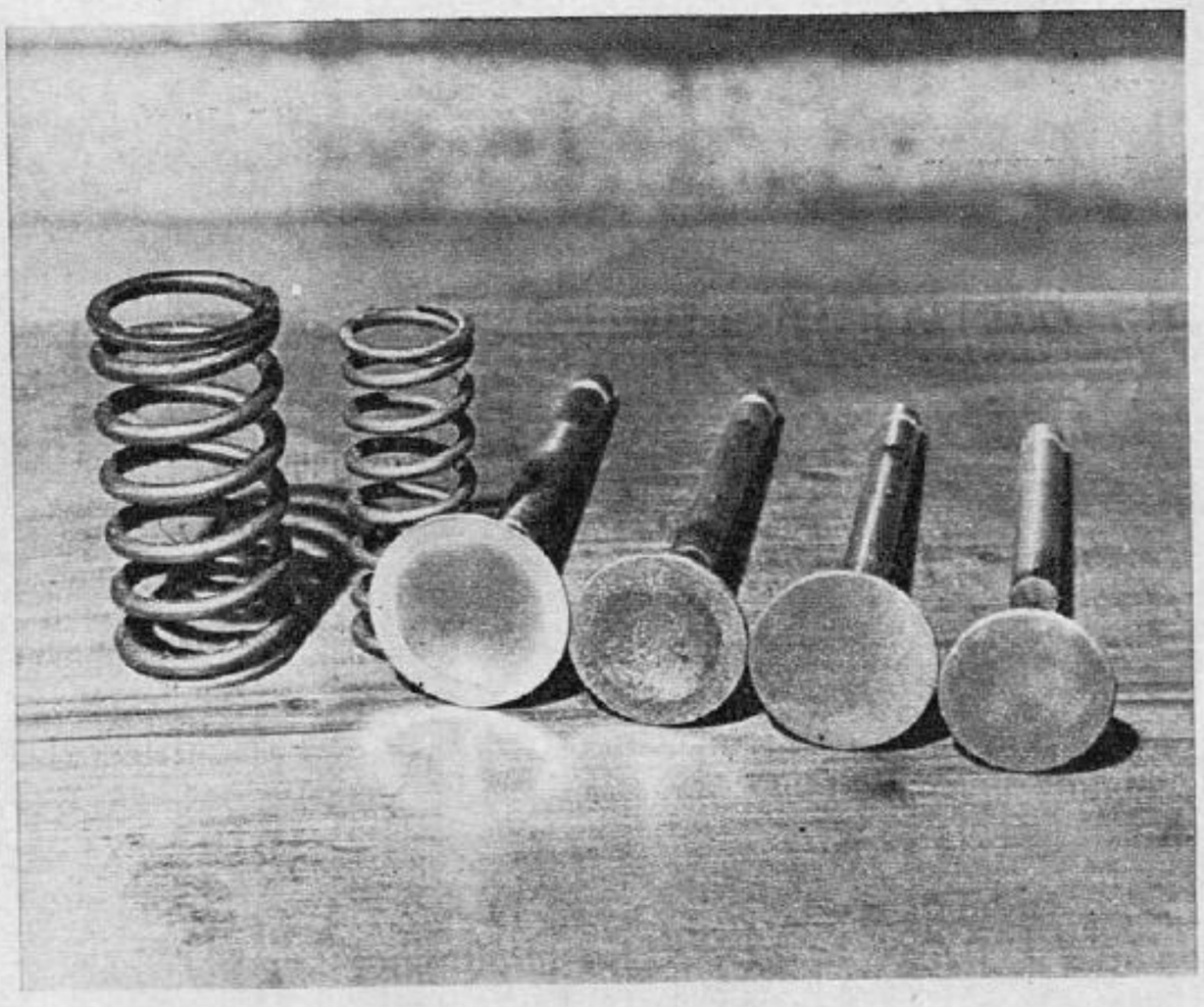
De arriba hacia abajo, las modificaciones que nos proponen Giraldez-Medina son las siguientes: el carburador es sustituye por un Weber de dos bocas, que puede ser el 28/36 o el 36/36, que es el que equipa de fábrica al 1500; base de carburador Fiat CORSA; árbol de levas de mayor cruce realizado en acero forjado; válvulas especiales de platillo cóncavo y resortes dobles. Platillos de resortes especiales de material liviano. Tapa de cilindros con admisión y escape agrandados y los conductos convenientemente pulidos; encasquillado de asientos y rebajado de tapa o en su defecto pistones especiales de alta. Pistones de 62, 63 ó 64 mm de diámetro con aros de competición.

El cigüeñal de 800 (66 de volteo) reemplaza en el caso de los 750 al

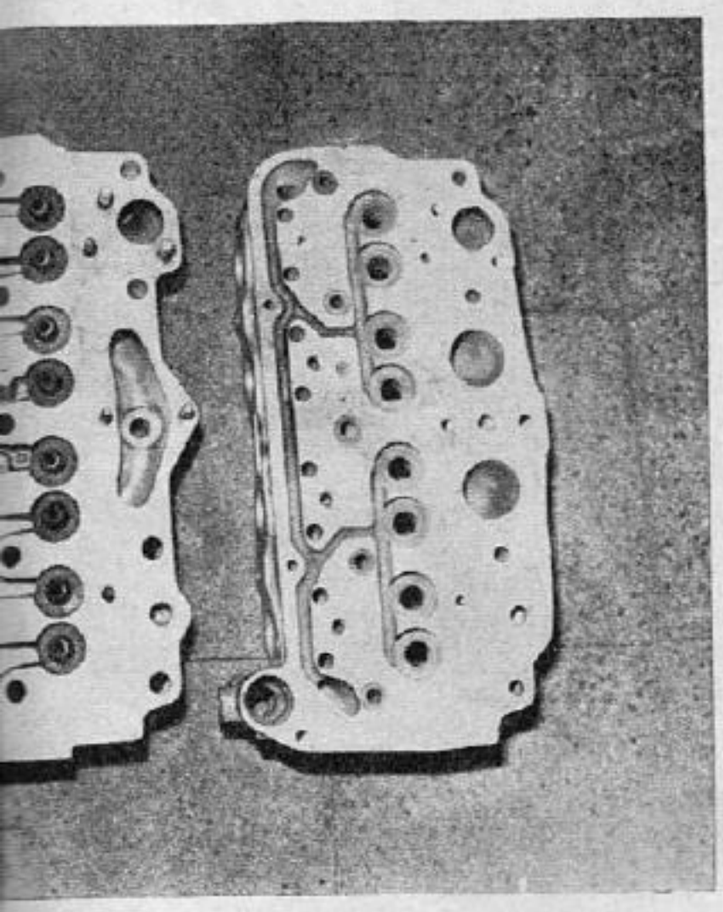
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

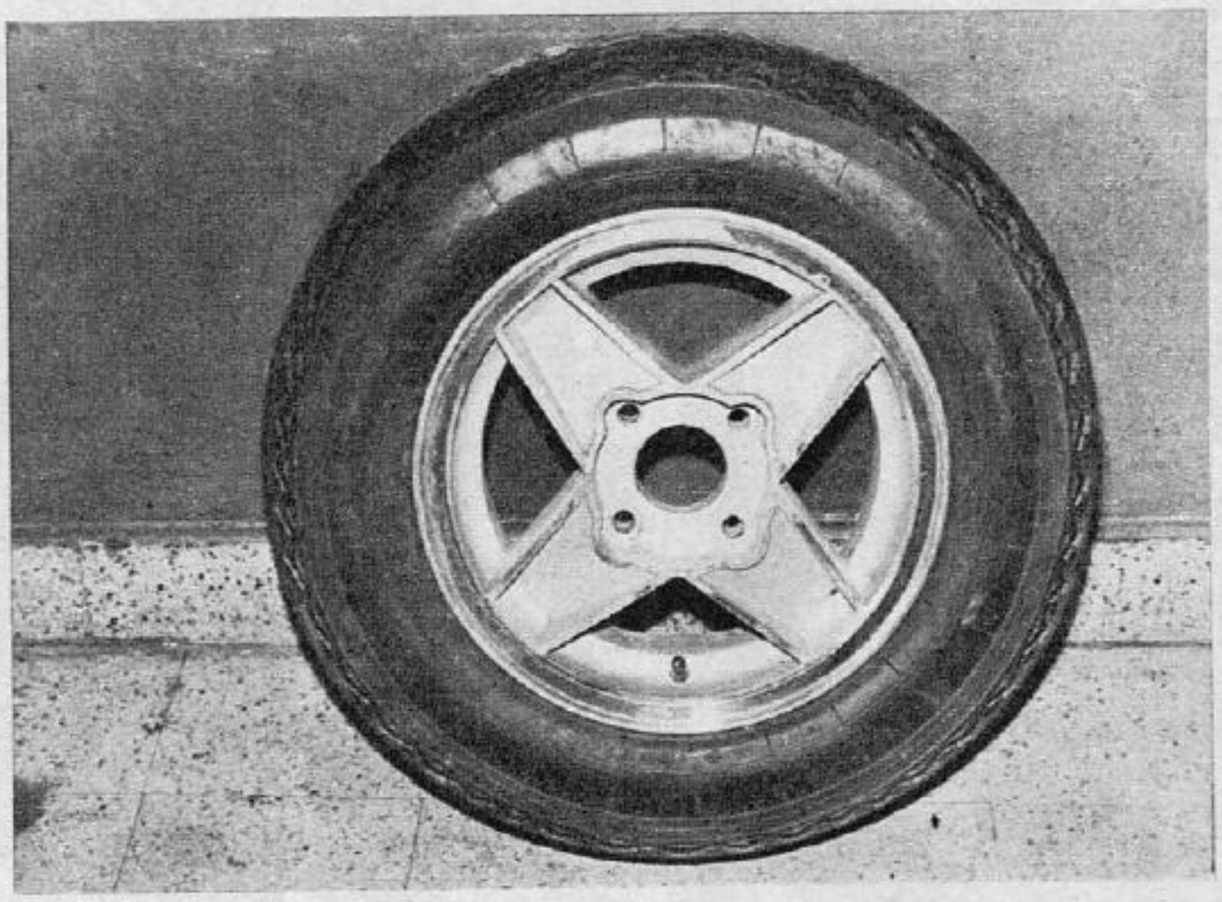


En el centro ambas válvulas especiales de mayor diámetro y platillo cóncavo. A la izquierda los resortes apropiados.



Tapas de cilindros con y sin los carburadores. La de la izquierda es la standard con el Weber de 28. La del centro para anexo "J", obsérvese el conducto de admisión de mayor tamaño en la foto de abajo y el carburador de 1500 en la de arriba. La restante es la de preparación libre con dos conductos de admisión circulares.





Por alrededor de $ 15.000 se puede contar con una llantita de éstas, de Ruedas Argentinas. Están construidas en aleación de magnesio y tienen cuatro pulgadas y media de ancho.

original. También se cambia el múltiple de escape y el escape por implementos a la altura de las circunstancias, así como también el embrague, al que se lo refuerza en placa y disco. En la parte eléctrica se le provee de una bobina de alta performance, distribuidor de Fiat 1100, 1500 o Peugeot 404 adaptado y bujías más frías. La bomba de aceite no se toca y la de nafta puede cambiarse por una eléctrica o dejar la original.

La preparación del motor habrá (o no) de complementarse con algunos accesorios, como radiador de mayor capacidad, tanque de 60 litros, frenos de campanas de fundición con cintas especiales y cubiertas Cinturato, Dunlop SP, Michelin X o similares como mínimo. En cuanto a las suspensiones, para pista se recomiendan espirales más cortos y duros, elástico de ballesta reformado con barra estabilizadora y amortiguadores doble acción de competición. Para ruta los espirales no son tan cortos, pero al igual que la ballesta se modifican.

PREPARACION LIBRE

Linda para lucirse en las carreritas que se realizan en zonas tan dispares del país como La Plata, Pilar, Río Segundo, La Falda, Coronel Brandsen. Como la libertad es libre, se puede hacer de todo. El coche de Giraldez es un conspicuo exponente de esta tendencia. No repetiremos las cosas que son comunes en Anexo "J" sino que agregamos las "maldades" que se le pueden acumular.

Comencemos por el carburador, que es reemplazado por un 30/30 o un 32/32 de doble cuerpo con regulación individual. Lógicamente, la base del carburador será de dos toberas para empalmar a aquél con la tapa de cilindros de fundición (no de aluminio) con dos admisiones. El árbol de levas también es de acero forjado y con un cruce especialísimo y las válvulas de platillo cóncavo son de 28 y 25 mm de platillo, respectivamente.

Pistones especiales y cigüeñal con 69 mm de volteo y radiador de agua delantero suplementario combinado con radiador de aceite. Los frenos delanteros pueden ser cambiados por unidades de disco, como pueden ser cambiados también algunos otros accesorios, pues en este sentido todo depende de lo que se disponga para gastar.

PESOS, VUELTAS Y KILOMETROS

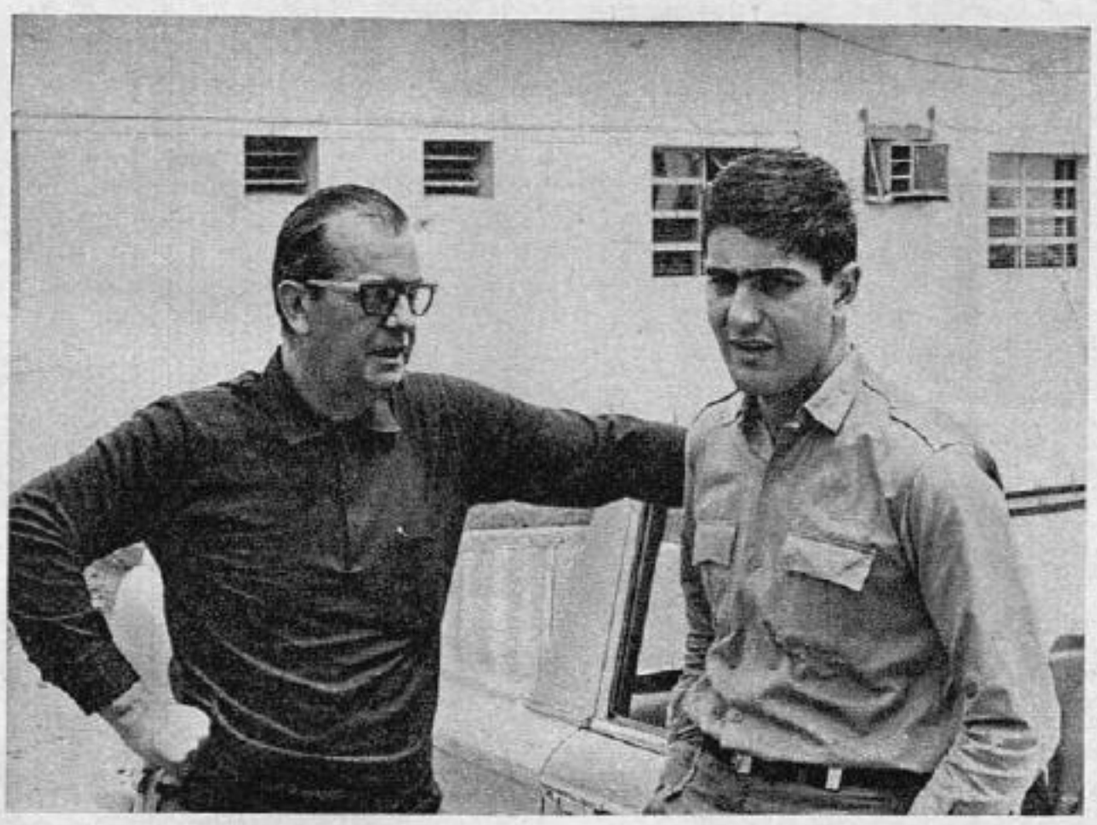
Preparación	Gasto en motor	rpm	km/h
Standard (800 cm³)	—	5500	121
"Picante"	$ 100.000	6500	143
Anexo "J"	$ 200.000	7000	154
Libre	$ 300.000	7500	165

Nota: Las velocidades máximas (en directa) están calculadas con la caja de relación original de 8:39 y con rodado de 12 pulgadas. Los precios son aproximados.

LA CUESTION ESTA EN EL CAMBIO



Las cajas de velocidades Sáenz ya son famosas en nuestro automovilismo. Muchísimas están siendo usadas en SP con excelentes resultados. Además dicha marca fue la primera que produjo las cajas - puentes en serie en nuestro país: por supuesto que hablamos de las especiales de competencia



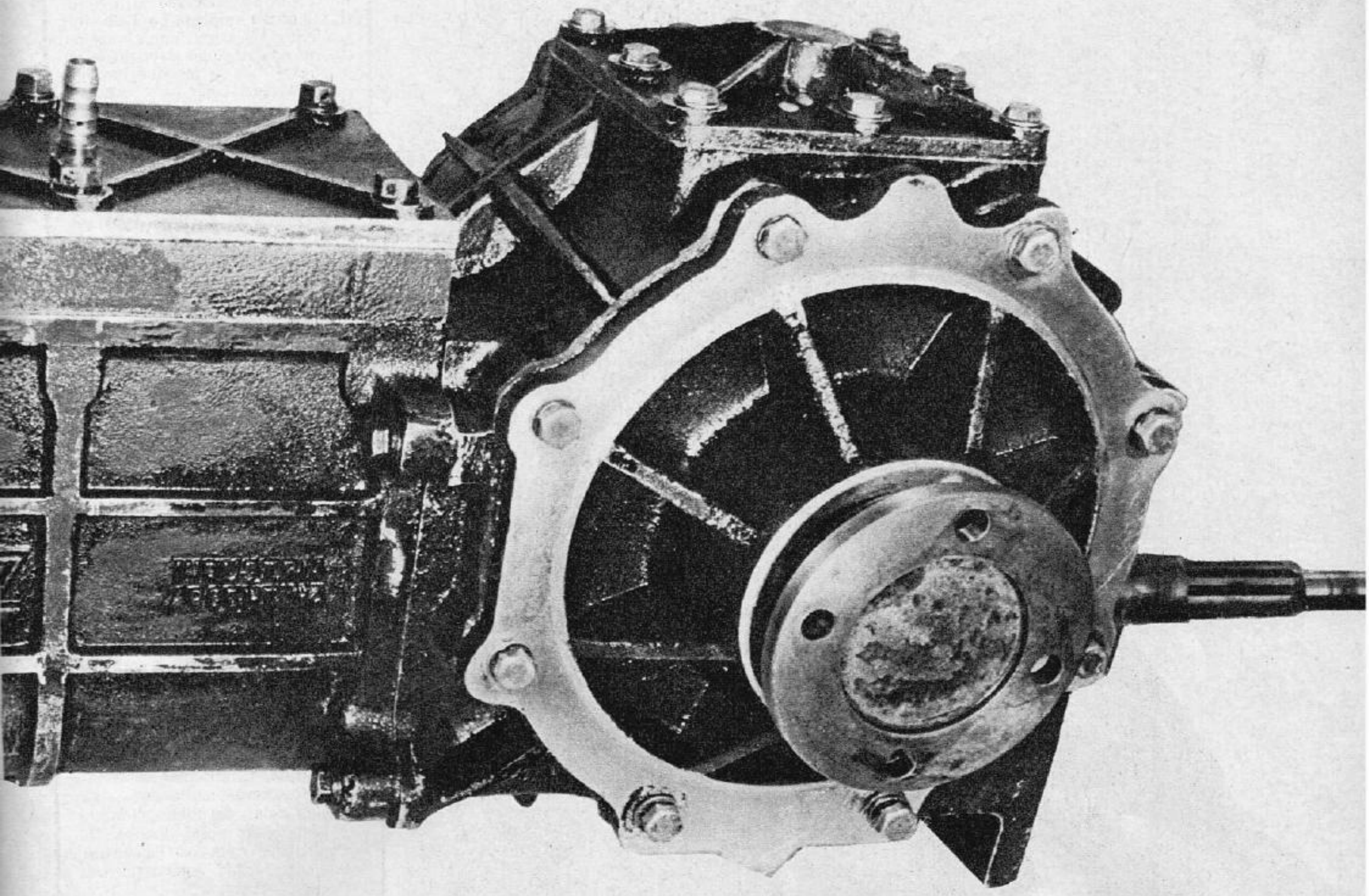
Junto a su hijo Eduardo, mano derecha en todo lo que sea cajas de velocidades. Famoso en el ambiente por sus rápidos cálculos de relaciones.

"Mirá, hay un postulado elemental que hay que respetar si querés hacer una buena caja de velocidades: es la relación entre los ejes del cuádruple y la directa, con el ancho de diente de los engranajes y basta..." Así, inexorablemente José **Pepe** Sáenz (56 años, dos hijos, sabihondo sobre metales y tratamientos térmicos, experto en construcción de cajas de velocidades especiales) resume en pocas palabras el punto de partida que tiene que respetar quien decida abocarse al metier de las cajas de velocidades.

Actualmente su empresa produce tres tipos de cajas de velocidades, todas pura y exclusivamente para competición. La primera que entró en producción es la actual de SP, de cuatro marchas sin sincronizar y marcha atrás. A principio de este año fueron presentadas las otras dos obras cumbres de la empresa hasta el momento: las cajas-puentes para F-1 y F-2. La primera llenó una necesidad en la categoría por la facilidad de mantenimiento y obtención de repuestos y precio lógico: $ 750.000. Soporta 450 HP y 10.000 rpm. con cinco marchas hacia adelante y MA y con el autoblocante Eaton. La de F-2 fue construida a partir de una carcaza Rastrojero, muy reformada con cámaras suplementarias de aleación de aluminio. Tiene el Isotor de Fiat, también cinco marchas hacia adelante y una hacia atrás. Este modelo cuesta 520.000 pesos.

En proyecto está la construcción de la nueva caja para SP. El nuevo reglamento modificó un poco las cosas. Para los autos de motor trasero no hay problema de ningún tipo con las actuales cajas-puentes, tanto los motores de hasta dos litros como los de tres pueden optar por la de F-1 y F-2 sin dar handicap de ningún tipo. Pero con los motores grandes, de cuatro litros que empujarán desde adelante por un año por lo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por JULIO PEREZ BALBI

menos, son un problema para Sáenz Hnos. Por eso decidieron abocarse a la construcción de una caja de velocidades totalmente nueva, partiendo de las siguientes premisas: 1º) El motor será delantero; 2º) Deberá permitir una suspensión trasera independiente; 3º) Tendrá que mejorar ostensiblemente la distribución de pesos de los actuales SP y 4º) Tendrán que ser de fácil y rápido cambio de relaciones de marcha.

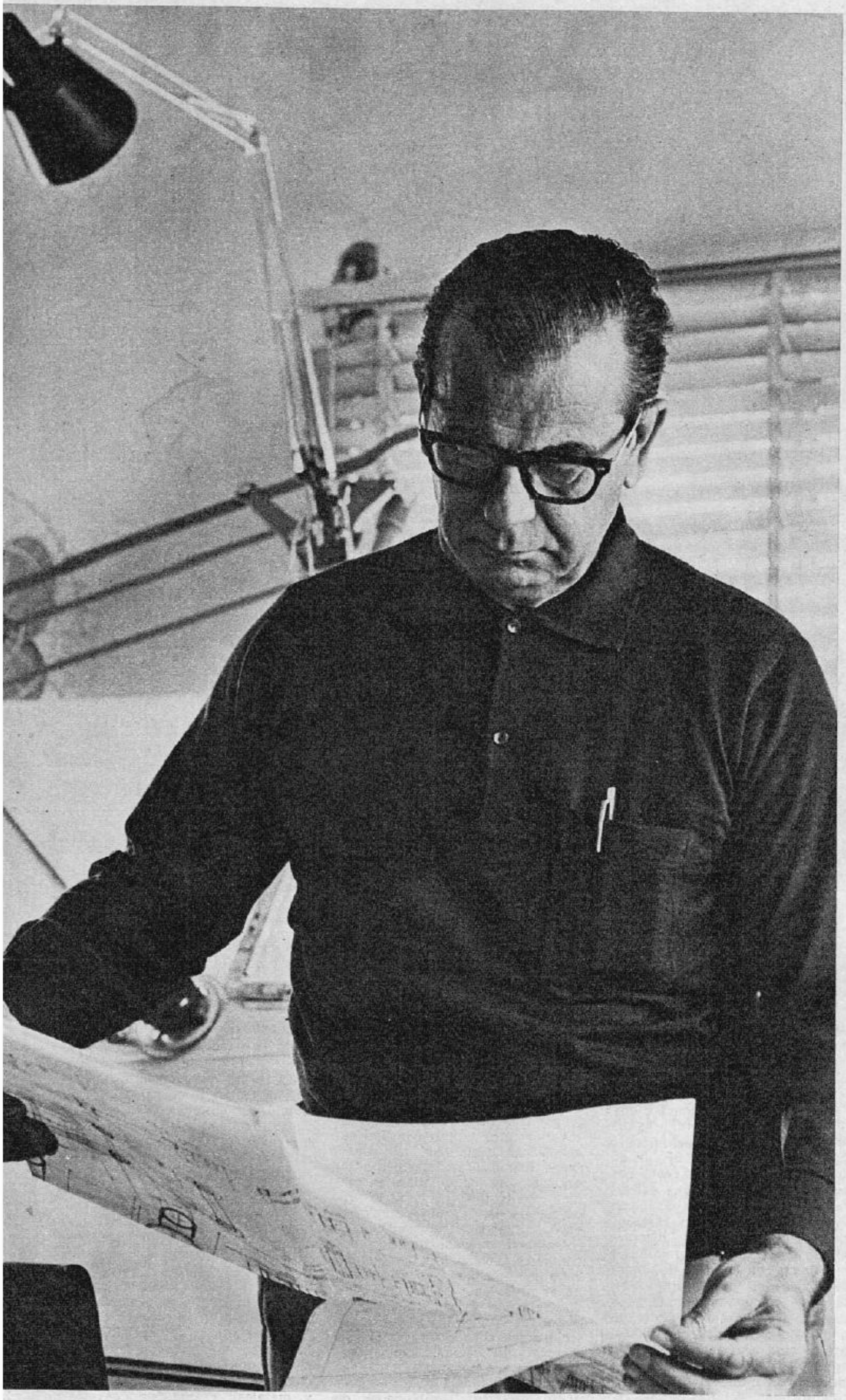
Para cumplir con todos estos postulados decidieron por el lado más fácil, práctico y seguro: la caja trasera, separada por un cardan del embrague y motor que continúan en posiciones convencionales. Más o menos será una caja puente, es decir, que se unificará en una misma pieza, caja y diferencial. Con este sistema se ganará en distribución de pesos y disminución del mismo. Dicha caja será fijada al chasis directamente y con respecto a los actuales ejes rígidos (el año que viene reglamentariamente podrán ser eliminados) habrá una enorme disminución en peso no suspendido.

Cada caja lleva, promedio, unas 200 horas de trabajo, entre los distintos análisis metalográficos y mano de obra. La de SP, la actual de cuatro marchas está desarrollada a partir de una carcaza Valiant, elegida por sus 83,60 mm entre centros de ejes, distancia ideal. Actualmente el mantenimiento de las cajas se remite generalmente al cambio de engranajes "picados" por esquirlas, Panne muy común por el esfuerzo que deben soportar. Debido a que el trato es muy rudo (muchísimos pilotos no hacen doble desembrague) los engranajes pierden pequeños trocitos, algo así como diminutísimas esquirlas de una granada, que se entremezclan con el aceite y entran en contacto con diferentes engranajes y le sacan a su vez a las superficies sanas trozos similares. Para evitar esto en cierta medida, los dos tapones (de llenado y vacío) son imantados. Además, por esa misma razón, tiene rodamientos (vulgo: rulemanes) ya que si éstos elementos brillasen por su ausencia, es decir, que las superficies fueran lisas, solamente lubricadas, se engranarían irremediablemente por el antedicho problema de las esquirlas malditas entremezcladas en el aceite.

Un tema obligado que tocamos con Pepe Sáenz fue el sincronizado en las cajas de carrera. **"No, no es nada lógico, el sincronizado en las cajas de carrera tiende a desaparecer, che. Quita mucha velocidad al pasaje de marcha a marcha y son décimas que se pierden en cada momento."** Además son unas cuantas piezas más, por ende, mayores posibilidades de rotura.

De más está decir que el rubro cajas de velocidades no deja dividendos en la empresa, **"la plata se hace allá, viejo** (señalando la planta de tratamientos térmicos), **por el momento, la experimentación y los gastos de laboratorio nos comen vivos; pero dentro de poco la cosa va a cambiar una vez que hayamos terminado de probar y probar..."**. Fundamentalmente, Pepe Sáenz, su hermano e hijos, son pilares fundamentales dentro de la historia del automovilismo, donde tienen fama de excelentísimas personas **(Pairetti: ¿pepe Sáenz? ¡gran tipo, che. ¿Y Pepito, el hijo? Otro, a cada rato andan por mi taller, muy buena gente)**, de amplios conocimientos en el asunto (Oscar Leo, constructor, Team Cupeiro: **"No creo que haya muchos en el país que sepa lo que sabe don Pepe sobre tratamientos térmicos y metales)** y que fabrican productos que dan excelente resultado (Omar Almeida: **"Esta caja es bárbara")**.

→



Don José Sáenz. Toda una institución dentro del automovilismo moderno.

SAENZ HNOS: MUCHOS AÑOS EN EL METIER

Los hermanos Sáenz no son figuritas nuevas en el ambiente corsa. Desde 1920 están en el rubro cajas de velocidades, una variante de su empresa paralela: tratamientos térmicos. A continuación damos una pequeña cronología de la empresa en la faz que hoy nos interesa, las cajas de velocidades:

1920: Don **Pepe** Sáenz adquiere sus primeros conocimientos en el asunto trabajando con Moroni y Zaninni de Caseros 1635, empresa que en esos años trabajaba en las cajas y diferenciales de la mayoría de los automóviles de carrera de esos años.

1943: A partir de ese año los hermanos Sáenz comienzan por cuenta propia a construir piezas de repuesto para camiones y tractores. Repuestos para cajas de velocidades, se entiende.

1950: Trabajan en cajas especiales de automóviles de carrera; las mejores figuras del momento se encuentran entre sus clientes.

1956: La planta de tratamientos térmicos les absorbe la mayoría del tiempo. Deciden dejar de lado todo lo referente a cajas de velocidades y pasan todo el conocimiento, material y herramientas a otra gente que continúa su obra.

1965: Llegan hasta el taller de San Justo varios ingenieros de Ford Argentina. Están interesados en que los hermanos Sáenz desarrollen cajas de cuatro marchas para equipar a los Falcon TC. Con dicha caja los Falcon intervienen en la legendaria Dos Océanos.

Las cajas se desarrollaban a partir de la carcaza original del Falcon. Adentro se hacía todo nuevo con cuatro marchas hacia adelante y una marcha atrás. Por ese entonces Eduardo Sáenz hijo de José Sáenz daba vueltas y vueltas todos los sábados con un Falcon en el autódromo. Probaba y probaba la caja que ya había dado resultados satisfactorios.

1967: En ese año se comienza a desarrollar la actual caja de SP. Andrea Vianini conduce la Garrafa de los hermanos Bellavigna con la primera caja para TC con carcaza Valiant.

1969: Se presentan a principios de año las dos primeras cajas-puentes construidas **totalmente** en el país y **en serie.** Una es para F 2 con isotor y de cinco marchas. **Coco** Barragán es el afortunado. Para F 1 Omar Almeida es el piloto de pruebas. La caja también es de cinco marchas, soporta 450 HP y 10.000 rpm. Tiene autoblocante Eaton.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Chevrolet

SPECIAL 70



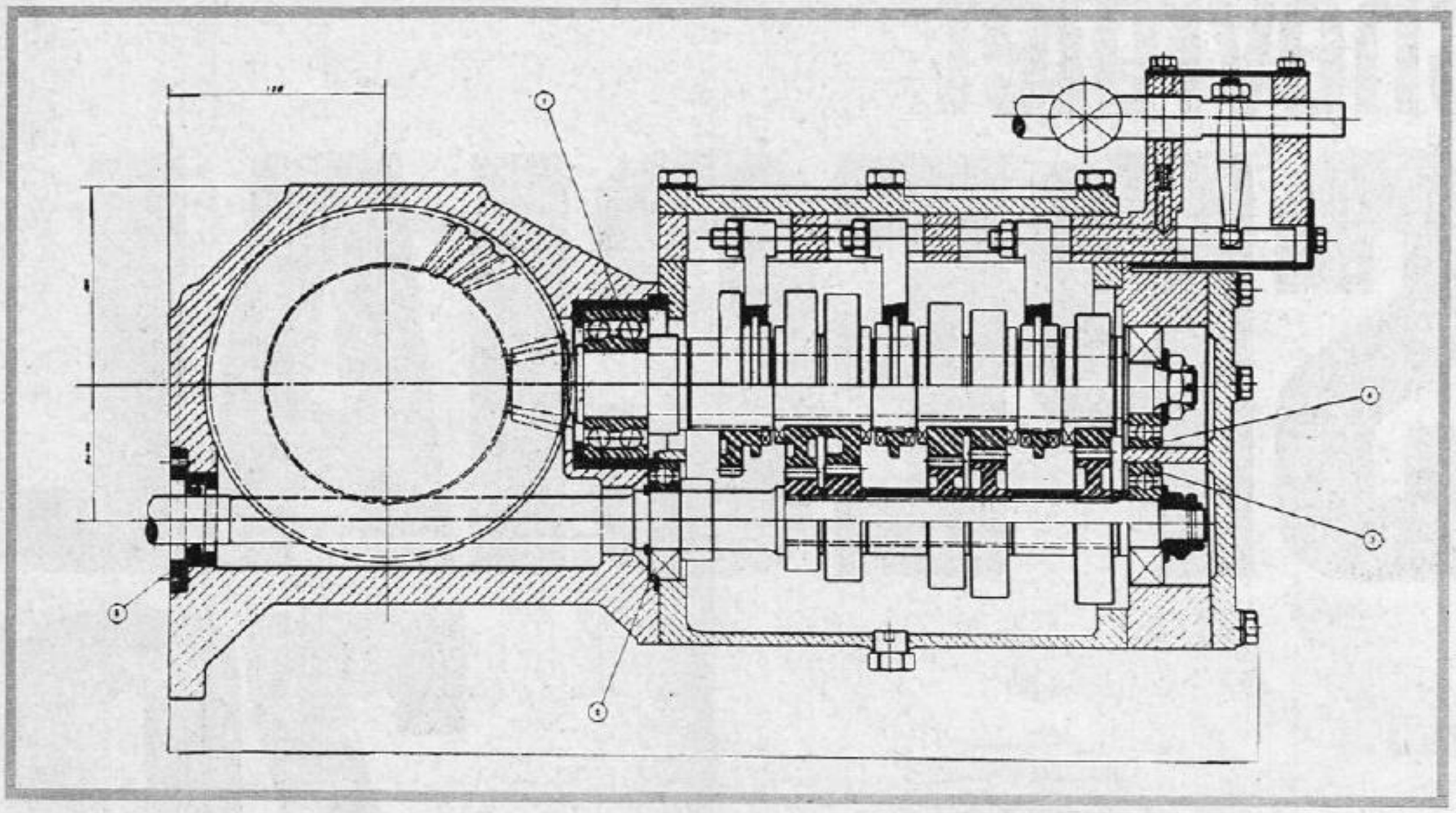
de pura raza

Diseñado para brindarle más comodidad y espacio interior. Amplio y confortable, para viajar realmente a gusto. Con un poderoso y rendidor motor 194-7 bancadas. Nueva caja de tres velocidades totalmente sincronizadas. Equilibrado y perfecto, así es el Special 70... y no cuesta más. Chevrolet Special 70... ¡de pura raza!

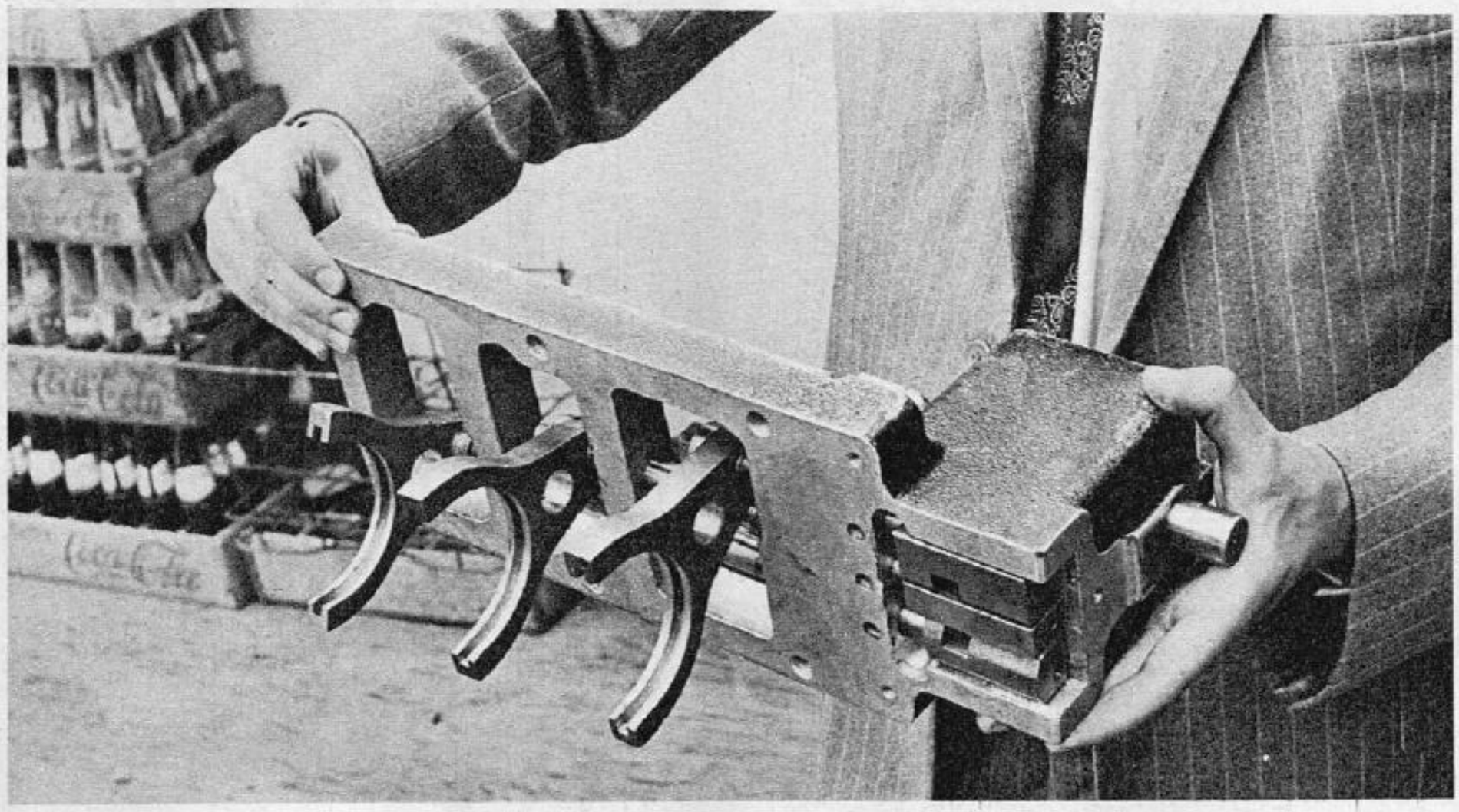
GM
CHEVROLET

General Motors Argentina le ofrece un nuevo plan de financiación, aparte de los que ya le brindan Argemofin S. A. F. y Financiera de Boston S. A. F. y C.

COMO ES LA CAJA - PUENTE



Corte y perspectiva de la caja puente de cinco marchas para F-1. El diferencial incorpora una unidad autoblocante a embragues múltiples factura Eaton.



Esta es la estructura de aluminio que soporta a las horquillas selectoras de bronce, sus barras de comando y a la vez es torreta donde se desenvuelve para su trabajo la leva selectoras de bronce, sus barras de comando y a la vez es torreta las horquillas.

A la izquierda un engranaje, a la derecha un acoplador. Se notan los ocho clanes en cada uno de estos elementos, así como también sus diferentes alturas.

La caja de velocidades —como es sabido— es el mecanismo del automóvil que permite disponer en las ruedas motrices de la potencia adecuada para vencer convenientemente la inercia del vehículo, ya esté detenido o se esté desplazando a cualquier velocidad. La razón de la existencia de las cajas de velocidades reside en el lamentable hecho de que los motores a explosión (tambi-n los Diesel por cierto) entregan su máxima potencia a un régimen de rotación bastante elevado (más o menos rpm según las características del motor) entonces para poder darle suficiente potencia tractora a las ruedas en cualquier circunstancia de marcha, se debe recurrir a un mecanismo que balancee **comme il faut** la relación entre las rpm de rotación del motor y las rpm de rotación de las ruedas tractoras.

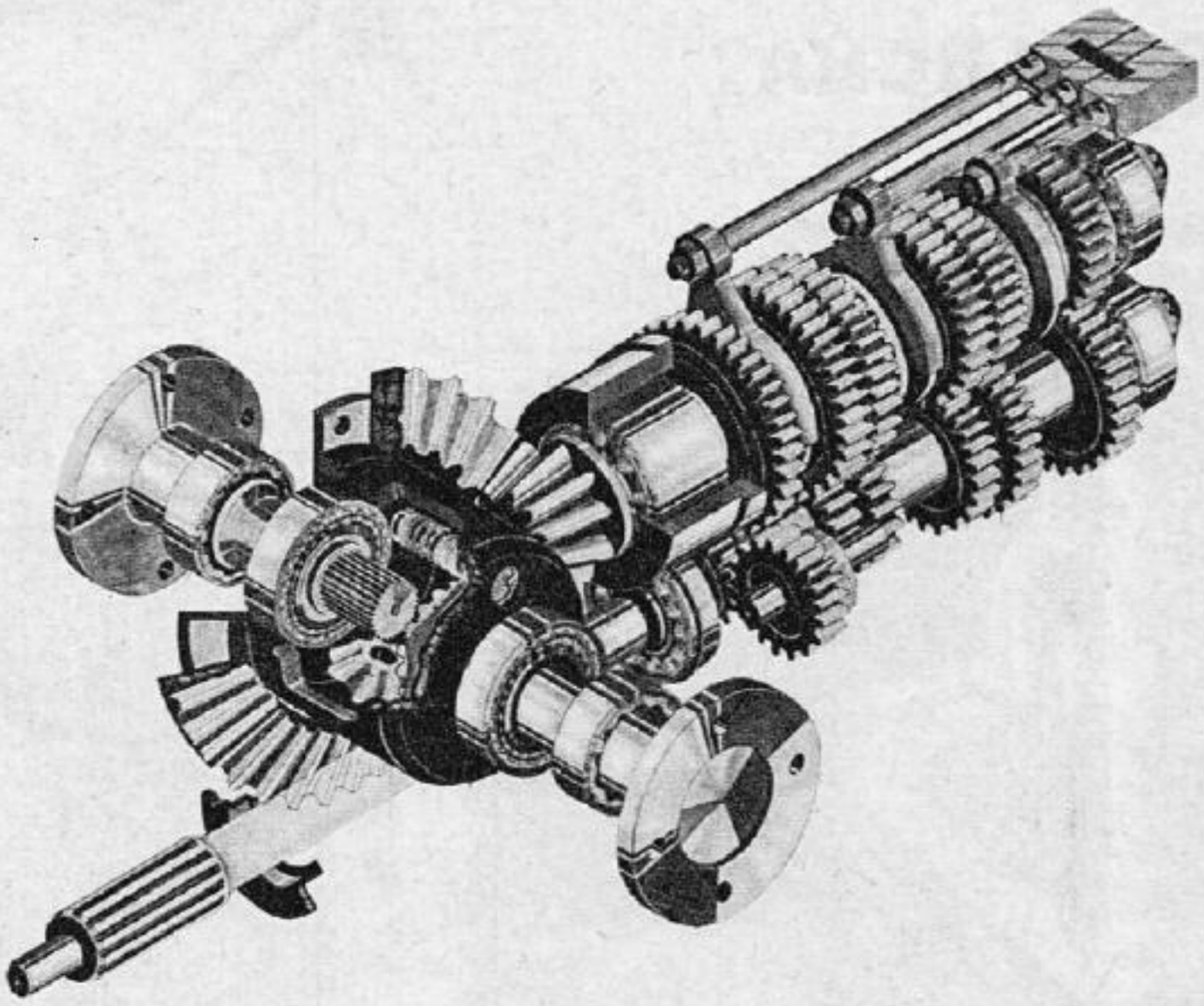
Considerando esto que hemos dicho —si algún afortunado lo ha entendido— imagínense ustedes la tremenda importancia que tienen las cajas de velocidades de los autos de carrera, ya que de su diseño dependerá la capacidad de aceleración del aparato o dicho de otro modo una caja de velocidades eficiente permitirá la mejor utilización de la gama útil de rpm del motor. Por otra parte, la eficiencia de una caja no sólo estribará en la mayor cantidad de marchas o en el correcto escalonamiento de las relaciones, sino también en el accionamiento en sí, léase rapidez de los cambios de velocidad, eficiencia mecánica, etc.

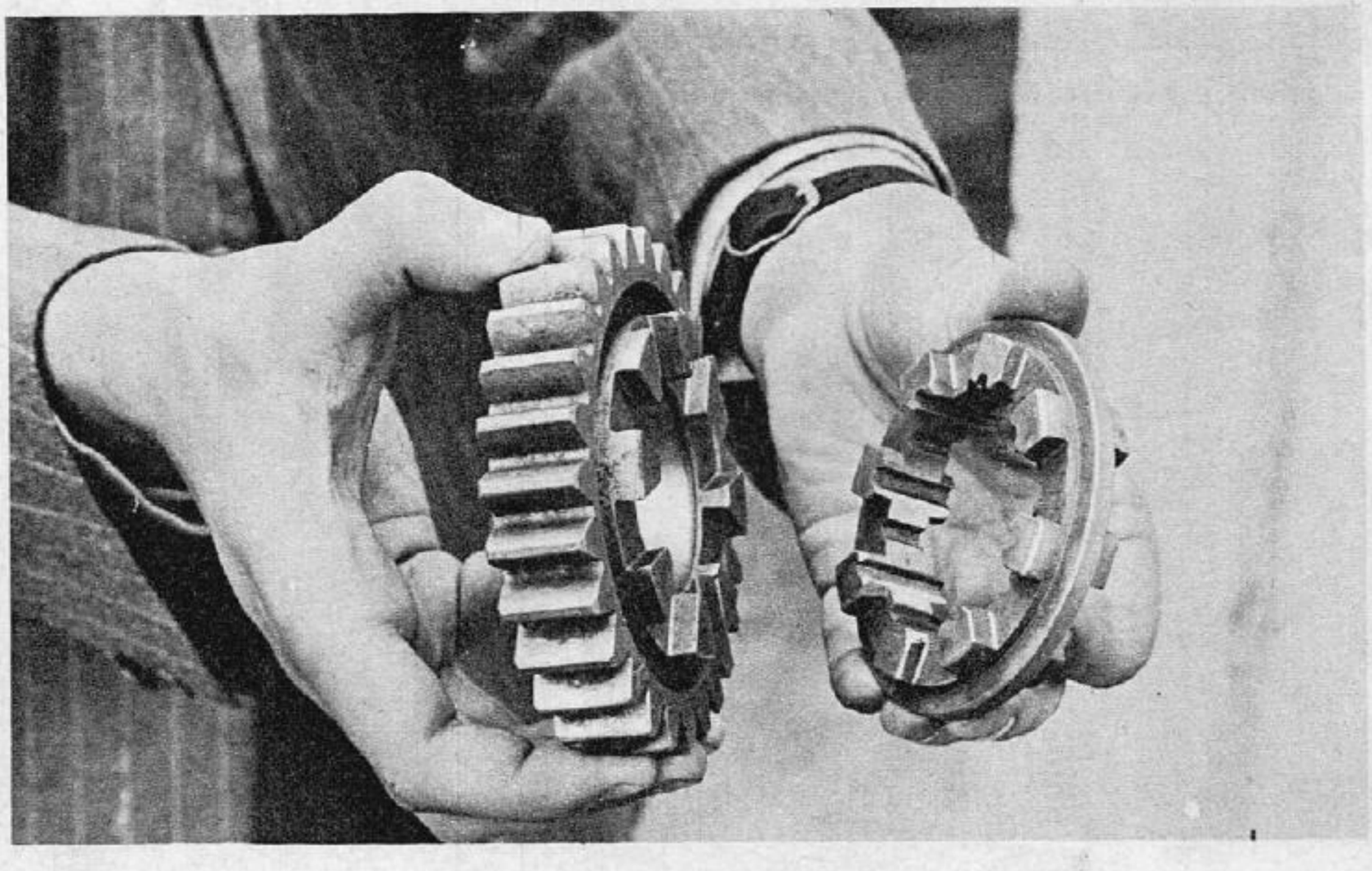
La cuestión es que aquí en nuestros pagos se hacen cajas para automóviles de competición que están rompiendo gradualmente el mito de las inalcanzables cajas de velocidades extranjeras especiales (Colotti, Hewland, etc.) en lo que se refiere a construcción y a resultados de funcionamiento y el ejemplo típiço es la caja puente de cinco marchas para F-1 que fabrica Sáenz.

Esta caja diseñada y realizada por Sáenz para los monopostos de motor en popa, no se aparta de los lineamientos clásics de sus similares europeas, es decir se trata de una caja de cinco marchas de toma constante con engranajes rectos. El eje de mando con sus seis engranajes (hay uno para la marcha atrás) trabados en su correspondiente estriado viene por abajo y da movimiento al quíntuple que está colocado por sobre aquél. El eje "quíntuple" —lo llamamos así porque lleva cinco engranajes que giran locos montados sobre rodamientos a rodillos— es el que lleva en uno de sus extremos el piñón que da movimiento a la corona del mecanismo diferencial. Para hacer efectiva su misión, este eje quíntuple tiene tres zonas estriadas en las cuales deslizan otros tantos "acopladores". Estos "acopladores" son los encargados de trabar o bloquear sobre el "quíntuple" a los engranajes correspondientes al par cinemático de la marcha que se desee enganchar.

El acople se hace sin sincronizado, directamente por medio de ocho tetones ("clanes") que llevan los acopladores y que engancharán en otros tantos tetones que tienen los engranajes. Para que el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





enganche se produzca más suavemente, los ocho clanes no son todos de la misma altura, sino cuatro de ellos son más bajos que los restantes. En consecuencia al desplazarse el acoplador hacia el engranaje que deberá trabar, primero comienzan a rozar los clanes más altos (con sus correspondientes del engranaje que también tiene cuatro más altos) los que establecen un primer seudoengrane, luego al seguir el desplazamiento del acoplador, los clanes terminan por encajar en los correspondientes espacios interclanes del engranaje, estableciéndose la vinculación solidaria.

El comando de los acopladores se hace por medio de tres horquillas selectoras de bronce (una para cada uno) que a su vez son comandadas por tres barras paralelas. Estas barras son movidas adecuadamente por una leva que a su vez es comandada por el varillaje de cambio. El par cinemático piñón-corona es de dientes rectos, para asegurar un buen rendimiento mecánico con poca elevación de temperatura (ocasionalmente se utilizaron dientes a espiral elíptica).

En la construcción de los engranajes, de los ejes y acopladores se utilizó exclusivamente acero al cromo-níquel-Molibbdeno (SA 9315) importado de Francia. Este acero especial, elaborado por Aubert y Duval, es el mismo que utilizan en sus construcciones aeronáuticas tanto Matra como los realizadores del proyecto Concorde, lo que habla bien a las claras de la calidad de esta materia prima, no obstante está en el ánimo de Sáenz utilizar próximamente aceros nacionales.

Pese a la bondad certificada del acero francés, en Sáenz se vigila muy cuidadosamente la calidad del material, mediante ensayos de tracción (rotura de 150 kg/mm2), dureza Rockwell y especialmente metalográfica para verificar que la estructura martensítica de la periferia de los ejes y engranajes (en especial del eje acanalado de los acopladores que es la pieza crítica al 100 %) sea la apropiada y tenga la profundidad adecuada, quedando libre de austenita incluida. De más está decir que la cementación y tratamientos térmicos posteriores (templado y revenido) se hacen en la misma fábrica bajo rigurosos controles.

La historia de un soltero en el Play Boy Club de Las Vegas.

O en Hollywood... o en las playas de Acapulco...

Una historia que empieza en Buenos Aires. Con Avianca.

En el primer Safari de Solteros por los centros más divertidos de México y los Estados Unidos.

Organizado por el Club de los "No Casados" de la Argentina.

Un viaje para unos pocos (plazas limitadas), pagando un anticipo reducido, y después, pequeñas cuotas mensuales.

Partimos el 28 de Diciembre.

Para mayores detalles envíenos su cupón.

Señores
AVIANCA
Departamento Promoción
Tucumán 719
Capital

Sírvanse remitirme más detalles del 1er. Safari de Solteros.

Nombre .....

.....

Dirección .....

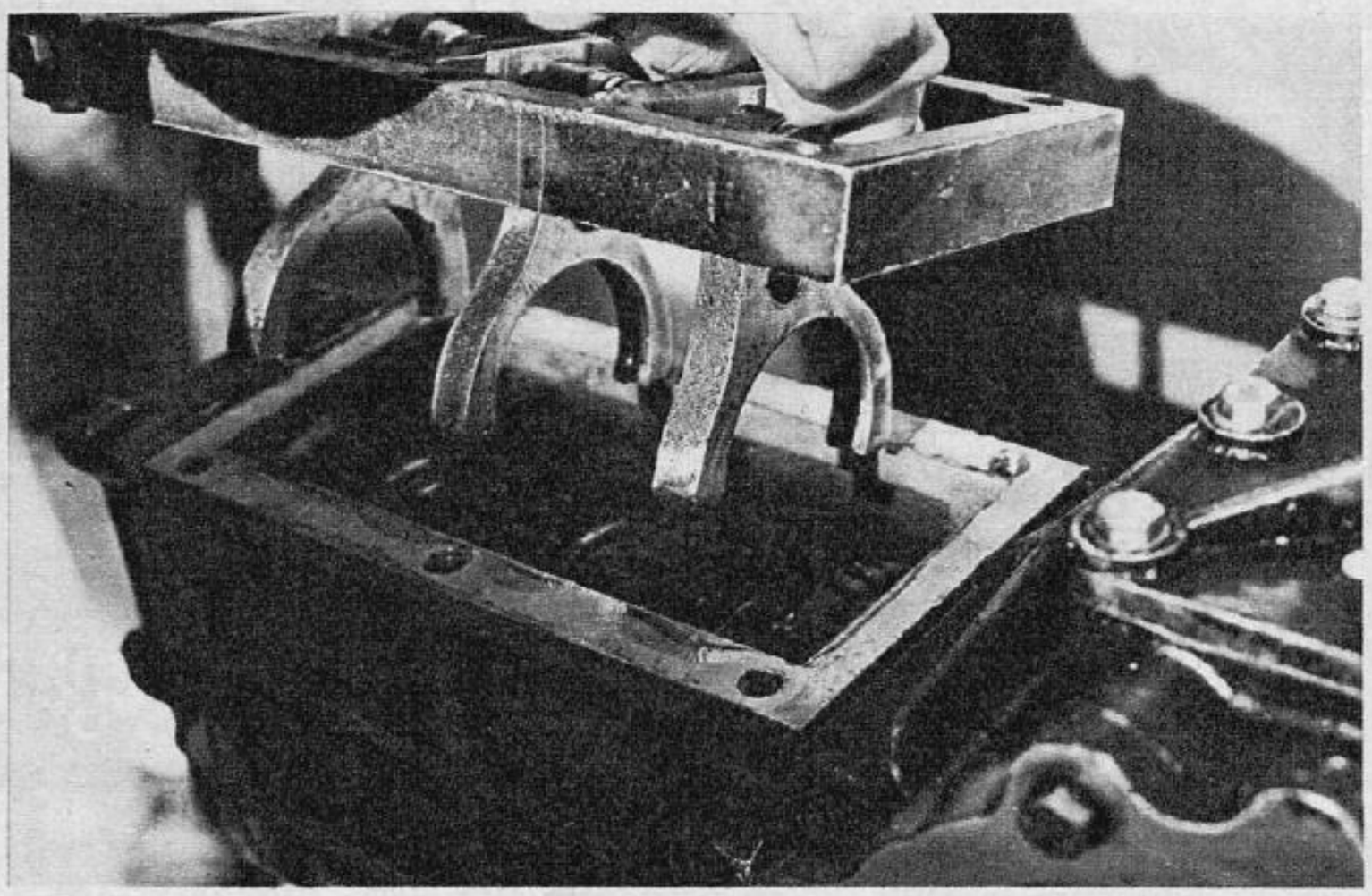
.....

Localidad .....

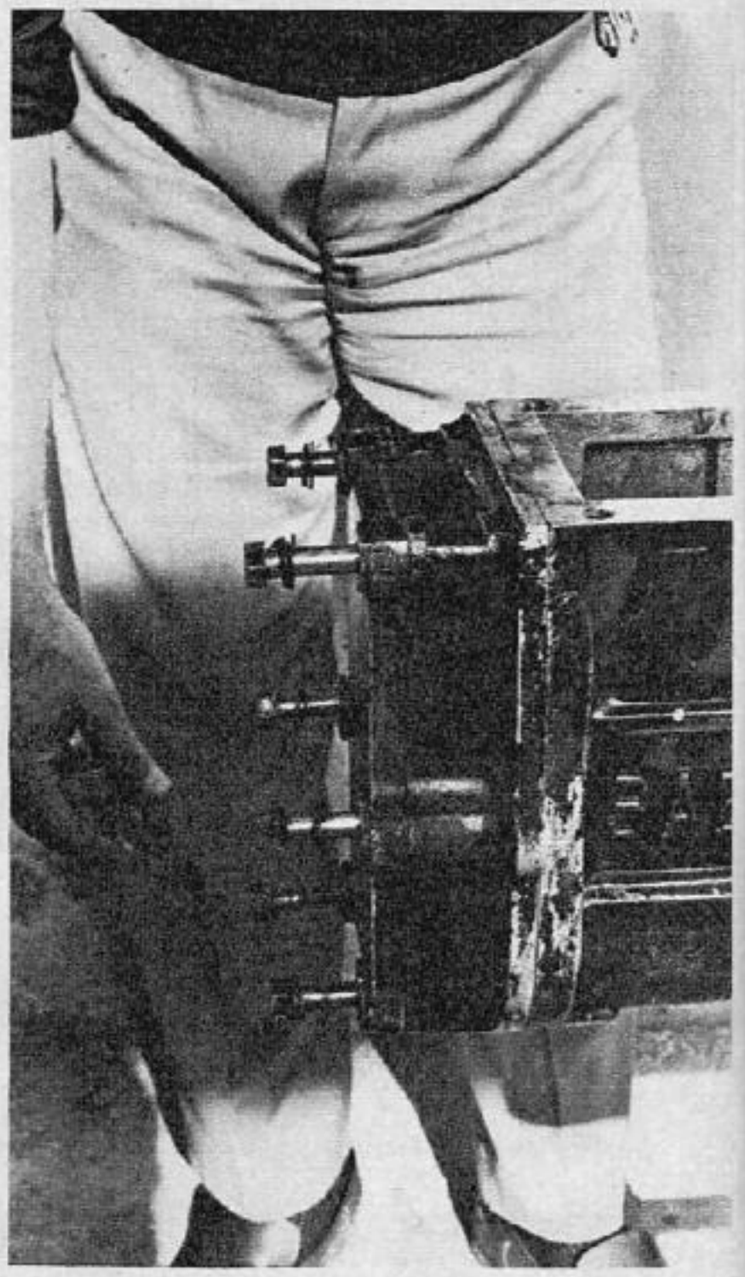
.....

Tel. .....

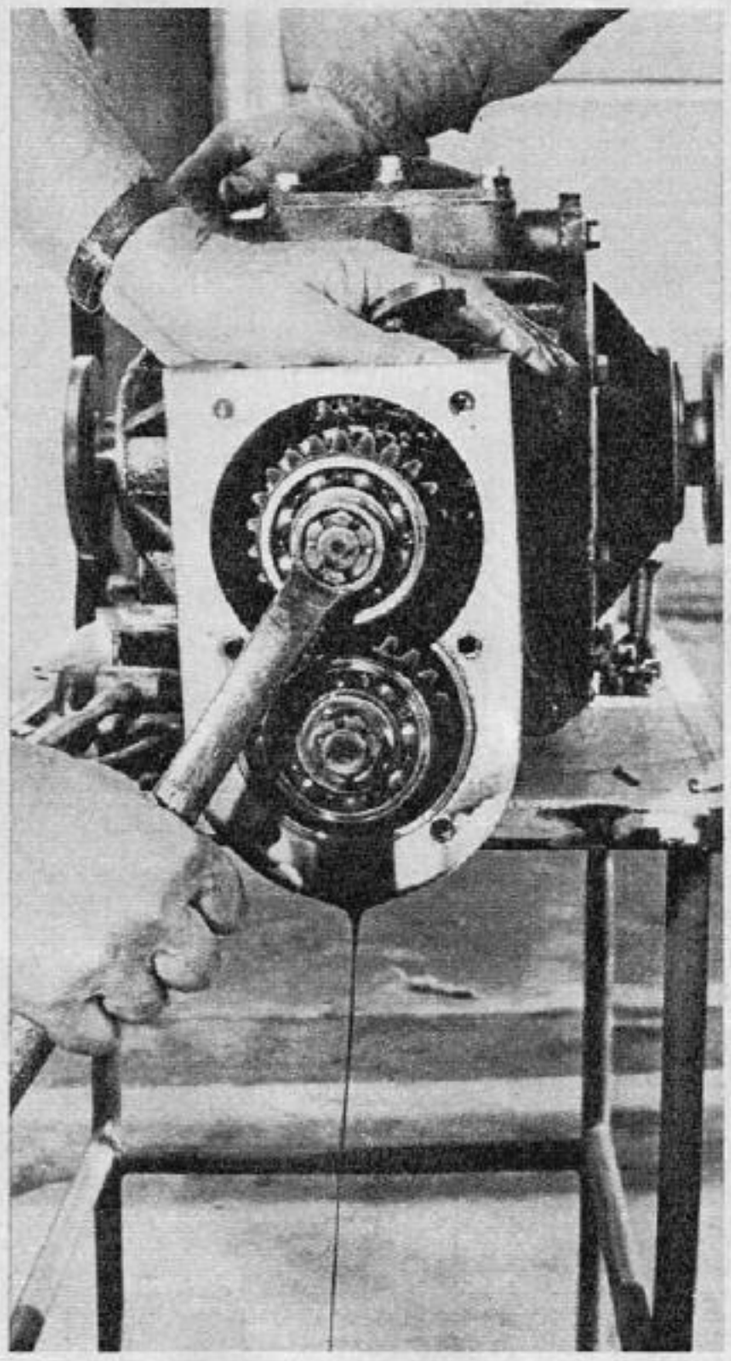
¿COMO SE CAMBIA UNA RELACION DE MARCHA?



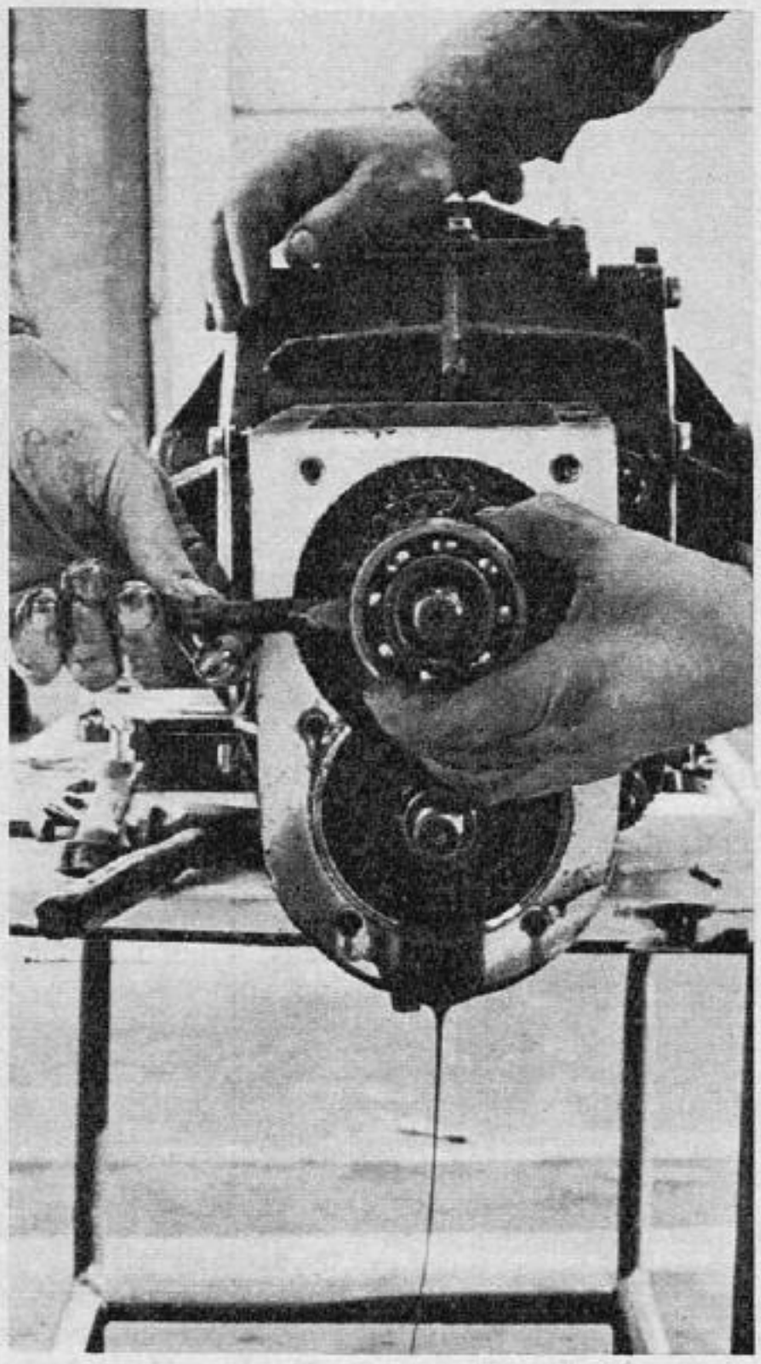
El primer paso es sacar el aceite de la caja por el tapón de vaciado... Ipso facto se saca la tapa de las horquillas.



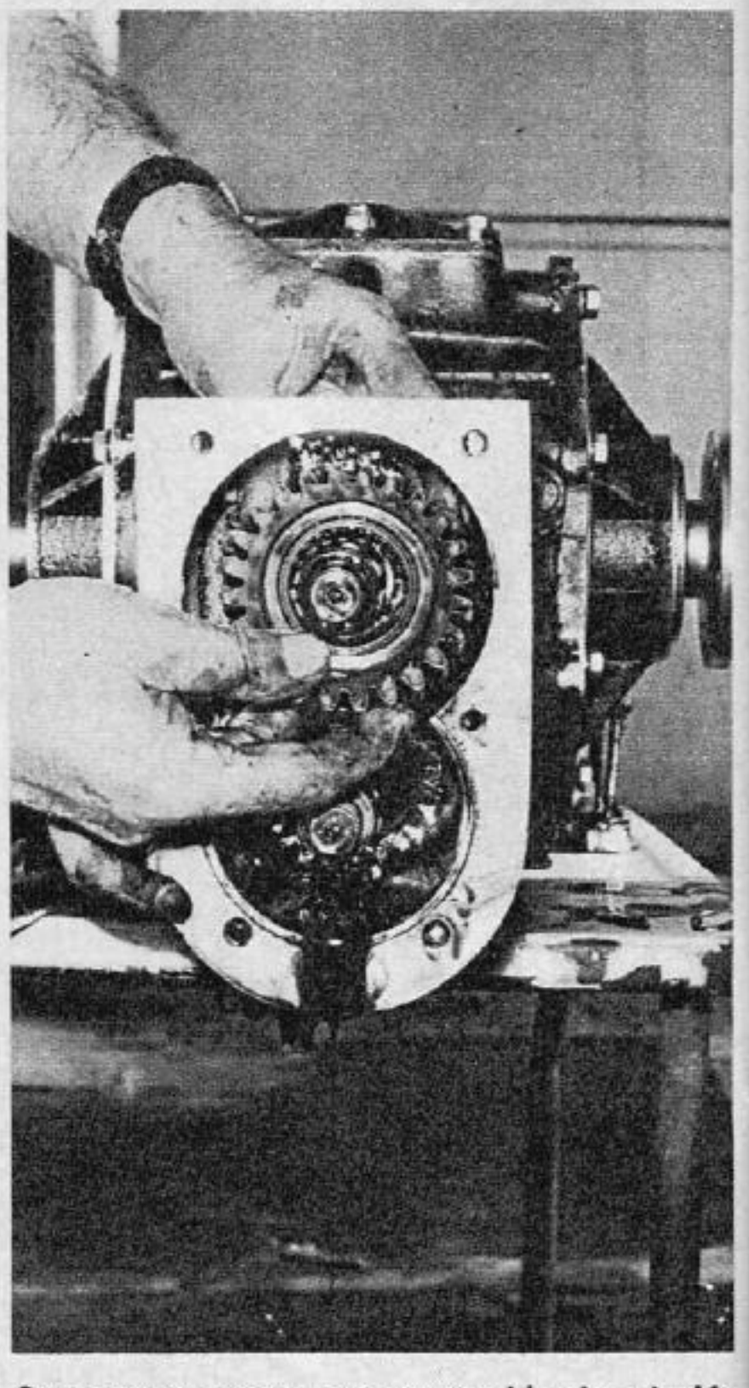
Se saca el porta-rulemán, ubicado en la cola de la caja.



Se desenroscan las tuercas de ambos ejes. Después de destrabar sus respectivos seguritos (contra incendio nada más).

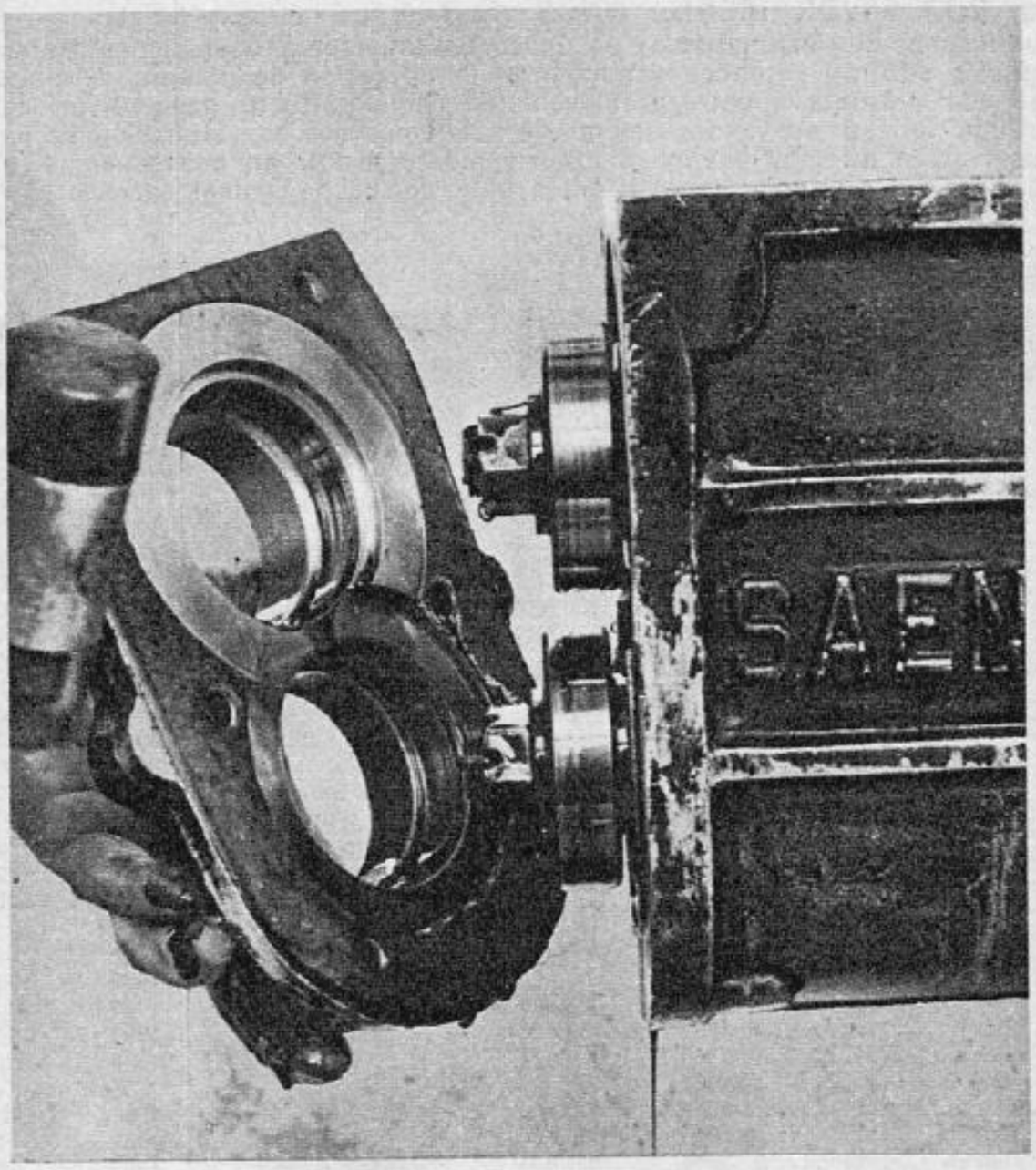


Una vez que salieron las tuercas se hace lo mismo con los dos rulemanes de apoyo. Salen solitos.

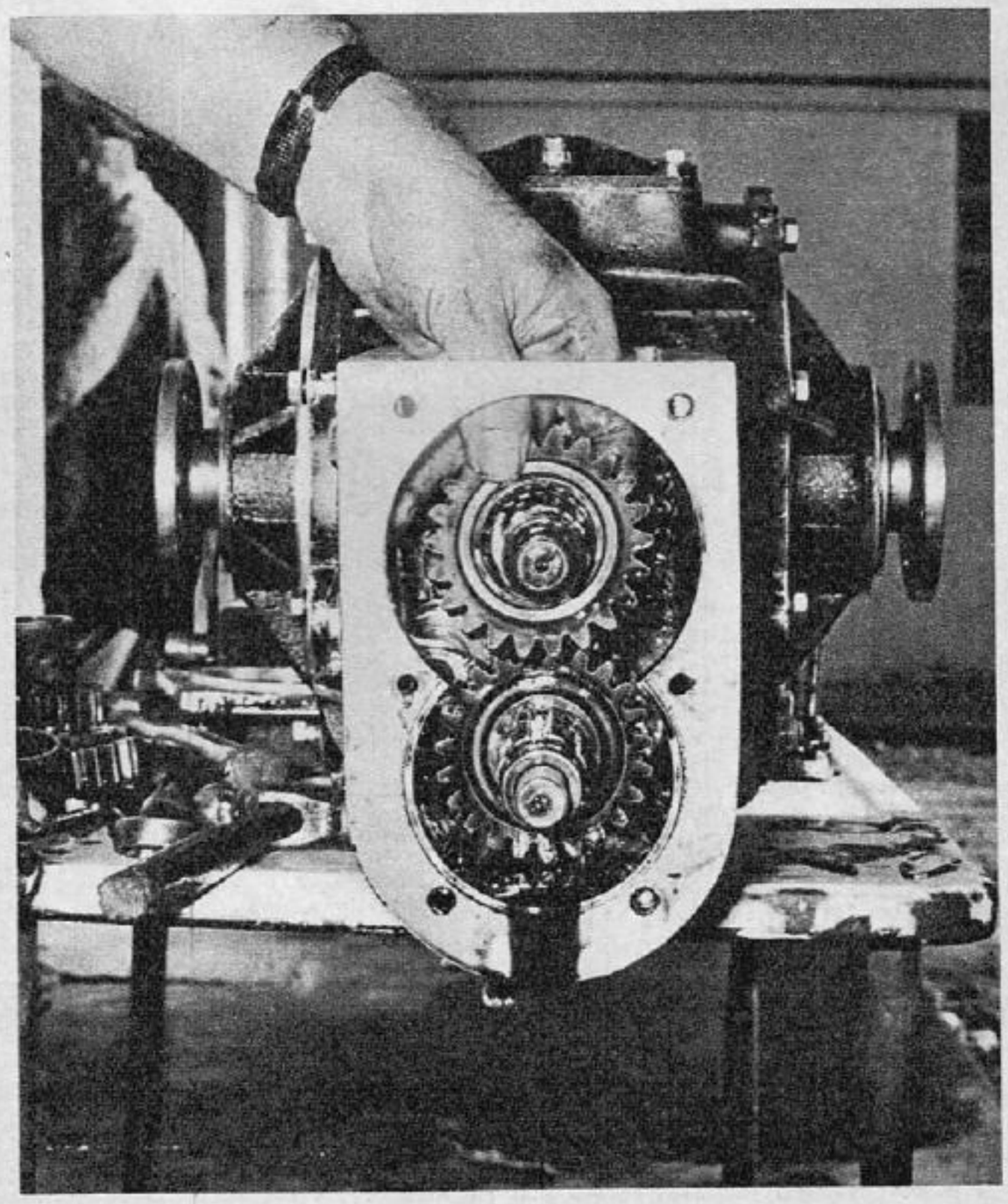


Supongamos que queremos cambiar la relación de la cuarta velocidad. Sacamos primero los engranajes de quinta velocidad (foto).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El porta-rulemán ya ha sido sacado.



...e inmediatamente sale a luz el par de cuarta velocidad. Se sacan, se ponen los que se creen ideales y se arma todo en un proceso directamente inverso. Y listo. Simple como pegarle a un niño.

FRESEDO & BAJNOFF

ENCENDIDO JUJUY

Tiene chispa de campeón

PRIMERO EN ENCENDIDO

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

PRIMERO EN RENDIMIENTO

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

PRIMERO EN POPULARIDAD

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

Electrotécnica Jujuy S.A. es la única empresa que ha logrado colocar, en un mercado tan exigente como los EE.UU., su extensa línea de platinos para distribuidor. No ocasionalmente. Desde 1968 las exportaciones de estos productos no tradicionales son constantes y dentro de poco atenderá la demanda de ALALC. Por eso, es:

CALIDAD DE EXPORTACION

ENCENDIDO JUJUY

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



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

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 1ª 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

ARGENTA		
Pick-up	1964	600.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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
" 4ª 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
Super, 4 p.	1.960.000
Super 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	PRECIO
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

CILINDRAD			
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

MERCADO

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
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
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
350	47-48	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

Stewart y Amon:

CON MARCH EN F1!

Sorpresivamente, y cuando se hablaba con mucha insistencia sobre la posibilidad de que Jackie Stewart corriera el Campeonato Mundial de 1970 con el nuevo monococque que está preparando Jack Brabham, llega la noticia de su decisión definitiva. El Campeón Mundial de Conductores de 1969 correrá durante la próxima temporada con un **March-Cosworth**, nueva máquina proyectada por Robin Herd —**ex McLaren Cars**— que hará su debut en el Gran Premio de Sudáfrica, en marzo próximo.

El problema de Jackie Stewart —encontrarse sin máquina— no existía, ya que la armonía con Ken Tyrrell era perfecta así como con todos sus patrocinantes, pero surgió una traba por parte de Matra Sports, firma que decidió prescindir de los motores Cosworth que impulsaron sus autos a ganar la Copa de Constructores '69 para dar lugar a los motores V12 de producción francesa. Descontento con la decisión, Jackie pidió a Tyrrell considerar la posibilidad de un cambio de marca, lo que el manager aceptó inmediatamente. De ahí en más los chimentos fueron camouflando todas las tratativas hasta un punto en que no se sabía si el campeón correría con Brabham, Lotus, Ferrari o Hispano-Suiza. Esta definición pone fin a todas las especulaciones, abriendo en cambio un interrogante sobre las posibilidades del nuevo March, que contrata este pase sensacional gracias a la mediación de Dunlop, con quien Jackie tiene contrato.

El otro piloto que conducirá un March el año próximo será el neocelandés Chris Amon, confirmándose así la presunción de su participación activa en el desarrollo de este proyecto. Amon se estaba comportando con una soltura de cuerpo muy poco habitual en él dentro del equipo Ferrari, y esa actitud de desapego a sus obligaciones y desinterés por la marcha de las empresas deportivas emprendidas por Maranello daba para pensar en un desvinculación de Amon y Ferrari a corto plazo.

El comienzo del fin sobrevino en la Copa CanAm, cuando Amon abandonó la Ferrari 612 que estaba en América bajo su responsabilidad directa, para conducir el muletto del equipo oficial de Bruce McLaren, con quien Chris siempre mantuvo muy buenas relaciones. La inicial de Amon es, por otra parte, la vocal de la sigla March, cuyos otros responsables son Mosley, Rees, Coaker y el antes nombrado Herd.

Hasta aquí la escueta información llegada de Europa. El cable no aclara si Amon y Stewart correrán en un equipo oficial March, o en cualquier otra clase de team, o si Stewart continuará solo con Tyrrell, ya que lo más probable sería que su director de equipo del año que termina haya accedido a tener con March el mismo tipo de relaciones semioficiales que lo unía a Matra Sports. De todos modos éstas son sólo suposiciones. Lo real es que el March F1, cuyas formas permanecen ocultas en los talleres de Bicester, será un monocoque con tracción al tren trasero, y será conducido por dos de los pilotos más veloces del mundo.

sugerencias PARABRISAS CORSA

PROTEJASE!



CASCOS - ANTIPARRAS
(Cristales de seguridad TRIPLEX)

CALCOMANIAS IMPORTADAS
GRAN SURTIDO



CLIMAX
IMPORTADO DE ESPAÑA
Representante exclusivo
GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.
Av. PUEYRREDON 981 - Bs. As. T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores.

LLANTAS CIMETAL
ACCESORIOS EN GENERAL

"MOTORCAR"
RECTIFICACION DE MOTORES EN GENERAL
RECTIFICACION DE CIGUEÑALES HASTA 1,30 Mts. EN EL DIA.
FLORENCIO VARELA 1810
T. E. 612-2794 • SAN JUSTO
(FRENTE FABRICA CRYSLER)

AUTOMOVILES RENAULT
MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL
Ud. está MOLESTO. Su Renault "no anda bien". Otra vez la TORTURA del taller mecánico. Sale caro y PIERDE TIEMPO. Habrá problemas. Conozca "lo nuevo". Venga con su Renault y disfrute. Se acabó la tortura. Sabrá por qué lo decimos.
Horario continuo de 7 a 19.30 horas.
RENAULT SERVICE. Tel. 23-8913/5673 y 4763.
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - TEL. 50-7572,
ALTURA Av. SAN MARTIN AL 7100, BS. AIRES



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES.
- ASESORAMIENTO PARA INSTALACION DE NEGOCIOS.
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE.
- ENVIOS AL INTERIOR.

FIAT
FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643 • ESQ. GOYA 14
T. E. 69-6738 - CAP. FED.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221
VILLA DOMINICO - AVELLANEDA

LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia
MaSeDa
PIDALO A:
GRAL. PAZ 1353
Tel. 791-7680
Vte. López





UNA EMPRESA EN EXPANSION BASADA EN LA TECNICA DE HOY
EL EMPORIO DEL PEUGEOT

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

Precios especiales a talleristas y revendedores. Otorgamos Créditos Personales. ENVIOS AL INTERIOR.

PICHINCHA 1657
TEL. 26-2327 - BS. AIRES
AV. PAVON 787
TEL. 22-3166 - AVELLANEDA

EN ROSARIO

Parabrisas CORSA

citroën 2cv

PENSADO PARA GENTE QUE PIENSA



CONCESIONARIA
JORGE PAVAN HNOS. S.R.L.
SAN MARTIN 2898
T.E. 813998 - ROSARIO

DONDE VAS PEUGEOT ?

DONDE VAS FIAT ?

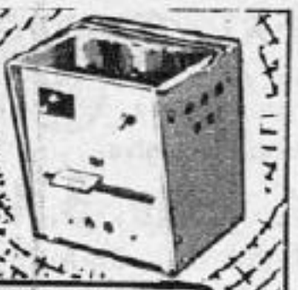
VOY A MI SERVI PREFERIDO VOY A ALEMFRAN
MAIPU 2339 T.E. 80855

PRESENTEME Y... GANE 10 % Dto. EXTRA!

MICROCARGADOR DE BATERIAS

cargue su bateria de 6 ó 12 voltios, 10 amp. en su casa por solo: $ 12.500~

precios especiales a revendedores



FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES

Eduardo A. Poloni e Hijo

SALTA 1574 T. E. 22743 ROSARIO

peugeot

Repuestos EDUARDO
PEUGEOT 403 - 404
LINEA COMPLETA EN REP. Y ACCESORIOS
ANEXO REPUESTOS BORGWARD
Av. Pellegrini 1147 ~ T.E. 81-5424 Rosario

NUEVA FIRMA
NUEVO SURTIDO
NUEVOS PRECIOS

AUTOGOL S.R.L.
(EX-LUCCHESE Y CIA.)
para su
AUTO UNION D.K.W.

toda la linea
repuestos y accesorios
legitimos e importados

ELECTRICIDAD
CHAPERIA

3 de FEBRERO 1563 T. 45364
ROSARIO
Pedidos Contrarreembolso al interior

RULEMANES



BULONES
RETENES

AMPLIO SURTIDO PARA EL AUTOMOTOR Y LA INDUSTRIA

GIOVAGNOLI MATICH scc
TUCUMAN 2774
T.E. 38-7076 ROSARIO

DESDE LA LUNA A ZUBON
GALVEZ y ENTRE RIOS
Tel 814734

EN 1 HORA CAMBIA SU



5 ANIVERSARIO

repuestos y accesorios
MILTON JORGE BARBAGALLO



ISARD
DE CARLO
N-S-U
CITROEN
HEINKEL
ISETTA
DKW
RENAULT
FIAT

envios al interior contrarreembolso
Av. Alberdi 270
Rosario T.E. 39-4522

RUEDAS DEPORTIVAS



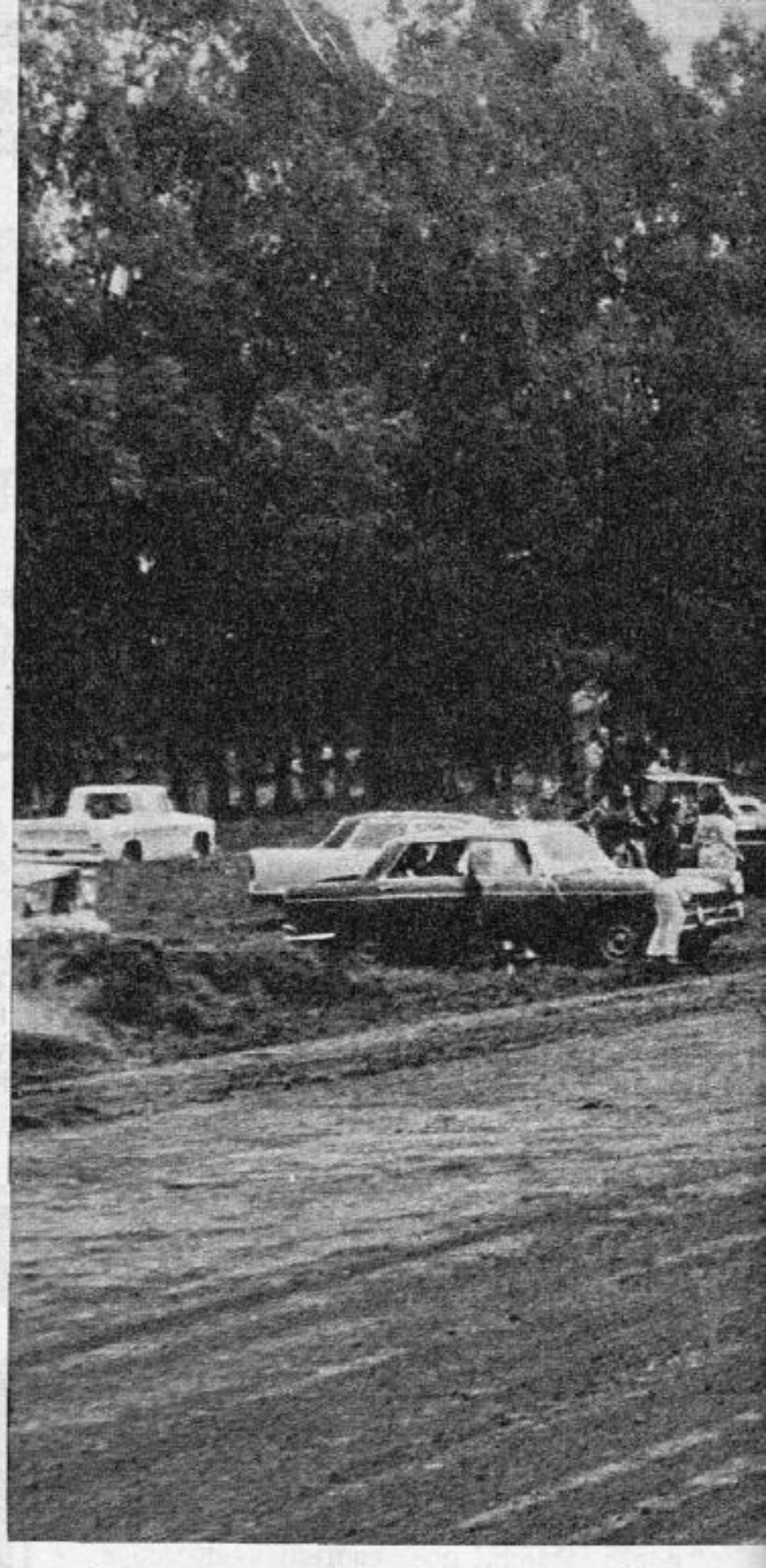
FABRICANTES
INDARA S.R.L
SAN MARTIN 2646 T.E. 811166 80025

DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS DISTINTOS ANCHOS
CROMADO EXTRA -GARANTIDO
Rosario

MERCEDES BENZ 170

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES

repuestos abc
soc. resp. ltda.
o.lagos 385 t.e. 32212



¡Largaron!... En primer plano pica en punta el 26 que sería, a la postre, el ganador. Cuarenta y cuatro "ñatos" se le echan encima.

Parisi chocado por De Belba quien a su vez es chocado por Dualde. Este último había llegado ganador, pero fue descalificado.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

12 QUE FUERON 9

Las Doce Horas para Citroën de 25 de Mayo quedaron reducidas a nueve por la lluvia, pero fueron gran espectáculo

Fotos y texto de CARLOS NEIRA

Y decimos doce que fueron nueve, porque las 12 Horas que para Citroën organizó el Auto Club 25 de Mayo, por inconvenientes climáticos (torrencial lluvia en la madrugada y mañana del domingo 16, día de la prueba), quedaron reducidas a nueve horas.

La carrera —llamada aparatosamente Maratón— estaba reservada para Citroën 2 CV absolutamente standard y su reglamento establecía que cada coche debía ser tripulado por tres pilotos, quienes serían los únicos habilitados para trabajar en el coche en caso de inconvenientes mecánicos. Asimismo se estableció un tiempo máximo para recorrer el circuito al modo de Nürburgring, siendo éste de 20 minutos. Pero lo interesante del caso es que también se estableció uno mínimo para encuadrar a la carrera dentro de las competencias de tipo rally en circuito, y éste fue el de 7 minutos. Cabe destacar que estos siete minutos fueron previos a la prueba considerados incumplibles, cosa que como veremos luego no sucedió.

El circuito, de un recorrido de 9.750 metros, fue trazado sobre caminos pavimentados y de tierra en buen estado, a los que no desmejoró totalmente la lluvia caída. Pero en las curvas un barrito chirle se preocupó por no dejar a los numerosos espectadores sin el show de las patinadas, cruzadas, autazos e "anche" alguno que otro vuelquito sin consecuencias.

Cuarenta y cinco fueron los trinomios que se presentaron en la largada tipo Le Mans, y aunque parezca mentira, partieron sin mucha novedad los cuarenta y cinco. Picó en punta el que luego sería ganador, el 26, y ya en la primera pasada frente al control, el

12 QUE FUERON 9



Buen papel hizo el representante de CORSA, Nº 33. Al final fue cuarto y con sus coequipier le dio una gran satisfacción a García y Suárez.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Pilotos	Procedencia	Vts.
1º	26	P. Chuet Misse-C. Jurado-"Pepe"	La Plata	73
2º	45	A. Rossi-J. Amor-A. Pujol	25 de Mayo ...	73
3º	1	A. Refori-C. Della-A. Sabioni	Saladillo	72
4º	33	H. de Velva-J. Molina-F. Medina	Florida	70
5º	25	L. Suez-R. Colomba-E. Ludueña	Boulogne	70
6º	35	H. Termine-L. Lemoine-C. Almandoz	Mar del Plata .	69
7º	19	N. Refort-G. Diez-A. Falasco	Saladillo	69
8º	44	A. di Salvo-H. Tiberi-E. Benito	25 de Mayo ...	69
9º	18	R. Guell-J. Rodríguez-A. Rodríguez	Chacabuco	69
10º	28	H. Mujica-G. Mujica-A. Silva	F. Varela	69
11º	16	M. Fryc-"Landi"-J. Alvarez	San Justo	69
12º	34	D. Almandoz-N. Rubic-J. Córdoba	Mar del Plata .	68
13º	29	J. Alvarez-R. Kipper-O. Cassarani	Capital	68
14º	24	H. Rodríguez-O. Aguilera-J. Rutiña	V. Dominico ...	67
15º	43	"El Capitán"-N. N.- N. N.	25 de Mayo ...	67
16º	30	J. Amadeo-M. Abdala-C. Abdala	Lobos	67
17º	9	E. Inglisio-R. Ferrero-J. Newbery	Saladillo	67
18º	38	E. Casareto-H. Viaggio-M. Vigneau	25 de Mayo ..	67
19º	11	C. Censi-D. Murphy-A. Sierra	Olivos	66
20º	31	B. Castilla S.-H. Castilla S.-C. Durán	Bella Vista ...	65
21º	15	A. Gracia-J. Loubeat-N. N.	Lobos	64
22º	37	M. Harispe-López Cellar-A. Aldecoa	La Plata	64
23º	10	H. von Zeschau-L. Stemberg-A. Romano	Capital	59

Nota: Los participantes Nº 12 (N. Dualde-H. Meysan-A. Logarzo) y Nº 4 (F. Macarrón-L. Gallegos-J. Poiteau) que arribaron primero y segundo, respectivamente, fueron descalificados luego de la revisión técnica por no ajustarse al reglamento.

Si mañana participara en esta carrera



Ud. usaría un Rolex

Un automóvil de carrera "Gran Prix" fórmula 1, al tomar una curva cerrada a unos 270 km. por hora, recorre aproximadamente 15 metros en un quinto de segundo. Por lo tanto, es obvio decir que los corredores de automóviles de carrera tienen un sentido del tiempo sumamente desarrollado, dado que de él dependen sus vidas. Muchos de ellos usan el cronómetro que consideran el mejor del mundo. Su caja "Oyster", cincelada de un sólido bloque de acero inoxidable sueco u oro, garantiza absoluta hermeticidad al agua, polvo o transpiración. Como muchas de las piezas son hechas a mano, lleva más de un año terminar un Rolex Oyster. Jackie Stewart considera que es tiempo muy bien empleado. El ROLEX que él usa es el Daytona



ROLEX
GINEBRA

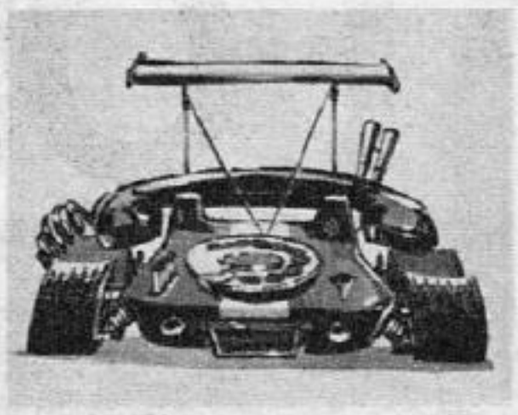
RELOJES ROLEX ARGENTINA S. A. I. • Suipacha 1111 esq. Santa Fe - Piso 24

número 7 de los quilmeños Barrere-Barrere-Cacú sacó unos cien metros sobre sus inmediatos perseguidores que eran Sandberg-Gorchs, Eteguy Hnos. y Macarrón-Gallegos-Poiteau. Luego de una hora de carrera los Esteguy mediante la conducción de Enrique desplazan de la primera colocación a los quilmeños, y cumplidas dos horas, la primera posición se la disputaban estos dos junto con Molteni Roig-González Montiel-Joly y Parisi-Segura-Erraiz. Pero hete aquí que se produce la alternativa más importante de la carrera: los muchachos, en el fragor de la lucha (que era feroz a esta altura), olvidan al cronómetro y a los dichosos siete minutos. Durante cinco vueltas bajan ese tiempo y la dirección de la prueba que les había advertido reiteradamente de esa anormalidad en un gesto de real valentía decidió ponerles bandera negra a los cuatro y descalificarlos, perdiendo así el espectáculo a grandes animadores, entre ellos el crédito local Parisi; pero los reglamentos están para ser cumplidos.

Pero, afortunadamente, no se terminó ahí el espectáculo, pues la gran cantidad de coches en carrera siguió haciendo las delicias del público, especialmente cuando en las curvas entraban más de seis juntos y el ruido de chapa tapaba al de los motores. A las tres horas de carrera los organizadores (correctísimos y muy eficientes) dieron un parte con las posiciones hasta el momento. Era primero el trinomio encabezado por Aldo Sandberg y segundo el de Macarrón. Tres horas más tarde, en otro comunicado, se anunciaba el liderazgo del 22, de los platenses Castillo-Figliozzi-Amodio que al rato abandonarían. A todo esto el único equipo que se mantenía incólume era el que llevaba la representación de CORSA formado por los coches 10, 11 y 33 del concesionario García y Suárez, de Vicente López, aunque el 10 manejado por barbados, se mantenía último cómodo con la mar de problemas encima. Sin embargo llegaron los tres hasta el final (ver clasificación).

En suma, fue una experiencia muy interesante, perfectamente encaminada por la gente de Veinticinco encabezada por Ibarra, y en la que se demostró con un excelente 50 por ciento de índice de arribos que los Citroën están para cualquier cosa. Y un dato. Ya se está hablando en el ambiente de los 2 CV y el rally, de unas 24 Horas para Citroën. Que se hagan.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL TELEFONO NEGRO

-CORSAAAA... ¿Quién habla?

—Pérez Balbi, che. Estoy acá con un informante de Ford que tiene mil precisas y te las paso ya, así podés ponerlas en el teléfono negro.

—Perfecto, Largá el rollo ya.

—Mirá, parece que Ford se viene con todo el año que viene. Me enteré que compraron un banco de pruebas para ¡mil caballos! y 14.000 revoluciones. Por su parte, creo que Pronello le encargó a Sáenz 25 cajas puente para teóricos autos SP con motor atrás o también para SP nacionales con motor delantero con los cuales se experimentarían motores adelante pero grupo caja diferencial atrás.

—¿Y del asunto Berta, posibles nuevos pilotos y demás?

—Bueno. A Berta le ofrecieron nomás el cargo de preparación de los motores Ford, pero ya no para el equipo de la comisión de concesionarios sino para Ford directamente, que piensa tener un equipo bastante poderoso para el año 1970. De los pilotos, aparte del nombre de Gradassi que siempre suena, se comenta también que podría haber acuerdo con Paco Mayorga y quizá con Cupeiro en un rutilante cambio de marca.

-¿Estás hablando desde Peugeot Dorrego?

—Por supuesto que no, viejo. Si me acabo de enterar de malos aires que soplan por el lado del equipo Dorrego Competición. Creo que en la próxima semana habrá novedades muy importantes y no muy positivas, por cierto. En cambio, en Guillermo Billy, hay tanto entusiasmo que hasta se comentó la posibilidad de construir un SP para 1970 y se dejaría de lado la posibilidad de correr con el F-2 que construye Paco Martos para Castañón. No habría tiempo para tantas cosas.

—Bueno. Es evidente que los resultados influyen mucho.

-Hola, Emiliozzi, le habla Sorkin de CORSA, ¿cómo está?

—Torcuato habla, ¿cómo le va?

—¿Qué tal Dante?

Bastante mejor. Acaban de hacerle una curación y está anestesiado desde hace un rato.

—¿Y cuándo lo darían de alta?

—Los médicos dicen que no se puede adelantar nada, que hay que esperar porque el proceso de curación de las quemaduras requiere tiempo.

—¿Se lo puede visitar?

—Ningún problema. Ahora es imposible por esta curación que le hicieron, pero durante el día se puede sin dificultad.

-Hola, ¿CORSA? Qué tal, amigos. Acabo de llegar de Córdoba donde estuve metiendo la nariz por IKA-Renault.

—¿Hay algo más de nuevo aparte de lo mucho que siempre se sabe de aquellas zonas?

—Mirá, supe que están trabajando bastante intensamente en el motor Tornado cuatro cilindros, aquel que una vez vimos en una Guanaquera en el concesionario IKA de San Juan, ¿te acordás?

—Pero ése era simplemente un motor experimental.

—Por supuesto. Lo sigue siendo, pero al parecer ahora están trabajando como para un posible futuro auto de serie.

—Bueno. Tratá de mantenerte al tanto y de paso, si podés averiguar del nuevo modelo de Torino estaremos sumamente agradecidos.

-Hola, muchachos, ¿por qué no hablaron más del viaje a USA?

—Mirá, básicamente, por falta de espacio en la programación de la revista, aunque ya en el próximo número publicaremos algo; pero si querés saber un interesante chimento internacional surgido allí, te lo cuento ya.

—Dale.

—En el centro de ingeniería experimental donde estuvimos pudimos ver un nuevo prototipo Chevrolet para el año que viene con el cual GM piensa acaparar gran parte del mercado interesado en los autos chicos. La carrocería —a pesar que vimos varias— que parece ser la más definitiva, es parecida a una pequeña Ferrari fast back muy agradable de vista, por lo menos ahora, que se veía limpia de cosas innecesarias.

—¿Y el motor?

—Eso es lo más interesante. Era un cuatro cilindros árbol de levas a la cabeza y con una tapa de cilindros bastante rara, por lo que se veía de afuera; pero los ingenieros no daban ningún detalle. El proyecto se llama XP y un número que no me acuerdo, y se habia mucho de él allá. Básicamente le haría la competencia al Maverick, el auto chico de Ford en Estados Unidos.

DG7

los repuestos

Delco

General

vienen con la calidad

CHEVROLET

Por eso, pídalos DELCO GENERAL o pídalos CHEVROLET. La calidad es la misma.

Esto significa doble tranquilidad. Doble prestigio. Doble seguridad de que su CHEVROLET seguirá siempre totalmente CHEVROLET.

Asegura su calidad GM

PRIMERO EN CALIDAD

JAEGER

FELICITA
AL NUEVO
CAMPEON
ARGENTINO
DE T.C.

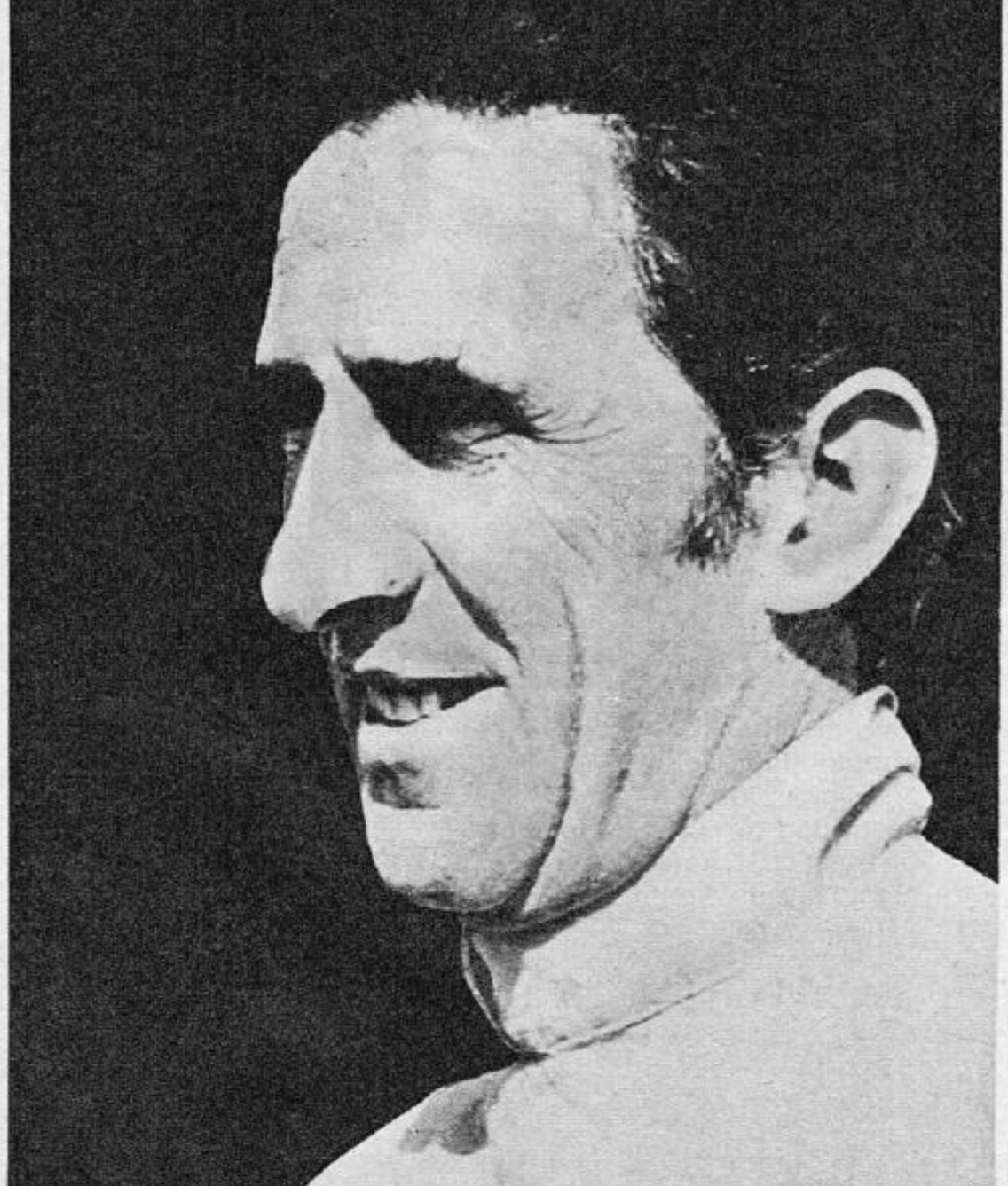
GASTON PERKINS

A la vez, agradece la confianza depositada al utilizar el instrumental JAEGER en todos los coches de su equipo de competición.

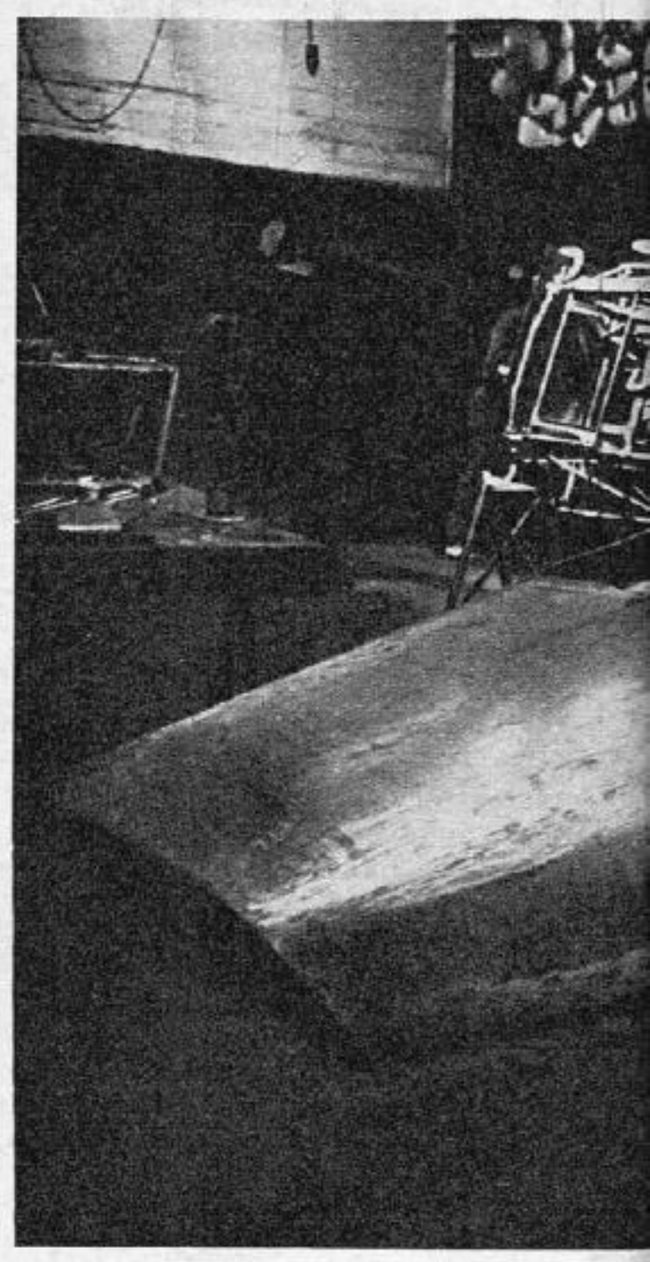
Nuevamente la precisión del instrumental JAEGER hace un Campeón!

Tenga el motor ante sus ojos.

JAEGER ARGENTINA S.A.
Homero 63 - Tel. 67-5484/5951 - 69-3444 - Capital



LAS FOR



Paco Martos está terminando más de una docena de F2. Diez de ellos serán para Chubut Competición S.A. y los 4 restantes para Castañón, Migliore, Expósito y Mayorga

En el taller de Francisco "Paco" Martos se están terminando de construir 14 F-2. Sí, leyeron bien: 14 Grandes F-2 14. Diez de ellos para Chubut Competición S.A. y los 4 restantes son los prometidos a Castañón, Migliore, Expósito y Mayorga. Evidentemente será un gran impulso para la categoría que tuvo un año bastante bastante magro en lo que a calidad de espectáculo se refiere. La falta de automóviles fue la causa fundamental de lo regularcito que resultaron las carreras durante el año 1969.

Dijimos que diez F-2 fueron encargados por Chubut Competición S.A. Pero ¿qué es Chubut Competición S.A.? Bueno, una empresa que piensa organizar campeonatos zonales de la categoría por aquellos pagos patagónicos (evidentemente a los sureños ya no los para nadie; este asunto del automovilismo les picó fuerte). A su vez, los cuatro mejor clasificados de cada campeonato zonal recibirán apoyo para intervenir en los Campeonatos Nacionales de la categoría. *"Pero te adelanto algo: extraoficialmente habría cuatro automóviles de éstos en el Campeonato del 70"*, aseguró Paco Martos.

Los coches para Chubut estarán terminados antes de fin de año *"no sería de extrañar que el asunto se atrase un poco más aún, pero sería por los motores; yo ya no tengo nada que ver"*. Resulta que la gente de Chubut S.A. quiere adaptar motores Peugeot a los monoplazas. Quieren comprar motores 504 ya que correrán bajo el reglamento de Anexo J; pero en SAFRAR le quieren vender los 404. Mientras no terminen los dimes y los diretes, los autos no se podrán armar.

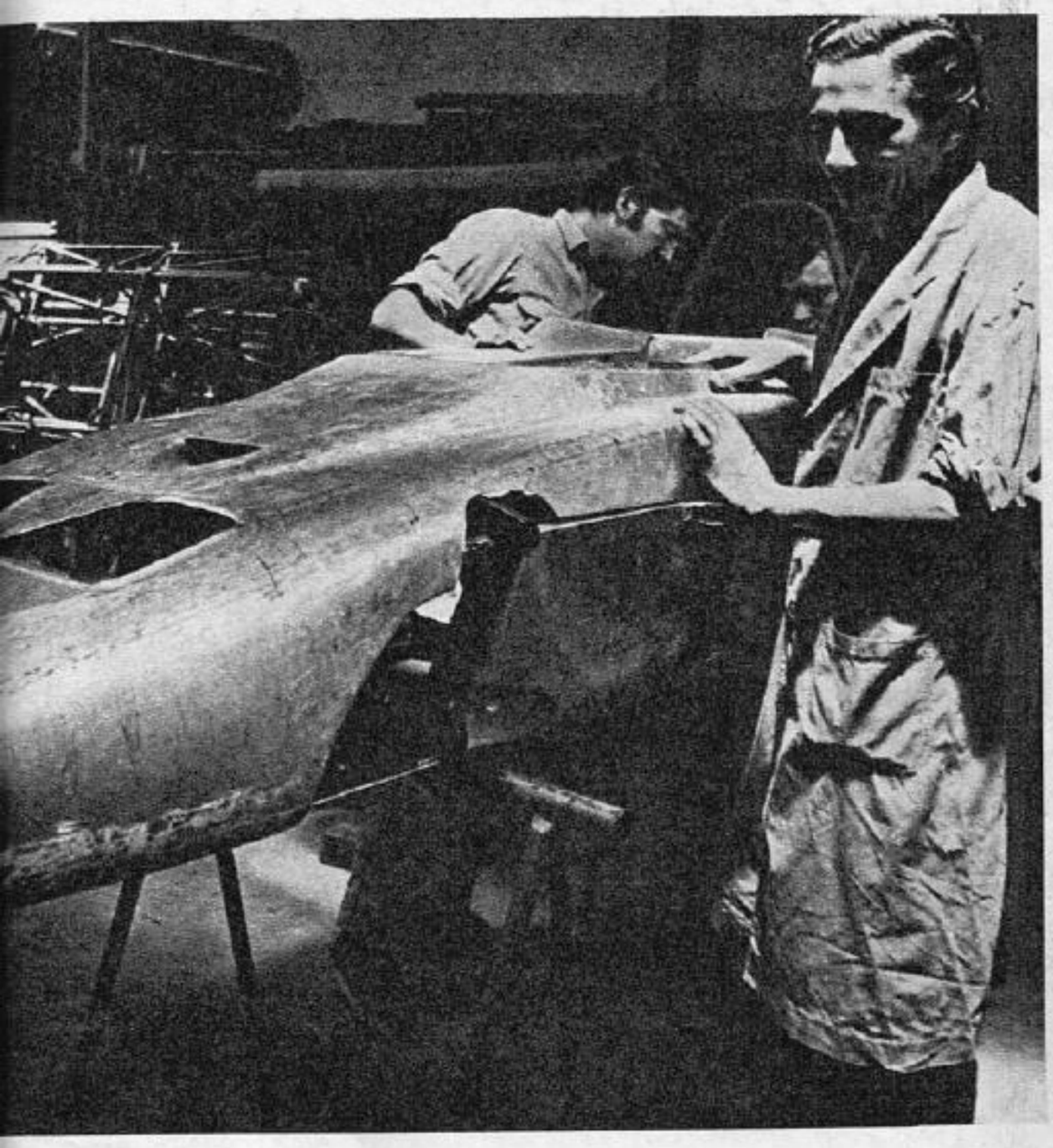
"No me falta nada, tengo todo hecho: tanques, portamazas, brazos de suspensión, carrocerías... en una semana armo todo y me libero de todos los problemas..., vos no sabés el trabajo que es juntar todas las piezas de los proveedores, que por lo general, te entregan todo con atraso."

Cada F-2 insume unos 30 a 35 metros de caños sin costura; pesarán unos 435 kilogramos, teniendo en cuenta los 140 kilos que pesa el motor Peugeot y los 56 kilogramos de la caja Sáenz. Los tanques de nafta son de aluminio que sumados tienen una capacidad de 70 litros; la distancia entre ejes es de 2,34 metros; en fin, medidas y cifras convencionales, archiprobadas y que sumadas a detalles de construcción exquisita (bulonería de aviación, pinzas de freno de magnesio) hacen de estos F-2 autos de mucha calidad, sin lugar a dudas los mejores que hemos visto hasta el momento en la categoría.

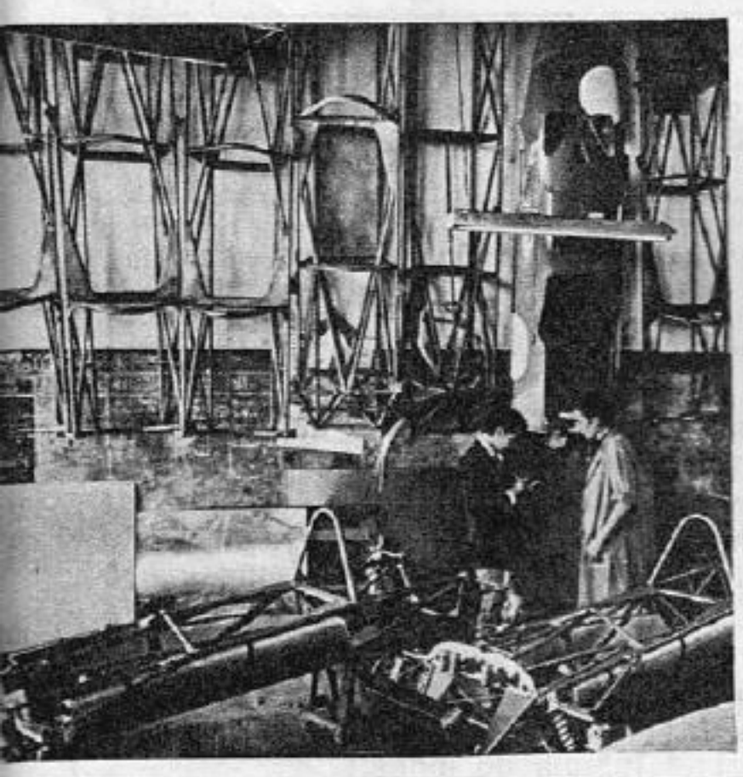
J.P.B.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MULAS DE PACO







También se construyó un F-4. La carrocería es en forma de cuña.

El primer F-2 sale del taller. Será para Roberto Castañón. Los restantes ya están prácticamente listos. Solamente falta armarlos.

Obsérvense en la pared los chasis terminados. Ya están todos construidos y en proceso de armado. Los de la pared son para Chubut Competición S.A.

Cuando se habla claro no hay confusiones.

Nunca hemos ocultado cuánto cuesta un Dodge.

Cuando alguien viene a comprarnos uno, sabe perfectamente cuál es su precio total.

En él están incluídos todos los opcionales como equipo completo de fábrica.

Esto evita confusiones.

Como tampoco las hay con la nueva Financiación Chrysler.

Mínimo contado. El resto en 30 meses. Intereses más bajos y sobre saldos.

Lo que viene a aclarar que la última palabra la tiene usted: Polara, GT o Coronado.

DELUNO

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

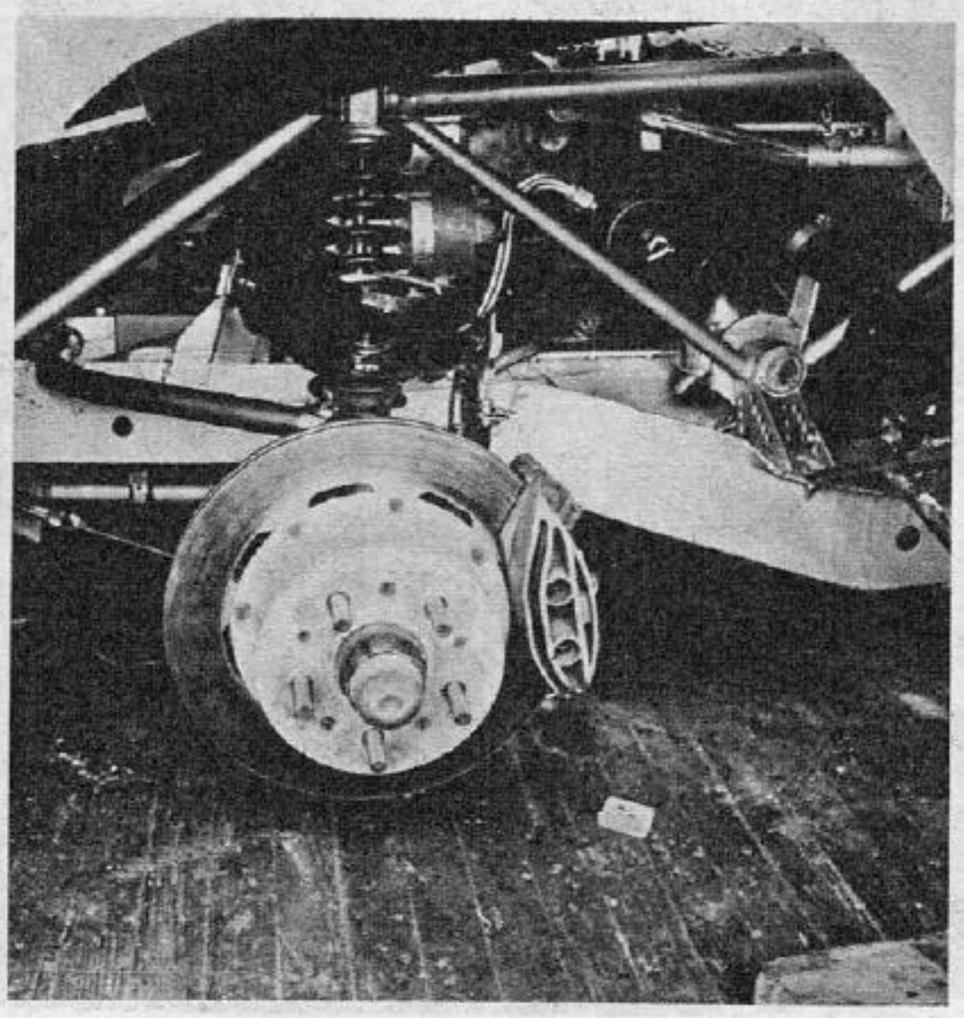
GRANDIO

Suipacha 1120 - Capital - 42-7278/7681
Callao 1833 - Capital - 42-2409 y 44-7038

¿ ULTIMO AUTO DE FORMISANO ?

Gastón ya tiene su SP. Formisano se lo construyó en un plazo de 30 dias para que el Campeon de TC pueda prenderse en el Triangular. Comercialmente es su obra póstuma porque Formisano dejará de construir automóviles de carrera





El SP de Perkins sufriendo los últimos toques antes de partir hacia San Juan. Vicente Formisano, en cuclillas y a la derecha, supervisa la terminación de detalles.

Los frenos delanteros son Airheart de disco ventilados. Iguales a los que usa el Chaparral.

Durante el trascurso de la semana pasada en el taller de Vicente Formisano se trabajó a mil por hora. Gastón Perkins les había encargado apenas 30 días atrás un SP similar al de "Cacho" Fangio para competir en el Triangular del A.C.A. El miércoles pasado el auto ya salía para El Zonda...

El auto es exactamente igual a los antecesores de Pairetti, Marincovich y "Cacho" Fangio. Con los dos primeros solamente difiere en las carrocerías, y con el tercero en detalles menores como patas de motor y algo más.

El motor, por supuesto, es un Tornado. La caja es Sáenz, pero sin lugar a dudas, uno de los detalles más interesantes son los frenos de disco delanteros, unos Airheart ventilados igualitos a los que usa el Chaparral. La estructura es tubular y monocoque en la parte central, sistema que Fissanotti (diseñador de estos automóviles) dejó de usar en su último automóvil, monocasco integral.

"Sí, es verdad, dejaremos de construir automóviles de carrera; es mucho problema, es un dolor de cabeza tras otro... este auto de Gastón será el último que haré para vender...", aseguró Vicente Formisano medio meditabundo y cabizbajo como estudiante que pretende justificar rabona de lunes.

Por el momento seguirá con el Martincho (que por otro lado sigue en venta) conducido por Víctor Hugo Plá. Para el año que viene harán otro SP, el póstumo, de la serie y competirán en cuanta carrera puedan de la categoría. El piloto todavía no ha sido determinado (Rodríguez Canedo no quiere saber nada de SP ni TC y rechazó las ofertas de Formisano para 1970, y no sería de extrañar que Víctor Huga Plá ocupase la butaca del solitario auto de Formisano).

"Mirá: construir autos es mucho problema; en el local de Azopardo y Cochabamba pondremos un restaurante y chau... me olvido de todo."

OTRA OFERTA SHELL
VISERA SOLAR
DISEÑO
EUROPEO'70.

BH14 013



$449

Para manejar cara al sol, sin problemas.
Y además con estilo, con personalidad.
En venta únicamente en las Estaciones de Servicio Shell.

SHELL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL PRIMERO

Tulio Crespi inició la construcción de SP motor trasera para 1970. Simplicidad en el diseño es la consigna

Cada tanto, Tulio Crespi nos sorprende con una noticia: un nuevo Fórmula Cuatro, un Gran Turismo, un Fórmula Dos. Y esta semana la noticia venida desde la calle Santos Dumont, ahí no más de la vía, a dos cuadras de la Chacarita, nos indicaba que Tulio había empezado a construir por propio impulso un Sport Prototipo de motor trasero siguiendo los cánones más modernos y avanzados.

Una cuna, un soldador, un par de anteojos, enmarcan los alrededores del nuevo aparato. Recién comienza la construcción y sólo podemos ver a través de esa estructura de alambre la imagen de lo que ha de ser —sin duda alguna —uno de los autos más modernos de la categoría para 1970. Y como a Tulio le gusta tomarse su tiempo, experimentar y tratar de llegar a la verdad por la prueba constante y de circuito, a cuatro meses vista de la primera carrera de la nueva fórmula de SP nacional, ya está elucubrando SU aparato.

"Empecé a hacer este auto porque me gusta experimentar lo que yo hago. Pienso que empezando ahora, hay tiempo para poder llegar a una puesta a punto ideal y para adaptar al auto a cualquier piloto y/o circuito. Este auto va a ser exclusivamente para prueba y no lo pienso vender. Se lo voy a dar a algún piloto que ponga el motor y la caja, y a partir de ahí pienso escarbar y trabajar hasta llegar a tener un buen auto."

El fierro nuevo de Crespi será un spider de apariencia muy-muy europea. Tendrá entre ejes 2,40 m y una trocha de 1,45 m.

"Son casi casi las dimensiones del Fórmula Dos que hice yo. Con decirte que los alambres los tiramos sobre ese auto. Ahora qu la forma ya está dada y los lineamientos generales los tengo todos en la cabeza, vamos a empezar a tirar el yeso sobre los alambres para hacer el molde de la carrocería. Una vez hecho esto, vamos a empezar a trabajar en la estructura, que va a ser autoportante en chapa."

Tulio Crespi es un tipo seguro, no le gusta meterse a inventor sin antes investigar y tratar de alistar suspensiones, chasis, etc.... **"Para eso es que no inventé nada. Fui sacando de todos los autos europeos un poquito y al final terminé en esto que creo que va a ser simple y funcional."**

Es lógico, no siempre lo raro, lo original, es a la vez algo funcional y útil. Es más, muy pocas veces, sobre todo en los autos de carrera, lo extraño, lo supernovedoso suele ser útil. Salvo las suspensiones de Chapman, los alerones introducidos por Jim Hall y Hap Sharp, el chasis monocasco acajonado, muy pocas cosas han surtido el efecto deseado que requiere su iniciador o inventor. Para Tulio Crespi, este auto representa un nuevo paso hacia su realización como constructor. Supera sus F-4, sus F-2 y se lanza al automovilismo grande y no por eso dejando de lado sus chiquisientos pedidos de Fórmula Cuatro, su producción de Tulias y sus proyectos de hombre joven y audaz. Uno de los primeros SP 3.000 motor trasero para el reglamento argentino, queda así... presentado.

Frene con todo BENDIX !

Sus frenos de disco son BENDIX. Su líquido para frenos de disco también debe ser BENDIX.

Somos tan exigentes, que creamos un líquido de frenos especial para nuestro freno de disco BENDIX. (El único freno de disco que se produce en el país).
El LIQUIDO BENDIX *
investigado y ensayado exhaustivamente,
satisface todas las exigencias técnicas que requiere el excepcional freno de disco BENDIX
y garantiza permanentemente
EFICIENCIA y SEGURIDAD en todas las frenadas.

FLUIDO BENDIX para FRENOS DE DISCO BENDIX
Cada frenada: ¡seguridad controlada!
*Recomendable también para frenos de tambor.



Bendix

LASER

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

PARABRISAS CORSA EN

EL IN

UNICA SECCION - 2 PAGINAS

PERIODICO AUTOM

CHACO

MOTOCICLISMO CHAQUEÑO

Por el Campeonato de Motociclismo Chaqueño se han disputado hasta la fecha siete competencias en las localidades de Sáenz Peña, Quitilipi, Provincia de la Plaza, General San Martín y las restantes en Resistencia, en donde existe un motovelódromo preparado especialmente para carreras de la especialidad. Es digno destacar que estos circuitos son todos de tierra compactada siendo el que se encuentra en mejores condiciones el de la Pcia. de La Plaza, en el cual también se suelen realizar competencias de cafeteras.



J. C. Vallussi. Puntero en los campeonatos chaqueños de 100 cc. standard y libre.

Todas estas ciudades tienen representantes del más alto nivel que llevan gran cantidad de adictos a las pruebas para aplaudir a sus coterráneos.

Las categorías que se practican son tres: 100 c.c. semipreparadas, pero standard por su exterior; 100 c.c. de preparación libre y 175 c.c. de preparación libre y 175 c.c. de preparación libre o fórmula internacional.

En el campeonato de 100 c.c. semipreparadas encabeza las posiciones del campeonto Julio César Vallussi quien montado en una Tehuelche ganó casi todas las competencias disputadas. Este valor de Resistencia se ve forzado a no respirar en las carreras, ya que su compañero de pueblo V. Barbosa, también con Tehuelche preparada por Domínguez, lo acecha en todas no perdiéndole pisada, debiendo aquel andar al "mango".

En 100 c.c. (preparación libre) también encabeza el marcador Julio César Vallussi,. quien tiene como perseguidor inmediato al campeón de la temporada anterior Oscar Piovano con una Zanella-Fiam. En esta categoría hay un piloto que está por ser llamado "el fantasma", ya que sus presentaciones son muy esporádicas y en todas hace levantar a las "tribunas" por las performances que realiza en cada competencia, pero —creemos— que por mala suerte en la mayoría de los casos debe abandonar cuando comanda la punta. Monta una Tehuelche Lucas Choen de original preparación.

También en esta categoría no debemos olvidar de nombrar al valor que aporta la ciudad de Sáenz Peña llamado Juan Rath. Participa con Tehuelche.

La mayor rivalidad que se nota en 175 ss la forman las ciudades de Resistencia y Sáenz Peña.

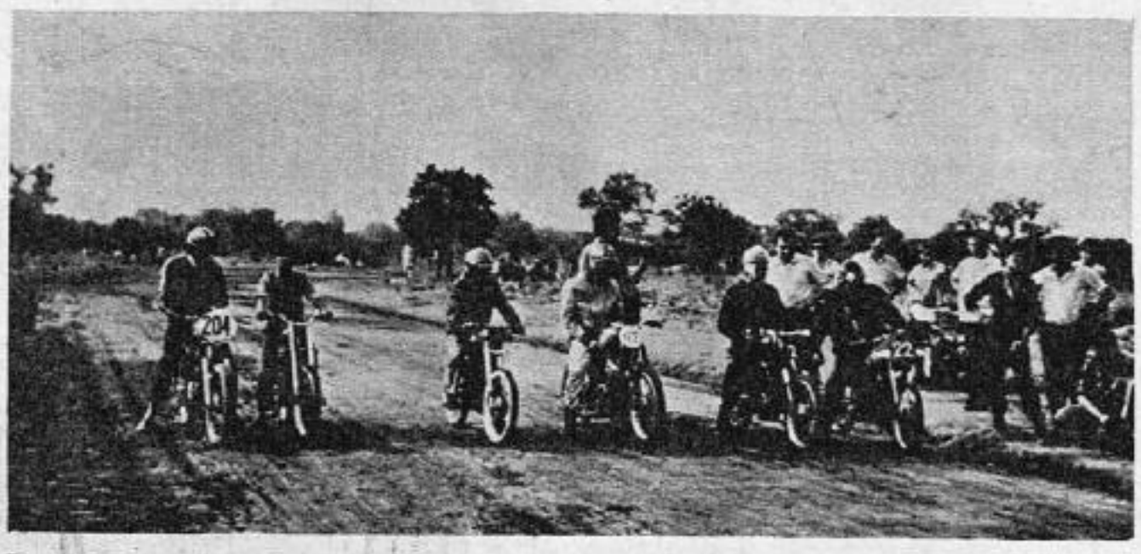
Los encargados son entre otros el actual líder del campeonato: Oscar Piovano que trajo al Chaco la Zanella RK del malogrado Jorge Kissling, las Gileras de Domínguez y la eficiente Honda del campeón del año pasado Juan Rath, dándole al primero más de un susto en las siete carreras realizadas hasta el momento. De éstos el único representante de Resistencia es Piovano.

Por otra parte cabe destacar que sería muy interesante e importante a la vez que los corredores del interior sean invitados por los dirigentes capitalinos del motociclismo a participar en pruebas que se realizan en Buenos Aires, para llegar a medir fuerzas entre los muchachos de "tierra adentro".

Estos mismos pilotos requeridos por PARABRISAS CORSA nos han dicho que están dispuestos a venir a la Capital sin que sea una obligación para los organizadores pagarles premios altos o prima de "partenza".

A los dirigentes: la dirección del club que los agrupa es Fray A. Rossi 36 Resistencia-Chaco. Su nombre: Club Motociclistas de Chaco.

Otro sí digo a los dirigentes: "sean buenos...



Tierra compactada en la largada de Quitilipi-Chaco.

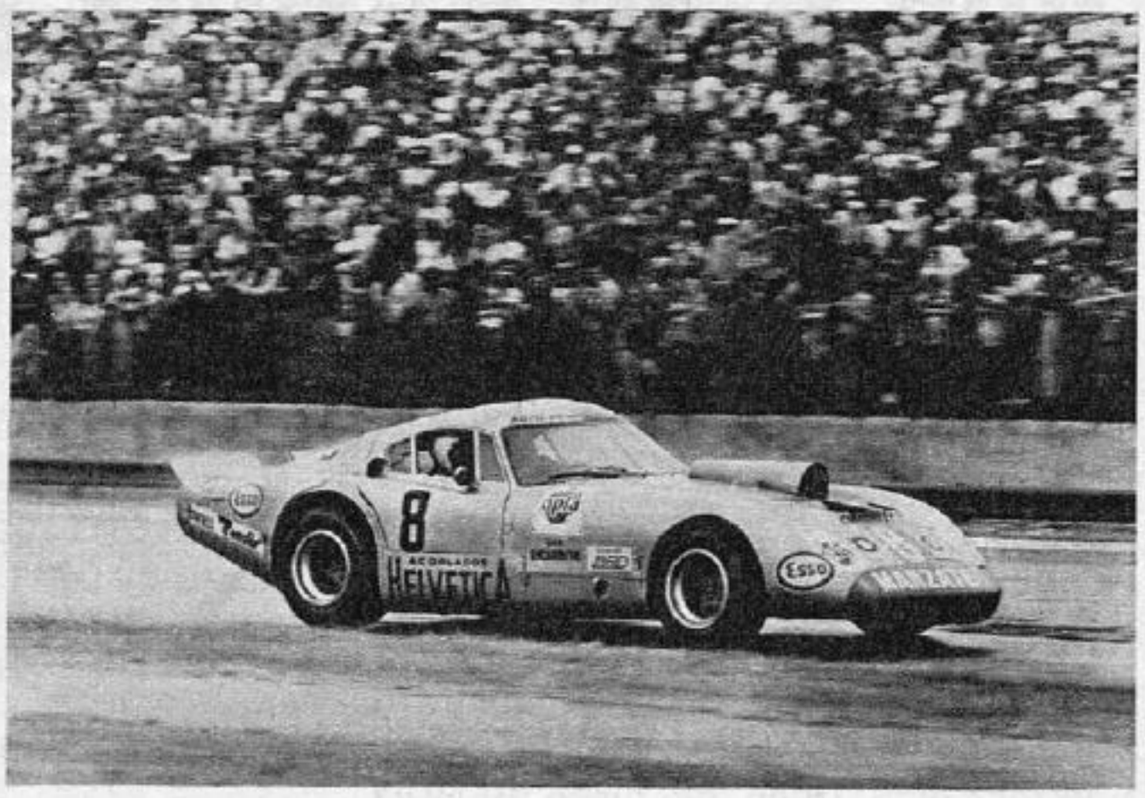
NEUQUEN

AUTOMOVILISMO Y PETROLEO

Plaza Huincul. — Gracias a la inquietud de una entidad que agrupa a técnicos de compañías petroleras desde algún tiempo viene tomando cuerpo una intensa inclinación hacia el automovilismo deportivo. Esta inquietud tomará fórma definitivamente el próximo 30 en que se disputará una competencia organizada por la Cooperadora de la Escuela Diferencial "Mi Mañana". La misma se disputará en adhesión al día del petróleo y ha sido denominada "13 de Diciembre".

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

SP PARA PLANO- AUTODROMO POSTERGADO: BARRAGAN EN EL TRIANGULAR



Barragán con el Trueno Naranja estará en el Triangular.

Bahía Blanca. — La gente de la peña "El Chivo" de esa ciudad ha comenzado la construcción de un moderno sport prototipo. El mismo será confiado a Héctor "Nene" Plano, quien será el encargado de conducilo y representar en esa forma a la importante ciudad del sur.

Las Flores. — El tiempo siempre verdugo de todas las realizaciones, una vez más fue factor determinante. El Autódromo General San Martín de la ciudad de Las Flores no será una realidad hasta la próxima temporada.

La pista, que tendrá una lon

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

gitud de 4.000 metros, está ubicada en el parque Plaza Montero y bordea la laguna del mismo nombre. La pista, dado su ancho, promete ser de las más seguras. La ubicación de los guard-rail ha sido diagramada lo suficientemente lejos de la calzada como para que en caso de emergencia los pilotos cuenten con un trecho suficiente para dominar o frenar las máquinas antes de tocarlos.

El lugar es particularmente hermoso y se encuentra debidamente forestado y además cuenta con un balneario en la laguna; todo contribuye para que Las Flores cuente con un excelente autódromo.

Mar del Plata. — Luis Barragán el joven piloto marplatense que tuviera relevantes actuaciones en F-2 se presentaría en las carreras del Triangular del Automóvil Club Argentino conduciendo el Trueno "by" Steven que fuera de propiedad de "Cacho" Fangio.

CHUBUT

LOS TC EN EL SUR

El domingo 9 se disputó en el Circuito del Club Hípico Sargento Cabral de la localidad de Gaiman, la primera fecha del Campeonato Regional Patagónico para la clase TC.

Solamente cinco máquinas estuvieron alineadas en la largada para participar, ya que la Nº 3 de "Pitter" que ingresó en los boxes no pudo intervenir. Tres volantes locales —Velazco, Bimboni y Calvo— y dos foráneos Cayetano Saladino de Neuquén y el conocido Willy Kank de Comodoro Rivadavia. Velazco con Panizza-Tornado, no tuvo oposición en la lucha por el primer puesto y punteó en todas las series no abandonando la posición de privilegio en ningún momento. La carreras se disputó en tres series de 15 vueltas cada una y con suma de tiempos para determinar al ganador. En la primera serie y cumplidas tres vueltas de la misma se produjo el abandono de Cayetano Saladino, quedando el lote de competidores reducido a cuatro máquinas.

Como dijimos anteriormente Velazco no tuvo oposición por el primer puesto, segundo se ubicó también con cierta facilidad Hugo Bimboni. Esta fue la serie en que se giró a mayor velocidad siendo también en la que se logró el record absoluto de vuelta con 1m35s2, a un promedio de 122,919 km/h. realizado por el ganador del parcial.

La segunda serie también tuvo como ganador a Velazco y su Tornado, ex propiedad de Tarducci y que condujera el Negro Monguzzi, esta vez tuvo como escolta a Benito Calvo quien alcanzó esa posición luego de una interesante lucha con el resto de los participantes.

En la tercera serie no hubo variantes de importancia. De entrada Velazco nuevamente tomó la delantera y no la abandonó hasta el final. Willy Kank se ubicó en la segunda colocación y alcanzó a descontar la ventaja que le llevaba Bimboni en el cómputo total y de esta forma se adjudicó la segunda posición en la general de la carrera.



El Panizza ex Tarducci mata en el Sur.

CORDOBA

MOTOCICLISMO EN EL OSCAR CABALEN

CORDOBA. — Organizada por la Cámara de la Motocicleta se llevó a cabo con todo éxito una interesante reunión en el Autódromo Oscar Cabalén. El frondoso programa abarcó todas las categorías de motociclismo, autos antiguos y como novedad dos competencias para damas a la que se presentaron veintitres participantes. Entre ellas se encontraban Mara de Monguzzi, Griselda Galaverna, Ana Pomodoro y Zelmira García todas emparentadas con pilotos de renombre.

Héctor "Pirin" Gradassi y Eduardo Copello prestaron su apoyo a la reunión oficiando de largadores en las carreras femeninas.

Existieron algunos defectitos de organización pese a la extraordinaria buena voluntad puesta de manifiesto por la Cámara de la Motocicleta, pero esos ínfimos defectos bien pueden ser pasados por alto teniendo en cuenta la intención de la entidad de prestar su incondicional apoyo a la actividad de las dos ruedas que últimamente se halla un tanto relegada. El problema radical estuvo fincado en la prueba de hasta 200 cm3 en la que también largaron en forma conjunta las clases 100 y 125 cm3. La gran cantidad de inscriptos que fueron 65 tuvo, como es lógico, a mal traer a los planilleros, lo que luego redundó en algunas protestas que aun se encuentran en estudio.

Las competencias para damas se disputaron en dos categorías —de hasta 1150 cm3 y hasta 2000 cm3. Pero no solamente fueron de velocidad pura sino que introdujeron una interesante novedad y fue la de que las participantes tuvieron que detenerse a cambiar una rueda en vueltas estipuladas lo que otorgó un matiz muy simpático. También se impuso un tiempo mínimo para recorrer una vuelta, cosa que en carrera se observó con bastante tolerancia. La experiencia resultó por demás alentadora ya que el nivel conductivo que mostraron las damas estuvo muy por encima de lo esperado. Tanto es así que la Federación Cordobesa de Automovilismo está pensando en organizar para 1970 junto con los campeonatos zonales y standard, categorías para damas.

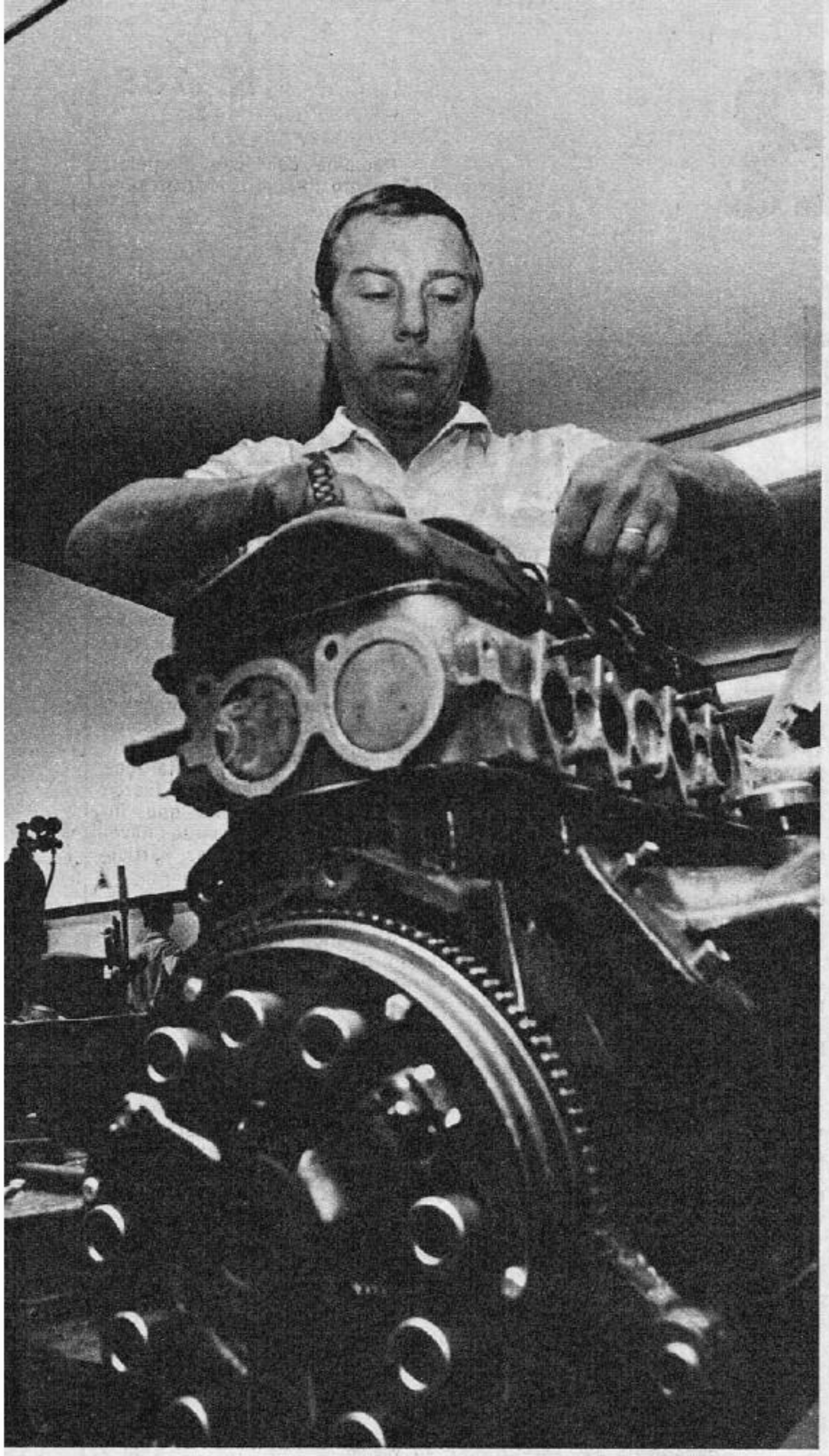
CLASIFICACION

CATEGORIA 98 cm3 (semipreparadas): 10 vueltas.
1º Roberto Obregón.
CATEGORIA 125 cm3 (Standard): 10 vueltas.
1º José Antonio Sarmiento.
CATEGORIA 100 cm3 (Libre): 10 vueltas.
1º Mariano Mestre.
CATEGORIA 125 cm3. (Libre). 10 vueltas.
1º Alberto Neder.
CATEGORIA 150 a 200 cm3. 10 vueltas.
1º Gregorio Macoachian.
CARRERA STANDARD PARA DAMAS (hasta 1150 cm3).
1º "Salvi", Fiat 800 Cupé.
CATEGORIA HASTA 2000 cm3. 10 vueltas.
1º Ana G. Pomodoro, Peugeot 404.
AUTOS ANTIGUOS
1º Carlos Ambrosioni, Rugby 1925.

RIO NEGRO

UN AUTODROMO PARA EL SUR

Bariloche. — La ambiciosa obra proyectada por el Bariloche Auto Club insumirá la friolera de cien millones de pesos. Los dirigentes de la entidad que preside Mario Simari confían en el apoyo económico que aparentemente ya se han comprometido a brindarle tanto la gobernación de Río Negro como la Secretaría de Difusión y Turismo.



¿QUIEN ES ROBERT

Para muchos es desconocido. Roberto Díaz es el preparador del equipo de Guillermo Billy y siempre estuvo a cargo de los automóviles de Norberto Castañón. Su motor triunfó en el último G.P. y salvó el honor de Peugeot



"Mirá el problema de los árboles de levas fue originado por una tanda de blocks defectuosos. La bancadita central de las levas tenía una tolerancia mayor y el árbol trabajaba, por la carga de los resortes, a la flexión."

Roberto Díaz junto a su hermano, que trabaja en la parte eléctrica de los autos del equipo. Es el responsable del encendido.

En poco menos de dos años, Norberto "Beto" Castañón se convirtió en primer actor del teatro de TM. Su dominio en el Campeonato Argentino de la categoría fue asombroso; ganó infinidad de carreras de todo tipo y seguidillas de triunfos lo propulsaron a la fama inmediatamente, a pesar de algunas críticas ("Ladran, Sancho, señal que cabalgamos") que ponían en duda su calidad de piloto veloz. La cosa es que, para desmentirlo, se fue a El Zonda y ganó, en ese año, abrumadoramente.

Junto a Castañón (profesor de matemáticas, vendedor de automóviles usados, criador de caballos de carrera, 31 años, casado, dos hijos) la figura de Roberto Felipe Díaz (35, casado, **"una yunta"**) era una anatomía inseparable, autora en gran medida de los triunfos de Castañón. Díaz fue durante toda la carrera deportiva, preparador de los aparatos que condujo Castañón, desde los NSU al Peugeot 404 pasando por el **cuatrotrés. "A Norberto lo conocí en el 61, más o menos, por intermedio de su padre, le fuimos a comprar una camioneta... al tiempo ya estábamos preparando un NSU galerita y nos largamos al GP. Pero, mi Dios, ni Norberto era corredor ni yo preparador, así que imaginate, estábamos convencidos de que la cosa era ir pata a fondo y listo.. volcamos...",** recordó jocosamente Roberto Díaz.

"Con el NSU nos cansamos de romper caños de escape, no dábamos pie con bola, al fin nos avivamos de que todo era originado por vibraciones de muy alta frecuencia y se acabaron los problemas." Dejaron la "galerita" y Castañón le compró un Sport Prinz a Raitzin. Díaz siguió con la preparación del auto pero sin obtener actuaciones muy descollantes.

Después vino el 403, al poco tiempo el 404 que en 1968 obtuvo infinidad de triunfos y en 1969, en las filas de Billy, el gran triunfo: el GP de Turismo.

Actualmente Roberto Díaz trabaja para el equipo de Guillermo Billy, está a cargo de todos los automóviles en la faz técnica. Los motores los prepara en su taller, un service Peugeot ubicado en la calle Remedios de Escalada de San Martín, en Lanús. El resto, banco de pruebas, suspensiones, caja de velocidades y diferenciales se desarrolla en los propios talleres de Billy en esta capital. Están a cargo de ello Jorge Toumas, Leonardo Gayol y Miguel Tiberi, siempre dirigidos por Díaz, responsable de todo.

"Cuando recorrimos la ruta del GP hicimos un relevamiento barométrico con Castañón; me llamó mucho la atención las diferencias existentes entre puntos muy cercanos entre sí. Por ese relevamiento no tuvimos un solo problema con la puesta a punto de la carburación." Sin lugar a dudas, Díaz y Castañón se las piensan todas; muchos detalles como ése fueron tenidos en cuenta y nada fue dejado al azar. Por trabajar así, nuevamente Díaz y Castañón le sacaron por enésima vez las papas del fuego a Peugeot.

"Prácticamente yo no tengo contacto con fábrica ni con sus ingenieros, asegura Díaz; **las ideas las intercambiamos con Zampini en los conceptos generales; además, Padovani y la gente que hace los trabajos afines, pero con gente de fábrica nones, solamente Zampini tiene contacto."** El intercambio de ideas entre ambos preparadores produce evidentemente motores muy parecidos, son prácticamente idénticos unos a otros, es decir, los de Guillermo Billy a los de Dorrego Competición. Solamente difieren en algunos detalles menores pero que no hacen a la cuestión.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

O DIAZ?



"Al Gran Premio fuimos con motores prácticamente pisteros, los mismos que usamos para correr en pista pero con menos compresión, con 10,5:1, nada más. Antes del GP nos llevamos un susto bárbaro. Desarmamos y por un problema con los pistones estaban todos los motores a punto de engranarse. ¡¡¡Ahhhh!!!, a propósito de eso miren qué curioso: el motor de nosotros, es decir, el del auto de Castañón (N. de la R.: Díaz fue acompañante de Castañón en el GP) **los tenía guardados en el taller, eran un recuerdo de Fernando Padovani, fallecido hace poco tiempo atrás; fueron los últimos pistones que hizo y no los quería usar. Gracias a ellos ganamos el GP y a él le dedico la victoria. Esto te lo pido por favor, si podés destacármelo hacelo, te lo voy a agradecer, lo quería muchísimo..."**

Sobre el Gran Premio Roberto Díaz puede hablar horas y horas; con Castañón salieron a correrlo más o menos fuerte de entrada: **"nos impresionó el ritmo violento que se le impuso a la carrera en el comienzo; después, a partir de la cuarta etapa, para nosotros fue un paseo: ¡¡si andábamos tan despacio que teníamos que cuidarnos de que no nos pasasen los Renault!!... en todo el GP rompimos cuatro gomas y el eje del acelerador, nada más... el secreto del GP es ir siempre adelante, nada más, siempre adelante y no parar nunca".**

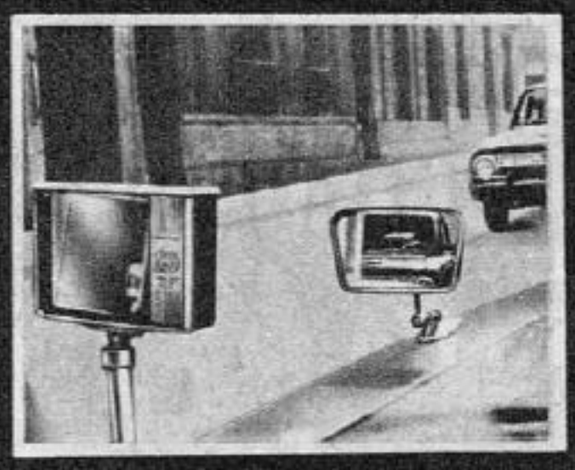
Así, simple, es Roberto Díaz. El hombre que preparó los motores que obtuvieron la mayor efectividad para la marca del León, que infinidad de veces le sacó las papas del fuego a la marca... cuando Castañón aceptó alguna vez correr en el equipo oficial puso la condición de que su motor fuese preparado por su alátere Díaz. Por supuesto, ganó Castañón. Y de rebote la imagen de Peugeot.



¡TRAGICO ACCIDENTE!

EVITELO INSTALANDO EN SU AUTOMOVIL, EL UNICO APARATO OPTICO ELECTRICO QUE LE ASEGURA UN VIAJE SEGURO

ANGEL GUARDIAN



vigila y controla en toda la profundidad de la mano contraria, a los automotores que por ella avanzan y así, cuando Ud. SALGA A PASAR... NO SALDRA A CHOCAR!!!

En venta en las Casas de Accesorios, Agencias de Automotores y Estaciones de Servicio de todo el País.

FABRICA y DISTRIBUYE
ANGEL GUARDIAN S. A.
PARANA 580, 4º Piso, Bs. As. - Tel.: 40-9221

ahora hay otras pilas!



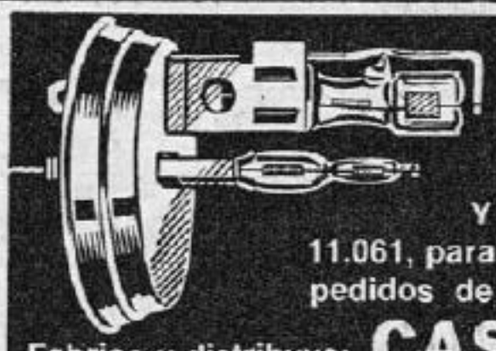
Enfoque a toda luz.
Cargue su linterna con

PHILIPS PILAS

PHILIPS
las blindadas
que no se
rinden nunca!



sugerencias PARABRISAS CORSA



¡YA RECIBIMOS!

Una nueva partida de las LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA "DAVID", PATENTE Nº I. 11.061, para cumplimentar los innumerables pedidos de nuestros Clientes y Amigos.

Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S. A.**

Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

WASHER S. C. A.

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

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

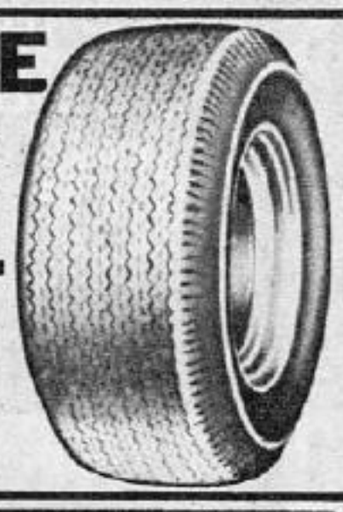
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

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

NEUMATICOS DE COMPETICION

para:

SP.·TC.·TM.·F1.·F2.



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

PEUGEOT

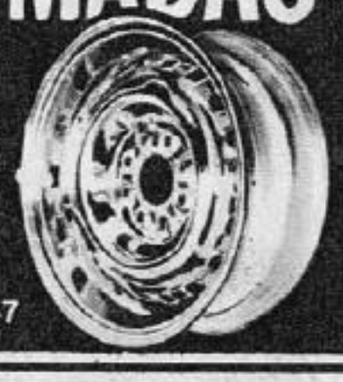
Citroën

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

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES



VICAR S. C. A.
Av. JUAN DE GARAY 2356 · T. E. 26-5347

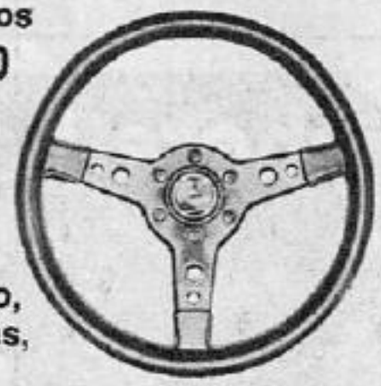
Para su automotor compre Ud. lo mejor



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

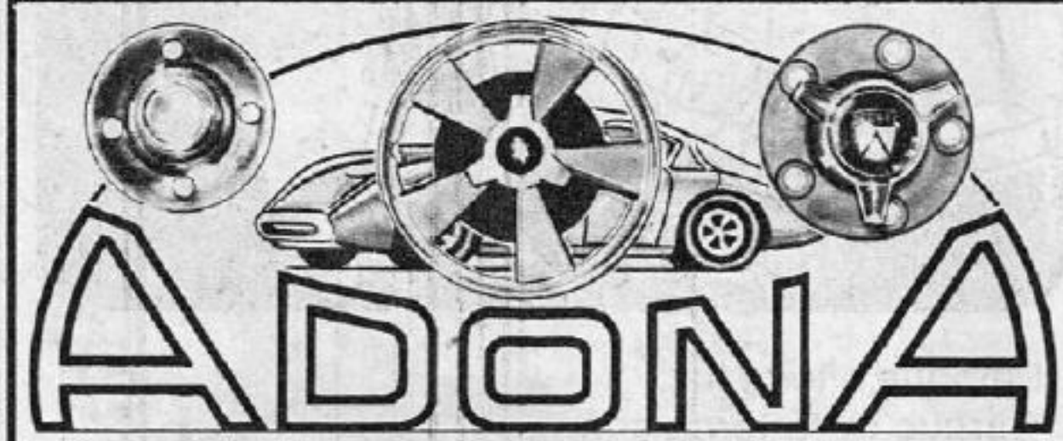
SONORIDAD EN AUTO-RADIO Y CAR-STEREO



LA TOUR,

le ofrece la marca de su preferencia **NIPPON, KENIA, INTERELECTRIC, STERVOX** y Radios, **BENDIX, PHILIPS, AUTOVOX, MOTOROLA, SONDERS.**

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



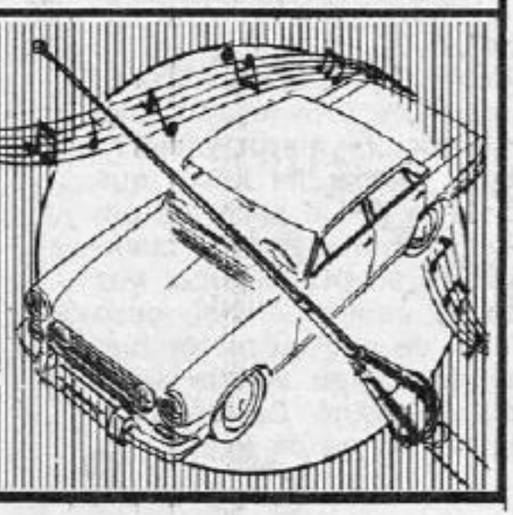
ADONA

LINEA EN DEPORTE • CUBRE MAZAS
TAZONES DEPORTIVOS Y ORIGINALES
CAMARONES 5512 - T. E. 67-3716 - CAPITAL

VENTA DIRECTA AL COMERCIO

ANTENAS AUTO-RADIO

MAREL



Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor
MAREL S. C. A.
DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.

AVISOS corsificados

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

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

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

---

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

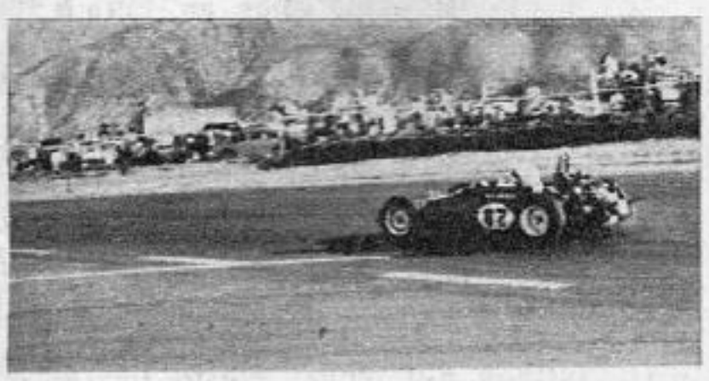


n horario de 12 a 17 horas. Los avisos ecibidos hasta el día jueves inclusive se- án publicados en el número de la semana guiente. Se podrán adjuntar con el aviso otografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de ublicarlas o no. En caso de hacerse, la serción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar u aviso por correo a PARABRISAS CORA adjuntando el cupón que aparece al ie de esta página y el importe, en forma e giro postal o bancario a la orden de DITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. lem 896, Bs. As. Los cupones con sus orrespondientes giros recibidos hasta el ía jueves inclusive determinarán que el viso sea publicado la semana siguiente.

FIAT 1500 66, impecable, carrocería y motor, gomas "Cinturato", palanca al piso, tablero Ad con cuentavueltas Jaeger mecánico, presión de aceite, temperatura de aceite, amperímetros, tanque de nafta galvanizado, llantas Protto de 5½" esp. Tratar: Sr. César, Viamonte 1365, PB "C", tel. 45-6551.

MOTOR RENAULT, con caja y embrague, ideal para preparar 1093 o Fórmula 4. Verdadera oportunidad por su estado y precio. Raúl Expósito vende. Av. San Martín 7160, Capital.

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).

LIQUIDO primera oferta, 2 motores Fiat 1930, 6 cilindros, 7 bancadas, caja de 4ª. Chasis completo cortado a reglamento para "cafeteras". Tel. 757-1235, de 7 a 16 horas.

RENAULT 1093. Vendo impecable, motor a nuevo, diferencial corto y largo, gomas y repuestos varios. Véalo en Belgrano 399, Avellaneda.

CHASIS F-4, TULIA 6 recién terminado, completo. Con neumáticos y llantas. 0 Km de verdad. Doy facilidades. VENDO por radicarme en Venezuela. Sr. Acuña, 49-1041, int. 24, de 9 a 12.30 y 13.30 a 17.

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".

CHRYSLER 1928, "doble faeton", vendo. Unico, original y en perfecto estado. Frenos hidráulicos, 7 bancadas ¡¡PARA IR A TODOS LADOS!! Tel. 629-1335.

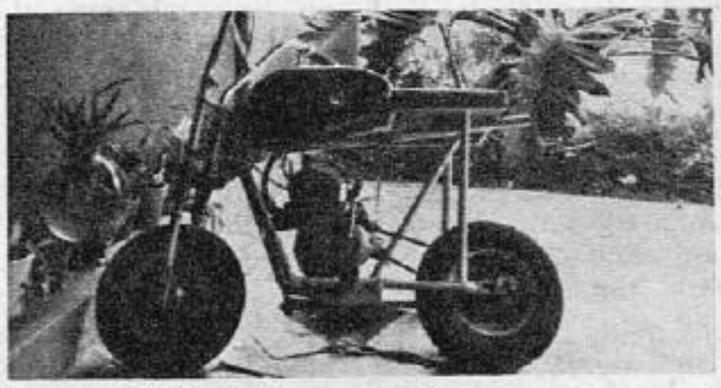
CHASIS COMPLETO F-4, autoportante, tipo Lotus 48, de aluminio, peso 175 kg. Total: $ 350.000. Tratar: Calle 50, Nº 881, LA PLATA, tel. 3-9620.

HIDRO-KART (Karting acuático), casco plástico, motor 18 HP, estado impecable, con trailer. Vendo urgente. Total: $ 280.000. Doy facilidades. Verla en San Martín 1222, Moreno. Prov. de Buenos Aires.

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

TURISMO CARRETERA, ex Polinori, vendo Chevrolet 7 bancadas, listo para largar; 240 Km garantido. Tratar: Sr. José Gallo, Austria 2526, Taller cromado Palermo, tel. 83-3824.

MINI-MOTO, Motor Sachs-Televel, 98 cm³ Motor y gomas flamantes. Precio $ 35.000



Tratar: Berutti 3848, 5º piso, tel. 71-6679 (después de las 13).

CASCO CRESPI F-2, sin uso, vendo o permuto por F-4 o Anexo "J". Ver en Angalgalá 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.

NUMA II C. Ultima creación de "Cacho" Ruesch, motor, caja y diferencial. Motor 0 Km. $ 2.000.000, vendo o permuto por



auto de serie, doy facilidades. Entrego sin gomas únicamente. Tratar: JORGE TERNENGO, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

MINI COOPER-1963, color verde inglés. Pintura y tapizado nuevos. Motor 0 Km, frenos, suspensión, dirección nuevos. Mecánica Requejo. No corrió nunca. Papeles en regla. Facilidades de pago. Chiche, joyita, ¡¡9 puntos!! Tratar: Sr. Jorge, tel. 797-5206.

CONCESIONARIO FIAT VENDE, cupé 1500 TM, Anexo "J", motor 0 Km preparado por R. Ballestrini, a estrenar, caja Saenz, isotorque, doble circuito de fre-



nos BENDIX, estado impecable, sin golpes, totalmente homologada. Varios repuestos nuevos. Precio y condiciones de pago accesibles. Se acepta permuta por auto de serie. Tratar: Leandro N. Alem 495, Cap.

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

FORD-T, Modelo 1926, vendo en excelente estado original. Llamar a tel. 624-2949 (18 a 21).

CUADRADO "HOT-ROD" UNICO, escucho ofertas, vendo, financio, permuto, verlo y tratar únicamente con Sr. Rafael, Pasaje Nueva Zelandia 4873, casi esquina Warnes 1451.

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.

Parabrisas CORSA

correo

SP - GT - F-1

de Jorge Pérez, Florida.

Estimados "corsas": recurro a Uds. por considerarlos "capos" en la materia (N. de la R.: ¡gracias!). Quisiera contestación a las siguientes preguntas:

1) El SP que está construyendo Berta en Córdoba, ¿séra el único auto de construcción nacional que participará en la temporada internacional, impulsado por el motor Cosworth de 3000 cm³?

R) Sí, señor, al menos hasta el momento.

2) ¿Necesitará la homologación de la FIA para competir en nuestra temporada?

R) No, por tratarse de un prototipo de tres litros.

3) ¿Cuál sería la velocidad máxima de este "proto" según vuestra opinión?

R) Es difícil opinar sobre un coche que no está terminado y más aún dar cifras sobre su performance, pero no obstante pensamos que tendría que estar entre los 280/310 Km/hora.

¿Cuál es la causa por la cual en Europa compiten los SP y los Sport en el mismo campeonato?

R) Como son autos de características bastante similares se los hace correr en las mismas carreras, pero cada categoría tiene su puntaje independiente.

5) Considero que el "antiguo" Ford GT 49 se encuadra en la categoría Sport 5000 cm³. ¿Por qué la sigla GT, entonces?

R) Sencillamente porque cuando se presentó el susodicho Ford la categoría se llamaba Gran Turismo.

6) Poniendo los pies en el suelo ¿en qué autódromo se disputarán la 25 Horas de Turismo de A.P.A.T.?

R) En el autódromo de la ciudad de Buenos Aires.

7) Para finalizar, y si no es mucho pedir, quisiera que me listaran todas las marcas actuales de Sport, Sport Prototipos y Fórmula 1 internacionales.

R) Como no. Aquí van. En S y SP: Porsche, Ferrari, Matra, Lola, Alpine, Alfa Romeo, Ford P 69 (del grupo Alan Mann), Lotus (Europa), Lancia (Fulvias modificadas a SP), Mc Laren (en proyecto) y los japoneses Nissan, Toyota e Isuzu, los dos primeros recientes vencedores de los Porsche oficiales en Japón.

En fórmula 1 son los siguientes: Lotus (que aparte del tipo 63 de FWD prepara otro convencional para reemplazar al 49 B), Brabham con motor Cosworth como el Lotus y que presentará por primera vez un chasis monocoque; Ferrari con el 312 B de diagrama Boxer; Matra competirá en el año que viene propulsado por el Moteur Moderne de 12 en "V" en sus modelos MS 80 y MS 84, este último de cuatro ruedas motrices; Mc Laren con Cosworth en sus modelos M 12 A y el futuro M 7 B, FWD y convencional respectivamente; BRM (V 12 nomenclado P 139); Tecno, que incursionará en F 1 en el '70 así como también el inglés March con mecánica Cosworth y Honda que se reincorporaría a mediados del año que viene con un V8 (s.e.u.o.).

DE TODO UN POCO

de Danilo Cánepa, Nueva Helvecia, R. O. del Uruguay.

Por la presente... quisiera... preguntitas... los felicito... desde el número 0... etc, etc.

1) Quisiera saber qué es el torque de un motor.

R) Es un momento de fuerzas. Vale decir que es producto de una fuerza por una distancia. Cuando el motor genera el máximo par motor (o torque), en ese instante el vehículo tiene su mayor poder de aceleración, independientemente de la relación de marcha que se utilice.

2) ¿Cuál es el precio de un Speed-Pilot o aparato utilizado para mantener promedios? ¿y el de un Twin-Master?

R) En la Argentina el distribuidor de estos implementos Halda es Mejor SA., que está en Santa Fé, 1170, Martínez, Pcia. de Buenos Aires. Los precios son estos: Speed-Pilot completo $ 53.000 sin accesorios (tripa y reductores) $ 44.000, Twin-Master completo $ 49.500 y sin accesorios $ 42.000. También disponen en Mejor SA de otro aparatito de la misma procedencia, el cuentametros Trip-Master de un solo visor y cinco cifras, que vale $ 33.000 y 25.000 pesos respectivamente.

3) ¿Qué velocidad puede alcanzar un Ford modelo 1934 V8 85 HP, que actualmente anda en los 165 Km/hora (tiene "tocado" el árbol de levas, tapas y volante rebajado) si le colocamos cuatro carburadores Weber?

R) Mucha. Depende mayormente del viento, del tipo de los carburadores pues Weber hay muchos, de la humedad ambiente y de lo que se anime uno a andar arriba de un Ford '34.

4) ¿Qué quiere decir cortar cerca o lejos de una curva?

R) Por "cortar" se entiende el momento en que el piloto deja de acelerar al acercarse a la curva, para frenar y/o rebajar.

5) ¿Cuál es el valor de una llanta de magnesio para Torino, un cuentarrevoluciones y una caja ZF?

R) Aproximadamente una llanta para Torino de aleación de magnesio puede insumir de $ 15.000 a 18.000, según modelo; idem un cuentavueltas de 10.000 pesos a $ 20.000 y la caja ZF unos $ 175.000 la de cuatro marchas para motor delantero, pues la caja puente está en el orden de los $ 800.000.

TORQUIMETRO

de Guillermo Bottini, Córdoba.

1) ¿Quisiera saber si en la Argentina se fabrican torquímetros y si es así quiénes son sus fabricantes y proveedores?

R) Efectivamente en el país se fabrican estas herramientas, nosotos conocemos los Raba que dan excelente resultado, pero además hay otras marcas en el mercado, En ferreterías importantes o industriales (puede ser la Francesa) no tendrá ningun problema para adquirirlas.

2) ¿Me podrían dar el nombre de algunas de las chicas de la foto incluída en la primera página del número 185 de CORSA?

R) No. Ya están todas repartidas entre los redactores, y lo primero que hicieron los sátiros fue despojarlas hasta del apellido.

AGUA QUE NO HAS DE BEBER

de R. Pereyra, Capital.

Estimados redactores de CORSA: tengo el agrado de dirigirme a ustedes con el fin de que me aclaren el panorama respecto a las siguientes preguntas, porque cada vez que he consultado sobre ellas he recibido distintas respuestas lo que me ha desorientado más aún.

1) ¿Cuál es el tipo de agua más conveniente para la refrigeración de un motor? ¿de lluvia, destilada, etc.?

R) Idealmente podría dar alguna ventaja la utilización de agua destilada por su menor contenido de sales y substancias que pudieran dar lugar a reacciones químicas e incrustaciones, pero asimismo destilada y todo, al entrar en contacto con los diversos metales y gomas que forman parte del circuito de refrigeración perderá sus propiedades, lo que equivale a decir que métale el agua de canilla no más, que así hace todo el mundo hasta el día de hoy y todos están muy contentos. Por otra parte, mire qué problema tendría si se encuentra en una ruta con un problema de agua y no tiene destilada a mano.

2) En caso de que un motor use aceite SAE 30 ¿en verano es aconsejable usar SAE 40? ¿sí la respuesta es afirmativa, conviene lavar el carter al cambiar de viscosidad?

R) Solamente en el caso de motores que se encuentren ya muy "palmados" o que vayan a realizar esfuerzos extraordinarios. Otra solución es usar SAE 20/40 W, comúnmente llamado multigrado, y despreocuparse del paso de las estaciones. En cuanto a si es conveniente un lavado de carter al cambiarse la viscosidad del aceite empleado, lo juzgamos innecesario.

3) ¿Es conveniente colocar el cebador cada vez que se arranca el motor del automóvil?

R) No solamente es inconveniente sino también perjudicial. El cebador debe conectarse únicamente, cuando se presume que el arranque va a ser dificultoso ya sea por baja temperatura o por estar el vehículo largo tiempo sin usarse. Usarlo frecuentemente solo ayudará a lavar los cilindros desprotegiéndolos de la película lubricante y gastar más combustible.

4) ¿Puede un Fiat 1500 berlina, modelo 1969, con todos los elementos originales de fábrica, alcanzar en directa 152 Km/hora?

R) En el mejor de los casos y con ayuda de la fortuna podría ser. La velocidad máxima promedio de ese coche es de unos 145 Km/hora.

EUROPA

de Héctor A. Brandoletta, Pergamino, Bs. Aires.

Señores: quisiera conocer las actuaciones de algunos corredores argentinos en los circuitos de Europa, especialmente en el período que abarcan los años de 1949 a 1952. Excluyo de mi pregunta a las campañas de Fangio y González por ser bien conocidas por todos. También agradecería se me contestara con qué máquinas competían cada uno de los pilotos en cuestión y las clasificaciones que lograron.

R) Trataremos de contestarle sobre los que tuvieron actuaciones más destacadas. En el año 1949 Benedicto Campos corrió ocho carreras en Francia, Italia y Bélgica. Sus mejores presentaciones fueron los GP de Pau y Perpignan, en ambos con Maserati salió 3º; en el GP de San Remo, también con Maserati, fue 4º y en Marsella con Simca alcanzó un 5º puesto en la final, después de haber ganado su serie.

En el año 1950 Roberto Mieres, participó en dos carreras en Francia una y en Suiza la restante. Con Alfa Romeo fue sexto en Aix-les-Bains y con una Maserati de dos litros fue cuarto en el G.P. de las Naciones de Ginebra. En ese mismo año, Alfredo Pian corrió tres carreras en Europa: el GP de San Remo donde logró un tercer puesto con el pequeño Simca de 1.430 cm³, y dos abandonos en los GP de Roubaix y Montecarlo. En este último sufrió un accidente donde se fracturó una pierna.

Schwelm Cruz compitió asiduamente en estos años en Europa. En una quincena de Competencias se prendió con máquinas diversas como Alfa Romeo SS 2500 cm³, Jaguar XK y Simca. En 1950 ganó su categoría en la Targa Florio y en las Mille Miglia.

En 1951 Onofre Marimón hizo sus primeras presentaciones en Francia e Italia con máquinas Ferrari y Maserati, pero sin mayor fortuna. Su mejor puesto fue un octavo en el GP de Módena.

Alberto Crespo viajó en 1952 para integrar el equipo Talbot. Con esta máquina fue cuarto en Albi, pasando luego a correr con Maserati. Tampoco tuvo performances muy relevantes y cerró su paso por el viejo continente con un 5º puesto en Inglaterra a bordo de un Talbot-Lago.

Además de los nombrados, que fueron los que más se destacaron, no debemos olvidar a René Soulas, que en las Mil Millas del '51 punteó con una Maserati 2000 en pareja con Schwelm Cruz para luego abandonar y en el circuito de Marsella, y también con Maserati, obtuvo en las pruebas clasificatorias el más bajo tiempo. No pudo largar la carrera por no llegarle a tiempo la licencia internacional habilitante.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOODYEAR

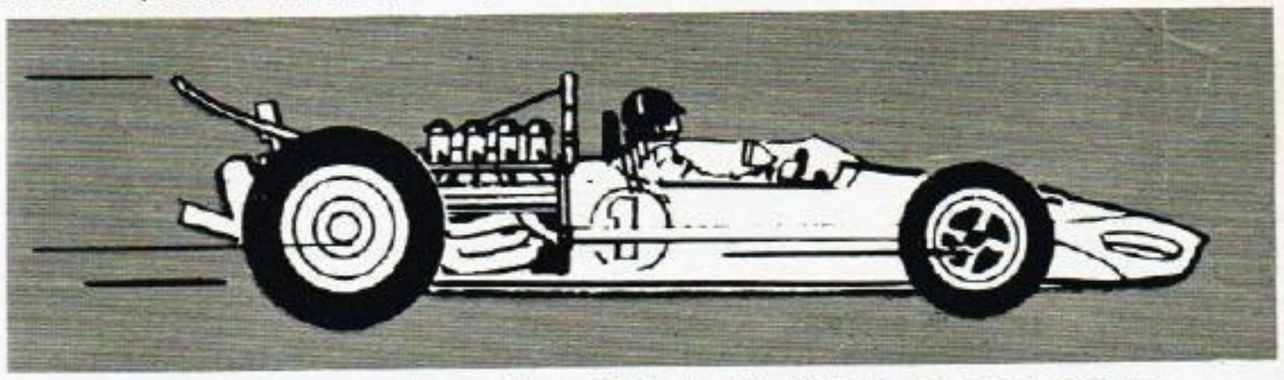
cubiertas G8S

sin cámara

¡son más seguras!
(y no cuestan más)



Los Jets que aterrizan a 250 Km. por hora llevan Cubiertas Sin Cámara. ¡Son más seguras!



Los corredores más importantes prefieren Cubiertas Sin Cámara. ¡Son más seguras!

¡CUBIERTAS SIN CAMARA GOODYEAR! En cualquier terreno. ¡antipinchaduras!, ¡antirreventones! Donde ellas siguen andando, las cubiertas con cámara piden auxilio. (Y a pesar de todas estas pruebas de seguridad, ¡no cuestan más que las cubiertas comunes con su cámara!).
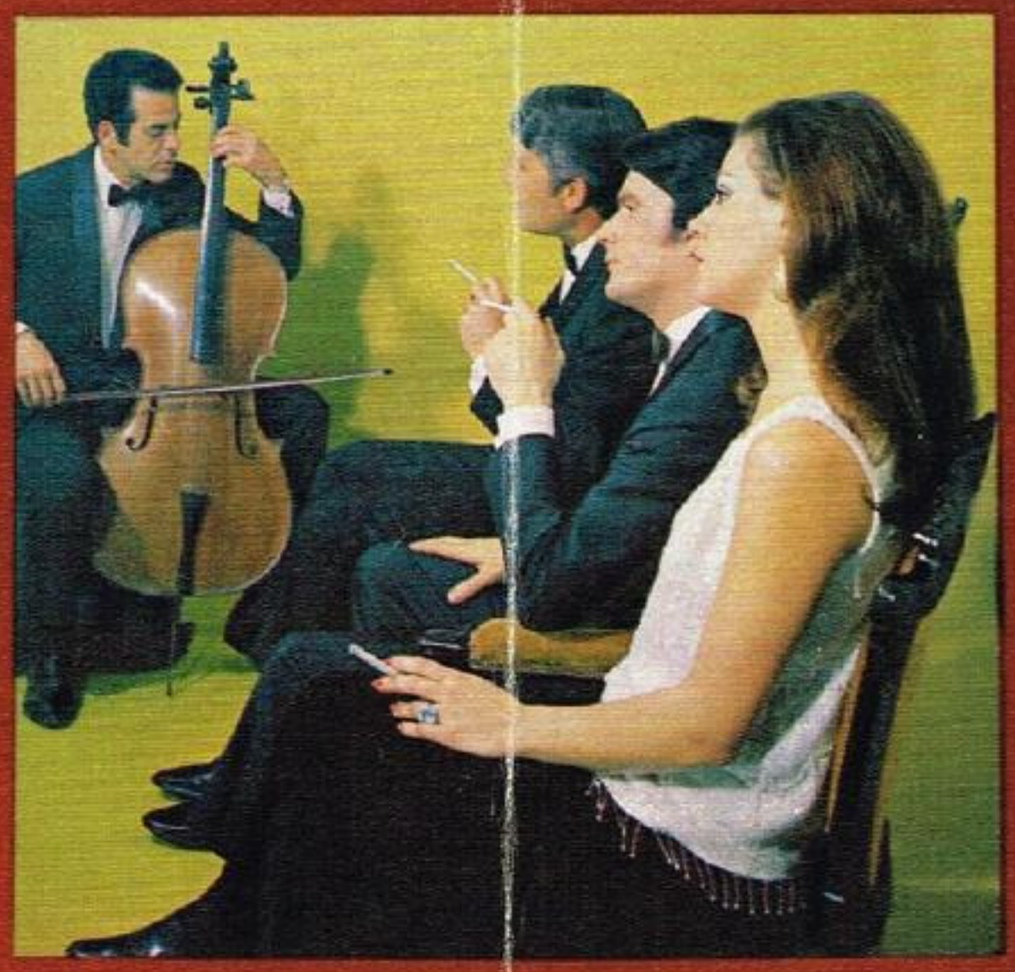
En EE. UU. y otros paises practicamente el 100% de los automóviles salen de fábrica equipados con Cubiertas Sin Cámara.

En la Argentina, varias de las más importantes fábricas de automotores las colocarán muy pronto en sus unidades.



GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad



La música es un idioma que conocen.
Los acerca la suntuosa alegría de un buen Mozart...
y el aroma de un noble tabaco rubio. Shelton.
Que placer inteligente.
Tan inteligente como su mezcla y su marquilla.

—Otro Shelton?
—Sí, pero prefiero que vos me lo enciendas. Gracias.

Shelton,
para entendidos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com