$m/n 100 $1 N° 222

Parabrisas

CORSA

222 - Del 21 al 27 de julio de 1970

Las revistas de Mauro



TC "A" PRO Y CONTRAS

LA NUEVA CUPE FIAT 1600

LA TECNICA DEL LOTUS 72

Ya es hora de un Smuggler...



Dice Carlos Pairetti: Por qué tomo OLD *Smuggler* ? Es muy simple, porque es el whisky que más me gusta de todos.

INDUSTRIA ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 222 del 21 al
27 de julio de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancaglini.

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

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
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 940, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

MAS BULTO MENOS CLARIDAD



Decían los romanos: "Corruptisima republica plurime leges" (la república más corrupta es la que tiene más leyes). Salvando las distancias y las épocas, podríamos aplicar perfectamente esta máxima al estado republicano que rige los destinos del automovilismo argentino, es decir a la CADAD. ¿Por qué? Muy simple, porque en medio del tremendo maremagnum de fórmulas y reglamentaciones que agobian a nuestro fláccido automovilismo deportivo, no se les ha ocurrido mejor idea que enchufar de prepo otra categoría más: Turismo Nacional.

No, señores; pensamos que esa no es la manera de tirarle un cabo salvador a nuestra actividad deportiva. Lo lógico hubiera sido —a nuestro modesto entender— que en la Asamblea Anual Ordinaria de delegados por las Federaciones Regionales afiliadas a la CADAD llevada a cabo el viernes pasado y en la cual se inventó una nueva categoría, se hubiera hecho un replanteo de todas las fórmulas, clases, categorías, subclases, formulitas y anexos que campean bastante inoperantemente en el ámbito automovilístico argentino, para depurar la faz reglamentaria. Pero resulta que ahora tendremos otra categoría más, el Turismo Nacional, que viene a ser algo así como el Turismo Anexo "J" Grupo Cinco del año pasado y que este año se parece al Grupo Dos vigente, que a su vez es muy similar al Anexo "Q" que rigió en Berazategui en el año 1968 pero que difiere del TC fórmula "A" en lo referente a la exigencia de llevar 28 libras de presión en la goma de auxilio, o algo por el estilo.

Más fórmulas, más reglamentos, más leyes, más limitaciones, pero cada vez menos coches en carrera, menos carreras y menos de todo. Señores de la CADAD: creemos que ya es hora que todos nos empecemos a poner un poco en sintonía y pensemos seriamente en que el camino que está tomando el automovilismo deportivo nacional es errado. Tenemos que simplificar, que racionalizar. No sigamos agregándole clavos a ese cajón para evitar que se siga rompiendo. Cambiemos las tablas rotas por otras nuevas. Las que sirven.

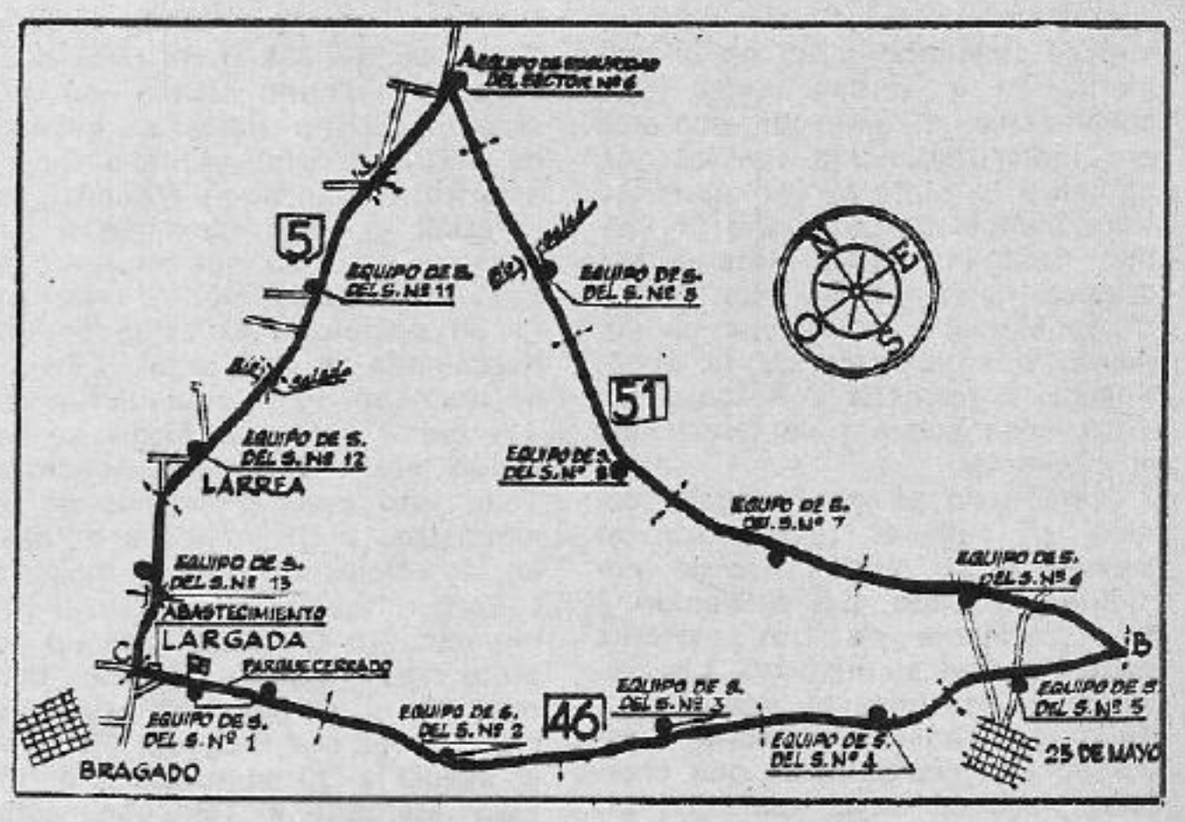
G. M.



TORNADO PUS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Di Palma repitió en Bragado. Por el momento resulta evidente la superioridad de su Tornado-Berta. La Fórmula "A" va tomando forma. El público comienza a responder y muchas de las primeras figuras ya tienen sus autos listos. Segundo fue Tempone y tercero Scaramella

por **CARLOS F. FIGUERAS** y **SERGIO CORNEJO**
fotos: **MARIOLINO CASTELLAZO** (todos ellos "del botón")

...Y se largó la cuarta carrera de esta flamante y discutida categoría que es el TC F "A". La primera Vuelta de Bragado sirvió para afianzar, si no definitivamente, por lo menos en forma momentánea, a la nueva Turismo Carretera. Los elementos fundamentales que conforman la gran máquina comienzan a aparecer. Por parte del público, factor más que importante, la Vuelta de Bragado obtuvo un respetable eco. La cantidad de gente que bordeó el clásico triángulo fue numerosa. No en la medida en que lo era hace unos años en la histórica TC, pero sí se puede afirmar que la desolación de Los Cóndores quedó, por lo menos esta vez, superada.

Los inscriptos mejoraron en cantidad y calidad. En la lista de

→

Di Palma ganó sin problemas. Reguló la carrera a voluntad. Por el momento no hay con qué darle al conjunto que forma con su Tornado-Berta.

Antonio Tempone corrió con un motor tocado en Alta Gracia. Ocupó un segundo puesto elaborado. En determinado momento llegó a aventajar a Di Palma por 8 décimas de segundo (Di Palma había parado a reabastecerse).



O LA CUARTA

anotados figuraron 49 nombres, los que se redujeron a 35 en el momento de la verdad. Entre ellos comenzaron a aparecer nombres que indiscutidamente son los que llaman a la gente a "ver" carreras. Juan Manuel Bordeu, Luis Di Palma, Gastón Perkins, Alberto Rodríguez Larreta, José Manzano y César Malnatti, a los que se sumaron dos hombres de la zona, Rogelio Scaramella y Antonio Del Vitto, cosa que entibió tanto más el ambiente.

Por el lado de lo puramente técnico, si bien el reglamento no permite hacer ningún tipo de maravillas, se notó que el tiempo y la experiencia de tres carreras contribuyeron al progreso. Las velocidades máximas en general aumentaron considerablemente. Haciendo una comparación que creemos viene al caso, tomemos en cuenta el promedio general con el que Malnatti venció en la carrera de Venado Tuerto hace poco más de un mes, en un circuito que podríamos llamar similar al del domingo, y tendremos un termómetro que nos marcará claramente la situación. En aquella oportunidad Malnatti alcanzó 188 y monedas de promedio. Di Palma, en Bragado, superó esa marca en cinco kilómetros. Por momentos, según la versión difundida por un avión de una emisora y luego confirmada por el mismo Luisito, el Torino by Berta viajó a 5800 vueltas que —traducidas a km/h— son alrededor de 223. No resulta nada extraño ya que en el primer parcial de la carrera, largando parado marcó 211 km/h de media.

Algo que también se está evidenciando es que cada vez van perdiendo más chance de ocupar las primeras colocaciones los coches de hasta 2 litros. A lo largo de la carrera, la mejor colocación estuvo a cargo de Rossi, que durante las dos primeras vueltas anduvo quinto; el resto bastante atrás. Esto, creemos que cada vez va a ir sucediendo con más asiduidad, ya que una ventaja de un litro de cilindrada resulta mucho. Además no hay que olvidar que en el caso de los Fiat, por ejemplo, para viajar a 200 km/h, el motor tiene que girar arriba de las 7.000 r.p.m. ¿Son muchas, no?

En resumen, independientemente de todas las críticas que se le pueden practicar, la fórmula "A" más que todo en el aspecto técnico del reglamento hay que reconocer que es la que más entusiasma al público de la provincia de Buenos Aires (por lo menos). Podríamos decir que es un tipo de automovilismo, no precisamente el más depurado ni de más avanzada, pero sí del que gusta una cantidad suficiente de gente como para que tenga vigencia.

La próxima es el petit Gran Premio que organiza la Asociación Corredores de Turismo de Carretera a lo largo de la Mesopotamia. Con seguridad que para esa oportunidad se integrarán los nombres que hacen falta para que verdaderamente, salvando las distancias, ésta vuelva a ser la misma categoría que antes y la que en apariencia todo el mundo quiere en nuestro automovilismo.

DI PALMA SIN DISCUSION

Malnatti, Manzano y Giay eran los que precedían por orden a Di Palma en el lugar de la largada. Pero ese 1-2-3-4 duró muy poco tiempo. El Torino blanco con música de Oreste Berta se encargó de desplazar enseguidita a Giay y alcanzar a Manzano y Malnatti, superarlos y luego quedarse a sus espaldas para ver qué pasaba y de esa forma guardaba un resto para un posible final peligroso. No hubo nada de eso, pero Di Palma se mantuvo en la retaguardia del 1 y del 2 y de esa forma su posición era infinitamente cómoda. Todo esto pasó en menos de 80 kilómetros y DP marcaba el paso en los relojes con mucha holgura.

Poco antes de cumplirse el primer circuito **Di Palma** pisó un poquito más y pasó a ser líder también en el camino. Al pasar por primera vez por Bragado, **Manzano** lo seguía a 30 segundos y detrás iban **Malnatti** y **Tempone**, estos dos muy cerca del mendocino que marchaba en segundo lugar. Más atrás **Rossi** (la mejor Fiat 1500), **Del Vitto, Volpicina, Bruno, Saint Germés** y el local **Scaramella** para alegría de los que se animaron a chupar el frío matutino mezclado con escarcha invernal.

Cuando no se habían llegado a cumplir los primeros 200 kilómetros de carrera, Di Palma le llevaba a Manzano 54 segundos. Poco después Tempone lo desplazó de esa posición, quedando cuarto Malnatti, y la cupé de Rossi aventajando a Del Vitto y Scaramella que luchaban por la supremacía del mejor puesto ante la vista de sus conciudadanos. "Larry" mejoraba hasta colocarse octavo.

La gran sorpresa (momentánea por cierto) fue la que deparó Tempone. Antes de cumplir el segundo giro, Di Palma se detuvo en los abastecimientos a cargar nafta perdiendo 20 preciosos segundos detenido. Situación que aprovechó el marplatense y al cruzar la línea sentenciosa lo adelantaba por la ínfima diferencia de **8/10 de segundo**. Por supuesto que Tempone tendría que parar en la vuelta siguiente y allí Di Palma volvería a tomar distancia. O sea que por un instante —detención de DP para reabastecerse y una seguida de largo en una curva de por medio— Tempone llegó a ser primero. Veinte kilómetros más allá otra vez el arrecifeño le llevaba 5 segundos, luego 8... y así hasta alejarse otra vez de su perseguidor. Y fue precisamente en el trascurso del tercer circuito cuando DP marcó el récord de vuelta a más de 197 km/h de promedio. Tercero seguía Malnatti, cuarto Manzano, quinto Scaramella que seguía ascendiendo en la clasífica por tiempos, sexto Del Vitto, séptimo "Larry" con menos velocidad de la esperada y octavo el regular y robusto Dodge-Valiant de Libera.

Ya no estaban ni Gastón Perkins, ni Giay, ni Bordeu, ni Pino, ni Rossi (retrasado por un problema de pistón perforado), ni Bruno entre los que en algún instante estuvieron en el marcador de los diez más rápidos. Poco después Manzano se retrasaría en forma considerable al igual que Malnatti y al pasar por tercera vez por Bragado las cosas estaban así y en este orden: **Di Palma, Tempone, Del Vito, Scaramella, Libera, Damín** (con un Chevrolet), **Volpicina, Saint Germés, Di Maio, Malnatti.**

Y no fué por coincidencia que los doce autos que giraban mantuvieran sus posiciones, sino porque las diferencias eran amplias y nadie podía pelearle nada a nadie. Salvo el duelo entre los localistas Scaramella y Del Vitto que finalmente terminó en favor de don Rogelio. El resto, sin novedad. Di Palma tranquilo y en punta hasta recibir la de cuadros, Tempone sin poder discutirle y con algunas rpm menos.

Y colorín colorado, esta Vuelta de Bragado ha terminado.

BOCADILLOS

Jorge Cupeiro no fue a Bragado porque prefirió correr en Chile con la Liebre III-Chevrolet. Pero su auto (Chevrolet TCFA) igualmente fue presentado y confiado a las manos de **Eduardo Pino** (ex F4). Antes de largar ya existían problemas de temperatura. Fue uno de los primeros en abandonar y no llegó a cumplir el primer circuito.

Alberto Bruno: "La cupé andaba bien pero se rompió la dinamo y cortó la correa y ésta a su vez me cortó una manguera de agua. El auto empezó a recalentar y paré. Habrá que esperar la siguiente."

Cumpliendo con las más viejas tradiciones de nuestro TC (asaditos, gente en la largada que quiere "tocar" a sus ídolos, muchos palcos de radio y una buena cantidad de autos), la Vuelta de Bragado contó también con un ingrediente que pocas veces falta: **los trenes que cruzan la ruta mientras se está corriendo.** Por suerte la gente de Bragado, que hizo las cosas bastante bien, contó con un helicóptero que controló el paso de Di Palma por el cruce a nivel unos segundos después que pasara por allí el furgón de cola. Suerte.

¿Sabe cuánto ganó Di Palma el domingo en Bragado? **700.000 pesos.** Poca plata en comparación con otras pruebas corridas de TC FA.

Muchos problemas acarrea a los pilotos la falta del equipo técnico de Pirelli en las carreras de ruta. Hay que calibrar los neumáticos en estaciones de servicio donde generalmente los medidores de presión no funcionan muy bien que digamos. Los muchachos claman: **¡Volvé Andolfato!**

Luis Di Palma:Salvo la curva donde seguí de largo y un conducto de nafta donde perdí algunos minutos, no tuve retrasos. El coches es un avión comparado con otros Torino, pero de todas maneras no creo que en ningún momento hayamos superado los 225 km/h". Una verdad que desenmascara a los que divulgan velocidades superiores a los 230 km/h.

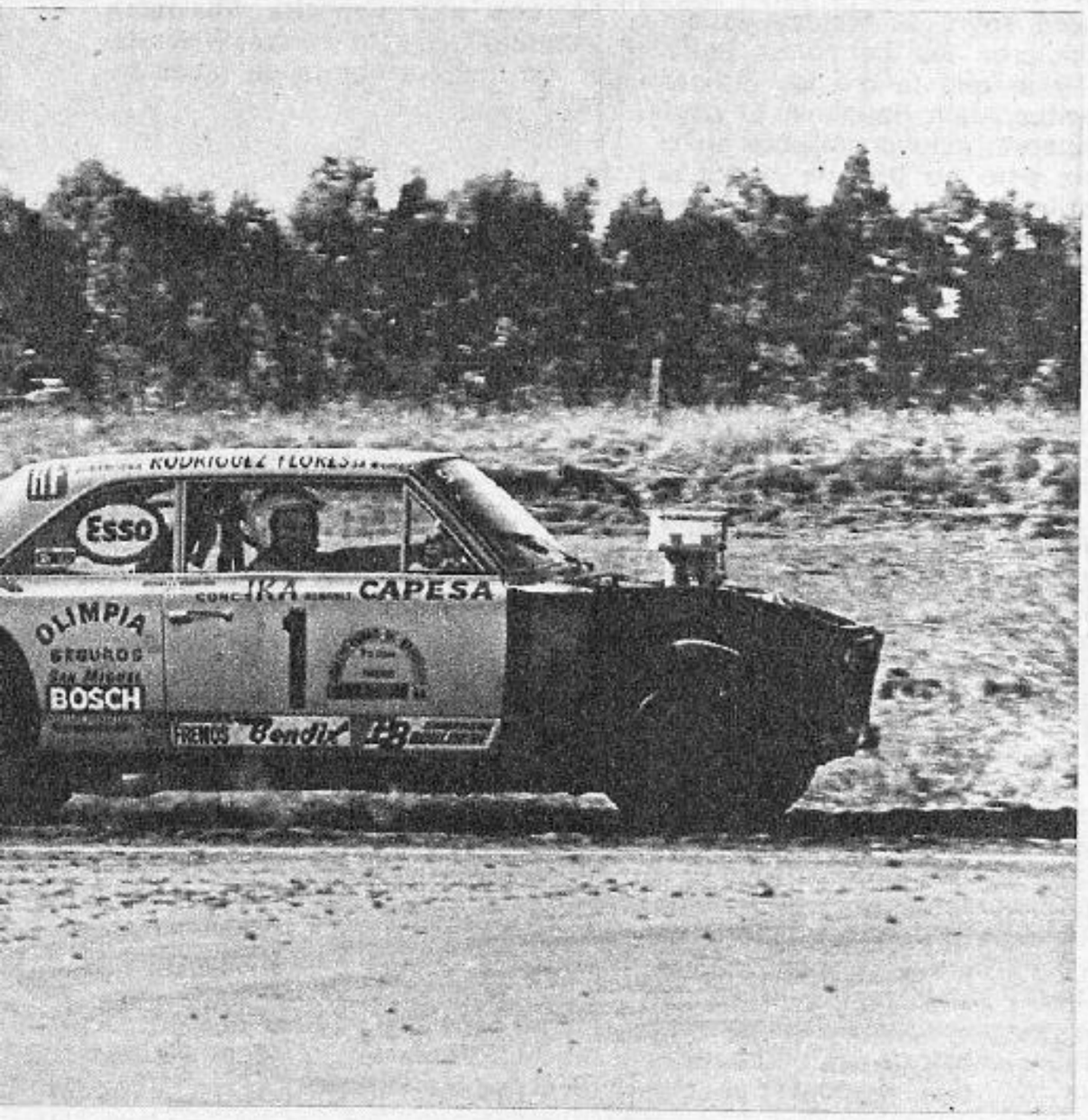
Gastón Perkins antes de la largada: **"Esto es lamentable; me da vergüenza venir a correr. Los coches no andan nada".** Cuando en la primera vuelta abandonó por





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





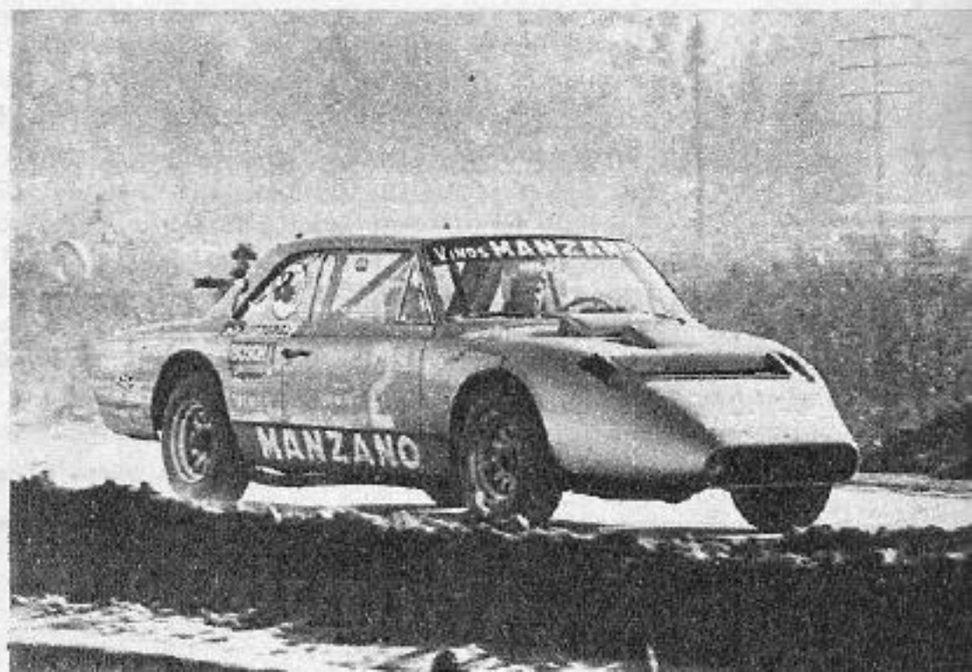
Scaramella y Larry brindaron un lindo espectáculo. El coche del bragadense viajaba un poco más en las rectas, pero no lo suficiente como para poder despegarse del de Larreta que aprovechaba su "corte de aire".

La gente que bordeaba el camino levantaba pañuelos y exteriorizaba todo tipo de alegrías al paso de Antonio Del Vitto. No era para menos: el hombre es de Bragado.

Malnatti tuvo algunos problemas, entre ellos al seguir de largo en una curva estropeó toda la trompa de su Torino. Alcanzó a terminar la carrera. De no mediar el problema hubiera estado entre los primeros

José Manzano estrenó una trompa aerodinámica. En los comienzos de la carrera junto a Malnatti y Di Palma contribuyó al espectáculo, más tarde el motor se vino abajo, y también la clasificación.









Arriba: Raúl Libera sigue llegando. El motor de su Dodge no tiene mucha velocidad, pero sí una extraordinaria resistencia

Luis Saint Germes consiguió otra vez llegar al parque cerrado. Es otro de los que no tiene velocidad pero sí resistencia. Sigue sumando pesitos, el domingo fueron 100.000 los patacones que se llevó para Azul.

BRAGADO TC FA

CAMPEONATO TURISMO DE CARRETERA. F "A"

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Di Palma, Luis	18
	Malnatti, César	18
3º	Manzano, José	12
4º	Glay, Carlos	9
5º	Tempone, Antonio	7
6º	"Libera-Bozzone"	4
7º	Scaramella, Rogelio	3
	Zunino, Marcelo	3
9º	Del Vitto, Antonio	1
	Rodríguez Canedo, E. ..	1

1ª VUELTA CIUDAD DE BRAGADO

Turismo Carretera Fórmula A - Recorrido de 130,566 km
4 vueltas

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	4	Di Palma, Luis	Liebre I-Tornado	2h41m56s6	4
2º	7	Tempone, Antonio ...	Liebre I-Tornado	2h44m24s8	4
3º	41	Scaramella, Rogelio .	Torino-Tornado	2h49m21s5	4
4º	9	Del Vitto, Antonio ...	Liebre I-Tornado	2h49m58s6	4
5º	5	Dibera, Raúl	Valiant II-S. Six	2h51m 5s5	4
6º	20	Volpicina, Eduardo ..	Liebre I-Tornado	2h55m56s9	4
7º	6	Saint Germes, Luis .	Liebre I-Tornado	2h58m12s3	4
8º	35	De Maio, Antonio ...	Liebre I-Tornado	2h59m 7s9	4
9º	1	Malnatti, César H. ...	Liebre I-Tornado	2h59m13s5	4
10º	26	Giustozzi, Carlos	Valian II-S. Six	3h 8m42s4	4
11º	14	Machado, Juan R. ...	Torino 300 S	3h10m 8s1	4
12º	2	Manzano, José	Liebre I-Tornado	3h12m 9s4	4
13º	33	"Larry"	Torino-Tornado	sin tiempo	3
14º	29	Villa, Norberto	Torino-Tornado	sin tiempo	3
15º	42	Salatino, Cayetano ..	Torino-Tornado	sin tiempo	3
16º	40	Guiral, Roberto	Fiat 1.500 Cupé	sin tiempo	2
17º	46	Gagliardi, Oscar	Peugeot 404	sin tiempo	2

NO LARGARON: Apkarian, Abby (Cupé Fiat 1.500); Bavio, Dora (Peugeot 404); "Perry Mason" (Cupé Fiat 1.500); Molinari, Sandro (Peugeot 404); Gómez, Alberto (Peugeot 404); Brown, Héctor (Torino); Moro, Héstor Angel (Peugeot 404); Marincovich, Rodolfo (Torino); Gigli, Heraldo (Torino); Alesina, Carlos (Cupé Fiat 1.500); Bellitti, Ricardo (Torino); Osso, Rubén (Cupé Fiat 1.500); Moura, Roberto (Torino), y Fickman, Arnoldo (Torino).

ABANDONARON: Pino, Eduardo (Chevrolet); Onainyty, Carlos (Cupé Fiat 1.500); Glay, Carlos (Cupé Fiat 1.500); Bordeu, Juan Manuel (Valiant-Siant Six); Matías, Eduardo (Ford Falcon); Manzano, Alfredo (Torino); Fosatti, Jorge (Torino); Pierángelo, Ernesto (Torino); Perkins, Gastón (Torino); Deambrosi, Juan C. (Cupé Fiat 1.500); Bruno, Alberto (Cupé Fiat 1.500); Alcuaz, Federico (Peugeot 404); Lozada, F. (Peugeot 404); Rossi, Alberto (Cupé Fiat 1.500); Matías Mujica (Torino); Conti, Héctor (Torino); Argaña, Oreste (Torino); Damín, Arturo (Torino).

PROMEDIO DEL GANADOR: 193,498 km|h.

RECORD DE VUELTA: Di Palma en la 3ª vuelta, con 39m41s6, a 197,238 km|h.

rotura de árbol de levas, se le preguntó qué opinaba acerca de la ubicación del público en la ruta. **"No hay ningún problema porque no hay público a excepción de las tres curvas que tiene este trazado".** Alguien comentó que no era para tanto ni para tan poco. De todos modos hubo bastante más gente que en las anteriores carreras de la flamante categoría TC F"A".

"Larry" dispuso de motor de Berta en su Torino blanco del equipo Shell. No rindió lo esperado y nunca estuvo más allá del octavo puesto. **"No será muy divertido pero por lo menos andan todos iguales. Mi auto no pasa de los 205 km/h... Después te cuento porqué no lo probé bien todavía."** Rompió balancín.

Dora Bavio no pudo largar en Bragado. El Peugeot de Coelho pasó unos diez minutos antes de la largada con ruido a tres cilindros después de hacer la tiradita. Diagnóstico: pistón pinchado.

Anotados: 49. **Largados:** 35. A mitad de carrera había 17 autos girando, lo que indica que el índice de abandonos es alto. ¿Por qué? ¿Acaso no andan más despacio que antes? De acuerdo, pero el problema es que debido a la falta de potencia a los autos hay que ponerles relaciones de puente muy cortas. y el motor se va arriba en vueltas. De ahí la razón por la que los motores no aguantan el trajín a que se los somete.

Palabras de un personaje identificado en el ambiente como **"El Más Chiquitito": "Esta categoría es para los que pisan cuando ven derecho..."**. Gran verdad, mi amigo.

Juan Manuel Bordeu volvió a la actividad sobre el famoso Valiant que hicieron los hermanos Bellavigna y al que le dio los últimos toquecitos Alain Baudena. El amarillo aparato estuvo presente en la largada pero no llegó a cubrir ni los prileros 80 kilómetros. Como dato informativo diremos que en la línea de lanzamiento en Bragado, al bajársele la bandera tuvo que hacer patinar el embrague un par de veces para que el Valiant se moviera. Sin duda estaba demasiado cargado de multiplicación. ¿O no?

Delirantes tribunas improvisadas (palcos) con pañuelos en alto se vieron en Bragado ante el paso de los "créditos" locales **Antonio Del Vitto y Rogelio Scaramella.** Buena labor de ambas máquinas Torino.

Cuando en carrera pasa poco, cuando hay algo que sale de lo normal ,uno vive pendiente de eso. Precisamente fue lo que sucedió con el duelo (si así se lo puede llamar) entre "el Larreta" y Scaramella. En las rectas el bragadense tomaba distancias pero al llegar a algunas de las únicas tres curvas de que disponía el circuito, "Larry se le colaba por adentro o por afuera y pasaba al frente por unos instantes hasta que nuevamente lo alcanzaba Scaramella y se chupaba de él. Así dos vueltas hasta que claudicó el Torino by Berta.

Dos motores con magia de Berta estuvieron en la conversación además de los de Di Palma y "Larry". Fueron los de **Antonio Del Vitto** que usó el motor con que Di Palma ganó en Los Cóndores y el del marplatense **Antonio Tempone** que también tenía la firma del hombre de Alta Gracia.

Otro pistón pinchado. Fue la razón del abandono de la única cupé Fiat que estaba en condiciones de terminar entre los cinco primeros. Nos referimos a la de **Alberto Rossi.** Legó a estar quinto.

Tiempo récord de abastecimiento para **Tempone con 15 segundos.** Lo siguieron los colaboradores de **"Larry"** que completaron el tanque de nafta en **17 segundos.** ¡Bien, muchachos!

Malnatti, siguiendo los pasos de Di Palma, no quiso ser menos y siguió de largo en la curva de 25 de Mayo. Se fue a la banquina, hizo zanja y luego de sacar el auto, siguió en carrera aunque retrasado. No le andan muy bien las cosas al que en un momento se erigió como posible ganador del Campeonato de TCFA.

Un amigo de CORSA, mientras recorríamos la fila india antes de la largada: **"¿Lo viste andar a Alcuaz en Los Cóndores?... Te aseguro que está para mucho más que TCFA, maneja en serio y hace unos años también lo demostró en TC con una cupecita Chevrolet. ¡Anotalo!".** Ya lo teníamos anotado en nuestra libreta de tapas rosas.

A punto de suspenderse estuvo la Vuelta de Bragado. Recién el sábado por la tarde, cuando la gente de CADAD recorrió el circuito dio el visto bueno. La causa principal era que las banquinas estaban muy pesadas. ¿Es ésa una razón para suspender una carrera?

Alguien que pululaba por los palcos: **"Yo no me explico qué es lo que sucede con este hombre Pierángelo: desde que corre con un motor de tres litros no pasa nada... En cambio aquel día de la carrera de Salto..."** Hubo maldad.

Y una última. Anduvimos por el **autódromo de Nueve de Julio** donde el próximo domingo se hará Sport-Prototipo. Sólo un adelanto: excelente dibujo y muy muy buena pista, aunque algo fresco el pavimento, como es lógico. Los guardrails tienen la altura necesaria para considerarse tales.

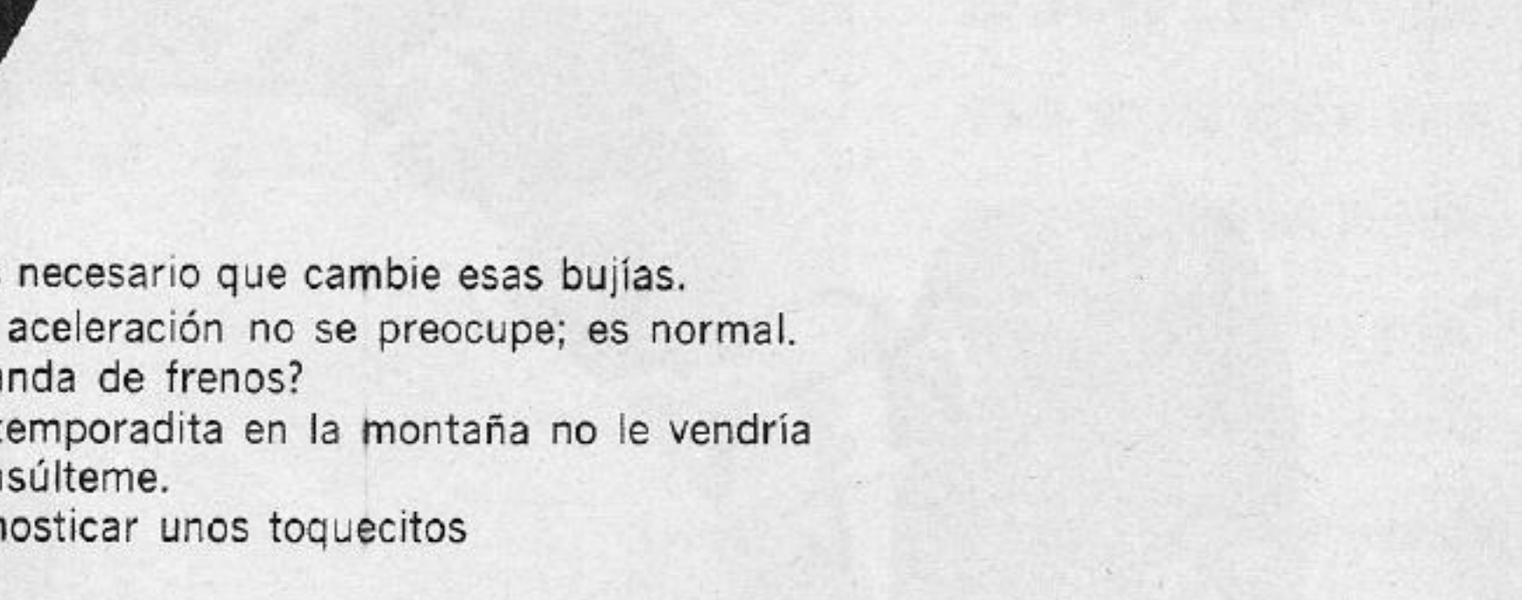
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carbure hondo y diga Brmmmm!..

Sí, es necesario que cambie esas bujías.
Por la aceleración no se preocupe; es normal.
¿Cómo anda de frenos?
Bien, una temporadita en la montaña no le vendría mal. Pero consúlteme.
Le vamos a diagnosticar unos toquecitos en el encendido.

(Consultorio sobre automovilismo)

Los lunes en LA PRENSA



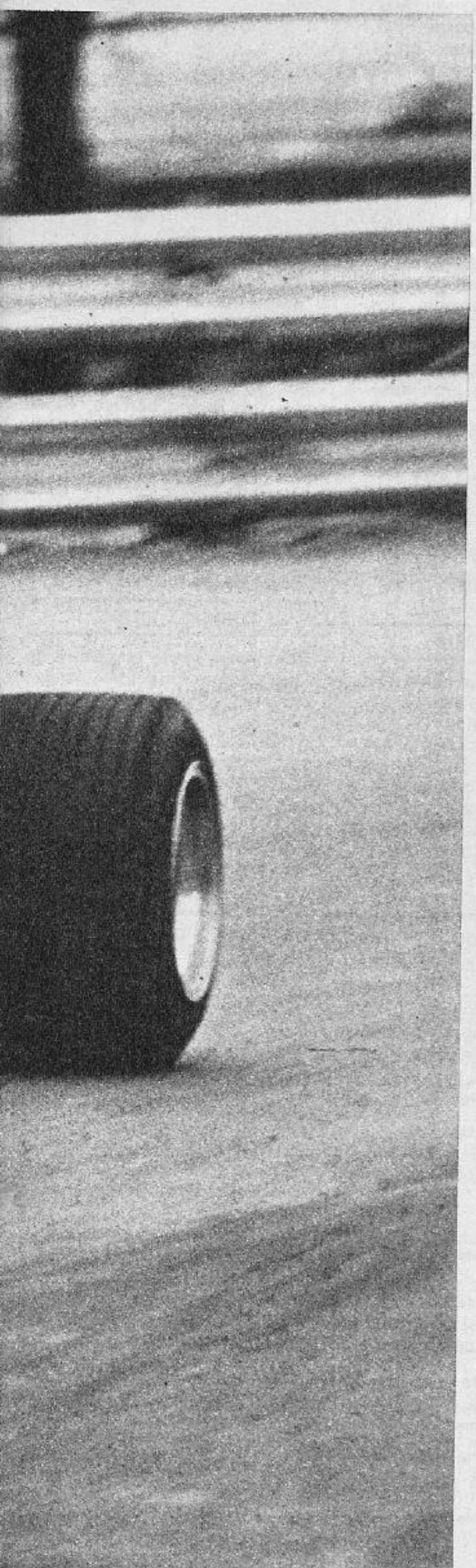
FORMULA UNO EN TUCUMAN

¡ESTE CHICO T

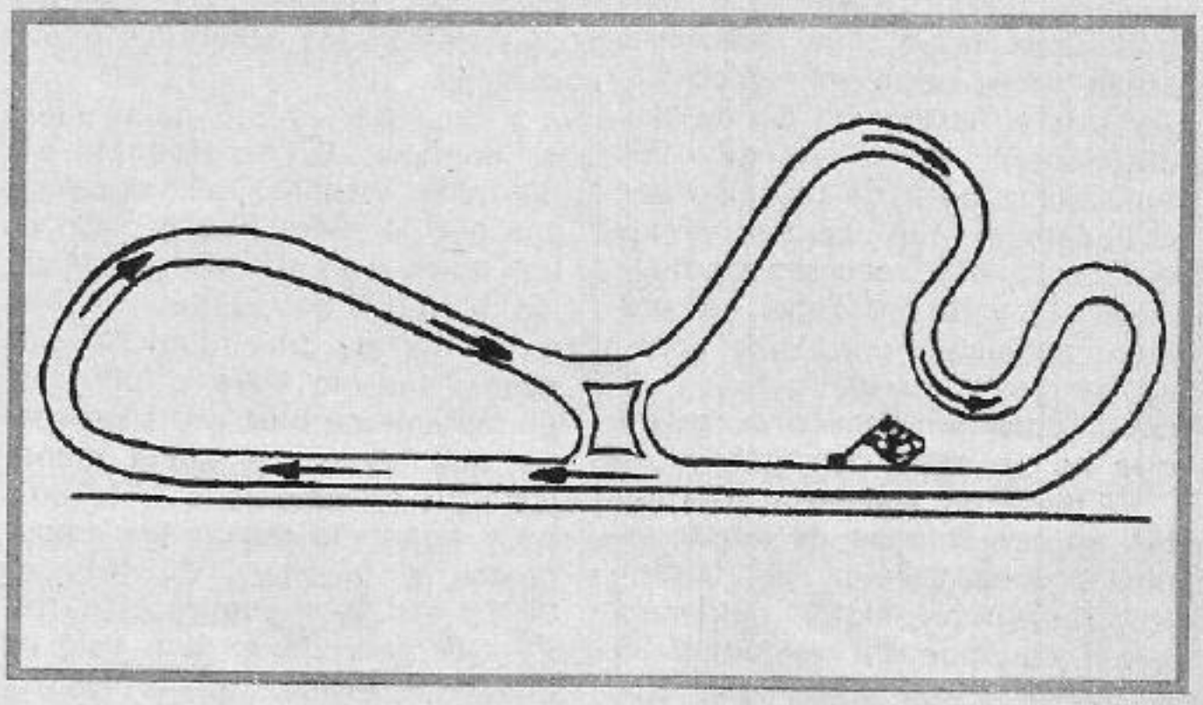


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IENE AZUCAR!



El pupilo de Copello, Emilio Bertolini apunta bien. Junto con Cuvertino y Monguzzi es candidatazo al título. Demos fe que maneja mucho y mucho.





Emilio Bertolini ganó en el nuevo Autódromo de Tucumán demostrando una vez más que tanto el piloto como el auto responden a una vocación de triunfo

por CESAR M. SORKIN

fotos: ALFREDO ALBORNOZ

Omar Cuvertino: cada carrera suma algunos puntitos pero sin lugar a dudas le falta potencia para estar más adelante.

San Miguel de Tucumán se plegó el domingo a las ciudades argentinas que cuentan con escenario propio para sus populares carreras de autos. Primer acontecimiento que, a pesar de haberse repetido innumerables veces en todo el país en estos últimos tiempos, asume un rol desacostumbrado debido a que la zona norte del país era justamente una de las que estaban huérfanas de todo escenario deportivo-automovilístico. Cuestión dos. La Fórmula Uno de Mecánica Argentina cuenta con treinta y tantos autos (cuenta exacta realizada entre el Ing. Albizu y nosotros) posibles de largar en cada carrera y sin embargo sólo largan seis o siete. Segundo acontecimiento que, precisamente por haberse reiterado con demasiada frecuencia, no es auspicioso ni mucho menas. Pero desarrollemos estos ítems con orden. Luego de muchas idas y venidas, luego de casi cuatro años de espera, Tucumán ofrece, en el Parque Nueve de Julio, un autódromo de 2.700 metros de desarrollo, con un dibujo muy agradable, ni muy veloz ni muy lento con 14 mts. de ancho, con muchos guardrail, con boxes de mampostería, instalaciones sanitarias, una tribuna que bordea la recta princi-

→

pal, que tiene capacidad para 6.000 personas. El recorrido es apreciablemente breve porque a juzgar por lo visto, las pocos F.1 que largaron la primera serie llenaron la pista, de manera tal que si tomamos una cantidad mayor de autos (10) la situación se tornaría peligrosa. Ni hablar de S.P. El que tenía más potencia el domingo debía aguantarse como un loco porque no podía pasar por ningún lado hasta que estuviera en la recta principal, único lugar por su extensión donde podía hacerlo. Pero es lógico. El Autódromo de 9 de Julio se llevó adelante con mucho viento en contra, con recursos particulares. Para la próxima carrera recomendamos controlar el acceso de gente en los boxes y la pista, para proteger a la gente que no se sabe proteger.

El tema de los autos que están en condiciones de largar es otro problema serio. Sin contar los autos con motor delantero que flotan por ahí contamos 33 máquinas. ¿Qué pasa? Hay muchos de esos autos que aún no tienen piloto Pero el problema no es el piloto sino los autos en sí. y las carreras más particularmente. Una carrera común y silvestre da 300.000 al ganador de una serie y Rafaela por ejemplo da nada menos que la misma cifra al que llega décimo. Entonces que el problema es otro. Un F.1 es muy caro de hacer y muy caro de mantener. Por lo que se puede analizar luego de haber construido un auto de F.1 es preferible no moverlo del gallinero si los premios no reditúan los gastado en ese movimiento. Esa es la razón. Y la prueba concreta es que cuando hay premios los autos aparecen como por arte de magia: El caso Rafaela, por ejemplo. Hay diferencias demasiado abultadas y evidentes.

Y hay un tercer ítem, fuera de sumario. Emilio Bertolini supo hacer caminar las enseñanzas que le diera Eduardo Copello, quien esta vez dirigió desde los boxes a su pupilo. En Bertolini se da una dualidad de gustos que lo lleva a ubicarse perfectamente bien en la categoría que eligió: Le gusta manejar bien (y sabe lo que le gusta) y aparte le gustan los monopostos a muerte. "Correría en SP?": "Sí, por supuesto, correría cualquier cosa. Pero esto es diferente. El monoposto te exige, te pule, te enseña". Y Bertolini se ingenia para darle en cada vuelta al auto lo que el auto le pide.

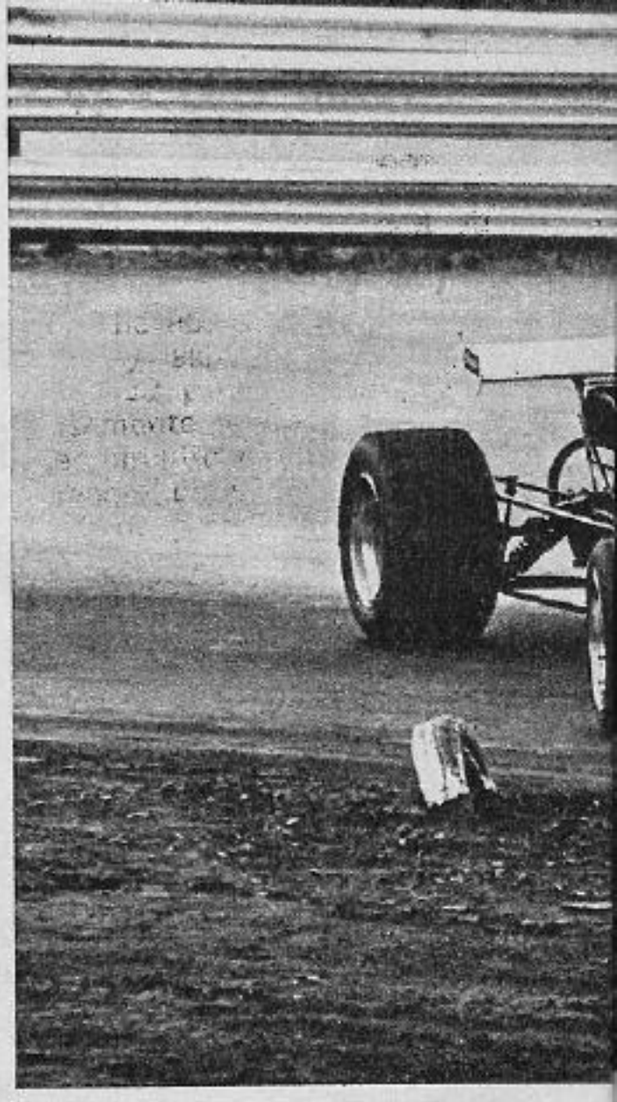
PRIMERA SERIE

Siete autos en la largada que serían cinco en la llegada. Bertolini en la "pole position" pues había logrado esa posición en la clasificación con un andar muy veloz y parejo. Las primeras vueltas marcó el siguiente orden: Bertolini en la cabeza, Kissling, Favre, Cuvertino y Blasco, más atrás Ternengo y Plá. Blasco merece un párrafo aparte. Piloto local, debutante en F.1 no se notó. Y decir de un debutante que no descolló o que no se notó entre el montón quiere decir que hizo las cosas bien. Le faltaba la lógica experiencia de un debutante, pero se demostró que con un poco más de "training" puede andar muy bien. Buen debut. Bien Bonifacio Blasco. Indudablemente éste fue el mejor debut para él: andar bien y en su tierra.

Las posiciones de la primera vuelta se mantuvieron hasta la quinta. Plá en la quinta paró por un problema de bujías. Cuando salió a rodar nuevamente los puestos se mantenían sólo que él iba último cómodo. Las diferencias entre Bertolini y el resto (Kissling y Cuvertino) eran abultadas a simple vista. Cuando el andar de Cuvertino mejoró (largo fallando) despertó a Kissling quien quedó tercero. Favre que estaba cuarto, aprovechó una brillante oportunidad en la 13ª vuelta para pegarse contra un guard-rail. Allí terminó la serie para él, con un tanque inutilizado.

SEGUNDA SERIE

La serie la largaron cinco autos. Bertolini fue adelante, y atrás no pasó más nada. Lo único apreciable de esta serie fue la diferencia entre Bertolini y Cuvertino y de éste con respecto a Kissling. La carrera se planteó cómoda por parte del mendocino quien se cortó adelante sin ningún problema. Cuvertino



con el Dodge con un rendimiento parejo pudo clasificarse segundo a una vuelta del tercero, Kissling. Más atrás, Bonifacio Blasco con el auto que fuera de Nasif Estéfano hizo —repetimos— una buena carrera. Favre se clasificó quinto luego de haber largado la segunda serie con un tanque anulado, gracias a la piñota de la primera serie que obligó a anular un reservorio. La victoria fue incuestionable y excelente el desarrollo de la carrera.

TURISMO ZONAL

Complementando la carrera de F.1 se disputó una ídem Anexo J para las categorías A y B del Zonal. En la A había un auto con un piloto que era candidato firme: Maltaresse y su Fiat 800 que ganan todas las carreras del calendario. Pero en la mitad de la carrera, el 1093 de Acotto le hizo una mala jugada porque lo pasó en el mo-

PREMIO INAUGURACION AUTODROMO 9 DE JULIO DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN

1ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts.
1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	24m 0s4|10	20
2º	10	Cuvertino, Omar M. .	Albizu-Dodge	24m14s4|10	20
3º	14	Kissling, Raúl	Rico-Chevrolet	25m 5s4|10	20
4º	31	Blasco, Bonifacio ...	Crespi-Tornado	25m 6s	29
5º	1	Ternengo, Jorge	Bravi-Tornado	24m58s5|10	18
6º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	16m18s7|10	13
7º	2	Plá, Víctor Hugo ...	Bravi-Chevrolet	10m48s5|10	7

RECORD DE VUELTA: El 25 (Bertolini) en la 1ª a 140,085 km\h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 135,952 km\h.

2ª Serie

1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	23m45s9|10	20
2º	10	Cuvertino, Omar M. .	Albizu-Dodge	24m10s1|10	20
3º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	24m44s5|10	20
4º	14	Kissling, Raúl	Rico-Chevrolet	23m50s9|10	19
5º	31	Blasco, Bonifacio	Crespi-Tornado	24m 6s5|10	19

RECORD DE VUELTA: el 25 en la 2ª, 1m8s6, a 142,740 km\hora.
PROMEDIO DEL GANADOR: 137,344 km\hora.

Final (por suma de tiempos de ambas series)

1º	25	Bertolini, Emilio	Bravi-Tornado	47m46s3|10	40
2º	10	Cuvertino, Omar M. .	Albizu-Dodge	48m24s6|10	40
3º	14	Kissling, Raúl	Rico-Chevrolet	48m56s3|10	39
4º	31	Blasco, Bonifacio ...	Crespi-Tornado	49m12s5|10	38
5º	11	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet	41m 3s2|10	33

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,650 km\hora.

A los que dudan:

* Pesos ley 18.188 $ 16.300.—

Hay gente que no puede creer que un auto de avanzada como el Dodge cueste m$n 1.630.000.*

Hace falta aclararles algo.

El Dodge representa la nueva posibilidad de Ingeniería Chrysler.

Con un precio que compite directamente con el de autos de viejos diseños.

Tiene la mayor garantía del mercado argentino.

Y una financiación pensada para que usted obtenga el mejor precio final.

La financiación Chrysler.

Mínimo contado. 30 meses. Con intereses más bajos y **sobre saldos,** para que usted no pague lo que ya pagó.

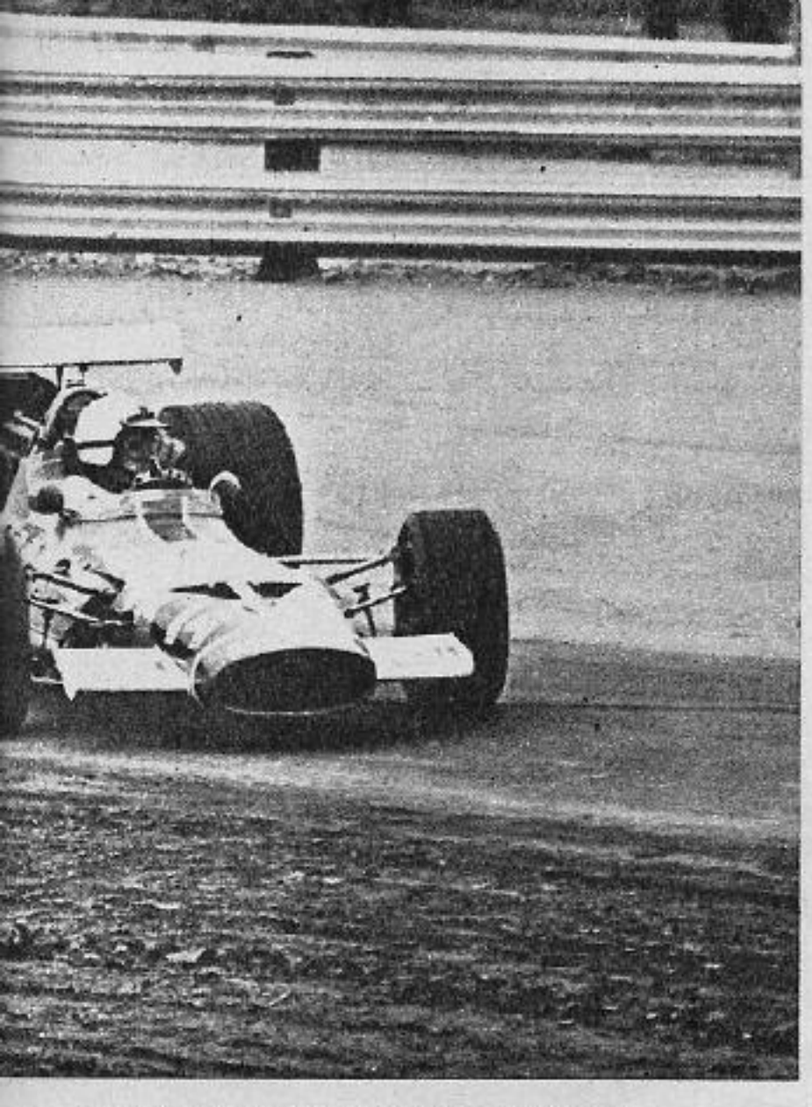
GRANDIO

GRANDIO

Suipacha 1120 - Callao 1833 - Capital

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Raúl Kissling y segunda carrera con el Rico-F-1. Muy bien él y el auto. Lo que se ve en la foto es un semi trompo en las pruebas de clasificación.



Parra y su Fiat Berlina ganadores de la competencia de Turismo Grupo Dos.

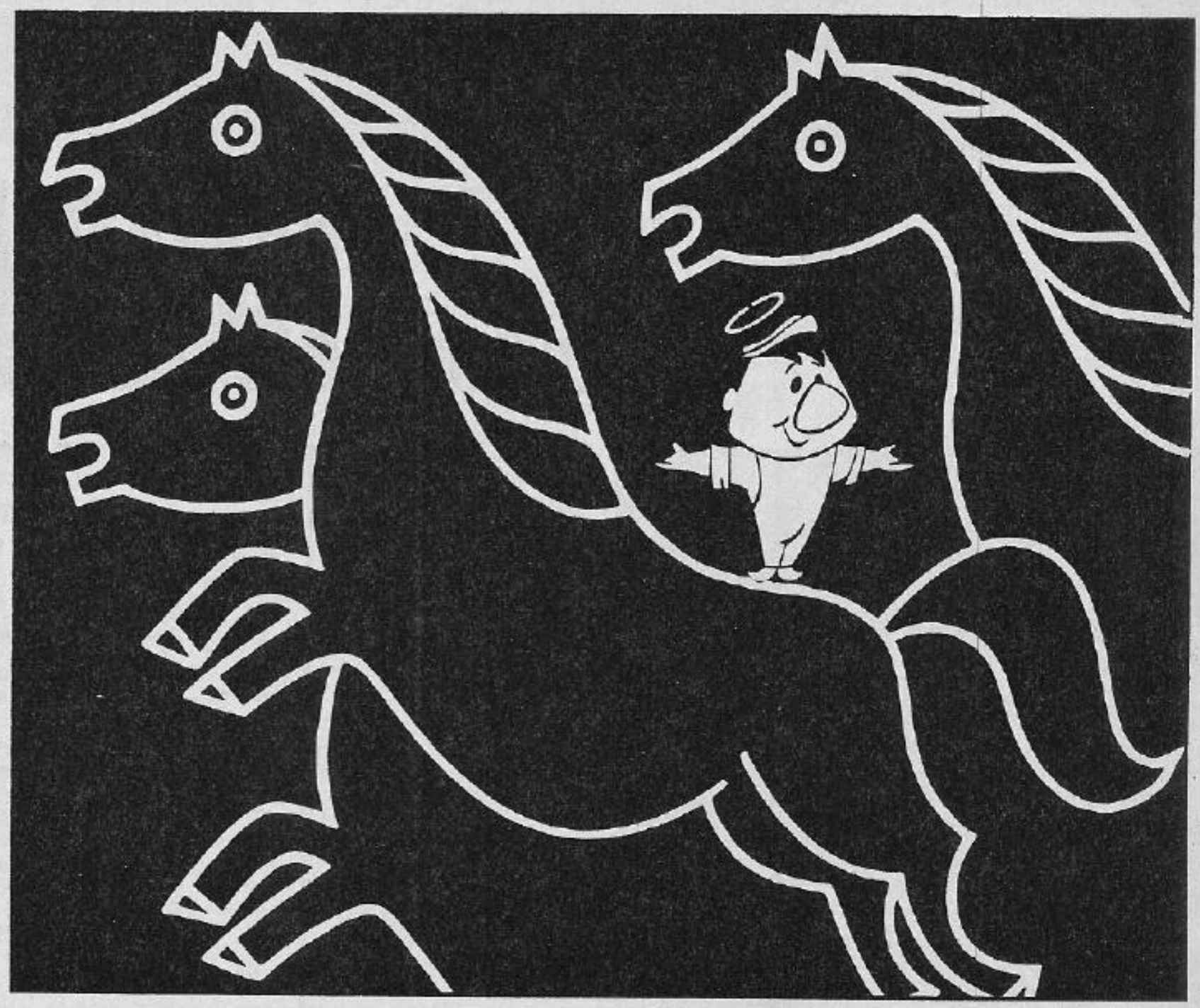
mento en que ya no se esperaba que lo pudiera hacer. El Fiat quedó con los cilindros lavados de aceite. El más espectacular fue A. Benzi con un D.K.W. que levantaba la patita en todas las curvas entrando al remango. La clase B puso cuatro Fiat (2 Cupés y 2 Berlinas) en la largada, más un Renault (el de Acotto ganador en la anterior) al cual no se le habían ido las ganitas. En esta carrera a 15 vueltas había un pollo de Corsa: "Jota Chico" con una Cupé by Maratea. Parra sin embargo, arrasó con todo y ganó la serie con la berlina en una disputada carrera con "Jota Chico". Muy bien por los dos. Sensacional carrera. Por vez primera, desde hace mucho tiempo vimos ganar una berlina en un autódromo.

LUNITAS TUCUMANAS

Ternengo: el piñón y la corona se pelearon entre sí en la primera serie y se rompieron los dientes. Con razón no corrió en la segunda!

Con un pistón roto, Plá salió a clasificar en cinco cilindros,' situación realmente desfavorable que se puso aún más desfavorable cuando al entrar a una curva, se le cruzó el auto, que golpeó de atrás contra el guardrail rompiendo palieres, y alguna otra cosita.

En el Berta Tornado de Ternengo pasaban cosas de brujas con la caja de velocidades; estando la palanca de cambios alojada en el casillero correspondiente a la cuarta velocidad, entraba la segunda. Toda la tarde se dio la misma situación, hasta que de pronto se solucionó directamente: directamente no entraba ningún cambio. Para completar el décimo giro necesario para clasificar, pusieron una marcha: la tercera (¿qué marchita pensaban que le pusieron, eh?) a fuerza de herramientas. Arrancó y giró en tercera la última vuelta obligatoria.

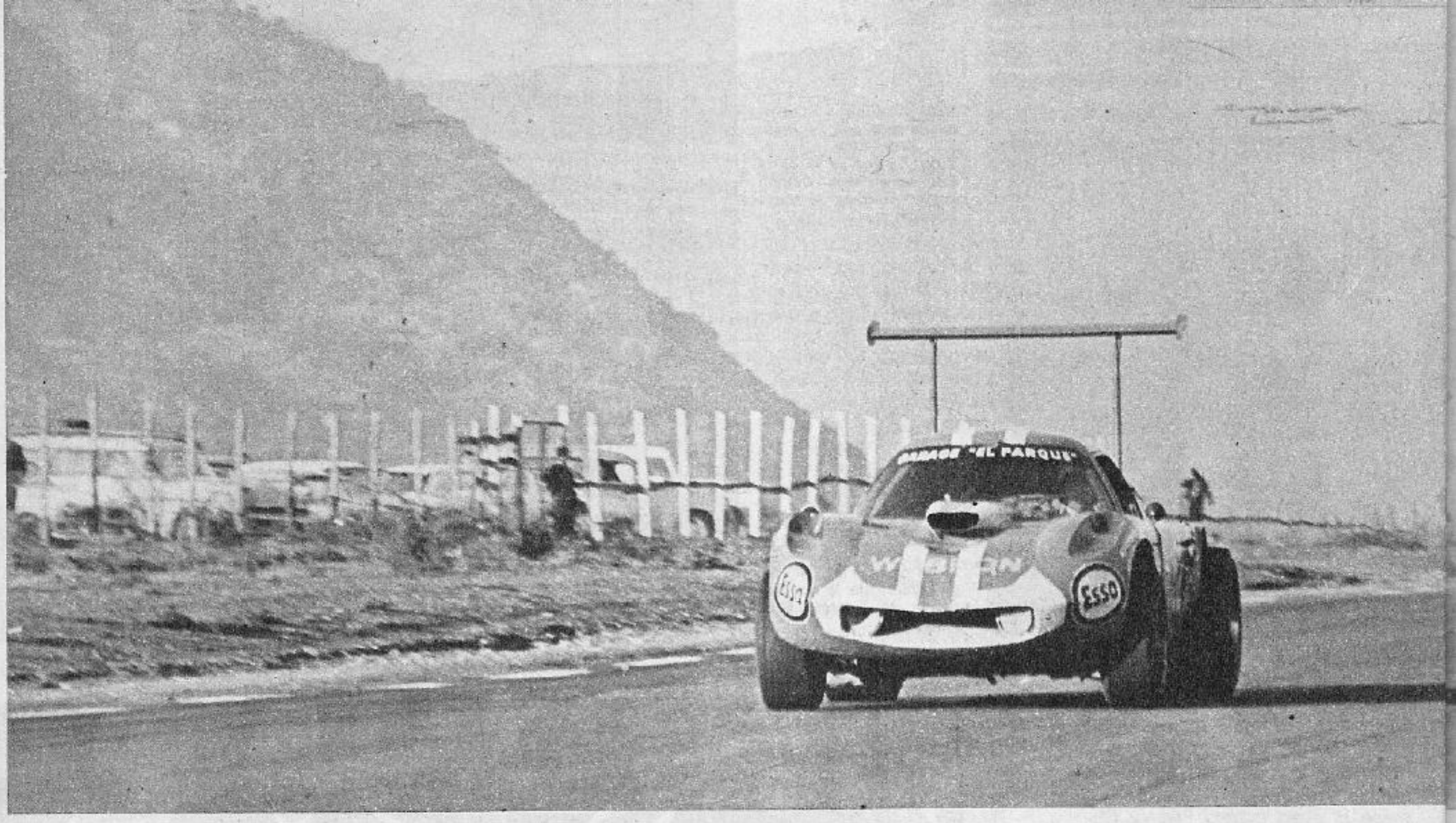


Caballos = Potencia
Potencia = Ramco*!

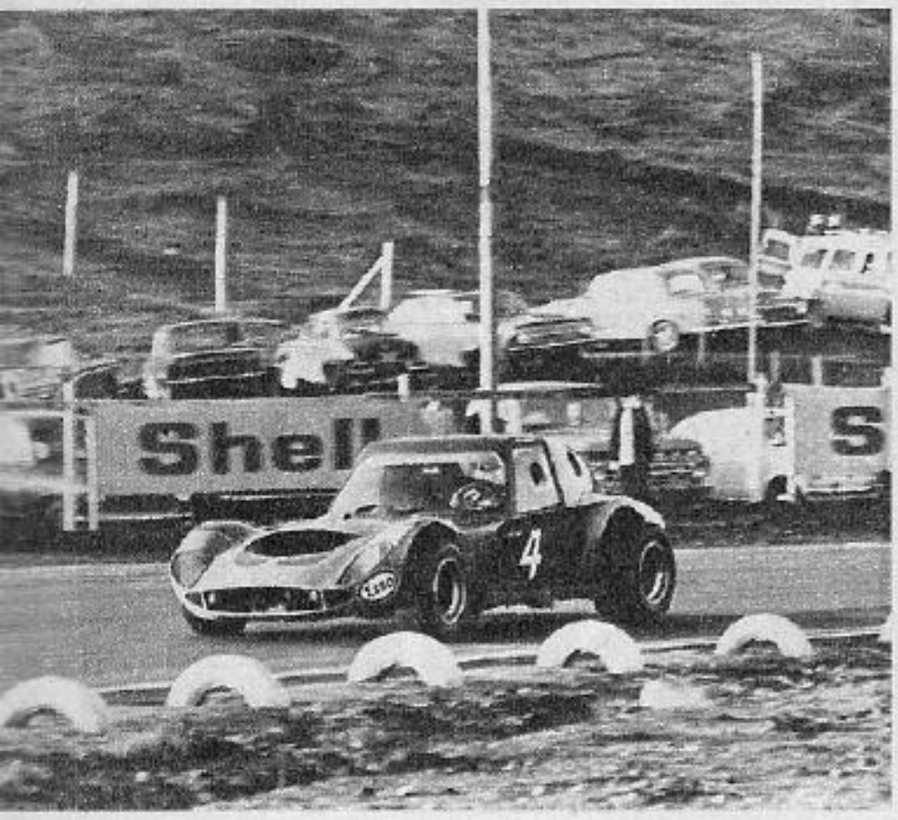
*RAMCO: los mejores aros para pistón

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

SOLICITELOS AL AGENTE RAMCO DE SU ZONA



TC EN CHILE GALBATO TRAS



Carmelo Galbato primero en Chile. Su Llebre III funcionó a las mil maravillas y pudo doblegar a Gimeno y Garafulic, los chilenos de punta del TC trasandino.

Lucho Gimeno, ganador de la segunda serie. Un hombre que anda muy fuerte.

AUTODROMO DE LAS VIZCACHAS

Turismo de Carretera

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Auto	Tiempo	Vts
1º	52	Galbato, Carmelo ...	Llebre III-Ford	35m42s1	27
2º	10	Comandari, Manuel .	Ford Falcon-F-100 ..	35m48s4	26
3º	7	Cortez, Miguel	Mustang	36m20s1	26
4º	1	Garafulic, Boris	Falcon-F-100	36m20s2	26
5º	31	Paredes, Fernando ..	Ford	36m30s4	25

Segunda Serie

1º	4	Gimeno, Luis	Chevrolet	36m41s3	27
2º	1	Garafulic, Boris	Falcon-F-100	36m51s	27
3º	52	Galbato, Carmelo ...	Llebre III-Ford	36m59s3	27
4º	31	Paredes, Fernando ...	Ford	37m23s	26
5º	20	Neder, Mario	Ford Falcon	37m40s	26

Final (por suma de tiempos de ambas series)

1º	52	Galbato, Carmelo	Llebre III-Ford	1h12m51s3	54
2º	1	Garafulic, Boris	Falcon-F-100	1h13m11s2	53
3º	31	Paredes, Fernando ..	Ford	1h13m33s2	52
4º	20	Neder, Mario	Ford-Falcon	1h14m22s1	51

PROMEDIO DEL GANADOR: 132,400 km|h.

RADEL S.A.

BERMUDA Brava

La Super Sport para equipar con motores

EVINRUDE

de 33 y 40 HP.

Ahora a su alcance para esquí, paseo, pesca y su seguridad

FABRICA **NAUTICA® S.A.**

CONCESIONARIOS

Capital: Naucapé, Belgrano 2431 - Náutica Centro, Uruguay 776 - **Gran Buenos Aires:** Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) - Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) - Náutica Sur S.R.L., Av. Mitre 5077 (Avellaneda) - Náutica San Sebastián, Av. Libertador 2622 (Olivos).

Representantes en el interior

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Pocos inscriptos y poca emoción en Las Vizcachas con un cabal -y cantado- ganador: Caramelo Galbato. Garafulic fue segundo a una vuelta

Texto y fotos por nuestro desviado a Chile, CARLOS AGUSTIN



ANDINO

CAMPEONATO ARGENTINO DE F-1

1º	Cuvertino, Omar	29	puntos
2º	Bertolini, Emilio	27	„
3º	Monguzzi, Angel	12	„
	Bordeu, Juan M.	12	„
5º	Favre, Daniel	8	„
	Kissling, Jorge	8	„
7º	Sotro, Orlando	5	„
8º	Requejo, Ramón	4	„
9º	Almeida, Omar	3	„
	Blasco, Bonifacio	3	„
	Ternengo, Jorge	3	„
12º	Sáenz, Roberto	2	„
	Montore, Domingo ...	2	„
14º	Plá, Víctor Hugo ...	1	„
	Salatino, Juan C....	1	„
	Alvarez, Alberto	1	„

Parece ser que el tan viejo refrán de que "el hombre propone y Dios dispone", resulta el más aplicable en estos casos. A mediados de la semana pasada, las llamadas telefónicas entre Santiago y Buenos Aires concluían asegurando la participación de Jorge Cupeiro en la carrera de TC que se disputaría el domingo 19 en el autódromo Las Vizcachas.

El viernes arribó (por la noche) Jorge Cupeiro a Santiago de Chile con su Liebre celeste, y apenas si pudieron dar una vuelta el sábado por la mañana temprano, ya que al estar invertido el sentido de giro, el aceite del cárter se desnivelaba en sentido inverso al requerido y la presión se venía abajo. Arreglar esto llevó toda la tarde del sábado, y Cupeiro no pudo clasificar. El domingo por la mañana su actuación culminó con un pistón pinchado, quedando así Jorge como un mero espectador más.

Hablar del autódromo Las Vizcachas, sería como recordar las postales que los turistas mandan de sus vacaciones en Suiza. El marco de cerros y nieve es sencillamente sensacional. El circuito de 3.000 metros es veloz y trabado a la vez. Lo único que podemos decir en su contra, es que el ancho de la pista en la zona de mixtos es insuficiente por lo que allí se hace muy difícil pasar a otro competidor. Lo increíble es, sin embargo, la vista que se tiene de todo el circuito desde lo alto del cerro que cumple con las funciones de tribuna natural.

Desde muy temprano la gente comenzó a llegar al circuito y muchos protestaron al enterarse de la imposibilidad de Cupeiro de correr, pero toda esa gente tuvo su premio, ya que vio una buena carrera y si bien el triunfo quedó en manos de un argentino, la segunda serie fue brillantemente ganada por el chileno Lucho Gimeno.

Los TC chilenos se asemejan bastante a nuestros TC B, los motores tiran mucho, pero se nota en los autos una evidente falta de puesta a punto porque a la hora de doblar y frenar sufren unas trepidaciones bastante notorias. Lo positivo de esto es el entusiasmo del público chileno por ver a los corredores de más fama en la Argentina y la seguridad de que el "Gallego" correrá allí el próximo 16, ya que su Liebre no regresa a Buenos Aires sino que quedará en Santiago de Chile.

PRIMERA SERIE

Carmelo Galbato y Lucho Gimeno ocuparon las posiciones de privilegio apenas bajada la bandera; la primera curva, muy próxima a la largada lo vio a Carmelo adelante, seguido de Gimeno y un lote de monstruos, entre los cuales sobresalía una pequeña maquinita: un Morris Mini Cooper de nuestro conocido Eduardo Kovacs. Fue algo así como lo que ocurrió con Copello y su Renault cuando se trenzaba con los viejos TC nuestros. Si bien el motor de Gimeno tiraba una barbaridad, a la hora de doblar, Carmelo le ganaba en el frenaje y emparejaba las cosas. Cuando todo indicaba un hermoso duelo por la punta, Lucho Gimeno reventó un neumático trasero perdiendo así todas las posibilidades que tenía para esa serie. Galbato fue dueño y señor de la punta seguido de Comandari (Falcon angostado ex Galbato). Garafulic, otro de los que andan mucho se había detenido en boxes. En suma: Galbato ganó por una vuelta.

SEGUNDA SERIE

Con Gimeno en la última fila y Carmelo en la primera dio comienzo la segunda serie cuando ya el atardecer estaba bastante entrado. Una excelente largada de Garafulic lo ubicó segundo al encarar la primera curva pero no le duró mucho. Gimeno desde el fondo venía con ganas de arrasar con todo y en la tercera vuelta pasó al frente quedando segundo Garafulic que ya lo había pasado a Galbato.

Así continuó la cosa hasta el final de la segunda serie. Gimeno, Garafulic y Galbato, tranquilo pero tercero. Carmelo Galbato a la postre se impuso en la Clasificación Final por suma de tiempos.

VIZCACHERITAS

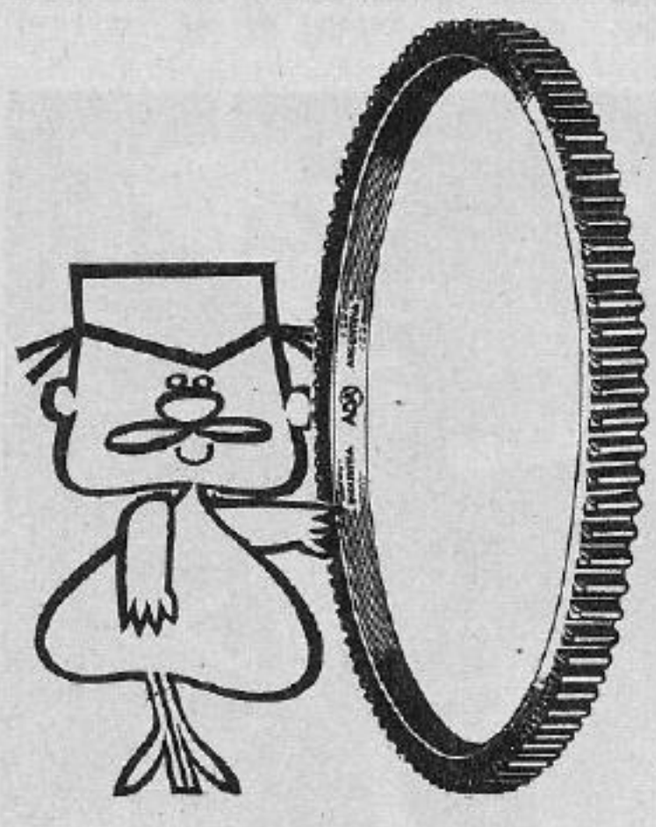
Angel Teodoro Rienzi sufrió más de un problema en su auto. Durante la primera serie rompió la correa del ventilador apenas largaron y luego fue el soporte del embrague que se soltó. Parece que el cruce de la cordillera le hizo mal a más de un auto.

En la 18ª vuelta los simpatizantes de Lucho Gimeno no se podían tener en pie cuando al pasar frente a los palcos su auto comenzó a echar chispas por debajo del habitáculo. Por suerte no pasó de un susto. Jorge Cupeiro dijo que era probable que se le hubiese soltado el cubre embrague.

El Laucha Ríos trabajó toda la tarde del sábado en el auto del Gallego. Pero la suerte no anduvo con ellos. Según decía el Gordo Buela, que viajó acompañando a Cupeiro, el mayor problema fue la nafta que no era la adecuada por su octanaje.

Un párrafo aparte merece el chileno Eduardo Kovacs. El espectáculo que dan él y su Mini, andando en tres ruedas por todos lados es algo impagable. Muy bien Kovacs y mucho más arriesgao que en Baires con el Chevy SS.

Por último sólo nos queda destacar el gesto del Gallego Jorge Cupeiro al prestarle a Lucho Gimeno sus cubiertas Firestone para que pudiera correr la segunda serie. El público chileno muy agradecido.

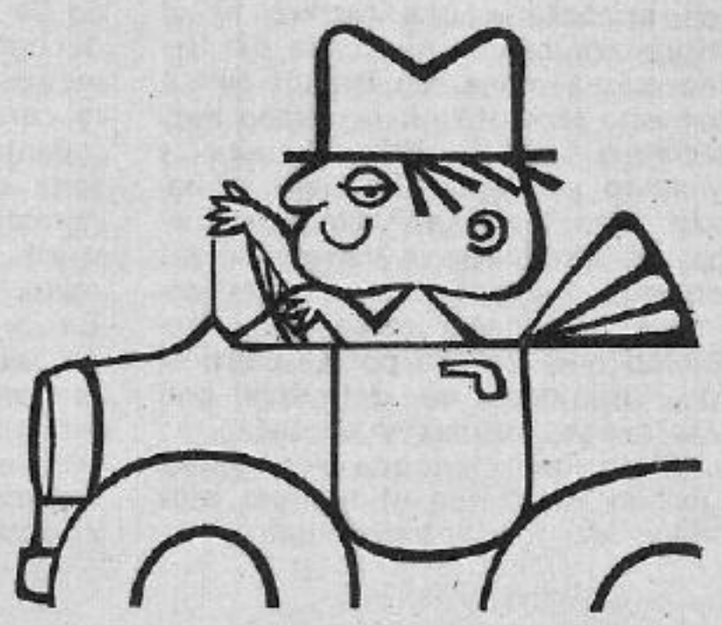


lo que cuesta, vale... y valen mucho mas de lo que cuestan

coronas de arranque

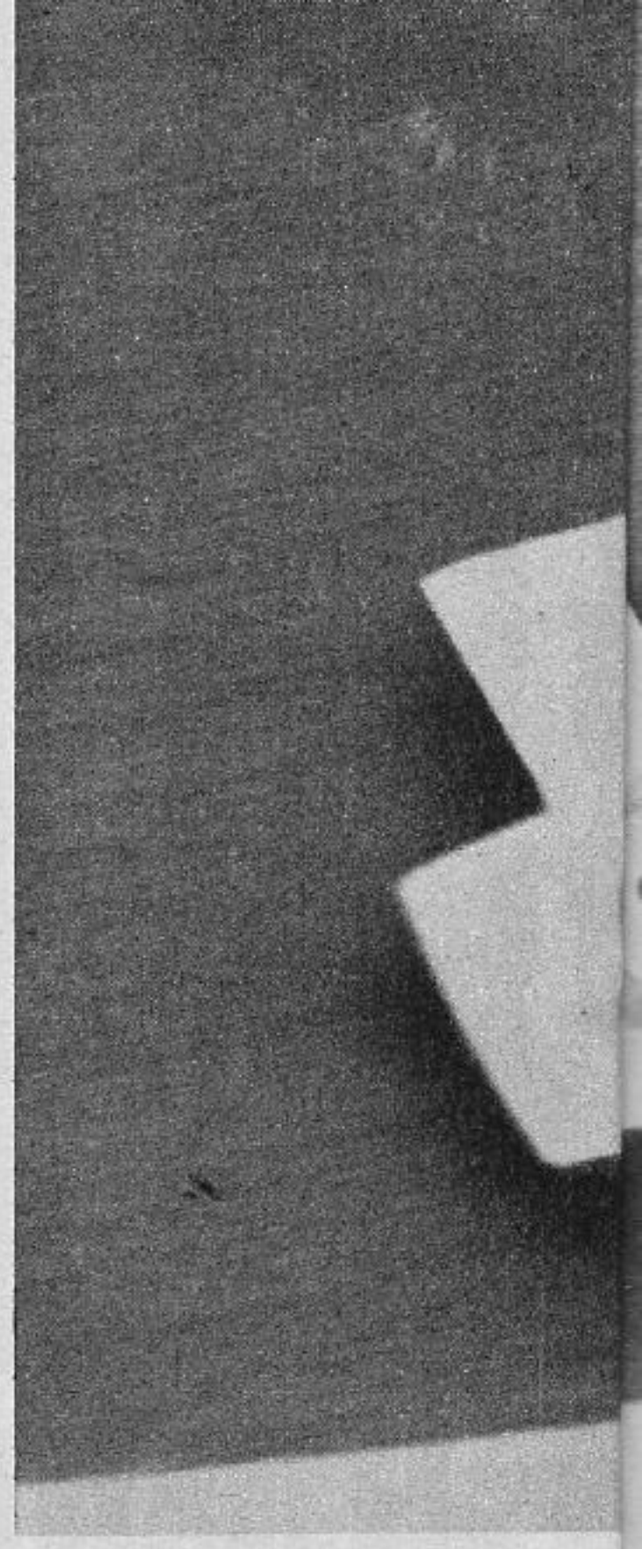
ADA®

UNICO FABRICANTE
CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial



RINDT EN INGLATERRA

CON SUERTE Y ESCANDALO



Jack Brabham se quedó sin nafta a un paso de la llegada en Brands Hatch, ganando el austríaco que puntea el Campeonato. Rindt fue descalificado, pero inexplicadamente se le reconoció ganador luego de un par de horas de extrañas charlas, no trascendidas, con las autoridades de la prueba



Jacky Ickx con la Ferrari 312-Box es el dueño indiscutido de todas las largadas. La máquina italiana sólo necesita un poco más de resistencia para trasformarse en ganadora. Velocidad ya le sobra.

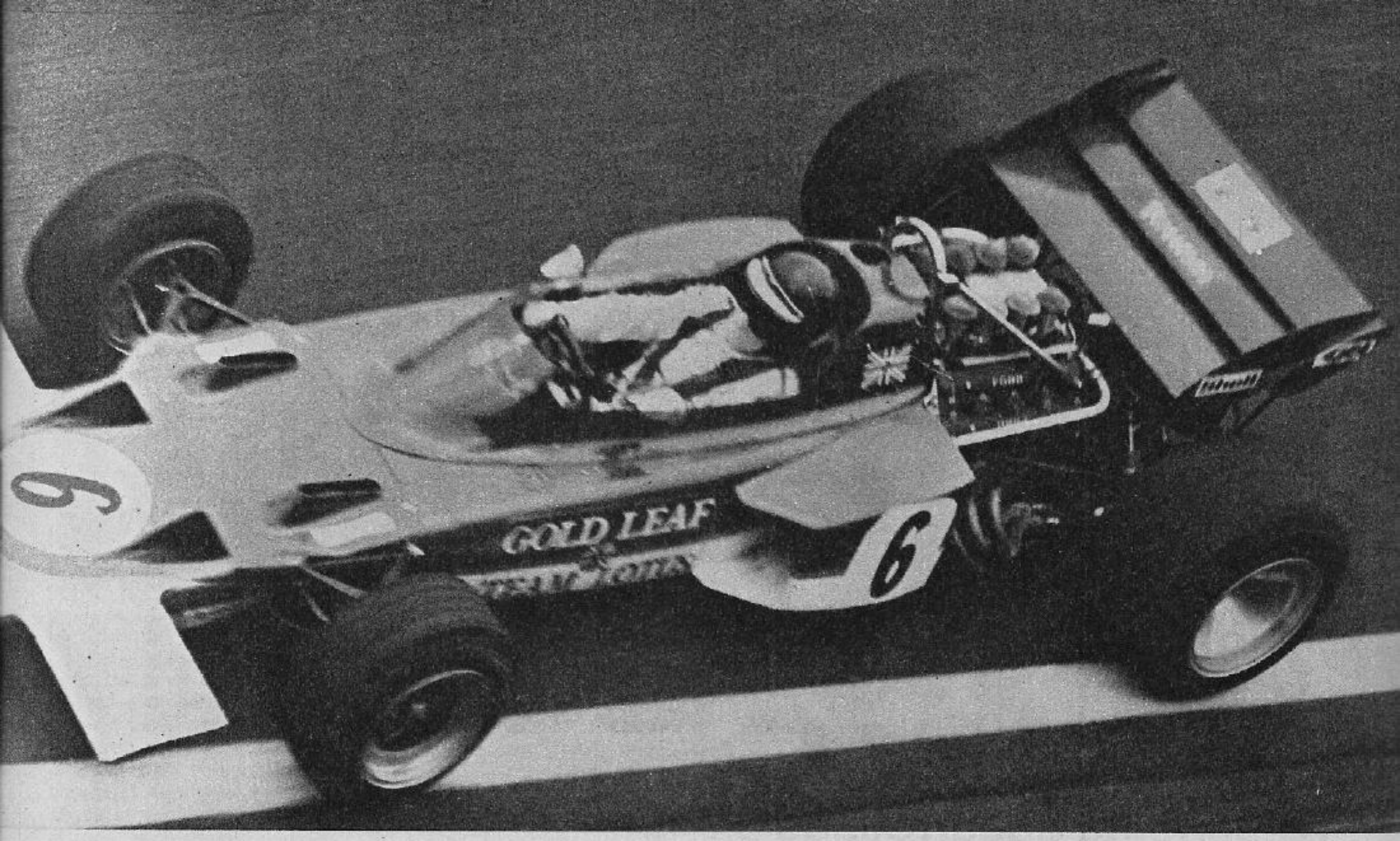
El Lotus 72 en boxes. Dos elementos muy parecidos a secadores de pelos se colocan sobre la salida de aire de los frenos internos para enfriarlos mientras duren los trabajos de los mecánicos.

En alguna nota de CORSA dijimos que éste era el año de Rindt, y el GP de Inglaterra viene a confirmar aquel pronóstico. El austríaco está pasando por la misma endemoniada buena suerte que acompañó a Stewart el año pasado y nada ni nadie parece capaz de arrebatarle una carrera ni el título ecuménico que cada día tiene más a mano. En Brands Hatch no sólo remontó un resultado muy adverso en la última vuelta y cuando el viejito Brabham le había dado "pa' fruta", sino que luego de terminada la carrera se las ingenió —vaya uno a saber cómo— para hacer revocar una desición que lo daba por descalificado, alzándose en definitiva con las copas, pesotes y puntos.

Claro que hay que ser justos. Jochen Rindt fue el hombre más veloz de los entrenamientos, logró el mejor puesto de largada y sólo fue superado en carrera por Ickx y Brabham. Pero es inevitable mencionar lo anormal de su triunfo del sábado: en principio Brabham le había ganado cabalmente al pasarlo en la anteúltima vuelta, y sólo perdió cuando se le rompieron los conductos de combustible del BT 33 a 200 metros de la llegada, bañándole la cara con nafta —con la consiguiente aflojada de ritmo por falta de visión— y deteniendo el normal funcionamiento del Cosworth. Rindt lo pasó y llegó primero; pero ahí no terminaba todo. En principio "se comprobó" que en los boxes de Lotus se modificó la posición del alerón trasero, bajándolo con respecto a su posición en carrera **—que habría sido antirreglamentaria—** y luego se corroboraría la culpabilidad del



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



R. A. C. BRITISH GRAND PRIX

Brands Hatch, 18 de julio, 1970

Circuito de 4.263 metros - 80 vueltas

CLASIFICACION

Pos	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Jochen Rindt	Lotus 72-Cosworth	1h57m02s
2º	Jack Brabham	Brabham BT 33-Cos.	1h57m34s9
3º	Denny Hulme	McLaren BM 14A-Cos.	1h57m56s4
4º	Gianclaudio Regazzoni	Ferrari 312-Box	1h57m56s8
5º	Chris Amon	March 701-Cosworth	1h57m26s4 (vta. menos)
6º	Graham Hill	Lotus 49C-Cosworth	1h57m28s1 (vta. menos)
7º	François Cevert	Tyrrell March 701-Cos.	a dos vueltas
8º	Emerson Fittipaldi ...	Lotus 49C-Cosworth	a ocho vueltas
9º	Ronnie Peterson	March 701-Cosworth	a once vueltas
10º	Pete Lovely	Lotus 49B-Cosworth	a veinte vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 174,611 km|h (nuevo record).

RECORD DE VUELTA: Jack Brabham, a 177,017 km|h (nuevo record).

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	País	Puntos
1º	Jochen Rindt	Austria	36
2º	Jack Brabham	Australia	25
3º	Jackie Stewart	Escocia	19
4º	Denis Hulme	Nueva Zelandia	16
5º	Chris Amon	Nueva Zelandia	14
6º	Pedro Rodríguez	México	10
7º	Jean Pierre Beltoise	Francia	7
8º	Henri Pescarolo	Francia	1
	Graham Hill	Gran Bretaña	7
10º	Gianclaudio Regazzoni	Suiza	6
11º	Jacky Ickx	Bélgica	4
	Mario Andretti	Estados Unidos	4
13º	Ignazio Giunti	Italia	3
14º	John Miles	Gran Bretaña	2
	Johnny Servoz Gavin	Francia	2
	Rolf Stommelen	Alemania	2
17º	John Surtees	Gran Bretaña	1
	Dan Gurney	Estados Unidos	1

auto ganador porque la estructura de sostén del citado elemento no era solidaria con el chasis, como la FIA manda. Poco faltó para que se entregaran los laureles a Brabham por descalificación de Rindt, pero éste y Chapman apelaron la decisión de las autoridades en una reunión de casi dos horas y media —**más de lo que dura la carrera**— y luego de trascurrido ese tiempo se confirmó a Rindt como ganador, sin volver a mencionarse la revocada descalificación y quedando en la rara atmósfera de Brands Hatch la sensación de que esa carrera no había sido ganada en la pista.

Jackie Oliver y Denny Hulme siguieron a Rindt en los tiempos de clasificación, pero Jacky Ickx despojó a Denny de la tercera posición a último momento, igual que en Francia.

Largada la carrera, fue justamente Ickx (Ferrari) quien se abalanzó al hueco de la primera plaza, pasando a comandar el lote con energía, y distanciándose visiblemente de Brabham y Rindt, que lo seguían con Beltoise (Matra) a la cola. Los esfuerzos de Ickx por asegurarse la victoria terminaron bruscamente a las 15 vueltas, y con la vanguardia en el bolsillo, cuando lo abandonó la caja de cambios. Con su entrada a boxes comenzaría el intenso duelo por la punta entre Rindt y Brabham, que no terminaría hasta el insospechado final. Brabham hizo una carrera inteligentísima, chupado a la cola de Rindt durante toda la carrera, para pasarlo con mucho resto en la vuelta 78ª, pero el menciondo affaire de la nafta le impidió coronar un triunfo que merecía holgadamente. En los puestos siguientes, el espectáculo fue brindado por el insospechadamente eficaz Regazzoni (Ferrari), abulonado al cuarto puesto y resistiendo todos los embates del mismísimo Jackie Stewart (March), hasta que éste se detuvo en la vuelta 52ª con un posterior incendio de su auto en boxes. Después de eso, Regazzoni se dedicó a cazar a Hulme, y si bien no logró pasarlo, llegó a sólo un par de décimas del Kiwi.

En definitiva, el Lotus 72, reglamentariamente o no, camina como **l'achidente**; el Brabham sigue siendo el más veloz de los clientes de Cosworth, el Matra está a la altura de los mejores pero no es todavía confiable; el McLaren sigue estando a tono, y el BRM es veloz en tramos cortos pero no resiste muy bien una carrera completa .El único auto que se destaca como netamente más veloz que los demás es la Ferrari —sólo la de Ickx— y difícilmente termine el año sin que logre un triunfo (**Hockenheim puede ser la oportunidad**). El March no parece ser lo que pintaban los aprontes de principio de año, y cada vez anda menos, defraudando al campeón mundial. Surtees estrenó su auto sin mayor fortuna, ya que rompió el diferencial y otra vez parece haber perdido el tranvía, porque el Cosworth parece estar cada día más cerca de ser vencido por alguno de los ambiciosos V12 que lo rodean, aunque las tablas todavía hablen muy a las claras de su consistencia.

La próxima carrera del Mundial de Pilotos es el 2 de agosto en Alemania. Será muy raro que no la gane Rindt, al que ya no lo vencen ni los reglamentos.

SALE LA NUEVA CU





Renovando en diseño y en planta motriz su tradicional cupé 1500, Fiat Argentina lanza la nueva cupé 1600. Totalmente desarrollada en el país técnica y estéticamente, complementa la ya nutrida línea Fiat en el orden de los vehículos deportivos

Diferentes aspectos de la nueva cupé Fiat 1600, que en estos días se presentará al público. Renovado diseño, más potencia y velocidad, y alrededor del millón ochocientos pesotes de los viejos.

Dentro de pocos días —menos de una semana, quizás— el ya nutrido parque automotor nacional ofrecerá una opción más: la cupé Fiat 1600 Sport. Sin satisfacer plenamente un hueco inexplicable dentro de la producción local (un verdadero auto sport), la Fiat 1600, que reemplaza a la anterior 1500, es la que más se acerca a lo que se entiende por auto sport. La nueva carrocería aumenta la penetración aerodinámica a alta.

Complementando el nuevo dibujo exterior de la cupé —netamente fastback— se han incluido faros de iodo para luces altas en los extremos de la parrilla, llantas del nuevo tipo, de 5 ½ de ancho, llevar medida 175-6,95".

El motor deriva de la berlina 1600, y gracias a la adopción de un nuevo árbol de levas se obtiene un aumento de potencia —92 HP a 5300 rpm— y un par motor superior —14,5 kgm SAE a 3500 rpm.

Con tales características, su velocidad supera los 160 k/h

En cuanto al interior, se han reemplazado detalles con respecto a la original cupé 1500, lográndose más confort gracias a las innovaciones aportadas, que entre otras cosas comprenden: asientos bucket, más anatómicos, tapizados en similcuero; apoyabrazos de mayores dimensiones con la manija incorporada; apoyabrazos central rebatible en el asiento trasero; tablero de instrumentos rediseñado, que incuye voltímetro y manómetro; nueva consola central; volante deportivo revestido en cuero; limpiaparabrisas de dos velocidades, manual e intermitente; piso revestido en moquette. y un monton de etcéteras.

En cuanto al precio de venta al público no lo podemos dar con exactitud pitagórica, pero estimamos que oscilará en el orden del millón ochocientos, chirola más, chirola menos. Los interesados pueden romper el chanchito para juntar para comprar la cupé.

C. M. S.

CUPE FIAT 1600 SPORT Ficha técnica

MOTOR	tipo 115 C. 3038/20
Cantidad de cilindros	4 en línea
Diámetro y carrera	78 x 85 mm
Capacidad cúbica	1.625 cm3
Relación de compresión	8,8:1
Potencia máxima	92 HP a 5.300 rpm
Distribución	válvulas a la culata, accionadas por botadores, varillas y balancines. Arbol de levas lateral, gobernado a cadena.
Luz de válvulas	0,20 mm, para admisión y escape, con el motor frío
Alimentación	carburador Weber 34 DCHD o Solex C 34 PAIA/2 de doble cuerpo, con apertura de la segunda mariposa a depresión, cebador y bomba de aceleración
Lubricación	forzada, con bomba de engranajes y válvula reguladora de presión
Encendido	orden: 1-3-4-2
Avance inicial de montaje	10 ± 1º
Variación manual del avance	± 5º
Avance automático del distribuidor	21 ± 2º
Avance a depresión	15 ± 2º
Luz de platinos	0,42 - 0,48 m
Bujías	Marelli CW 240 LP o Champion Nº-Y
Diámetro y paso	14 x 1,25 mm
Luz de electrodos	Marelli: 0,5-0,6 mm. Champion: 0,6-0,7 mm
TRASMISION: Embrague	monodisco seco, comando hidráulico
Caja de velocidades	4 + R
Relaciones de trasmisión	1ª: 3,753:1; 2ª: 2,303:1; 3ª: 1,493:1; 4ª: 1:1; R: 3,867:1
Puente trasero	con par de reducción final de tipo hipoidal. Relación: 10:41
Frenos	hidráulicos. Delanteros a disco. Traseros, de campa a con zapatas autocentrantes
SUSPENSION	delantera independiente, con brazos oscilantes, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Barras reactoras en los brazos inferiores. Trasera, a eje rígido, con elásticos longitudinales y amortiguadores hidráulicos telescópicos
Dirección	tornillo sinfín y rodillo, relación 1:16,4
DIMENSIONES	
Largo máximo	4.270 mm
Ancho máximo	1.530 mm
Altura máxima (descargada)	1.380 mm
Distancia entre ejes	2.505 mm
Trocha delantera	1.333 mm
Troc trasera	1.298 mm
Peso en orden de marcha	1.000 kg
Carga útil (4 personas más 50 kg)	330 kg
PERFORMANCE	
Velocidades máximas	1ª: 42 km/h; 2ª: 70; 3ª: 105; 4ª: 160 ∓ km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

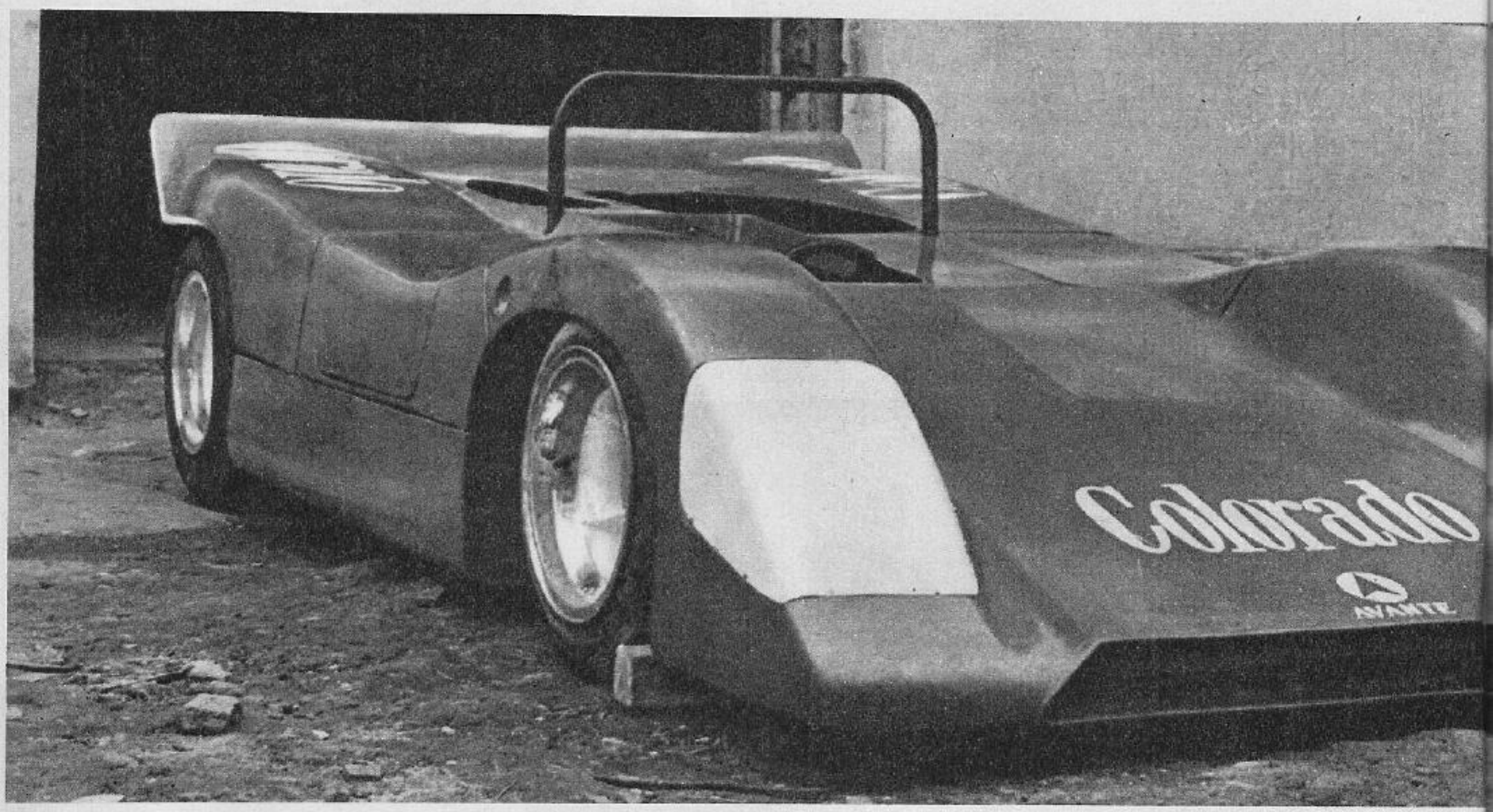
PE FIAT

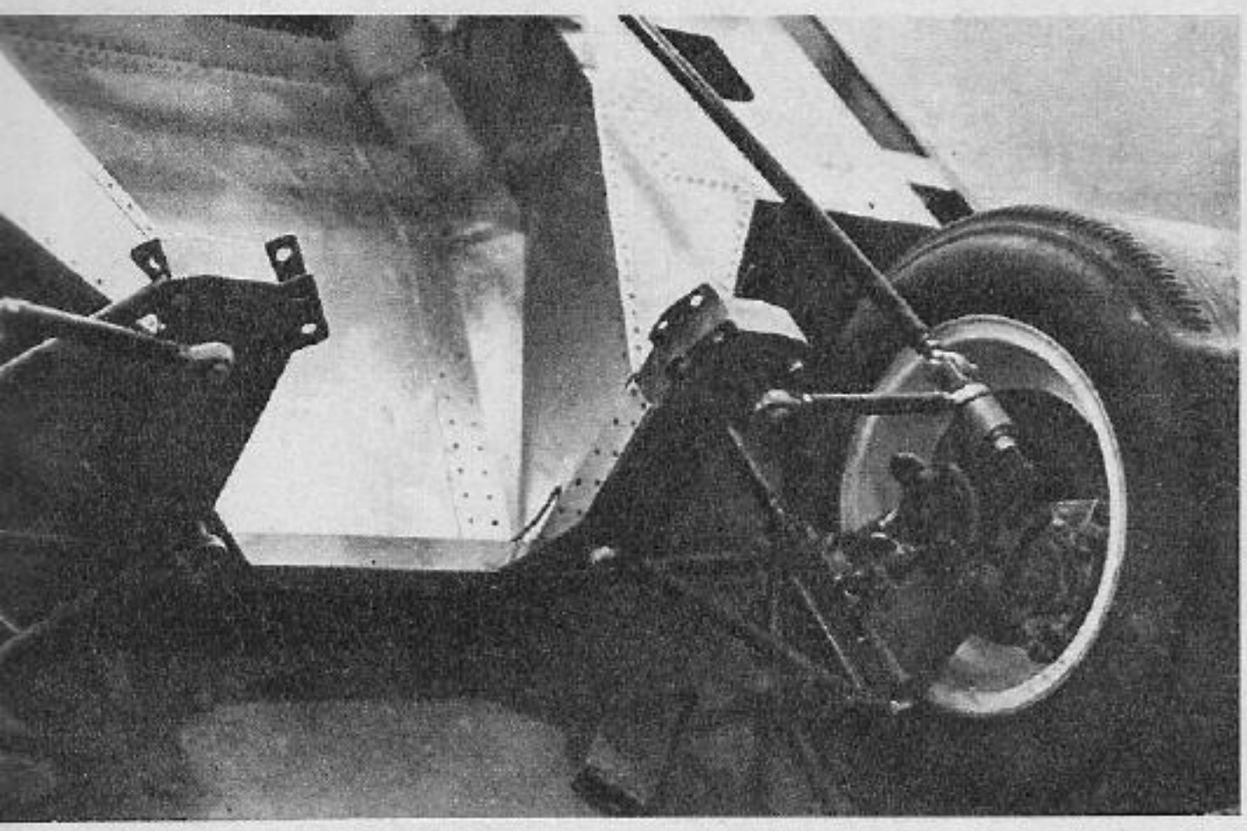


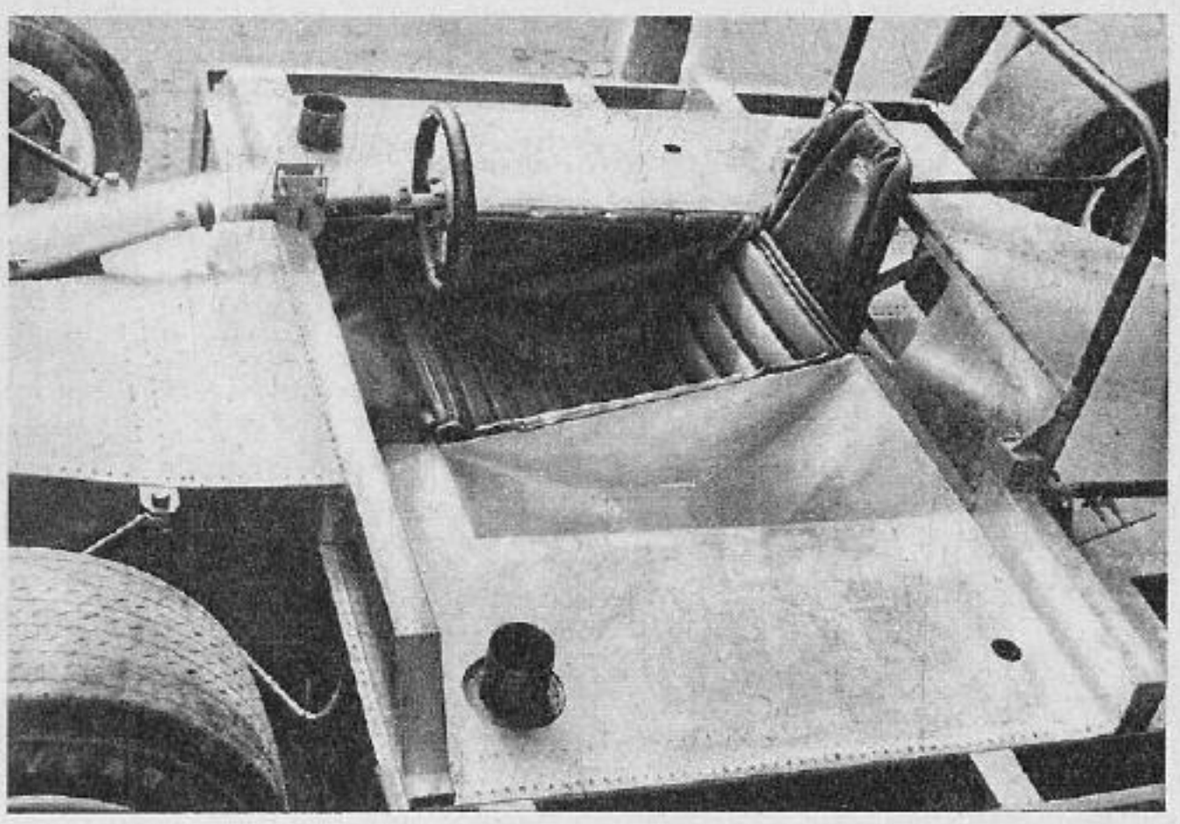




¡AVANTE CON LOS







Jorge Parodi y Hugo Garibotti terminaron un proyecto que tenían hace un año y medio. Jorge Omar del Río es el encargado de llevar el motor del flamante SP a sus espaldas

Como ya es habitual que se haga una visita al taller donde se encuentra un automóvil que integra las filas de alguna de las categorías más importantes, nos pareció muy lógico hacerle una visita a Hugo Garibotti, para poder ver por fin algo que se apartase de lo que se viene construyendo últimamente.

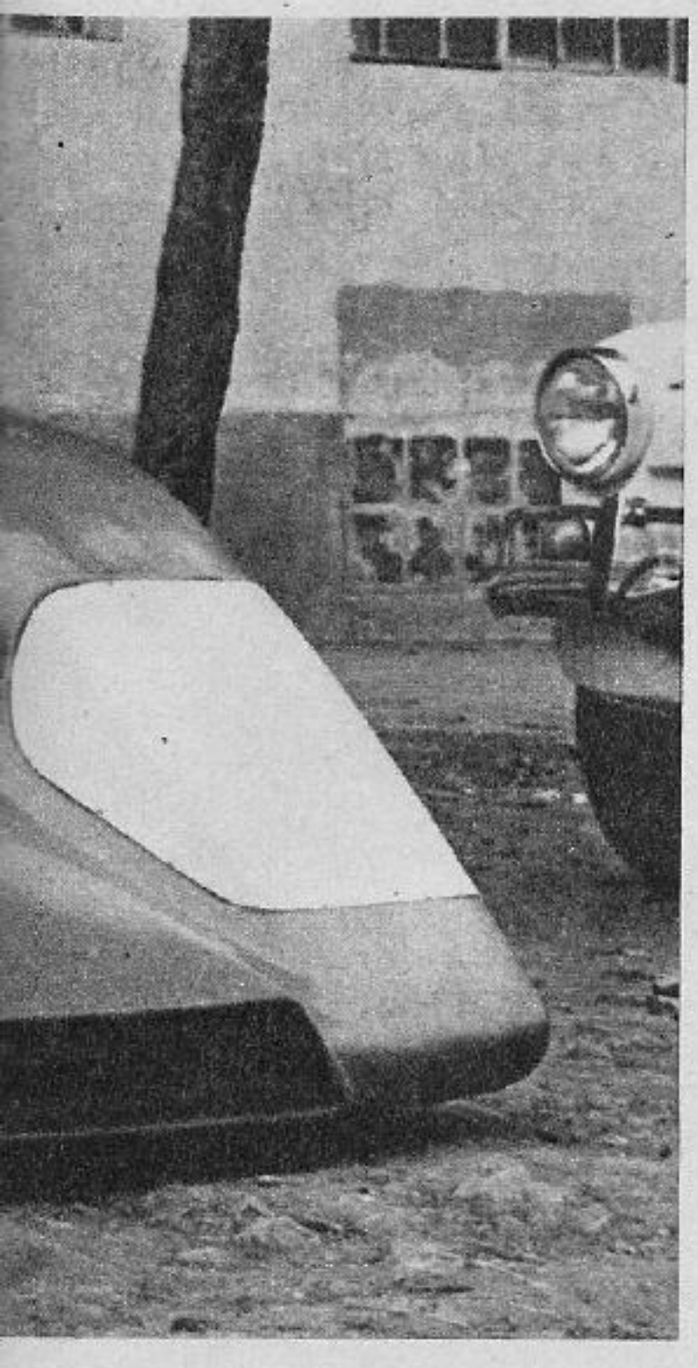
Pudimos así ver un SP monocasco con motor de tres litros ubicado en popa, que si bien en suspensiones no presenta nada revolucionario, sí lo hace en cuanto a la estructura se refiere. Está totalmente construido en aluminio de Kaiser Aluminio con alto contenido de magnesio. Para las uniones se han utilizado remaches de hierro y aluminio según la zona que se debe unir. Además del remachado, todas las planchas de aluminio están pegadas.

Las únicas partes de la estructura que no son de aluminio son las cuatro cuadernas destinadas a soportar las solicitaciones de los tensores y suspensiones además de las del radiador, caja y motor. Se estima, sin embargo, que podría haberse construido totalmente en aluminio, sin necesidad de las cuadernas de hierro. Las mismas están construidas con planchuelas de hierro cortadas y soldadas y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TRES LITROS!

por **ALEJANDRO CINCAGLINI**



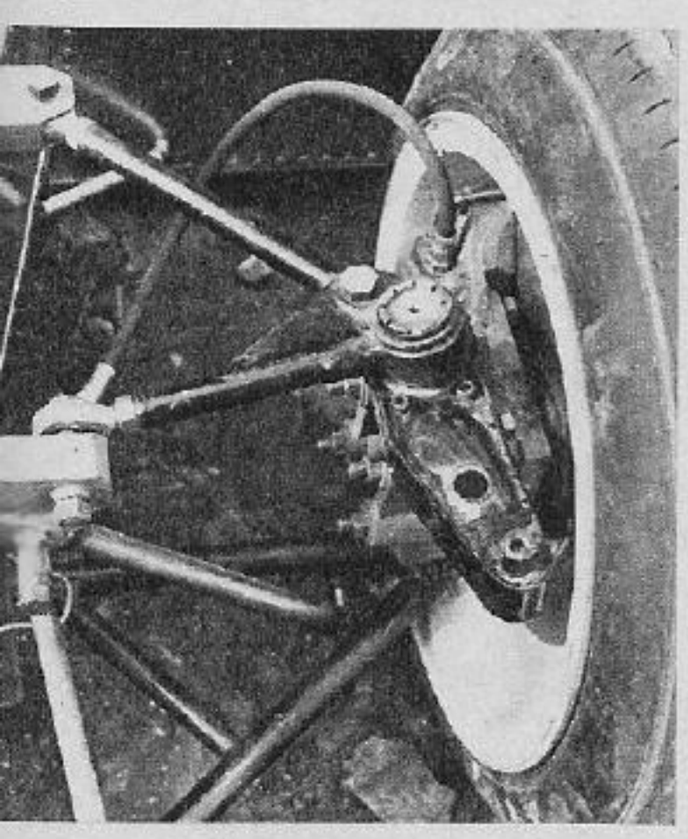
Jorge Omar del Río no ha perdido la elegancia: se sienta al volante con camisa blanca, corbata, chaleco, y sonríe. El auto fue armado para la foto, de ahí las uniones muy marcadas.



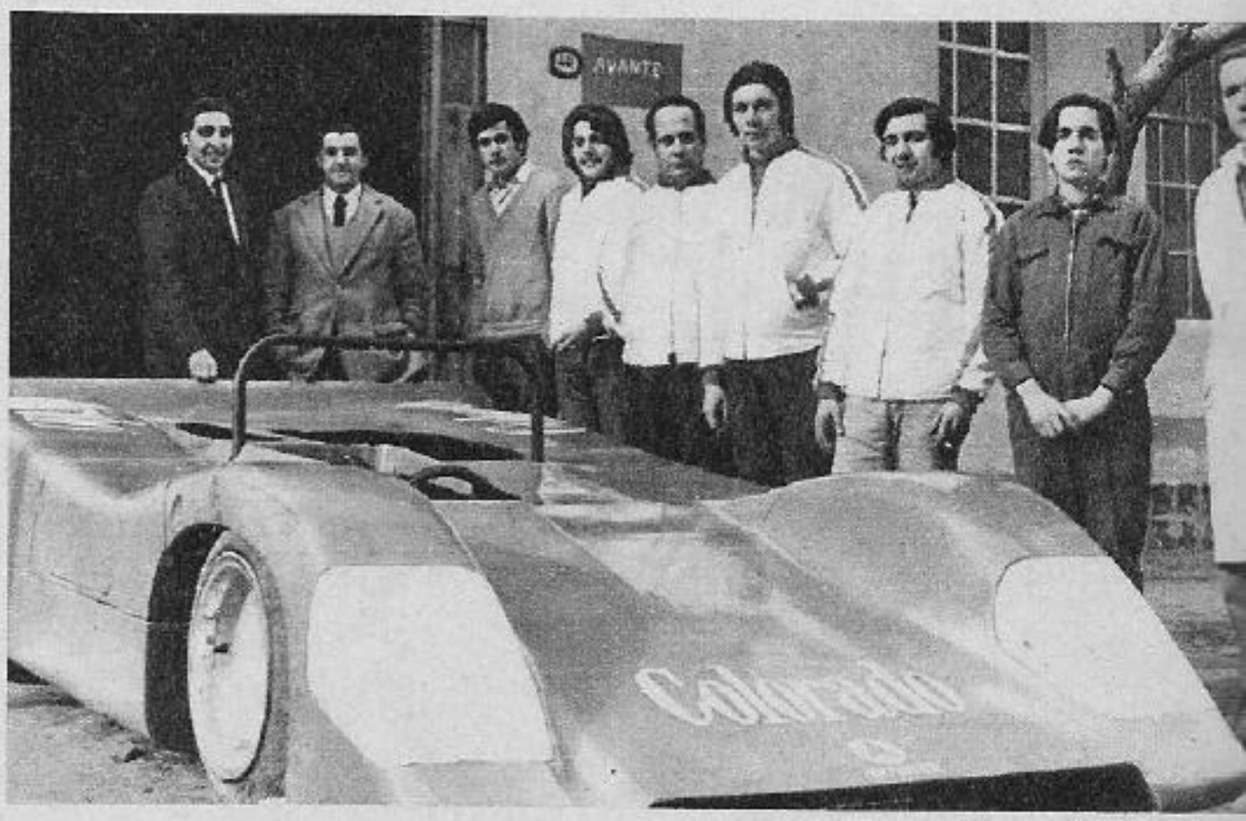
No hace falta foto en color. Este viene indicado en la parte delantera. Los cubrefaros blancos pueden ser reemplazados por unidades ópticas Dodge. Para que el auto ruede es necesario quitar el taco de madera de la rueda delantera derecha.

Abajo, izquierda: vista trasera. Suspensión, tensor, freno y vano motor. Se ve también la última cuaderna con las orejas para abulonar el motor y los soportes de las rótulas de la suspensión.

Abajo, centro: Aquí vemos la butaca toda rodeada de monocasco de aluminio. Se puede apreciar la prolijidad en el remachado de la estructura y las bocas de carga de los tanques de nafta.



El staff que lo hizo posible: de izquierda a derecha, después del piloto y Hugo Garibotti, están Martín Nunciata, Enrique Araya, Osvaldo Matzschke (jefe), Marcial Díaz Leno, Alberto Salerno, un pibe serio y Enrique Pérez del Cerro.



Detalle de suspensión delantera. Convencional, pero bien hecha. Se ve el portamazas "fatto in casa", la punta de eje Torino remaquinada, el disco Bendix y el brazo de dir... No, falta el brazo de dirección, pero prometieron ponerlo a pedido del piloto que lo considera útil para doblar.

FICHA TECNICA

Motor	Tornado-Berta 3.000 cm³
Potencia máxima estimada	270-280 HP
Chasis	estructura monocasco de aluminio
Suspensión	convencional a paralelogramos deformables
Distancia entre ejes	2,40 m
Trocha delantera	1,52 m
Trocha trasera	1,50 m
Despeje	105 mm
Altura total	985 mm
Peso total (vacío)	750 kg (aprox.).

con caños de hierro de sección cuadrada. Los tanques de nafta, laterales ellos, tienen una capacidad de 60 litros cada uno y están también construidos en aluminio y tienen bocas de carga individuales. Los radiadores de agua y aceite no se encuentran combinados sino, por el contrario, uno delante y otro atrás. En las fotografías se puede ver claramente el de agua situado en la parte anterior. Y ya que estamos en la zona, podemos distinguir la caja de dirección Peugeot. Los portamazas fueron diseñados y maquinados por ellos mismos. Las puntas de eje son originales Torino remaquinadas para poder usar los mismos rulemanes. Frenos de disco en las cuatro ruedas marca Bendix. Antes de continuar ennumerando cada uno de los componentes de este nuevo SP, conviene destacar lo bien que está construido y la rigidez lograda solamente con aluminio, amén de la rapidez con que fue construido gracias al equipo de mecánicos que figura en una de las fotografías de esta prestigiosa publicación. Ahora continuaremos con algunos datos más que les pueden interesar, pero como son pocos, lean la ficha técnica y chau.

EL HOBBY DE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

G.y L.

por JORGE A. AUGE BACQUE



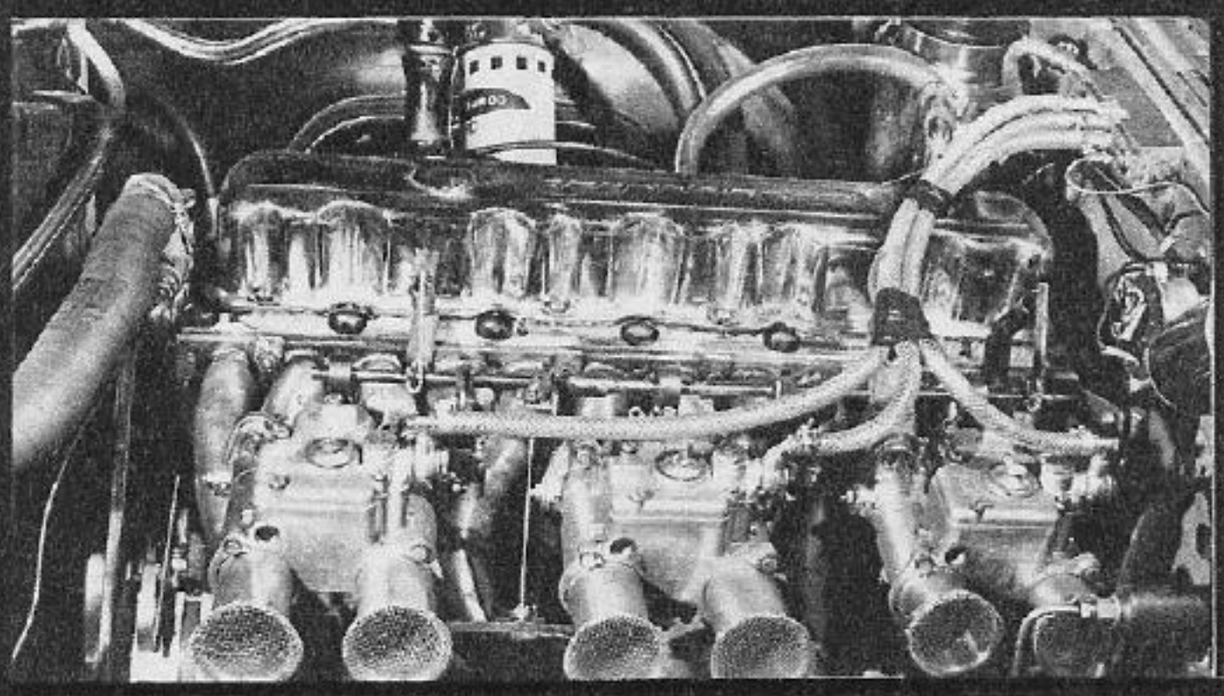
El Chevy SS G.2 que corrió en los 500 Kilómetros del Avellaneda Automóvil Club es el hobby de Grandio y López. Kovacs y Pedrito Campo, pilares fundamentales en el experimento

Fue una aparición irreverente. Un pelotón bien ordenado de Sport Prototipos marchaba por la recta de boxes siguiendo al "pace car". Algunos memoriosos lectores, convertidos en ese frio domingo en espectadores ávidos, reflexionaron: *"Esto cada vez se parece más a SP europeo, hasta hay autos de Turismo con toda la música, trenzados en la largada"*. Y el irreverente aparato sobresalia durante esa vuelta de práctica. Un Chevy SS deambulaba sobre la pista mostrando sus rudas formas prácticamente al aire, su roje agresivo golpeado por el sol de la mañana, su extraña toma de aire en el capot... "¡Mirá, igual al nuestro!", murmuraban algunos representantes de la tribuna al ver su propio auto en la pista. Y se largó la carrera...

...Y asombró. Porque durante 81 vueltas cumplió con todos los cánones mínimos que sus posibilidades le otorgaban. Y su piloto también asombró. Era un desconocido. Un hombre joven que venía de Chile. La tribuna lo desconocía pero cuando la bandera a cuadros bajó sobre el Chevy SS, nadie dudó de que el nombre de Eduardo Kovacs les quedaría por mucho tiempo en la memoria.

Pero si hay algo más importante que la tendencia de la tribuna (...y de todos los demás que no van a la tribuna) a apoyar a todo lo que sea inferior en performance pero que demuestre calidad, es la posibilidad que demuestra este intento para in-





El motor del Chevy SS G-2 de Grandio y López. Tres carburadores Weber de 48". La próxima vez irán con los de 52".





Eduardo Kovacs, 25 años, concesionarios GM en Chile, piloto de Mini Cooper, ganador de mil carreras y excelente volante.

Las llantas de magnesio de 15 pulgadas. Adelante calza Firestone y atrás Good.Year.

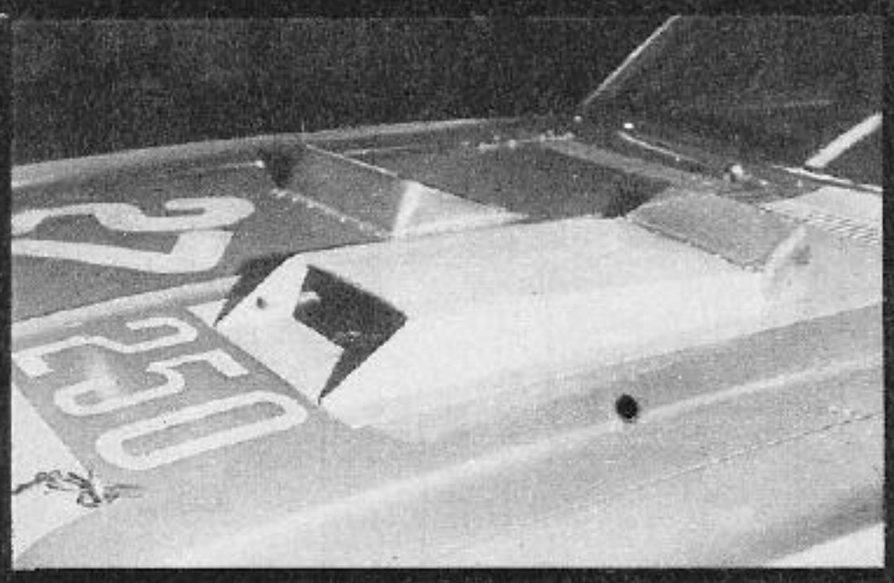




cursionar en una categoría (Grupo 2) que hasta este momento era el monopolio exclusivo y antipático de una sola marca. Además, detrás de ese Chevy SS hay un montón de posibilidades extra competitivas pero que hacen a la aparición en el mercado de una nueva tónica en materia de autos "seudo deportivos". Porque hay una primera idea de construir varios de estos fierros fuertes para una clientela exclusiva y deseosa de autos tipo "Shelby".

LA MADRIGUERA DEL CHEVY

Güemes casi esquina Coronel Diaz. Un frente de vidrios y detrás de los vidrios un auto rojo, con el capot levantado y un número en el costado. No es, sin embargo, un auto más de los que Grandío y López exhibe para la venta. Ese auto rojo, con el capot levantado y un número

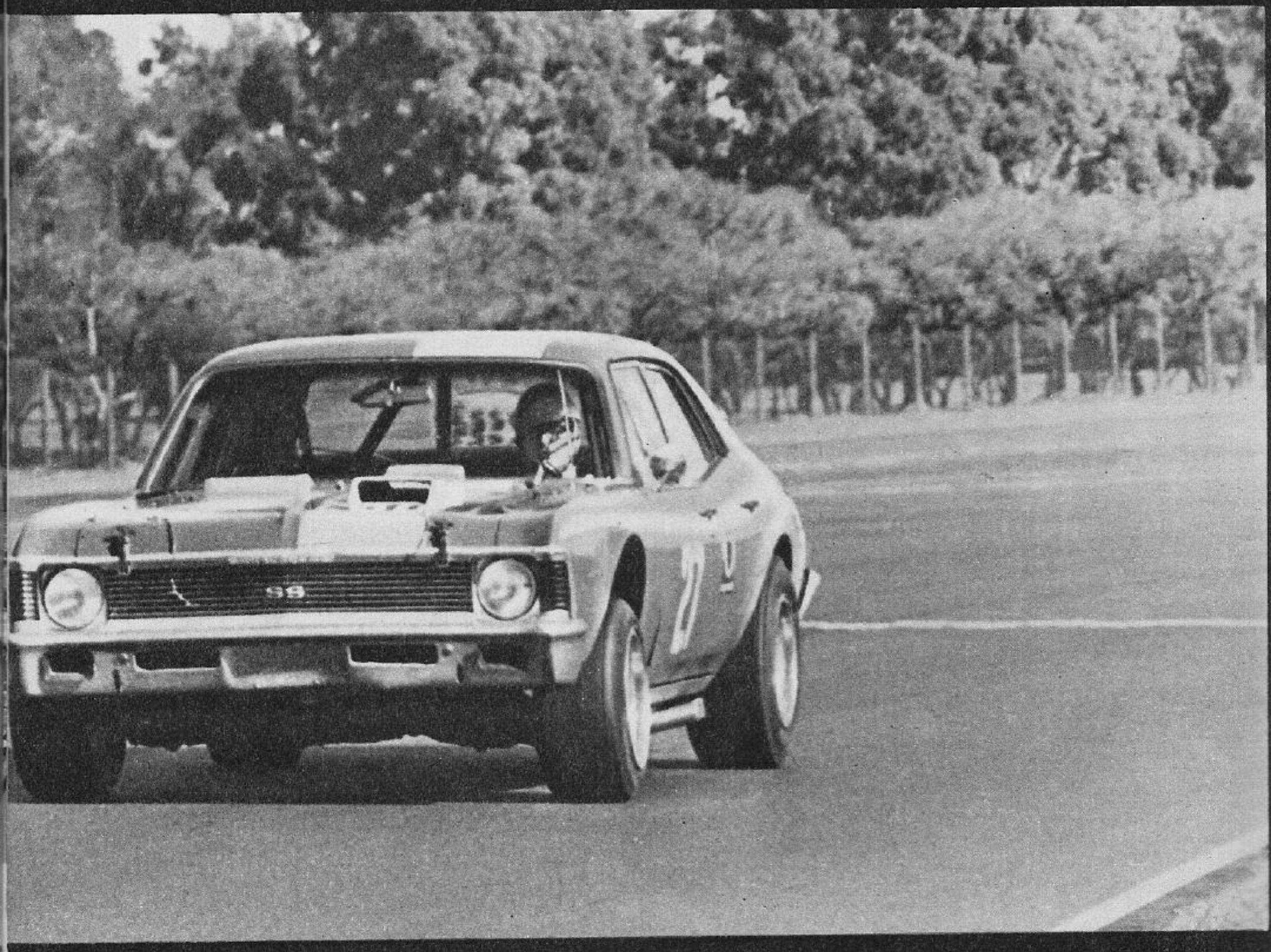


La toma de aire del capot. Para SP funciona reglamentariamente pero para Grupo 2 no. Sufrirá modificaciones.



Kovacs buscando la trayectoria ideal en el mixto, listo ya para tirarse al tobogán. Pisando la cuerdita externa. Bien Kovacs.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



pintado es el mismo que unos dias antes había asombrado a cuantos lo vieron en los 500 Kilómetros del Avellaneda. El Chevy SS estaba ahí, ante los transeúntes y los compradores normales.

Junto al auto, Jorge López, Eduardo Kovacs y su padre, conversan y explican los pormenores de la carrera del domingo. El entusiasmo es mucho y los clientes que entran preguntan, miran y piensan en ese fierro también son muchos.

El diálogo con los responsables de ese nuevo auto es fácil, entusiasta y con proyección. *"Este auto* —comenta Jorge López— *hace un largo tiempo que lo teníamos en mente. Por fin ahora lo hemos sacado a la pista y los resultados no pueden ser mejores. Estamos muy contentos porque demostramos que Chevrolet en carreras, no es sólo SP sin relación con los autos de serie. Ahora Chevrolet es en carrera, también un auto de calle, igual —o parecido— al que cada usuario puede comprar en cualquier agencia."*

Cuando se toca el tema motor, todas son sonrisas: *"Pero lo que nadie sabe* —vuelve a hablar López— *es que el motor de este auto está prácticamente standard. Lo único que le hicimos fue colocar tres carburadores Weber de 45" de garganta, trabajar un poco la tapa y nada más. Aún queda mucho por hacer. Aumentar la cilindrada, trabajar el motor bien a fondo y unas cuantas cositas más. En lo que respecta al tema suspensión hemos tenido la inapreciable colaboración de Pedrito Campo, que nos hizo un estudio de la geometría del auto. Trabajamos muy poco sobre el tema y no pudimos ir como nosotros lo hubiéramos querido. Nos quedamos sin poner la barra antirrolido y el auto no se tenía. Además, lo único que le hicimos fue sacarle una vuelta al espiral y ponerle tensores al diferencial. ¡En la próxima veremos!"*

Por otra parte, el Chevy SS tiene llantas de magnesio en las cuatro ruedas, frenos de disco también en las cuatro y encendido Mallory. Su peso es de 1.300 kg. Solamente se le han sacado 150 kg.

En uno de los escritorios de la agencia reposaba una hoja de agenda con los siguientes items: "Modificar: 1) Motor más gordo; 2) Carburadores de 52" en lugar de los actuales de 48"; 3) Sacarle peso; 4) Trabajar la suspensión". Esto da la pauta de que los propietarios del Chevy SS piensan continuar experimentando.

EL CHILENO VELOZ

Si hay un individuo que tiene menos facha de corredor de autos que Eduardo Kovacs, prometemos dar un premio. Joven (25), apocado, lenguaje pausado y anteojos de marco negro, lo encasillan en la categoría de estudiante universitario. *"Mirá* —comenta— *este auto es una cosa de locos. Comparado con el Mini que corro en Chile no tiene nada que ver. Este auto tiene fuerza y tiene kilos. Vos lo podés manejar mejor, hacerlo virar de otra manera, en fin... me gusta más."* Gerente administrativo de la Concesionaria GM Kovacs de Aconcagua y Valparaíso, Kovacs cuenta su experiencia en el Autódromo: *"Me gustó muchísimo el Autódromo Municipal. Yo corrí G. P. y en Las Vizcachas y esto es lo mejor que vi. Para el Chevy conviene un circuito más trabado".*

Y ya están pensando en San Juan o en algún otro circuito de ese tipo. Y más allá hay 20 Chevy G2 idénticos al de Grandio y López, para Chile. El Chevy espera su nueva etapa. Más polenta y mejor tenida. Habrá que verlo dentro de un tiempo.

EL FUTURO ESTA A

A veces parece cosa'e Mandinga como este Colin Chapman y sus muchachos de la Lotus sacan de la galera un aparato ganador cuando el modelo anterior ya está dando las últimas boqueadas.

El caso del Lotus type 72-Cosworth es otro ejemplo de la capacidad creadora del actual jefe de diseñadores de la casa de Norwich, Maurice Philipe; de la velocidad extraordinaria y la perfecta terminación lograda por los mecánicos de la firma y de la efectividad nunca discutida de Chapman como coordinador y alma-mater de todos esos esfuerzos. Claro, no es aquel Lotus 49 que triunfaba categóricamente en su presentación en el GP de Holanda, pero con los tiempos que corren y por las condiciones dadas se puede decir que la máquina demostró haber nacido virtualmente ganadora. Fue un gran tropiezo para Chapman su tentativa de imponer la tracción en las cuatro ruedas el año pasado y la tarea de mantener en forma competitiva a los viejos 49C entorpeció el normal desarrollo del 72, que pasó algunos papelones en sus primeras presentaciones.

Ahora, su triunfo en el Gran Premio de Holanda viene a confirmar las bondades que de él se intuían y se hace casi imprescindible un análisis de su construcción, puesto que el Lotus 72 se perfila como el primer exponente de una nueva tendencia; no sería nada raro que dentro de poco las demás marcas comiencen a parecerse sospechosamente a las máquinas de Norwich, como viene sucediendo desde hace unos cuantos años.

UNA DAGA CON RUEDAS

El type 72 tiene naturalmente el motor Ford Cosworth, un chasis monococque, una caja de cambios Hewland y cuatro ruedas, como características comunes a la mayoría de sus congéneres; pero allí terminan todas las similitudes.

En principio aparece claramente el interés aerodinámico que fue la base de su estudio. Por un lado, por la nueva disposición de los radiadores, ahora trasladados hacia los flancos buscando disminuir las dimensiones de la trompa. Por el otro, el diseño de un nuevo alerón posterior, ingeniosamente dispuesto en forma de "persiana" con tres pequeñas aletas que varían su ángulo para conseguir un efecto conjunto de sustentación negativa.

En el caso de los radiadores, dos unidades laterales han reemplazado al único elemento que se alojaba en la trompa de los modelos anteriores y han sido ubicados en dos especies de túneles con contrato de locación a ambos márgenes del cockpit. Así, la superficie radiante actual es superior en un 10 % a la del radiador único del type 49. El hecho de haber sido ubicado en una zona de relativa turbulencia no debe llevarnos a engaños sobre su real eficacia. El aire que los atraviesa es también aprovechado para refrigerar los frenos posteriores, que se sitúan a cada flanco de la caja de cambios.

La trompa del aparato ya no es más una estilizada boquita, como las que siempre caracterizaron a los Lotus sino un filoso borde, prácticamente idéntico a las revolucionarias turbinas de Indy del '68 (type 56) y la compañía de dos "bigotes" a nivel del plano superior de la cuña contribuyen a la sensación de estar observando un arma blanca y no un auto. Otra de las ventajas que aporta la traslación de los radiadores a la altura de la unión de la estructura con el motor es una mejora sustancial en la distribución de pesos, ahora más concentrada en el tren trasero, y una disminución de los mismos, al prescindir de las largas cañerías que trasportaban el líquido refrigerante.

El carenado de los dos túneles fue largamente estudiado desde el punto de vista aerodinámico. Y siempre a propósito de penetración, notamos que han sido adoptadas las ruedas de 13" para el tren delantero como ya lo había hecho Ferrari en la 312-Box y como se está intentando ahora en el team McLaren. Atrás persisten las sólidas, masivas, Firestone de 15". Las suspensiones son totalmente nuevas. El elemento elástico de las mismas no está compuesto por las consabidas espirales, ya generalizados, sino por barras de torsión que trabajan solidariamente con los brazos oscilantes delanteros. Las barras de torsión comprenden un largo brazo, alojado en una especie de estuche tubular. Una de las extremidades de este brazo se une con el ídem de la suspensión y el otro extremo está anclado a la estructura. Estas barras de torsión son cuatro, una por cada suspensión, y se ubican en la parte inferior del monocoque en forma paralela al sentido de marcha. En la práctica, los movimientos de la suspensión motivados por las irregularidades de la marcha, son absorbidos por la barra, la que se tuerce, pero por su longitud y por la elasticidad del acero que la compone tiende a retornar a su posición original, con los mismos resultados que las fuertes pero pesadas espirales. En cuanto a los amortiguadores, aún no han sido eliminados, pero ocupan un lugar en las ahora cómodas instalaciones interiores de la



Alex Soler Roig en el cockpit del Lotus 72 (Que nos trae remembranzas de los Vanwall). Puede ser un asiduo habitante del mismo en los próximos meses.

Comparación de dos épocas cercanas pero diferentes. El Lotus 49 sigue siendo competitivo, y en momentos de retirarse, sus primos de otras marcas le han copiado el traje, los modales, el modus operandi y su entrega a la publicidad de artículos ajenos al automovilismo...



...Entonces surge el Lotus 72 con todos los esquemas cambiados, lo hace ganando a pocos meses de su nacimiento y por supuesto los demás no entienden nada y retornarán al jueguito de los espías. La comparación de los perfiles permite los adelantos logrados por Lotus en tres años.

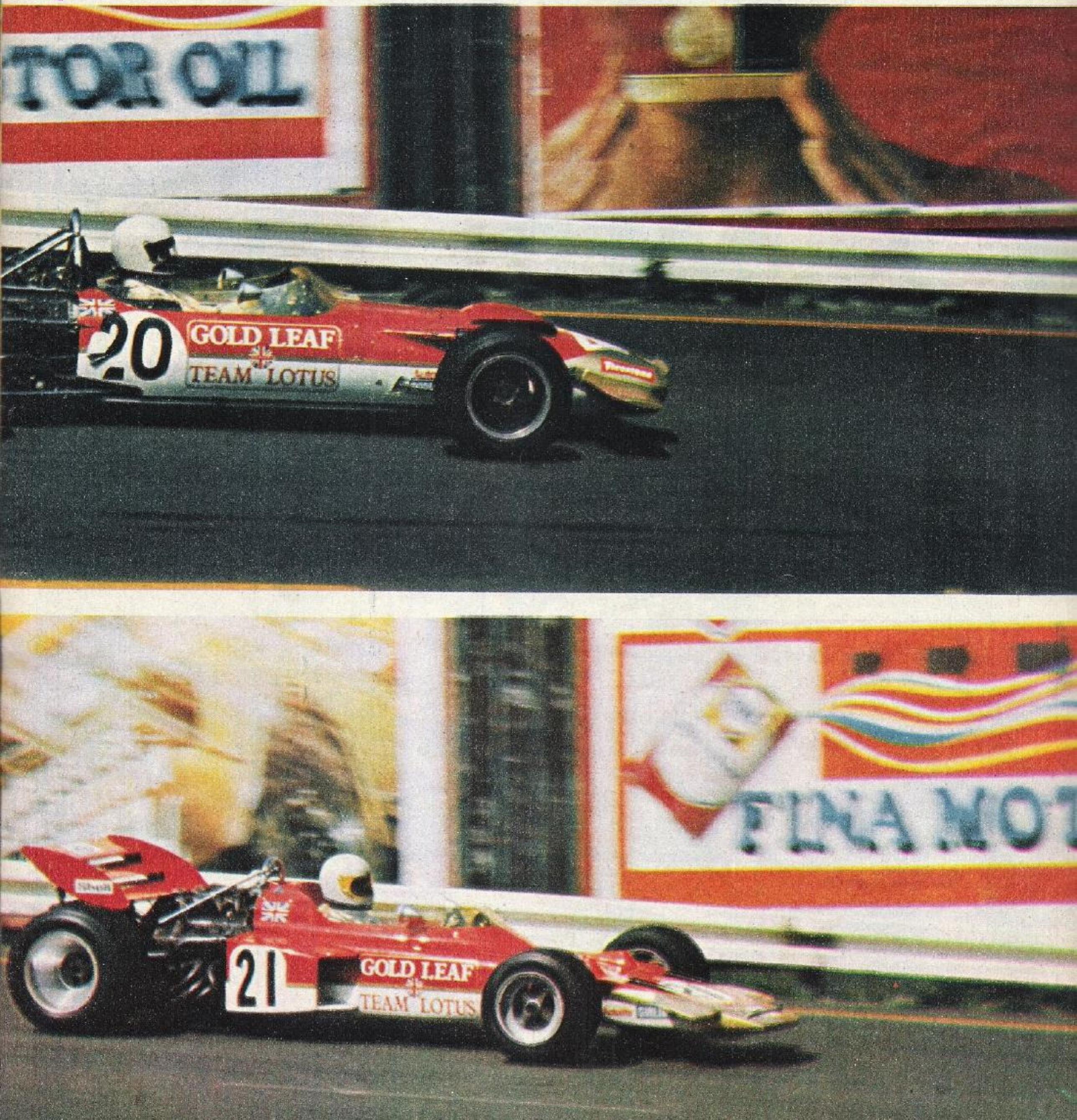
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUI



El Lotus 72 es la imagen anticipada de lo que serán los F 1 de los años venideros, ya que es innegable el magnetismo de la corriente chapmaniana, de cuya orientación muy pocos pueden evadirse. Radiografía de un ganador

por HECTOR L. BERGANDI



LOTUS 72

trompa. Como es sencillo deducir, esto contribuye a la disminución del peso total de la máquina y las geometrías actuales del nuevo modelo tienden a acentuar el paralelismo de la banda de rodamiento de los neumáticos con el suelo y a reducir al máximo posible el cabeceo.

El motor —como era previsible— está abulonado al final de la estructura, de acuerdo a los cánones que Chapman mismo impuso con la aparición conjunta del Lotus 49 y del Cosworth tres litros, haciendo trabajar el motor como parte de la estructura. La suspensión posterior se fija por atrás a un elemento de acero en forma de "C" qua abraza la parte final de la caja. Los frenos delanteros, que funcionan a ambos lados de la Hewland, son de discos ventilados por medio de perforaciones radiales, mientras que los discos de los frenos delanteros son macizos.

El carburante viaja en tres compartimientos de seguridad, revestidos interiormente por sacos de goma escamada, dos a cada lado del "fuselaje" y un tercero debajo y detrás de la espalda del conductor.

El tanque de aceite tiene la forma de una "L" acostada, a fin de montarse sobre la caja, como en el '49 y directamente arriba se yergue el radiador de aceite que va paradito detrás de los postigos del alerón.

EL DESPACHO DE RINDT

El habitáculo, aparentemente, es bastante más cómodo y espacioso que el común de los F-1 para los brazos y los codos del piloto. A la vez, éste aparece más protegido que lo habitual, más escondido, aunque esta sensación puede deberse a la baja cintura del auto, que obligó a carenar el cockpit. La cobertura del mismo es de una sola pieza y puede ser quitada muy rápidamente. El peso completo del Lotus 72, completo con agua y aceite, es poco superior a los 530 kg mínimos.

El encargado de desarrollar el modelo desde sus principios fue Jochen Rindt, quien lo conoce hasta en sus más mínimas reacciones. Entre las que más le entusiasman se cuenta la dirección, que parece ser muy suave, y el incremento aparente de potencia que da la nueva carrocería y la sensible disminución de peso.

Aparte de Rindt, un ejemplar fue piloteado por John Miles mientras el piloto austríaco prefería el 49C para defender su chance en Mónaco (oportuna elección, que le valió su segundo éxito en la categoría), y un tercer aparato será conducido en algunas carreras por el prometedor español Alex Soler Roig, brillante segundo en los 1000 kilómetros de nuestra pasada Temporada.

Interesado en retornar lo antes posible a su mejor estado, el doble campeón Graham Hill también dispone de un type 72, esfuerzos mediante del grupo particular Walker-Durlacher.

Ya ganador, el neonato de Norwich parece destinado a sentar las mismas pautas de progreso que su glorioso antecesor, el 49, y marcado por un destino común a todos los Lotus: anticiparse a su época para indicar el camino.

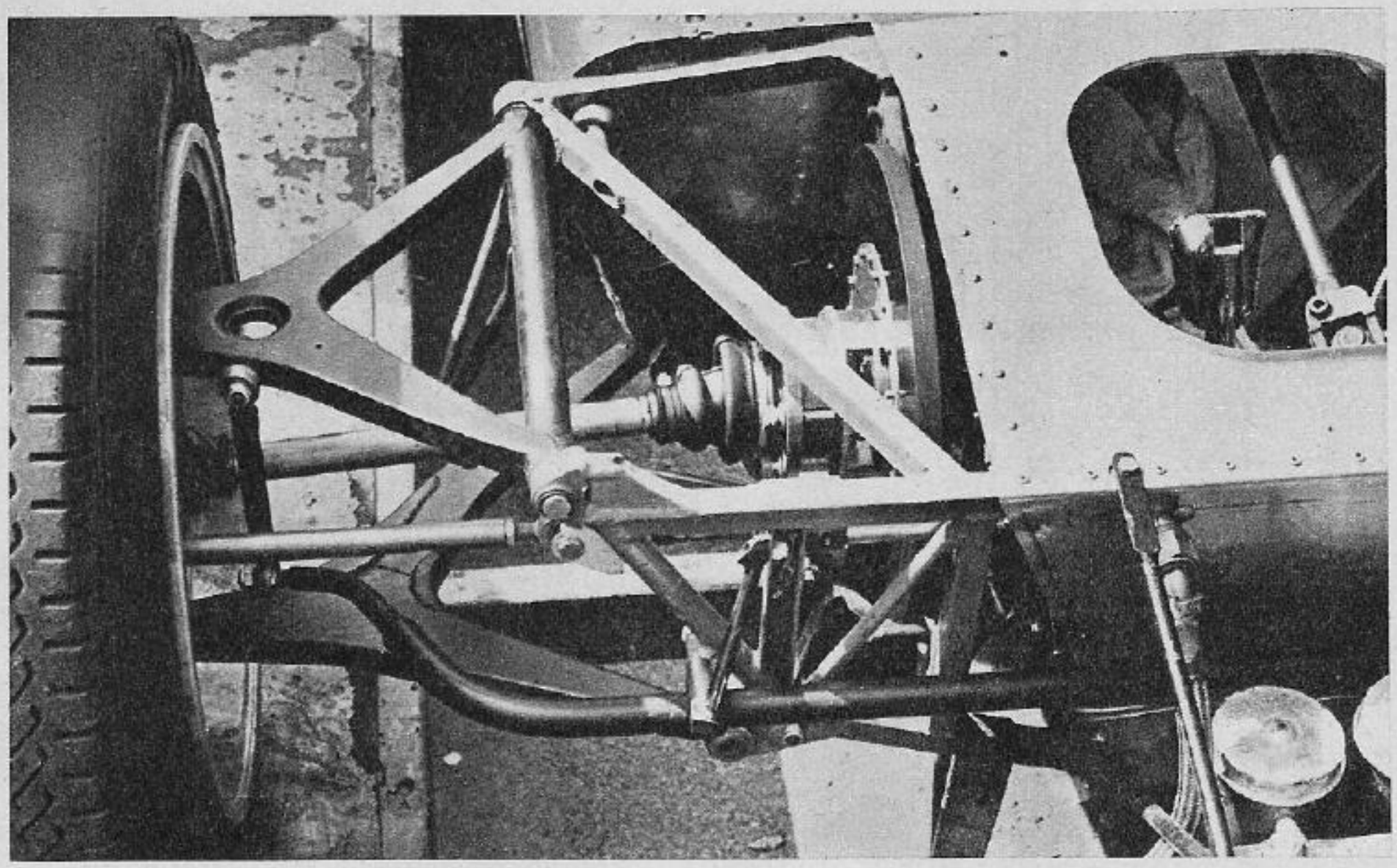


El Lotus 63 fue el aporte de Chapman al gran fiasco de 1969, la tracción integral. Los retrasos ocasionados por este modelo en el programa de competición de Lotus parecen llegar a su fin con el éxito del 72.

Esta trasparencia permite observar la constitución interna del nuevo F-1 de Lotus. Arriba, en detalle, se puede ver el triángulo superior de la suspensión delantera (A) con el amortiguador (B) aplicado a la pata (C) que trasmite las solicitaciones de la barra de tensión (D).

Detalle de la trompa del Lotus 72, sin la carrocería. La ausencia de radiador y tuberías simplifica la distribución de los elementos.

Una subestructura de caños de sección cuadrada soporta a la suspensión delantera y a los frenos, que se ubican en el interior de la trompa.



LOTUS Type 72 - COSWORTH

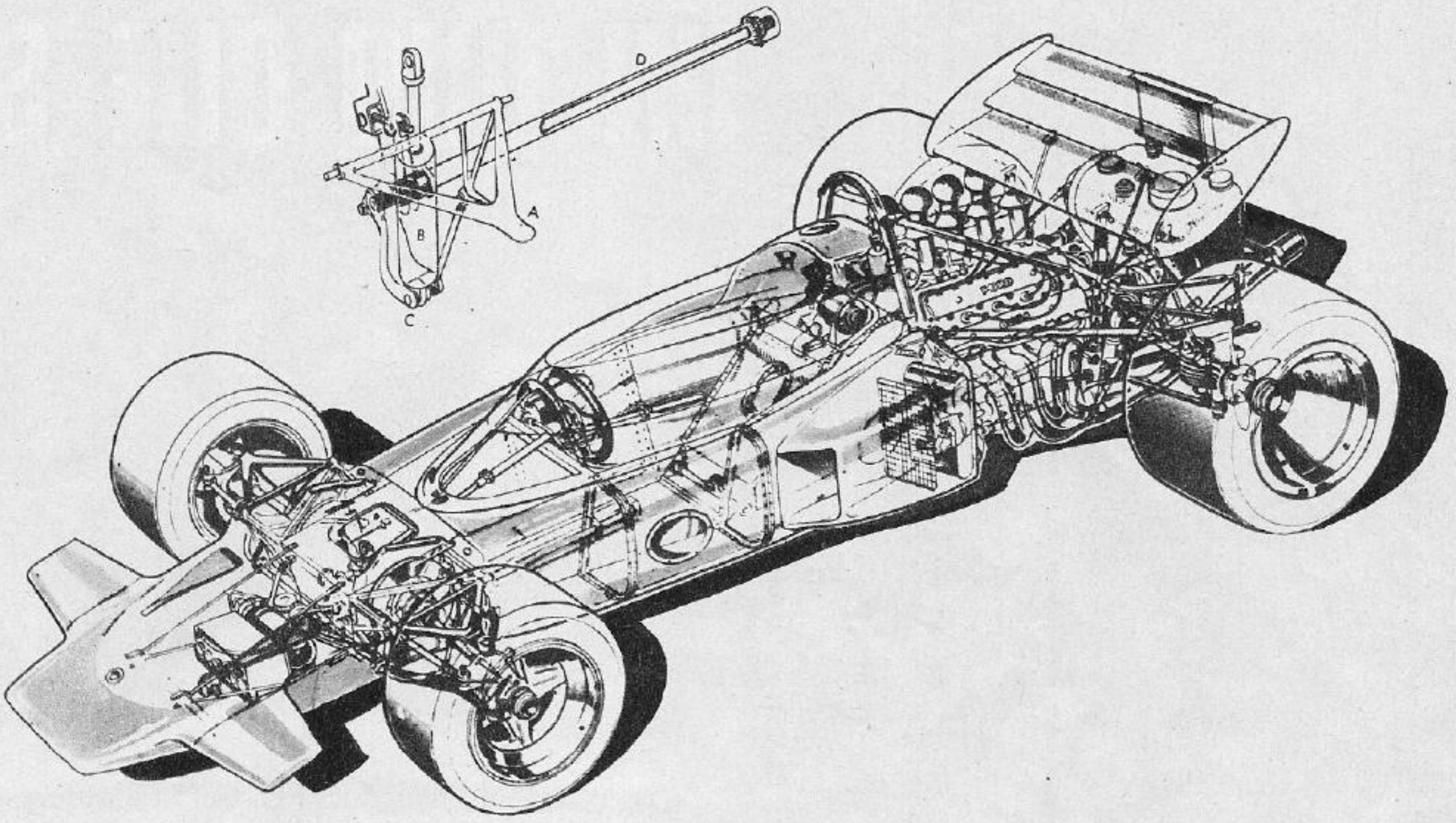
GOLD LEAF TEAM LOTUS

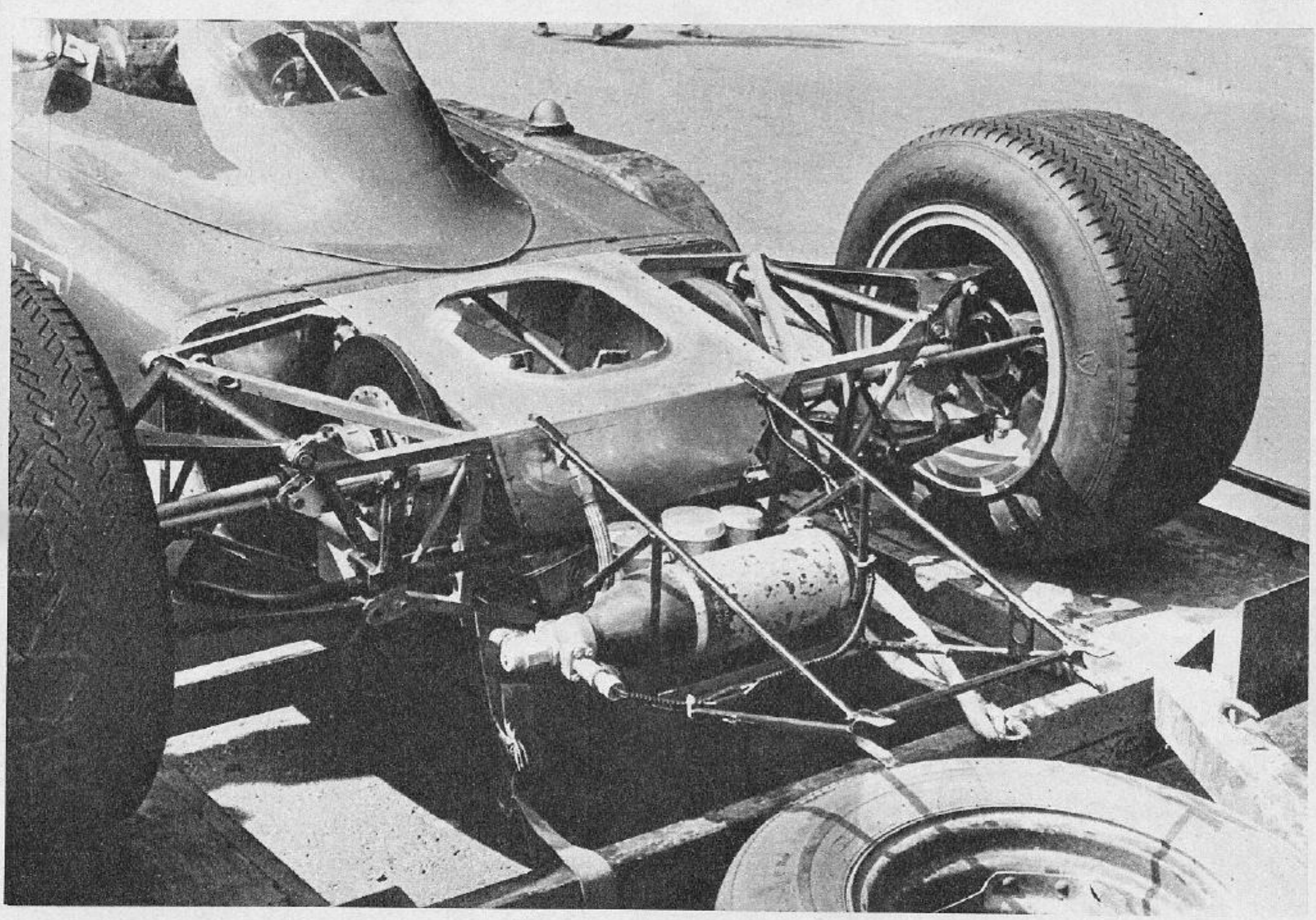
Pilotos	**Jochen Rindt (Austria)** **John Miles (Gran Bretaña)** **Alex Soler Roig (España)**

PETIT CUADRO TECNICO

Motor	**Ford-Cosworth DVF. Tres litros**
Caja	**Hewland DG-300 de cinco velocidades**
Chasis	**Monococque. Motor como parte de la estructura**
Ruedas	**Neumáticos Firestone, 13" adelante, 15" atrás.**
Frenos	**Girling de disco, suspendidos**
Distancia entre ejes	**254 cm**
Trocha	**145 cm**
Peso	**540 kg**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





PARABRISAS CORSA — 29

LIBERA-BOZZONE:

UN DUO QUE SE

Cuando hace un tiempo comenzaron a aparecer entre los participantes de Turismo de Carretera, mucha gente creía que se trataba de un seudónimo y la generalidad lo pronunciaba mal...; ahora las cosas han cambiado y luego de participar en las dos competencias disputadas en la nueva Fórmula A, creemos necesario hacerles una visita para que ustedes los conozcan mejor. Raúl Libera, nacido el 24 de enero de 1938 en Venado Tuerto, casado hace 4 años con Ana María Rodríguez; Santos Bozzone, nacido el 5 de septiembre de 1936 en Canals, provincia de Córdoba, casado desde hace 12 años con Gladys Costanzo y con un maravilloso casalito cmpuesto por Sergio Adrián de los 10 años y Griselda Laura de 9, ambos nacidos en Venado Tuerto.

Libera, que iba al Colegio Hispano Argentino, practicaba fútbol y basket y recuerda que uno con quien "se daba con todo" era un tal Bozzone, quien en 1948 había ido con su familia a vivir a Venado Tuerto.

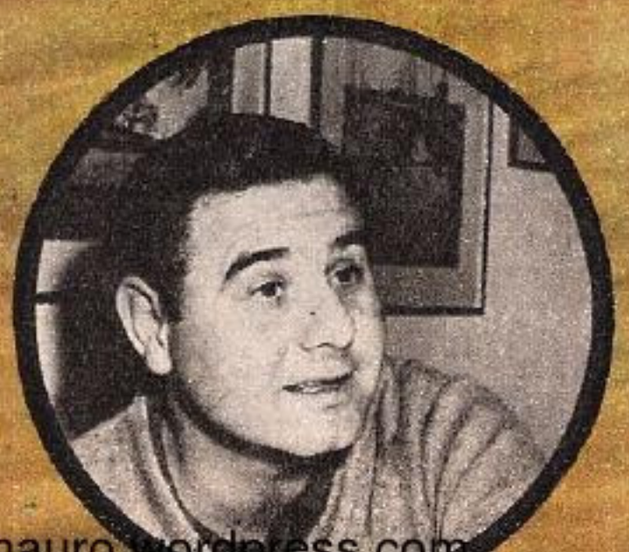
Y así, practicando diferentes deportes comenzó una amistad mantenida permanentemente no solamente por ellos, sino luego haciendo partícipes a sus familias.

Luego vino el auge del karting y las pistas venadenses disfrutaban de la presencia de esos dos jóvenes al que unía una gran amistad, pero sentados en sus máquinas, parecían no conocerse.

También Bozzone practicó intensamente en motocicletas, llegando a conquistar en los años 1961 y 62 el campeonato del sur de Santa Fe en categoría 100 c.c.

Pero no solamente en dos ruedas andaba metido Santos Bozzone, sino que sus cualidades como





mecánico le permitirían compartir entre los años 1955 al 58 el puesto de acompañante de Marcos Ciani, disfrutando del placer de ganar 9 competencias y en el 57 la máxima aspiración de todo corredor y también de su copiloto: el Gran Premio.

En el año 1963 Raúl decide venirse a Mar del Plata e instala una gran planta fraccionadora de gas en garrafa cuya característica es que las mismas están pintadas color amarillo (el mismo que el de los coches de carrera) y ese mismo año Santos va de acompañante con un marplatense: Eduardo Rabbione, que lo invitó a acompañarlo en el Gran Premio donde se ven precisados abandonar en la tercer etapa cuando ocupaban el 7º puesto.

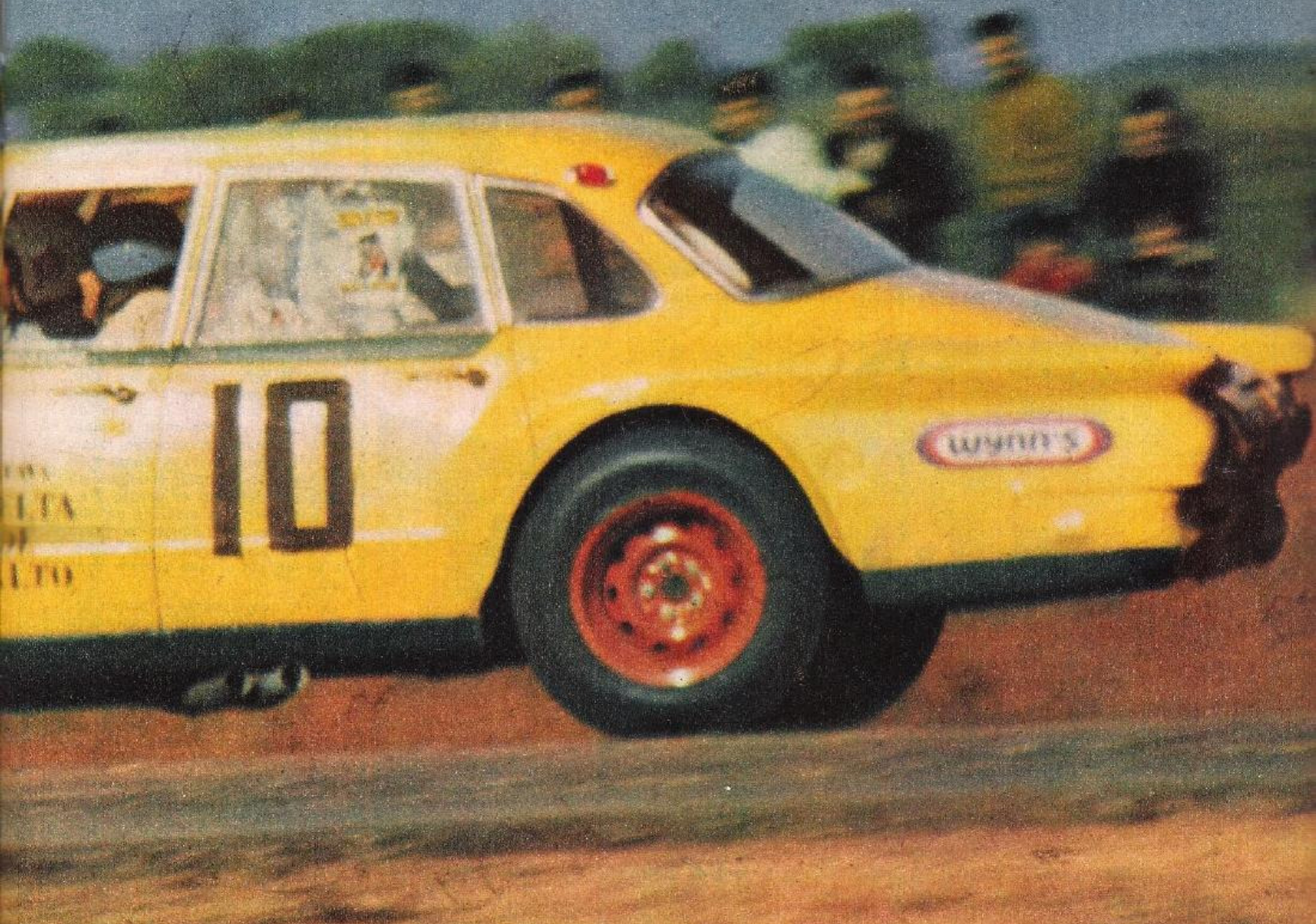
Comienza 1964, Libera con sus garrafas, Bozzone con su taller mecánico y acompañando a Rab-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por FRANCISCO CANALE

LAS TRAE

Dos amigos que corren porque les gusta más que nada en el mundo y eligieron el TC "A" para continuar con el actual Valiant una serie de buenas clasificaciones conseguidas antes, en el "otro" TC



bione con fortuna diversa, pues en la recordada "Dos Océanos" se quedan en la última etapa cuando estaban 4º, pero también llega la consagración y también fin de la actividad al ganar la "Doble vuelta de Mar del Plata" pues Rabbione había prometido que en cuanto ganara una competencia no correría más... y así lo cumplió, vendiéndole el coche a Manuel Vizcay.

La amistad entre Libera-Bozzone se mantenía y ambos "tuercas" de alma se encontraban en la disyuntiva de cómo iban a estar en las carreras si no había a quién acompañar o hacer el auxilio, y así convinieron en hacerse un coche para correrlo ellos mismos: fue la primera "garrafita".

Allí privaron los consejos de Marquitos Ciani y se decidió que la planta motriz fuera un Dodge, estando la preparación de la misma a cargo de Santos y de su hermano Haroldo, también socio en esta patriada y que una vez que entró, sigue con ellos incondicionalmente en la preparación de sus motores.

Lamentablemente la carrocería fue encargada a un chapista que no se distinguía por su rapidez, pues luego de dos años y medio, recién consiguen que se la entregue y así pueden darse el gusto de debutar en 1967 con motivo de la "Vuelta de Junín" dándose el gusto de llegar.

La conducción estaba a cargo de Bozzone acompañado por Libera, y con motivo de las pruebas de clasificación en la base aérea de Tandil para el orden de largada de la clásica Vuelta de Tandil del mes de Noviembre de 1967, producen la gran performance de clasificarse cuartos nada menos que detrás de las tres liebres Mark II de Copello, Gradassi y Perkins y nada más que delante de un selecto grupo de competidores como lo formaba en ese entonces lo más granado de la especialidad en un número superior a las 60 máquinas.

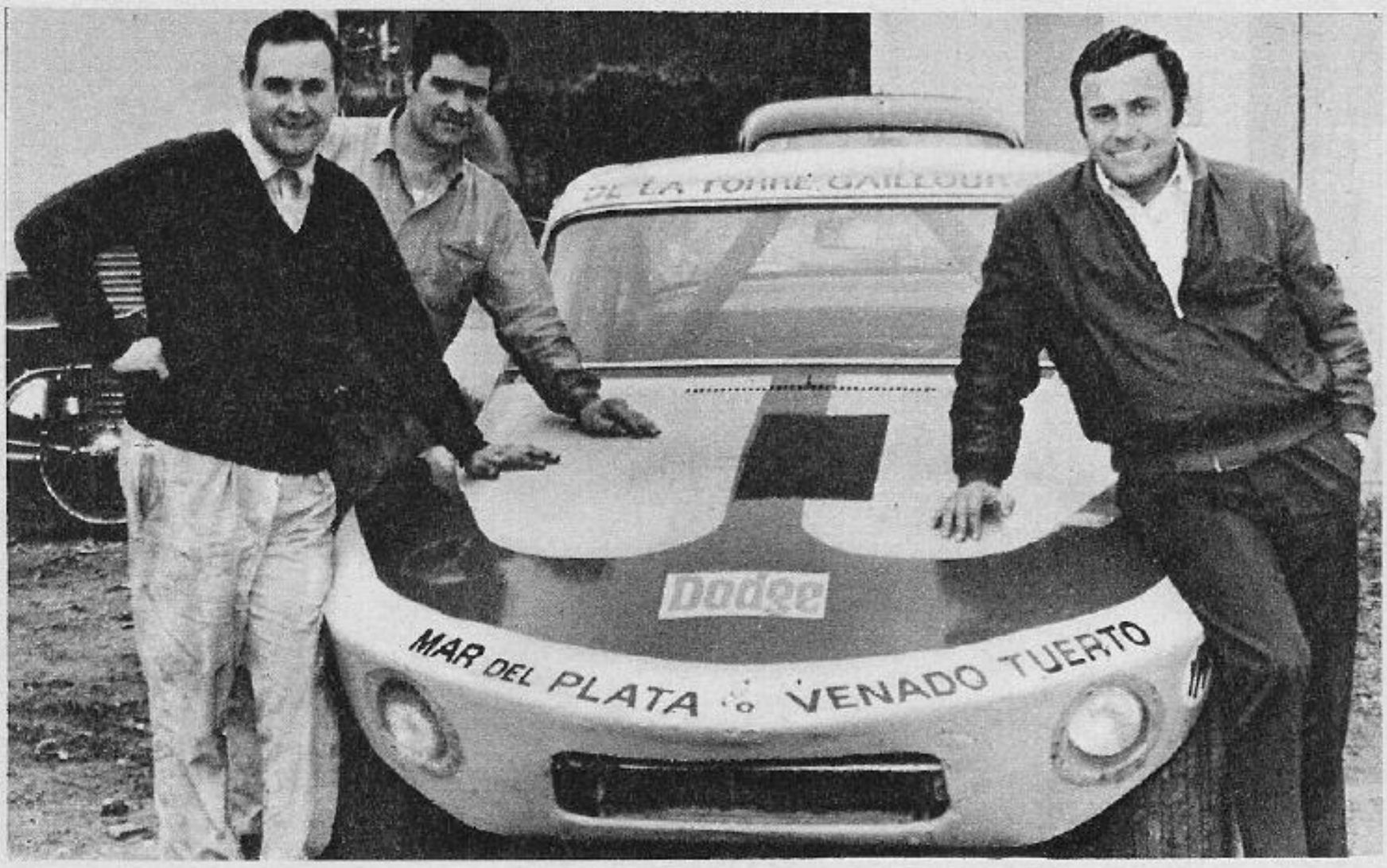
La prueba en sí lo contaba con uno de sus animadores pero encontrándose ubicados en el 6º lugar, rompen la palanca de cambios y paran encontrándose con unos amigos y se ponen a comer un asadito. Alguien sugiere que sacando la tapa de la caja, los cambios se pueden hacer con una pinza... y sin una palabra más de vuelta a la carrera para conseguir ubicarse, si bien retrasados, pero con la satisfacción de llegar.

Viene Rufino donde consiguen un 8º puesto y luego el Gran Premio dando nuevamente la nota sensacional al ubicarse en la pasada por Bolívar después de Emiliozzi y Marincovich a solamente 1 minuto del puntero y tengamos en cuenta que largaron 137 coches!!!... y el promedio era de más de 225 kilómetros la hora.

1968 rsultó un año de poca actividad y solamente participan en la Vuelta de Balcarse y en el Autódromo Almirante Brown, pero tuvieron que abandonar en ambas oportunidades.

1969: Raúl Libera consigue por fin la habilitación que le permita conducir y debuta en marzo justamente en sus pagos, en "La vuelta de Santa Fe", pero se ve obligado a desertar igual que en la Vuelta de Hughes. Pero en noviembre se da el gustazo de clasificarse 11º en Chivilcoy y así se pone a trabajar en el Valiant 1 para aplicar.

→



Raúl Libera y Santos Bozzone acompañados por Horacio Bozzone junto al Valiant TC "A".



Raúl Libera



Santos Bozzone junto a Marcos Ciani varios años atrás con la copa de un triunfo.
Raúl Libera y Santos Bozzone con los últimos trofeos.



le el motor Dodge de 2.930 cm3 que le permita incursionar en la nueva fórmula A iniciada en 1970. ..Y no puede ser más promisorio este año donde al comando de Raúl Libera y ahora como acompañante permanente (también lo será de Bozzone en "Los Cóndores") de Miguel A. Morelli, consigue en Salto un meritorio 4º puesto y en Venado Tuerto se clasifica en 3er. lugar, correspondiéndole la próxima a Santos Bozzone, pues el trato es de correr una carrera cada uno.

En lo que respecta a romper palanca de la caja (sin inconvenientes en el mecanismo, pues don Pepe Sáenz se las entrega de primera), se encuentran empatados, pues Bozzone la rompió en Tandil y Libera en Salto, aunque malas lenguas dicen que fuera de carrera han desempatado varias veces en esta especialidad.

Recuerdan entre broma y broma cuando Bozzone, que ya tenía experiencia en carreras, decide enseñarle los secretos del rebaje y la forma de tomar curvas a Libera y deciden hacerlo por caminos aledaños a Mar del Plata; pero dejemos contarlo a éste ... "me decía Santos, fijate, ahora se aprieta el embrague, luego se pone el cambio, se acelera... y..." cuando afortunadamente sin haberse hecho nada fueron a contar los arbolitos que habían "limpiado" en el vuelco: vieron que eran 9 y faltaban como 100 metros de alambrada...

En el taller está la antigua garrafita semidesmantelada, pues muchas de las cosas de esta máquina fueron utilizadas para realizar la nueva unidad comprada a Cacho Fangio, que la tenía media abandonada y ahora les está dando tantas satisfacciones, habiendo logrado unos 5.800 RPM, lo que indica la brillantez de este medio mecánico realizado íntegramente por ellos y con el incondicional apoyo de un buen amigo de los deportistas como lo es de la Torre, Gaillour y Compañía, además de don Pepe Saenz, los chapistas Lafont y Perusco y afortunadamente ahora también en la CCCC, que los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Santos Bozzone

han comenzado a ver con muy buenos ojos.

Todo esto lo conversábamos en el confortable chalecito de Libera, mientras las señoras escuchaban y también daban algunas impresiones al respecto, por lo que logramos enterarnos que a la señora Ana María de Libera le gusta que su esposo corra y piensa que si le va a pasar algo puede ser en cualquier momento, corra o no; en cambio a la señora Gladys de Bozzone le encantan las carreras pero no le gusta que su esposo corra, aceptándolo pues lo hace desde antes de conocerla.

En cambio el casal Bozzone opina de diferente manera, pues a la nena no le gusta ni las carreras y menos que su papito corra, pero el jovencito de la casa dice ser hincha de Cupeiro!!!!... reconociendo que su papá también es muy bueno.

Algunos dicen que ahora no corren más juntos debido a que el primero es "hincha fana" de River en tanto que el otro es de Independiente y en las carreras se peleaban por escuchar el partido donde jugaba el equipo de sus amores, pero creemos que ello es mentira.

¿Ustedes saben que un venadense tiene en su poder una copa cortada por la mitad debido a una carrera que empataron?..., efectivamente, se trata de Marquitos Ciani y la otra parte le correspondió a ese inolvidable que fue Tito Logulo. Nosotros hemos descubierto que hay otro venadense en las mismas condiciones... se trata de Santos Bozzone, que durante el año compitió en carreras de motocicleta y al finalizar se encontró con el puntaje de 126 empatado con Gaspar Di Martino y por tal razón dividieron la copa en dos.

¿Se imaginan lo extraordinario que sería si estos muchachos que han demostrado méritos por demás suficientes, lograran algún día ganar un Gran Premio o un campeonato y hubiera por tercera vez que cortar una copa justamente para dos venadenses?... Ojalá se les haga.

91 PREGUNTAS A RAUL OSVALDO LIBERA

Un libro: Martín Fierro
Un auto: Dodge
Una película: El Premio
Una bebida: Brandy
Una moto: Gilera
Un lugar de veraneo: Bariloche
Un lugar de reunión: Notte
Un ritmo para bailar: Lento
Un amigo: Muchos
Un enemigo: Creo no tener
Un deseo: Triunfar
Una superstición: 13
Una cábala: Varias
Una carrera: Los grandes premios
Una categoría: TC fórmulas A y B
Un piloto: Copello
Un jefe de equipo: Varios
Un mecánico: Hermanos Bozzone
Un constructor: Berta
Un personaje: Charles de Gaulle
Algo antipático: La gente que miente
Un gusto: Disponer tiempo para viajar
Una comida: Asado o pastas
Un restaurante: Taberna Baska
Un boliche: Notte
Un deporte: Fútbol
Un juego de azar: Todos
Un prócer: San Martín
Un cómico: Marrone
Un actor: David Niven y Paul Newman
Una actriz: Raquel Welch
Un cigarrillo: Colorado
Una mujer: Mi madre
Un lugar del mundo: Europa
Un país: Argentina
Una ciudad: Mar del Plata y Venado Tuerto
Un hombre: Mi padre
Un error: Fumar
Una sastrería: Todas
Un miedo: Ninguno
Una alegría: Ganar
Una pegada: Poder correr en autos Dodge
Una bronca: Cuando no hay carreras
Un reloj: Omega
Un accidente que le impactó: Norberto Polinori (Rufino)
Una muerte: Oscar Cabalén y Atilio Larrea
Una revista: Life
Un revista de automovilismo: Corsa
Una pelea: Paul Fuji-Nicolino Locche
Un boxeador: Oscar Bonavena
Una forma de vestir: Sport
Un disco: ¿Pa qué te viá contar? (Coco Díaz)
Un conjunto musical: Los 5 latinos
Un vino: Bianchi Borgoña
Una gaseosa: Coca-Cola
Una persona que le gustaría conocer: Un astronauta
Un diario: La Razón
Un medio de trasporte: Avión
Un medio de comunicación: Teléfono
Un acompañante: Miguel Morelli
Un arma de fuego: Carabina 22
Un hobby: Automovilismo
Un animal: Perro
Una fiera: Pantera
Una obra de arte: Muchas
Un equipo de fútbol: River Plate
Un jugador: Pelé
Un equipo de rugby: Los Pumas
Un color: Amarillo
Un color mufa: Ninguno
Un número: 75
Un número mufa: 13
Una loción: Lavanda
Una virtud: Ser buen deportista
Un defecto: Varios
Lo imperdonable: Robar y mentir
Una manía: Ninguna
Un escritor: No tengo preferencia
Una escritora: Tampoco
Un director de cine: No tengo preferencia
Un aviso: El de Ginebra Llave
Una admiración: Juan Manuel Fangio
Un político: ¡¿?!
Un militar: Gral. Roberto Levingston
Un ministro: ¡¿?!
Una pick-up: Dodge
Un camión: Dodge
Un tractor: Fiat
Un piloto joven: Ruben Di Palma
Una profesión: Cirujano
Un piloto internacional: Jochen Rindt

91 PREGUNTAS A SANTOS BOZZONE

Un libro: Martín Fierro
Un auto: Dodge GT
Una película: Cualquiera (que sea buena)
Una bebida: Vino y whisky
Una moto: Zanella
Un lugar de veraneo: Mar del Plata
Un lugar de reunión: Mi casa
Un ritmo para bailar: Tango
Un amigo: Tengo varios
Un enemigo: Ninguno
Un deseo: Triunfar
Una superstición: Ninguna
Una cábala: Ninguna
Una carrera: Gran Premio TC 1957
Una categoría: TC F-A
Un piloto: Juan Manuel Fangio
Un jefe de equipo: Mi hermano
Un mecánico: Marcos Ciani
Un constructor: Oreste Berta
Un personaje: —
Algo antipático: La falsedad
Un gusto: Manejar
Una comida: Asado
Un restaurante: Ninguno
Un boliche: Ninguno
Un deporte: Automovilismo
Un juego de azar: Ninguno
Un prócer: San Martín
Un cómico: Luis Sandrini
Un actor: No tengo preferencia
Una actriz: No tengo preferencia
Un cigarrillo: 43/70
Una mujer: Mi madre y mi esposa
Un lugar del mundo: España
Un país: Argentina
Una ciudad: Venado Tuerto y Mar del Plata
Un hombre: Mi padre
Un error: Tantos...
Una sastrería: Cualquiera
Un miedo: Ninguno
Una alegría: Ganar
Una pegada: Correr con Dodge
Un bronca: Varias
Un reloj: Omega
Un accidente que le impactó: Chocar contra un tren en el GP 1956
Una muerte: Atilio Larrea y Norberto Polinori
Una revista: Life
Una revista de automovilismo: Corsa
Una pelea: Las de Nicolino Locche
Un boxeador: Nicolino
Una forma de vestir: Sport
Un disco: Los de Pugliese
Un conjunto musical: Piazzolla
Un vino: Los buenos
Una gaseosa: Coca-Cola
Una persona que le gustaría conocer: Jack Brabham
Un diario: La Razón
Un medio de transporte: Cualquiera
Un medio de comunicación: Radio y TV
Un acompañante: Miguel Morelli
Un arma de fuego: No uso
Un hobby: Mecánica
Un animal: Perro
Una fiera: León
Una obra de arte: Son tantas...
Un equipo de fútbol: Independiente
Un jugador: Pelé
Un equipo de rugby: Ninguno
Un color: Rojo
Un color mufa: Ninguno
Un número: 4
Un número mufa: Ninguno
Una loción: Lavanda
Una virtud: No mentir
Un defecto: Delinquir
Lo imperdonable: Matar
Una manía: No levantarme al primer llamado
Un escritor: —
Una escritora: —
Un director de cine: Torre Nilsson
Un aviso: Planchas Atma
Una admiración: —
Un político: —
Un militar: San Martín
Un ministro: —
Una pick-up: Dodge
Un camión: Dodge
Un tractor: Fiat
Un piloto joven: Luis Di Palma
Una profesión: Mecánico
Un piloto internacional: Juan M. Fangio

PORSCHE 908 "TARGA" 3 L

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


21

LONDON-MEXICO

¡AQUI EL GANA



Hoy les presentamos el Escort Twin-Cam 1.900 cm³ que ganó la London-México en manos del binomio Mikkola-Palm. Sus diferencias con el Escort de calle, su preparación y lo relativo a sus datos técnicos.

Una de las causas que motivó el triunfo de los Escort en el rally London-México fue, sin duda alguna, el gran despliegue técnico y económico con el que avasallaron a sus similares a lo largo de toda la ruta. Pero con esto solo no es posible ganar... además hay que disponer de un auto apto, noble, robusto y con una preparación adecuada a las circunstancias. Los Ford Escort, si bien eran los autos que figuraban en la lista de "candidatos", no llegaban a tener una confiabilidad pareja con la de los Triumph 2,5 ni los Citroën.

La preparación de los Escort para sortear los 26.000 kilómetros se encaró con nueve meses de anticipación y en el plan estaban incluidos un montón de factores que al cabo determinaron el triunfo. Auxilios, recorrido de ruta, navegantes profesionales, directores de equipo, mecánicos, camiones y autos de respaldo..., y por si todo esto fuese poco, un Bristol Britania lleno hasta el tope de repuestos encajonados y diestramente distribuidos y organizados. Todo esto y más llevó Ford GB a la London-México con las más sanas intenciones de arrasar con sus rivales, aunque en cierta forma estuviese en inferioridad de condiciones.

Si bien todos los Escort oficiales eran iguales tanto exteriormente como en su parte motriz, nos ocuparemos directamente del auto ganador, conducido por el "extraviado" finlandés Hannu Mikkola y el sueco Gunnar Palm como copiloto y navegante.

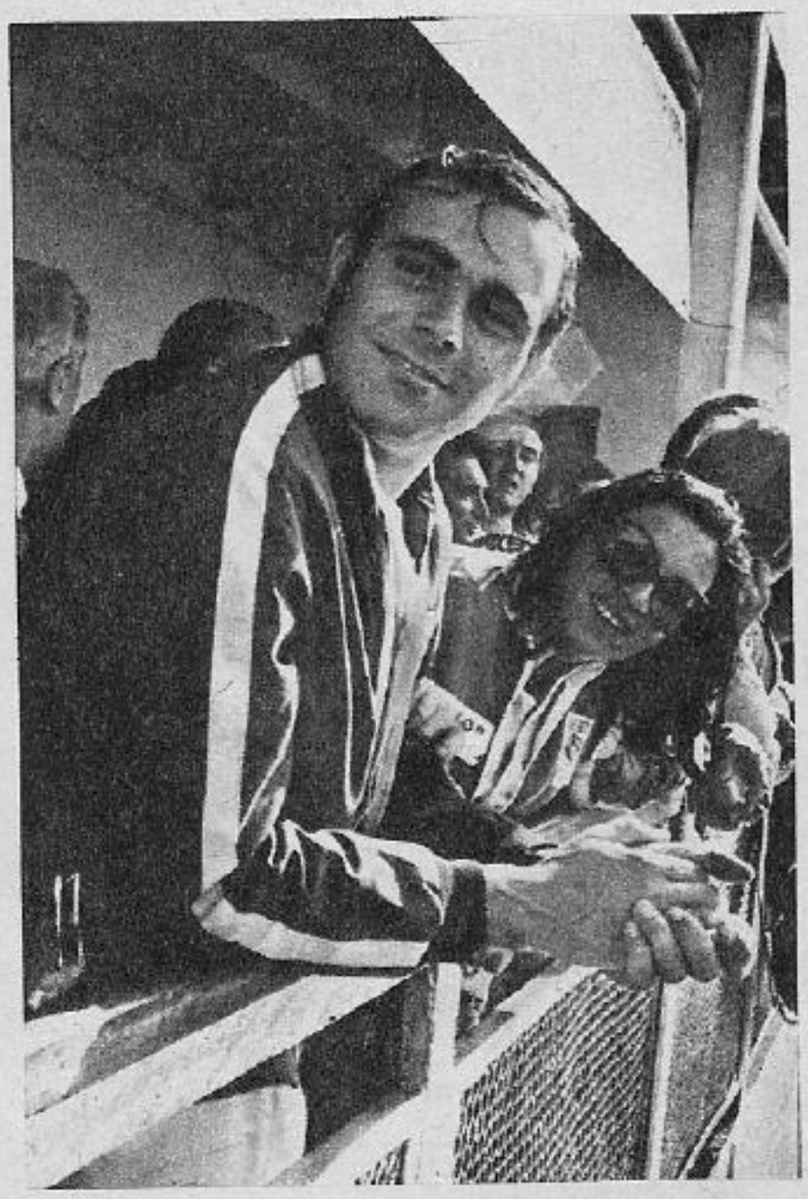
Los Escort de la World-Rally Cup, pese a su aspecto, eran muy diferentes de los que los ingleses pueden comprar en las concesionarias Ford de Inglaterra. O para ser más exactos, sólo son parecidos.

En la parte carrocería/estructura se trató por todos los medios de reforzarla y también de aligerarla. Para ello se le colocaron guardabarros delanteros y traseros, puertas, baúl y capó de material plástico reforzado con fibra de vidrio. Se anularon los levantavidrios y se reemplazaron por sistemas manuales y elementos trasparentes de plástico, tanto en los laterales como en la luneta trasera. En tanto el parabrisas era triple.

Los refuerzos de la estructura se hicieron en base a la experiencia recogida por Tony Fall y Gunnar Palm cuando participaron en el Gran Premio de Perú. Las carrocerías no aguantaban el trajín y empezaban a aflojarse por todos lados. Los ingenieros de Ford resolvieron el problema de una forma simple y práctica. Reforzar la estructura del auto en base a una jaula antivuelco que se extendiera afuera del habitáculo y tuviera su punto terminal en las torretas de los amortiguadores delanteros. De esa forma se evitaban parte de los movimientos torcionales y flexionales. En la trompa se les colocó una defensa que los ingleses

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOR!





Gunnar Palm, posiblemente el navegante y copiloto más cotizado de la actualidad en el ambiente de los rallies. Responsabilidad.

Arriba, derecha: Hannu Mikkola. El piloto más espectacular del momento. Un finlandés más en la larga lista compuesta por Aaaltonen, Makinen, Kinunen y otros.

Por la luneta se ven los caños de la jaula estructural Cuatro gomas en el baúl y muchas sogas con nudos para que no se pierdan. También hubo arreglos al estilo criollo.



El Escort ganador al paso por Bariloche. Aún faltaban muchos kilómetros. Nunca perdieron la punta

llamaron "antillama" (por los simpáticos animalitos que pastan por Perú), copiándose de las que se usaron en la London-Sidney denominadas "anticanguros".

El cárter era de magnesio con refuerzo de acero. Los tanques de nafta eran tres. Dos de 9 galones cada uno (40,5 litros) y uno de diez galones (45 litros), es decir que en total la capacidad de tanques de combustible era de 126 litros, lo que le daba una autonomía de unos 700/750 kilómetros. El asiento trasero fue anulado y en su lugar se colocaron todo tipo de herramientas y algunos repuestos de vital importancia, además de los bolsos de mano de Mikkola y Palm. Los asientos delanteros fueron especialmente diseñados por la firma Contour para que sirvieran de "cama" además de cumplir con su función específica. Los cinturones de seguridad eran de "arnés", anclados al piso del auto. En el baúl llevaban dos gomas de auxilio armadas, y como equipo de iluminación contaban con las dos unidades Lucas originales de fábrica y cuatro faros adicionales; dos eran rompenieblas.

Las suspensiones eran reforzadas y no variaban con respecto a las standard para rally, con la única diferencia de usar amortiguadores (marca Bilstein) más blandos para evitar que en los malos caminos los golpes se trasmitan a la carrocería. La cañonera del diferencial estaba protegida en todo su contorno por tubos de acero. El sistema de frenos era original, pero con elementos de disco Girling en las cuatro ruedas.

La parte motriz fue modificada para lograr mayor resistencia. De los 1.600 cm³ originales que equipan al Escort standard, se lo llevó a 1.900 cm³ con una compresión de 9:1 y de esa manera forzar menos el cigüeñal del motor que viene apoyando en cinco robustas bancadas. La alimentación corrió por cuenta de dos carburadores Weber de 45 mm tiro horizontal y el múltiple de escape era individual con diámetro de caño constante. El sistema de lubricación contaba con una capacidad total de 10 litros incluidos los dos radiadores de aceite de aviación que llevaban colocados bajo la trompa. La potencia del motor orillaba los 140 HP a un régimen de 5.500 rpm y el tope máximo de revoluciones que se les permitió desarrollar a los pilotos fue de 6.200 rmp. El torque era de 125 libras/pie a 4.500 rpm.

La caja de velocidades era de fabricación alemana (ZF) con las siguientes relaciones: 1ª: 2,99:1; 2ª: 1,76:1; 3ª: 1,30:1; 4ª: 1:1 (directa) y la quinta overdrive 0,87:1. La relación del diferencial que usaron era de 4.43:1.

Estos son los datos generales del Escort Twin-Cam 1.900 cm3 que Hannu Mikkola y Gunnar Palm llevaron al triunfo en la London-México. Suponemos que de hoy en adelante sabrá algo más acerca del auto ganador . .

FORD ESCORT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



motonáutica

NUEVOS RECORDS ARGEN

La Plata fue escenario de nuevos records argentinos. Pedro Soriano llegó a 180 Km/hora. El König 65 llevó a Enrique Jornet Rojo a pocos segundos del mundial. José María Valente y sus desventuras

Durante los días sábado 20 y domingo 21 de junio se efectuaron en aguas del Club Regatas La Plata tentativas de batir records argentinos de lanchas. Los que se hicieron presentes fueron nueve competidores, que dieron por resultado el establecimiento de cuadro primados y que batieron cuatro records. La Federación Motonáutica Argentina reanudó así este tipo de prueba, que no se efectuaba desde 1967. Desde dicho año a esta parte es mucho lo que se ha levantado el andar de nuestras embarcaciones y ello es la causa de que solamente una de las tentativas no pudiera superar el promedio record anterior y que todas las demás estuvieran acompañadas de un rotundo éxito.

El cuadro que se da aparte indica por orden cronológico a los participantes del evento. Inició el fuego Ricardo Viaggio, que superó el record anterior que poseía la Maryle desde 1967, pero pocos minutos después Daniel Guadagnino imponía su Miura en la misma categoría. El tiempo de Guadagnino sería el mejor hasta que Muñoz de Toro, gracias a una regularidad perfecta en ida y vuelta, fijaba en algo más de 98 km/hora el nuevo record. Evidentemente, la categoría JT atrae muchísimo y la incorporación de Ricardo Viaggio ha de traer más emoción a la misma, ya que es un hombre de decir siempre presente y le gusta andar en la punta.

José Preiti se presentó en la IT, donde no existía record anterior, y marcó un excelente registro de algo más de 95 km/hora. Pero poco después Jorge Regnícoli, con su Orca GT, el nunca bien ponderado catamarán, y su Johnson 115, fijaban el primado de la categoría con 101,551 km/hora.

También fue Jorge Regnicoli el que estableció primado en la O-I, donde pudo pasar los 113



El König 65 en popa, principal responsable del triunfo de Jornet en muchas tardes de carrera, fue factor fundamental de los records.

Arriba: Pedro Soriano y su Algramar. 180 km|hora. Fue suficiente. Record argentino.

Izquierda: Enrique Jornet Rojo satisfecho luego de haber fijado dos records.

Centro: Ricardo Viaggio batió el record anterior pero quedaría luego postergado por Muñoz de Toro.

Derecha: José María Valente. "Creo que puedo mejorar mi primado. Cuando le tome la mano al hidro voy a andar mejor. Ponga bien grande que Jorge Regnicoli tiene tanto o más intervención que yo en el tiempo establecido."

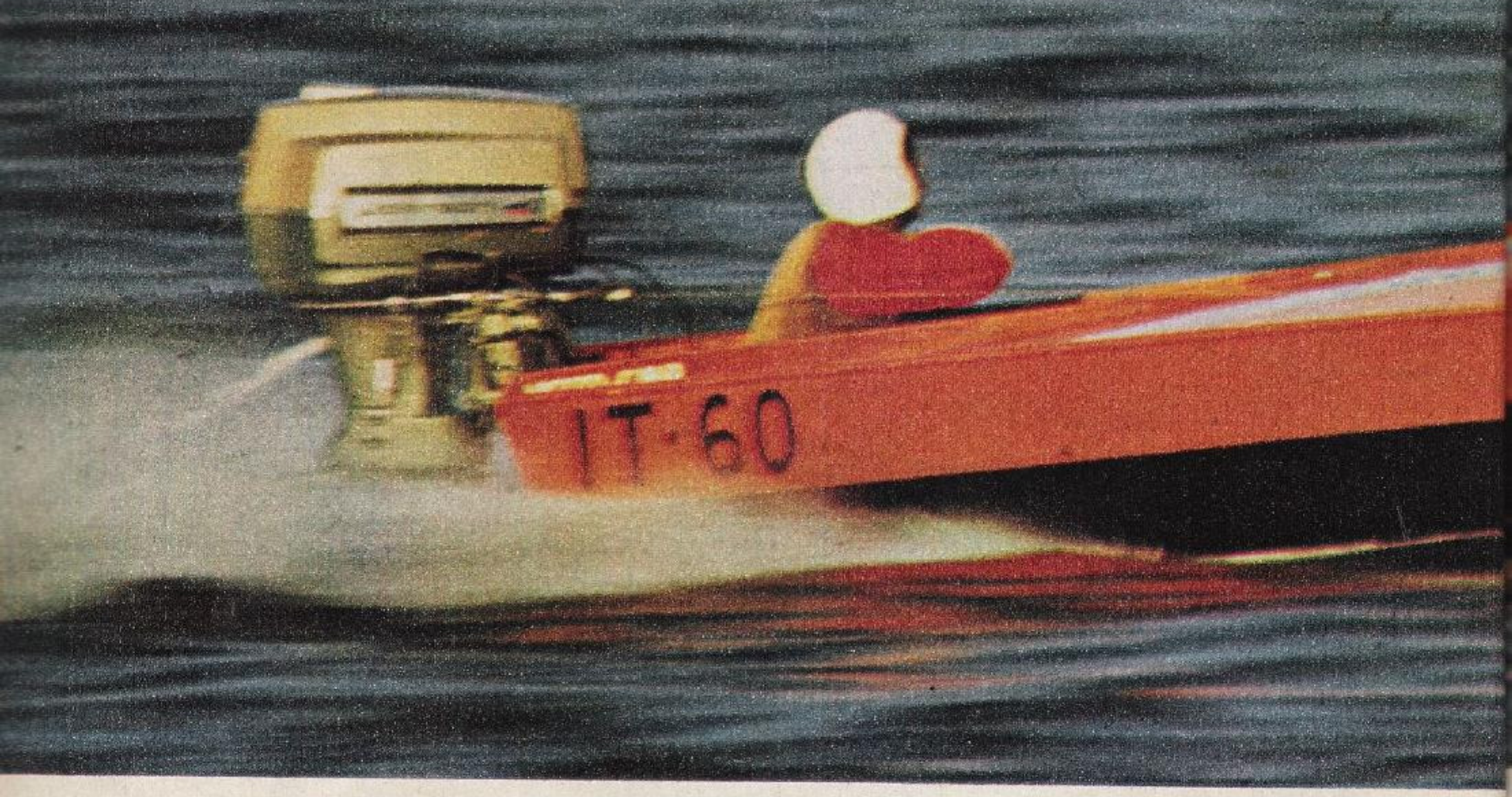
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TINOS



PILOTO	Clase	Nº	MOTOR	PRIMERA Tiempo	PRIMERA Velocidad	SEGUNDA Tiempo	SEGUNDA Velocidad	Promedio	Record Anterior	Diferencia	Observaciones
Ricardo Viaggio	JT	12	Mercury 125	36s7	98,092	37s3	96,303	97,303	86,148	11,155	Bate
Daniel Guadagnino	JT	15	Mercury 125	37s5	97,166	36s5	98,630	97,893	86,148	11,745	Bate
José Preiti	IT	3	Evinrude 115	36s95	97,428	38s45	93,628	95,528	—	— .	—
Jorge Regnicoli	O-I	60	Johnson 115	31s25	115,200	32s20	111,801	113,500	—	—	Primado
Rodolfo Hombre	Mojarra	31	Ford 60 HP	32s60	110,429	32s90	109,422	109,925	134,082	— 24,157	No bate
Pedro Soriano	K-D	7	Ford F-100	20s00	180,000	20s50	175,609	177,609	169,506	8,103	Record
Ricardo Muñoz de Toro	JT	71	Mercury 125	36s65	98,226	36s60	98,360	98,293	86,148	12,145	Record
Jorge Regnicoli	IT	60	Johnson 115	35s45	101,551	35s45	101,551	101,551	—	—	Record
Enrique Jornet Rojo	ET	69	König 65	43s10	83,526	43s30	83,140	83,333	75,875	7,458	Record
Pedro Soriano	Koo	7	Ford F-100	20s 5	179,551	20s15	178,660	179,105	—	—	Primado
José María Valente	O-C	7	König 32	42s40	84,905	38s65	93,143	89,024	—	—	Primado
Enrique Jornet Rojo	EU	69	König 65	42s40	84,905	42s15	85,409	85,157	71,500	13,657	Primado

motonáutica



km/hora de promedio general. Tarde afortunada para Jorge y justo premio para su aparato. Rodolfo Hombre, con su Mojarra, anduvo bastante lejos del record anterior, en tanto Pedro Soriano hacía andar como nunca a su Algramar y superaba el tiempo de la Again, clavando en una de las pasadas los 180 exactos.

Enrique Jornet Rojo llevó a su König a batir dos records. Ya sabemos que las lanchas de la categoría turismo, de acuerdo al reglamento de la Federación Motonáutica Argentina, no pueden ni intentar records mundiales ni correr en Europa; sin embargo, solamente para "calificar" el resultado de Jornet Rojo con su König y su prototipo, hagamos una comparación. En la categoría E-U el record mundial está en 93,580 km/hora, y Jornet estableció 85,157, lo que quiere decir que está a sólo 8,423 del mismo. Hemos dejado a José María Valente para el final porque es al que le ocurrieron cosas dignas de mención especial. En su tentativa primera del sábado tuvo problemas con el engranaje de distribución, y en su primera pasada de la tarde, cuando apenas le faltaban unos cincuenta metros para completar el kilómetro, una lancha cruzó imprevistamente por delante de él, obligándolo a levantar el mango. El mismo sábado de noche volvió a su casa a arreglar el magneto, que no andaba como debía, y el domingo de mañana, con todo en orden, realizó su tentativa poniéndose el hidroplano de sombrero. El mismo cuenta el accidente: **"A nadie sino a mí mismo debe achacarse la causa. Era mi debut con el hidro y todavía no lo conozco bien; lo notaba que andaba muy bien y se me ocurrió modificar algo mi posición a bordo. Me fui demasiado para atrás y no hubo remedio, perdí el control, y al agua. Más lo lamentaba por Luis Sánchez y Santiago Lagorio, que son los constructores del casco. Me fui a bañar para entrar en calor. Cuando volví me encontré con que Jorge y Horacio Regnícoli se habían dedicado de lleno a trabajar en mi hidroplano y lo tenían listo para que yo hiciera otra tentativa. Esas cosas no se olvidan. Son muchas las que les debo y ésta no es más que otra demostración de lo que es el nombre Regnícoli como deportista"**. Después de esas vicisitudes Valente estableció su primado en la O-C con casi 90 km/hora, habiendo registrado una pasada de 93 y pico.

Balance general. Soriano "mató" en forma impresionante y disipó fuertes dudas sobre lo que es capáz de andar su Algramar; Jornet se arrimó al record mundial y se establecieron cuatro primados en categorías hasta ese momento no incursionadas. El ambiente motonáutico se movió bastante con este asunto, que lo sacó así de un prolongado letargo que parecía no terminar nunca.

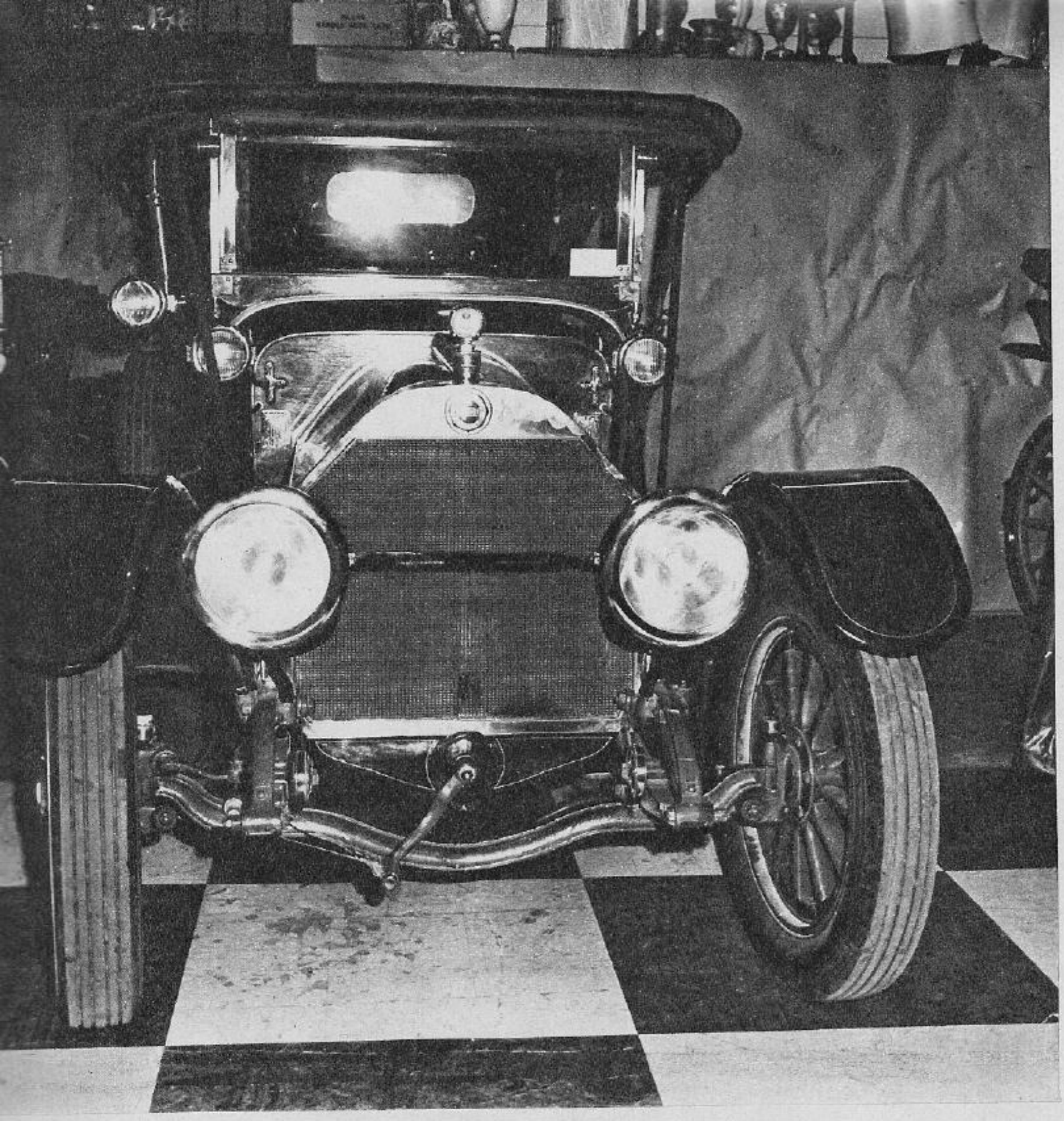


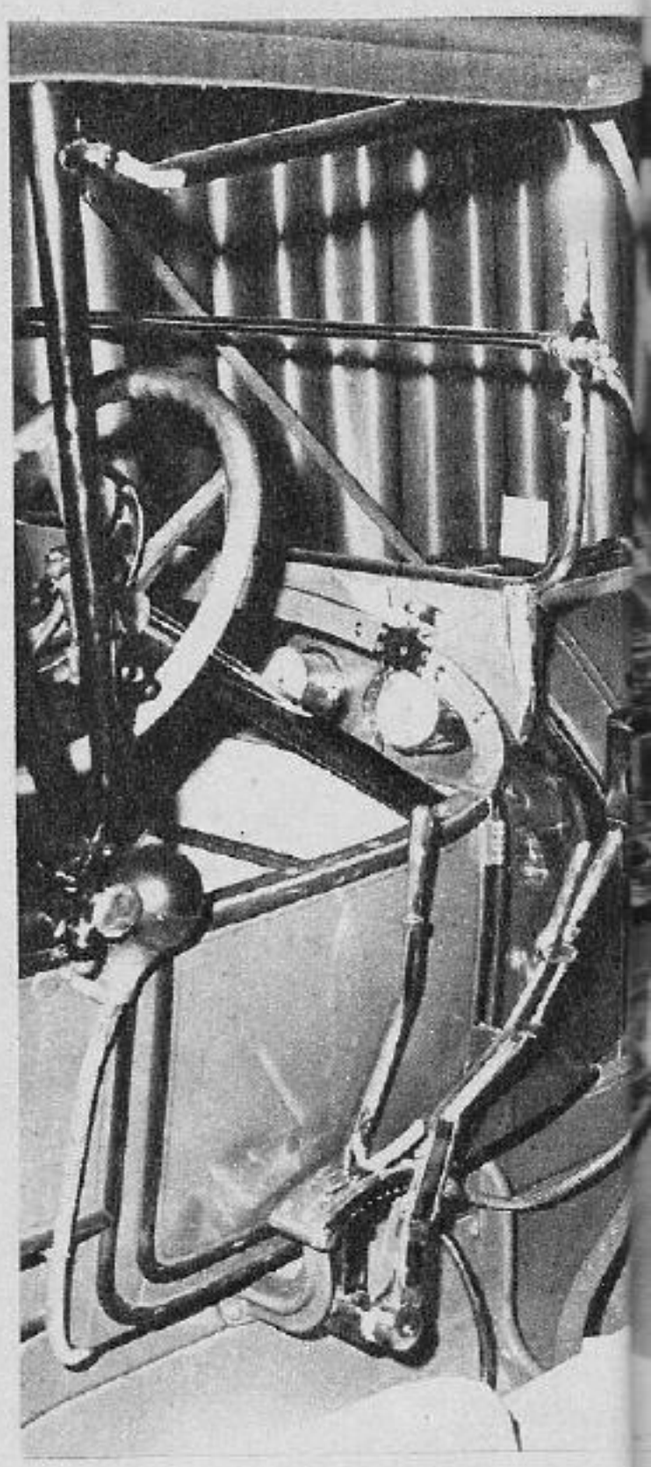
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


JT 15

PARKE-

desde Nueva York





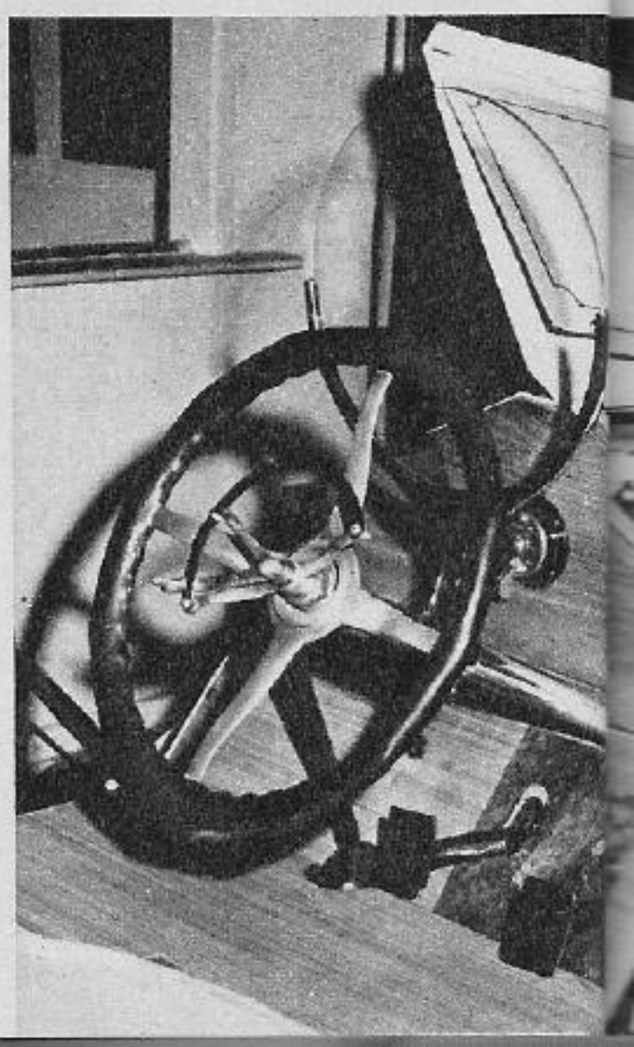
REMATE DE OBRAS

Parke-Bérnet es una galería de renombre mundial por sus remates de obras de arte. Para honra del prestigio automotor, la famosa galería inició hace pocos años la subasta de selectos "antique cars". Este año, el amplio salón de exposición de la galería en Nueva York volvió a llenarse con una variada colección de reliquias y una más variada colección aun de curiosos y compradores.

La poca saludable repercusión del barómetro de Wall Street y la indisimulable inflación que viene soportando Estados Unidos se hicieron sentir en la subasta, originando grandes "pichinchas" para los coleccionistas con efectivo en el bolsillo. El ejemplo más patente de lo antedicho lo dio el precio de un Stutz Black Hawk Speedster que sólo alcanzó 15.000 dólares, cuando el precio real que los expertos le habían asignado era de más de 30.000 dólares.

Como pieza más lucida de la muestra, el citado Stutz merece el primer comentario. Se trata de una réplica exacta del modelo conocido como Le Mans tipe speedster, con cola de bote, capacidad para dos pasajeros y sus clásicas ruedas de rayos de repuestos adosadas a ambos lados de la carrocería, tras los guardabarros delanteros. Por supuesto, sobre el cromado radiador se destaca la familiar figura del Stutz "Ra" (dios del sol) coronando la tapa. Una pintura original de delicado color beige y pulcros neumáticos banda blanca ayudan a dar distinción incomparable al aparato. El auto fue construido especialmente para la hija del presidente de la compañía Stutz (F. E. Mokovics) y es del mismo tipo del que por aquellos años perdió la famosa apuesta de 25.000 dólares contra un Hispano-Suiza en Indianápolis. Fue allá por 1928 cuando el constructor francés Charles Weymann, propietario del Hispano-Suiza, batió en el desafío al crédito americano fabricado por aquel entonces en Indy. Pero, no obstante la derrota, la performance del Stutz fue tan buena en el mano a mano (el Stutz tenía casi la mitad de cilindrada y potencia que el Hispano) que el propio Weymann encargó uno para correrlo en las 24 Horas de Le Mans de 1929. Allí fue segundo de un Bentley luego de gran lucha.

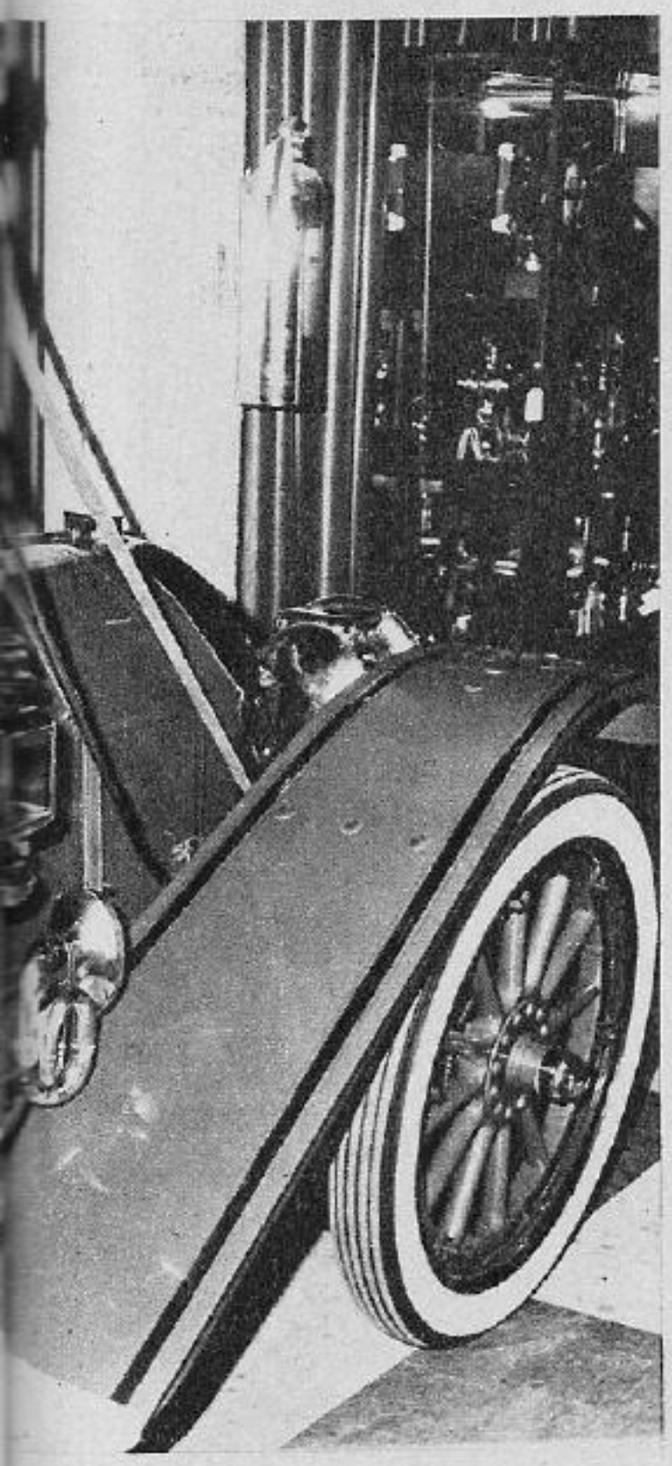
El motor del Black Hawk rematado era el reputado 8 cilindros en línea, con árbol de levas a la cabeza y un desplazamiento de 4.887 cm³. Los nueve cojinetes de bancadas tienen lubricación forzada; el sistema de ignición es dual y los frenos Lockheed hidráulicos. Ganador de varios primeros puestos en exposiciones luego de su cuidadosa restauración (que incluyó nuevo tapizado de cuero y go-

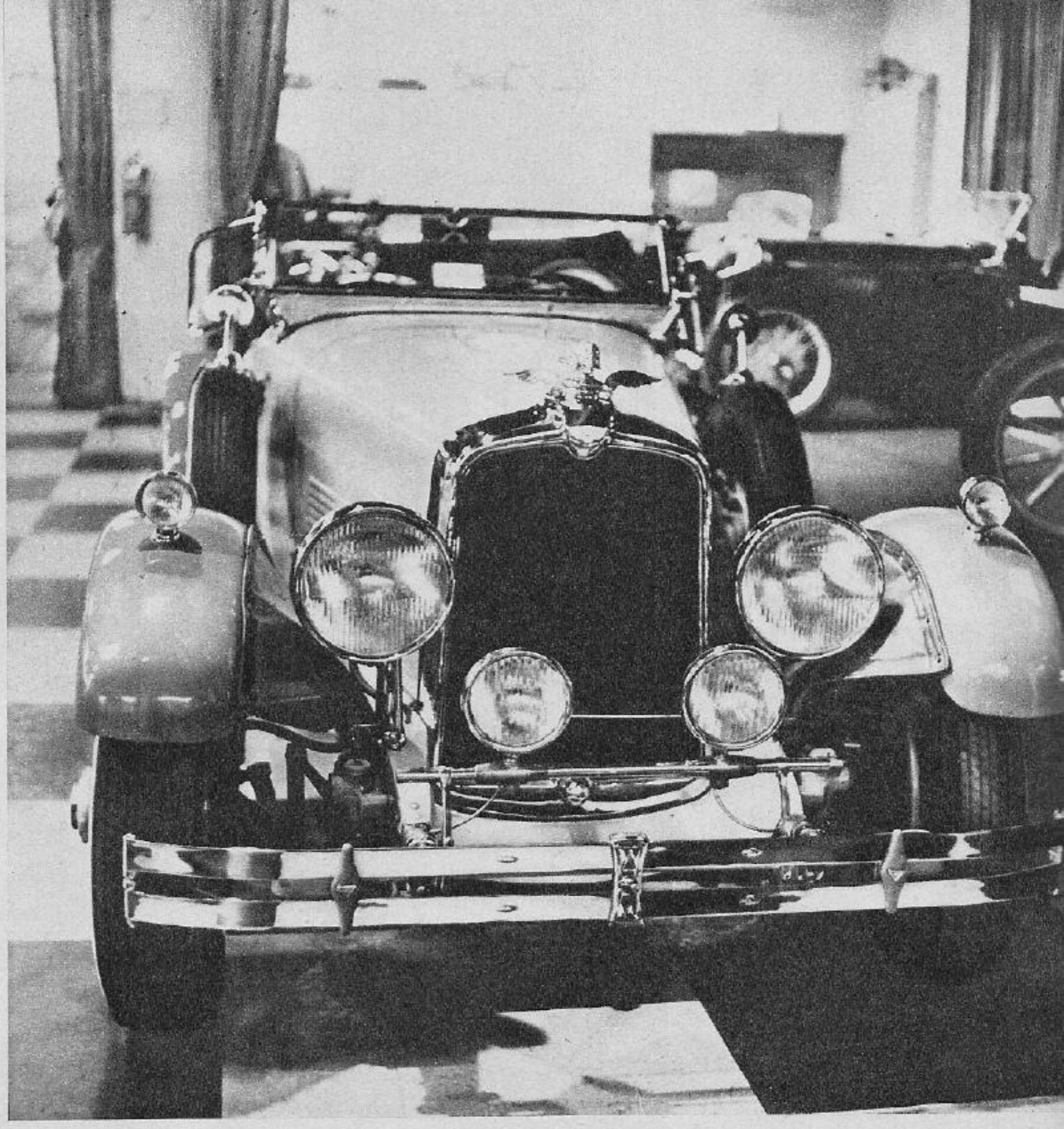


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BERNET:

por JUAN ABRAHAM

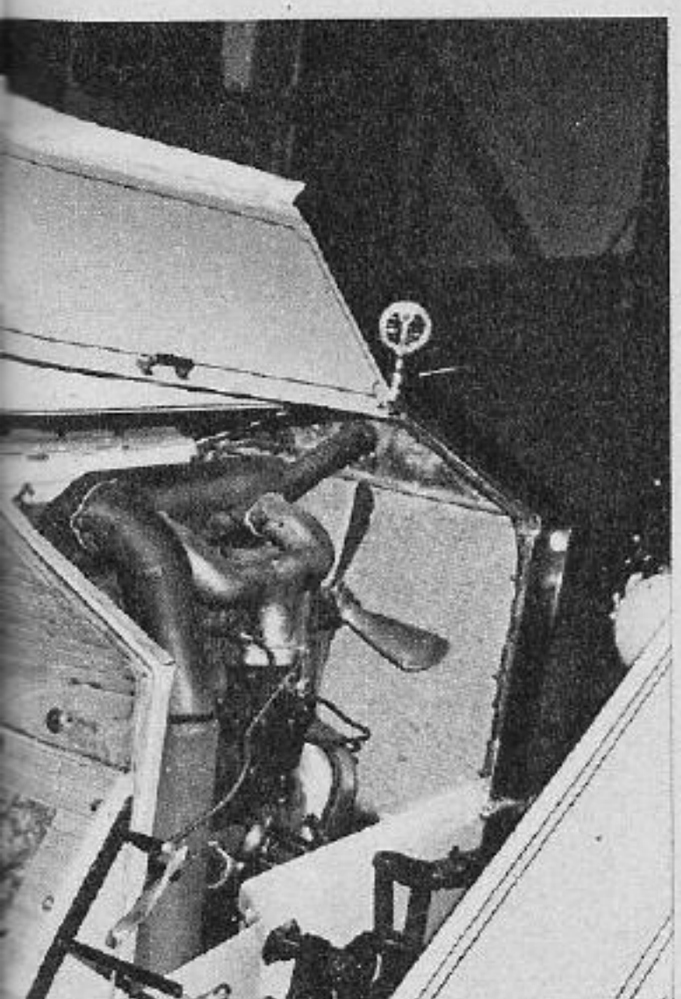




DE ARTE

En una de las más importantes galerías de arte de Nueva York se llevó a cabo en junio una importante subasta de autos antiguos. Se alcanzaron cifras astronómicas para el puñado de codiciadas reliquias

Arriba, centro: Profusion de llamativos elementos de bronce en el Kisselkar de 1912 que alcanzó un precio de venta casi tan alto como el favorito Stutz "Blackhawk"



Arriba, derecha: El "Blackhawk" con carrocería deportiva y "cola de bote" fue construido en 1928 especialmente para la hija del presidente de la firma Stutz.

Arriba, izquierda: La American Locomotive Co. —una compañía dedicada a la fabricación de locomotoras— diseñó y produjo los automóviles ALCO. Este modelo de 1912 subió en ofertas hasta los 8.500 dólares (3.400.000 pesos).

Gran parte de los presentes volcó sus preferencias hacia este Roamer 1916 con carroceria "runabout", estilo de mucha aceptación en Estados Unidos en las dos primeras décadas del siglo.

mas), el citado Stutz es hoy en día uno de los más gloriosos reflejos de una época clave de la industria norteamericana de automóviles de lujo.

Perdiéndose en el almanaque un montón de años más atrás, apareció en el remate un Benz Velo de 1894, supuestamente uno de los primeros coches fabricados en serie. La reliquia, movida por un motor de un solo cilindro, se vendió en 1.700 dólares. Un Kisselkar del año 1912 pintado en rabioso color rojo tuvo mayor repercusión entre los compradores y, tras una tímida oferta de 5.000 dólares, el martillo bajó por un precio de 11.000. Este Kisselkar conocido como Model 40 era vendido por la desaparecida Kissel Motor Car Company de Wisconsin como semirracer para dos pasajeros. La carrocería tiene bronce a discreción y la capota luce la no muy estilizada apariencia de los convertibles de aquellos tiempos. Palanca de cambios y freno de mano están instalados en la parte exterior, sobre el estribo, junto al tanque de acetileno Prestolite destinado a alimentar los faros delanteros.

A comienzos de siglo era común que industrias no específicamente automovilísticas se dedicaran a la construcción de los hoy venerados "vintages". Tal es el caso del ALCO (las siglas significan American Locomotive Co.) que alcanzó una oferta de 8.500 dólares y que fuera fabricado allá por 1912 por una compañía dedicada a locomotoras de vapor y diesel. Es un robusto ejemplar con capacidad para cinco pasajeros, equipado con instalación eléctrica total (hasta las luces) y calzado sobre altas gomas Gehrig con banda blanca, medida 35 x 5. Un seis cilindros de 9.594 cm³ se encarga de devorar nafta en cantidades in-

→

dustriales, pese a sus modestos 54 HP de potencia. Caja de cuatro velocidades, ignición por bobina y magneto, doble juego de frenos en las ruedas traseras y una distancia entre ejes de 3,30 metros son características del mastodonte.

El matrimonio Wishnick quedó encantado con el estilo del Rolls-Royce 1929 que con su azul oscuro y flamantes neumáticos llevaba por supuesto adosada toda la artesanía de la marca inglesa. Por tal motivo se volvieron muy contentos con el ronroneante seis en línea para su hogar de Scarsdale, luego de depositar 9.500 dólares. Parabrisas extra para el asiento trasero del convertible, capot de aluminio pulido (sin pintar), e inconfundible carrocería (cola de bote) lo convierten en uno de los más especiales que se hayan construido sobre el chasis Continental.

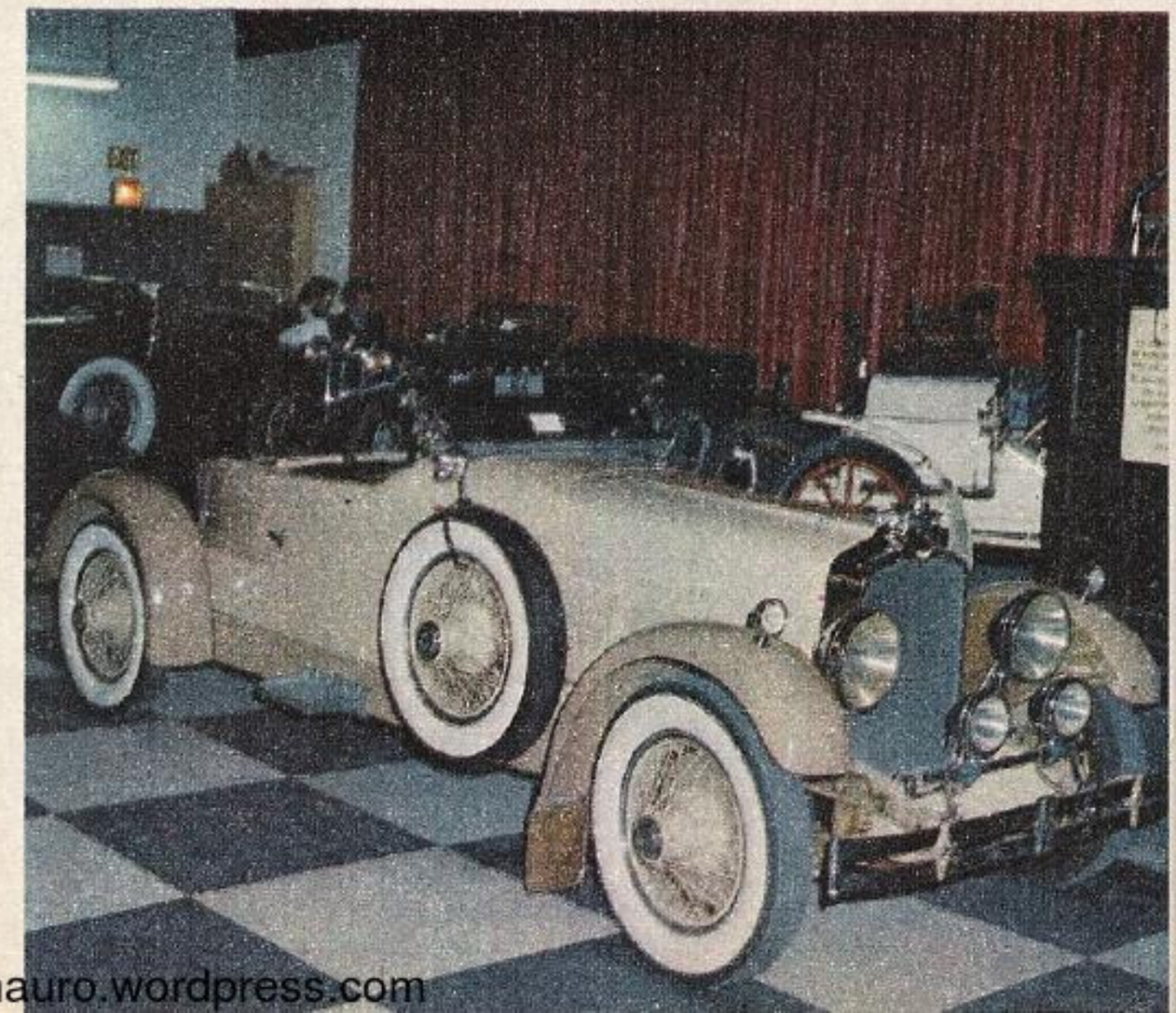
Una unidad más moderna, un

Expuesto como una obra de arte, un Darrac Roadster 1906.

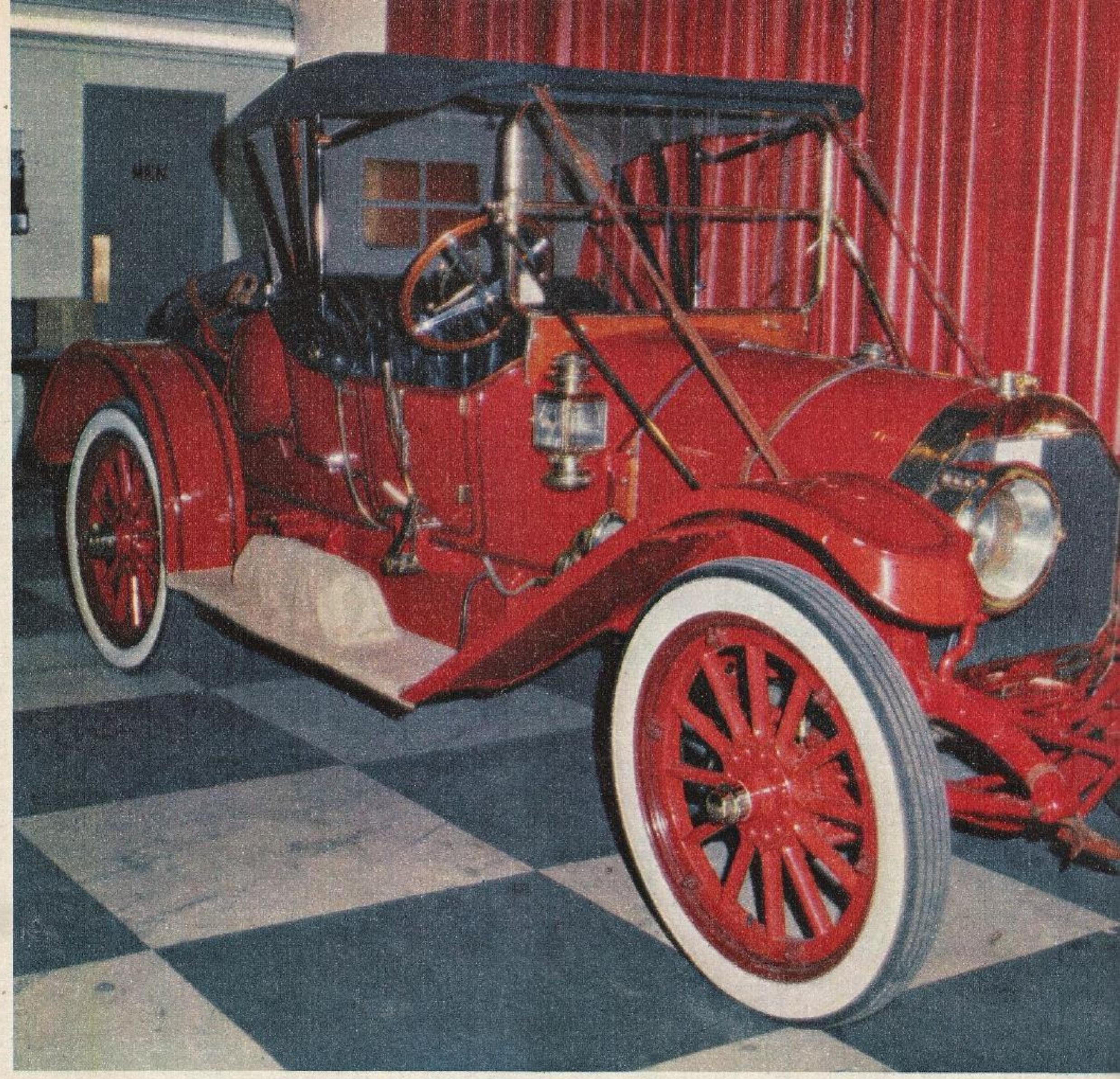
Arriba, derecha: Dos asientos, carrocería liviana y espectacular para un Kisselkar 1912.

El favorito de la sala: Stutz Blackhawk Speedster con carrocería especial cola de bote.

Abajo, derecha: Exagerado lujo de líneas en el magnífico Rolls Royce Phantom II (Primera serie) de 1929. Inmejorable exponente de los años de oro del auto.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Silver Dawn 1954, se liquidó en 9.000 dólares. Su restauración, realizada en 1967 en la propia fábrica Rolls-Royce, había costado nada menos que 8.000 dólares.

Para presupuestos más modestos, que no pudieron ir más allá de las cinco mil unidades yanquis, hubo opción por bellezas como el Darrac Roadster 1906, un dos cilindros con cabeza en T y ocho HP de fuerza que le bastan para mover las estilizadas Dunlop a considerable velocidad. Hay que recordar que los Darrac fueron un suceso en 1906 al ganar la Copa Vanderbilt. Un hermano mayor del modesto Roadster, el exuberante 22.5, había marcado espectaculares 117 millas por ahora a principios de siglo. La Darrac fue incorporada en 1920 a la fábrica Sunbeam-Talbot y de ahí la posterior desaparición del nombre.

Predecesor de los sport de hoy en día, una de las máquinas que más llamó la atención en Parke-Bénet fue el Roamer 1916 con "bucket-seats", guardabarros "voladores" y un respetable cuatro cilindros de 5.576 cm³ capaz de desarrollar 76 HP a 2.600 rpm, diseño de Fred Duesenberg. Este motor, de características deportivas para su época, con disposición de válvulas horizontales, fue instalado solo en modelos Roamer especiales hasta 1919. Posteriormente la marca optó por el uso de plantas motrices Lycoming Straight de ocho cilindros.

150.000 dólares volaron así en un día de acción memorable para los coleccionistas de esta parte del globo y para todos quienes, sin poder arañar el costo que poseer un "vintage" requiere, se consolaron, por lo menos, admirando maravillas de tiempos idos.

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	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.500.—
Isabella	1958	3.800.—
Isabella	1959	4.000.—
Isabella	1960	4.600.—
Isabella	1961	4.900.—
Isabella	1962	5.200.—
Isabella	1963	5.500.—
BUICK		
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
2 CV standard	1969	7.000.—
2 CV lujo	1969	7.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	8.500.—
Special	1964	7.500.—
Súper	1965	9.000.—
Special	1965	8.000.—
Súper	1966	10.000.—
Special	1966	8.500.—
Súper	1967	11.500.—
Special	1967	9.500.—
Súper	1968	13.000.—
Special	1968	11.000.—
Súper Lujo	1968	14.000.—
Súper Sport	1968	15.000.—
Special	1969	11.700.—
Super lujo	1969	15.000.—
Super sport	1969	16.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	1.800.—
700	1960	2.500.—
700	1961	2.800.—
700 coupé	1961	3.800.—
700	1962	3.200.—
700	1963	3.500.—
SL	1964	2.500.—
SL	1965	2.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.200.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	6.800.—
Sedan	1967	7.500.—
Universal	1967	7.000.—
Sedan	1968	8.000.—
Universal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.500.—
Ika	1959	3.800.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.500.—
Ika	1962	5.000.—
Ika	1963	5.500.—
Ika	1964	6.000.—
Ika doble traco.	1964	6.200.—
Ika	1965	6.400.—
Ika doble tracc.	1965	6.800.—
Ika	1966	6.800.—
Ika	1967	7.200.—
Ika	1968	7.600.—
Ika	1969	8.100.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	3.700.—
1100	1961	5.000.—
2100	1961/2	6.000.—
750	1962	4.000.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.500.—
1100	1963	5.500.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.000.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	8.500.—
1500 C. Largo	1965	9.000.—
Familiar	1965	8.700.—
Familiar Largo	1965	9.400.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.800.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	12.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.500.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	8.000.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	13.800.—
600 E	1969	7.600.—
800 Spider	1969	8.400.—
800 Coupé	1969	8.400.—
1500 C	1969	12.800.—
1500 Familiar	1969	13.300.—
1500 Coupé	1969	14.500.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.800.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	11.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	12.500.—
Falcon Futura	1966	13.000.—
Falcon de Lujo	1967	13.000.—
Falcon Standard	1967	12.000.—
Falcon Futura	1967	13.500.—
De Lujo	1968	14.000.—
Standard	1968	13.000.—
Futura	1968	14.500.—
De Lujo	1969	15.000.—
Standard	1969	13.500.—
Futura	1969	15.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.200.—
Kombi	1963	3.500.—
700	1964	3.500.—
Kombi	1964	3.800.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	3.800.—
Kombi	1965	4.000.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	16.500.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p.	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	8.700.—
404 5 banc	1964	9.200.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	9.500.—
404 Stand.	1966	10.700.—
404 de lujo	1966	11.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
404	1969	14.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.500.—
Classic Custom	1962	6.000.—
C. Country	1962	6.000.—
Ambassador 990	1963	6.500.—
C. Custom 10 S	1963	6.000.—
C. Custom	1963	6.500.—
C. Country 660	1963	7.000.—
De Luxe 550	1963	6.000.—
Ambassador 990	1964	7.700.—
C. Custom 660	1964	7.100.—
C. Country 660	1964	7.700.—
De Luxe 550	1964	6.300.—
Ambassador 990	1965	8.600.—
C. Custom 660	1965	7.800.—
C. Country 660	1965	8.600.—
De Luxe 550	1965	6.800.—
Ambassador 990	1966	11.000.—
C. Custom 660	1966	8.800.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1966	11.000.—
De Luxe 550	1966	7.800.—
Ambassador 990	1967	12.000.—
C. Custom 660	1967	10.500.—
C. Country 660	1967	12.000.—
De Luxe 550	1967	9.000.—
Ambassador 990	1968	13.500.—
C. Custom 660	1968	12.000.—
C. Country 660	1968	13.500.—
De Luxe 550	1968	11.000.—
Ambassador	1969	15.000.—
C. Country 660	1969	13.500.—
C. Custom 660	1969	15.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	3.300.—
4 L.	1963	3.700.—
Gordini	1963	4.200.—
4 L.	1964	4.200.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	4.200.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	4.600.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	5.600.—
Dauphine	1966	4.600.—
4 L	1966	5.600.—
Gordini	1967	6.000.—
4 L	1967	6.200.—
Renault 850	1967	5.500.—
Gordini	1968	6.800.—
4 L	1968	6.500.—
850	1968	5.800.—
Gordini	1969	7.300.—
R4	1969	7.500.—
850	1969	6.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.000.—
380 2 p.	1967	15.000.—
380 W 2 p.	1967	15.500.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	16.000.—
380 W 2 p.	1968	16.500.—
300 S 4 p.	1969	14.000.—
380 2 p.	1969	17.000.—
380 W 2 p.	1969	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	8.500.—
III	1964	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.200.—
AZU Furg.	1966	4.700.—
AZU Furg.	1967	5.000.—
AZU Furg.	1968	5.500.—
AZU Furg.	1969	6.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	6.000.—
10 ,,	1966	9.500.—
10 ,,	1967	10.500.—
10 ,,	1968	11.500.—
10 ,,	1969	12.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 ,,	1964	7.500.—
D-100 ,,	1965	8.000.—
D-100 ,,	1966	9.000.—
D-100 ,,	1967	10.000.—
D-100 ,,	1968	10.900.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	6.000.—
D-100 ,,	1963	7.000.—
D-100 ,,	1964	7.500.—
D-100 ,,	1965	8.000.—
D-100 ,,	1966	9.000.—
D-100 ,,	1967	10.000.—
D-100 ,,	1968	10.900.—
D-200 ,,	1969	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 ,,	1964	7.500.—
D-100 ,,	1965	8.000.—
D-100 ,,	1966	9.000.—
D-100 ,,	1967	10.000.—
D-100 ,,	1968	10.900.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	7.500.—
Multicarga 1500	1966	8.000.—
Multicarga 1500	1967	8.500.—
Multicarga 1500	1968	9.200.—
Multicarga 1500	1969	9.800.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	6.500.—
F-100 ,,	1962	7.300.—
F-100 ,,	1963	8.000.—
F-100 ,,	1964	9.000.—
F-100 ,,	1965	9.500.—
F-100 ,,	1966	10.000.—
F-100 ,,	1967	11.000.—
F-100 ,,	1968	12.000.—
F-100 ,,	1969	13.800.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA ,,	1962	4.600.—
IKA ,,	1963	4.800.—
IKA ,,	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. ,,	1965	5.500.—
Glad. ,,	1966	6.500.—
Glad. ,,	1967	7.500.—
Glad. ,,	1968	8.900.—
Glad. ,,	1969	9.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
,,	1965	6.000.—
,,	1966	6.400.—
,,	1967	7.000.—
,,	1968	7.400.—
,, 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.787.—
UA-5RA t/doble	17.452.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.380.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8	21.235.—
Fairlane 500 I-6	21.375.—
Fairlane 500 V-8	22.610.—
Fairlane LTD I-6	23.627.—
Fairlane LTD V-8	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.950.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Picp up F-100 c/caja I-6	16.882.—
Pick up F-100 V-8	17.459.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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



Sorprendentemente simple.

Esos momentos maravillosos . . .
Es tan fácil retenerlos con una cámara Kodak Instamatic 25.
Manuable. Accesible. Perfecta. Se carga al instante.
Y se obtienen hermosas transparencias color (con película Ektachrome-X).
Y coloridas amplicopias (con película Kodacolor-X).
El Laboratorio Kodak de Color de Buenos Aires las procesa con la reconocida calidad de siempre.
Pregunte por la cámara Kodak Instamatic 25
(cuesta menos de $ 29,90) y la película
Kodak que necesite, a su distribuidor Kodak.



Abra, cargue, dispare



Kodak

CAMARAS
Kodak
PELICULAS

Kodak Argentina, S. A. I. C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-66	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		300/ 600

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

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 50	1.031.—
ZANELLA SPECIAL 125	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.523.—
ZANELLA PONDEROSA	1.868.—
Z-Carga 175	3.275.—

LANCHAS 0 Km

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

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 360	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 360	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
Safari	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
444	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Mark II	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.140.—
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.900.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

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



Para campeones:

Los campeones saben elegir. Dotan a sus unidades de lo mejor. Y aunque no es necesario ser campeón para saber elegir, siempre es reconfortante saber que ellos eligen Perfect Circle. Porque los aros Perfect Circle dan más potencia, más vida y menor desgaste a su motor. Hay una medida y tipo de aros Perfect Circle para cada marca.
Sea perfeccionista, como los campeones, y exija Perfect Circle.

PC

PERFECT CIRCLE

Aros de Pistón. Camisas. Conjuntos armados y Válvulas Distribuidores: **ARCAMSA S.A.C.**
Fabricados por **E. DANERI I.C.S.A.**, Licenciada por la DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION U.S.A.

PIACENTINI S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 21 de julio de 1970 — **Nº 222** — **Unica sección, 2 páginas**

SANTA CRUZ

La Le Mans Austral

RIO GALLEGOS. — Con una formal conferencia de prensa precedida por una no menos formal nota de invitación a toda la gente de prensa oral y escrita y matizada con informales interrupciones tales como café y whisky, el Automóvil Club anunció la realización de las 24 Horas de Río Gallegos, para los días 7 y 8 de noviembre próximo. La exposición estuvo a cargo del Coordinador General de la prueba, señor Andrés Pedro Etura, quien informó sobre los lineamientos generales que regirán la competencia y posteriormente respondió a la curiosidad de los invitados. Así supimos que en la prueba trabajan 4 comisiones que se ocupan de los aspectos Finanzas —Prensa y Propaganda— técnica y Control, estimándose que alrededor de 200 personas colaborarán con el Club en la organización y fiscalización de las 24 Horas.

Los coches a participar han sido separados en cuatro categorías: hasta 850 cc., hasta 1.150, hasta 2.000 y más de dos litros, con agregados al reglamento de la CADAD, que principalmente buscan aumentar el factor seguridad en carrera, contemplando las características especiales del escenario donde se correrá la prueba. Se considera además la creación de sendas categorías para Citroën 2CV y 3CV. El circuito elegido nos parece muy extenso —64 km—, de los cuales una tercera parte es pavimento y el resto ripio, y posiblemente haya sido decidido pensando más en los corredores que en los espectadores. Los premios suman cinco millones y medio de patacones antiguos, repartidos en 860.000 para la clase A, 1.000.000 para la B, 1.630.000 para la C y 2.020.000 para la D. Estos premios abarcan del 1º al 10º en cada categoría y además los habrá también para los resultados parciales de las 6, 12 y 18 horas de carrera. A esta altura de la charla el entusiasmo de los organizadores era contagioso y muchos de los presentes comenzaron a divagar con tiempos, promedios, cantidad de veces que los coches de la clase chica serán sobrepasados por los de la clase grande, etc. etc., por lo que un par de martillazos de la presidencia nos volvió a la normalidad.

Esta grande épreuve tiene esmowing y conformará un poderoso imán para debutantes con mentalidad de equipo, pudiendo convertirse además en un muyblendiezfelicitado para el ACRG; los detalles están contemplados al máximo, y al margen del automovilismo deportivo, que será el principal beneficiado, toda la zona recibirá un fuerte impulso económico, derivado de la corriente humana que se movilizará para participar, de una u otra forma, en las próximas 24 HORAS DE RIO GALLEGOS. Esperemos.



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Informe financiero

LAS FLORES. — En los últimos días de junio el LFAC (Los Flores Automóvil Club) dio a conocer un informe financiero general "para nuestros asociados y convecinos", en una evaluación realizada al 31 de mayo de 1970, día en que se disputara la competencia de Sport-Prototipo y Fórmula 1. En él se consignan las inversiones, pagos y deudas en cifras de tipo estimativo, detallándose los aportes realizados y las obligaciones contraídas con motivo de la construcción del Autódromo General San Martín del parque Plaza Montero.

En cifras globales, el volumen de inversiones propiciado por el LFAC —"indispensable para habilitar el Autódromo Gral. San Martín"— asciende a un monto de m$n 71.468.778 en obras concretadas y en pagos a que la entidad debió responder. Se deducen los m$n 29.522.280 ya abonados, por lo que aún restan sufragar m$n 41.946.548 en deudas a corto, mediano y largo plazo. En nota aclaratoria se expresa que en ningún caso las cifras consignadas involucran los considerables aportes hechos por la Municipalidad a través de distintos tipos de servicios.

A continuación damos el detalle de los principales rubros en que se descompone lo invertido, lo pagado y el saldo actual, expresado en millones de pesos moneda nacional.

	Valor	*Abonado*	*Saldo*
Pavimento (préstamo YPF)	10,—	—	10,—
Financiación pagos (préstamos socios)	8,—	1,6	6,4
Guard-rails	1,5	0,69	0,81
Capa asfáltica	35,5	16,—	19,5
Boxes y cabinas	4,—	1,—	3,—
Pavimento en boxes	1,4	0,4	1,0
Construcción túneles	7,67	6,97	0,77
Alambrado olímpico, baños, instalaciones	0,5	0,35	0,15
Aporte en bolsas de cemento	1,62	1,62	—
Compl. obras en cabina	0,46	0,26	0,20
Gastos administrativos e intereses	0,68	0,62	0,06

Este minucioso informe tiene un innegable doble valor. Por un lado revela la honestidad y la preocupación por hacer las cosas bien y a la vista de todo el mundo que tiene la institución florense; por otra parte satisface la natural curiosidad de la población que ha colaborado "en masa" para ver cristalizada una gran obra que todos consideran un poco suya.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El motociclismo se apoderó de LUJAN

→

LUJAN. — Con la asistentencia de un público numeroso (aproximadamente 3.000 personas), se llevó a cabo una importante reunión motociclística. La misma tuvo lugar en la pista ubicada en el Parque Udaondo, de una extensión de 935 metros. Lo más granado de lo que podríamos llamar el motociclismo "libre" se hizo presente, las "figuras" de las pistas de tierra llegaron a esta pista totalmente pavimentada de un trazado sumamente veloz. Donde en la oportunidad se giró en el sentido contrario a las agujas del reloj por considerarse más seguro.

Tuvieron destacada actuación Paco Darder de Pergamino, Horacio Molina de Luján, Eduardo Amoroso de Villa Ballester, Juan Carlos Ghinassi de Hurlingham, Ricardo Torresi y Carlos "Musculito" Barbera, entre otros, fueron los artífices de un espectáculo sensacional.

En total entre series, repechajes y final se disputaron 17 competencias; esto se debió a que la cantidad de inscriptos fue extraordinaria, setenta máquinas en orden de partida. La reunión dio comienzo a las 14 y finalizó a las 18 horas. Fueron cuatro horas de constante espectáculo del bueno. Contribuyó para ello el circuito, cuyo trazado es similar al de Indianápolis, con curvas peraltadas y donde se nos ocurre sería ideal organizar competencias de karting.

COSITAS SUELTAS

Las series se disputaron a seis vueltas, los repechajes a cuatro vueltas, las semifinales a ocho y las finales a diez vueltas.

La próxima competencia se disputará allí mismo el 28 de agosto.

Se dio amplia publicidad por la red de altoparlantes la presencia de Parabrisas Corsa *en el circuito. Gracias.*

Ante las numerosas sugerencias se prometió para la próxima carrera tomar tiempos y record de vuelta.

CLASIFICACION FINAL

FINAL: Motos Cat. 50 c.c. (10 vueltas)

1º	2	Paco Darder	—
2º	26	Juan Palazzo	"Itom"
3º	24	Juan Carlos Rossi	"Tohatsu"
4º	1	Juan Macherati	"Demm"

FINAL: Motonetas 150 c.c. (10 vueltas)

1º	25	Ernesto Vera	"Yamaha"
2º	46	Emilio Almirón	"Duke"
3º	11	Juan C. Ghinassi	"Siam R. K."
4º	4	Juan C. Malvicini	"Zanella"

FINAL: Motos Cat. 125 c.c. (10 vueltas)

1º	38	Horacio Molina	"Zanella R. K."
2º	117	Francisco Incorvaia	"Zanella"
3º	48	Paco Darder	"Zanella R. K."
4º	41	Agustín Mariño	"Zanella R. K."

FINAL: Motos Cat. 175 c.c. (10 vueltas)

1º	48	Paco Darder	"Zanella R. K."
2º	32	Ricardo Torresi	"Zanella R. K."
3º	40	Eduardo Amoroso	"Zanella R. K."
4º	75	Carlos Barbera	"Duke"

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Competencia de Regularidad organizada por el Auto Club CASTELLI

CASTELLI. — El Auto Club Castelli, flamante institución de la localidad homónima, por primera vez organizó una competencia automovilística. La misma fue para la especialidad de regularidad y fue denominada Premio General Belgrano. Fueron de la partida treinta y cuatro participantes, lo cual habla a las claras del entusiasmo por este tipo de competencias que hay en la zona.

Una vez finalizada la carrera las autoridades del Auto Club Castelli ofrecieron un almuerzo a los participantes, finalizado el cual se entregaron los premios instituidos a los mejores clasificados.

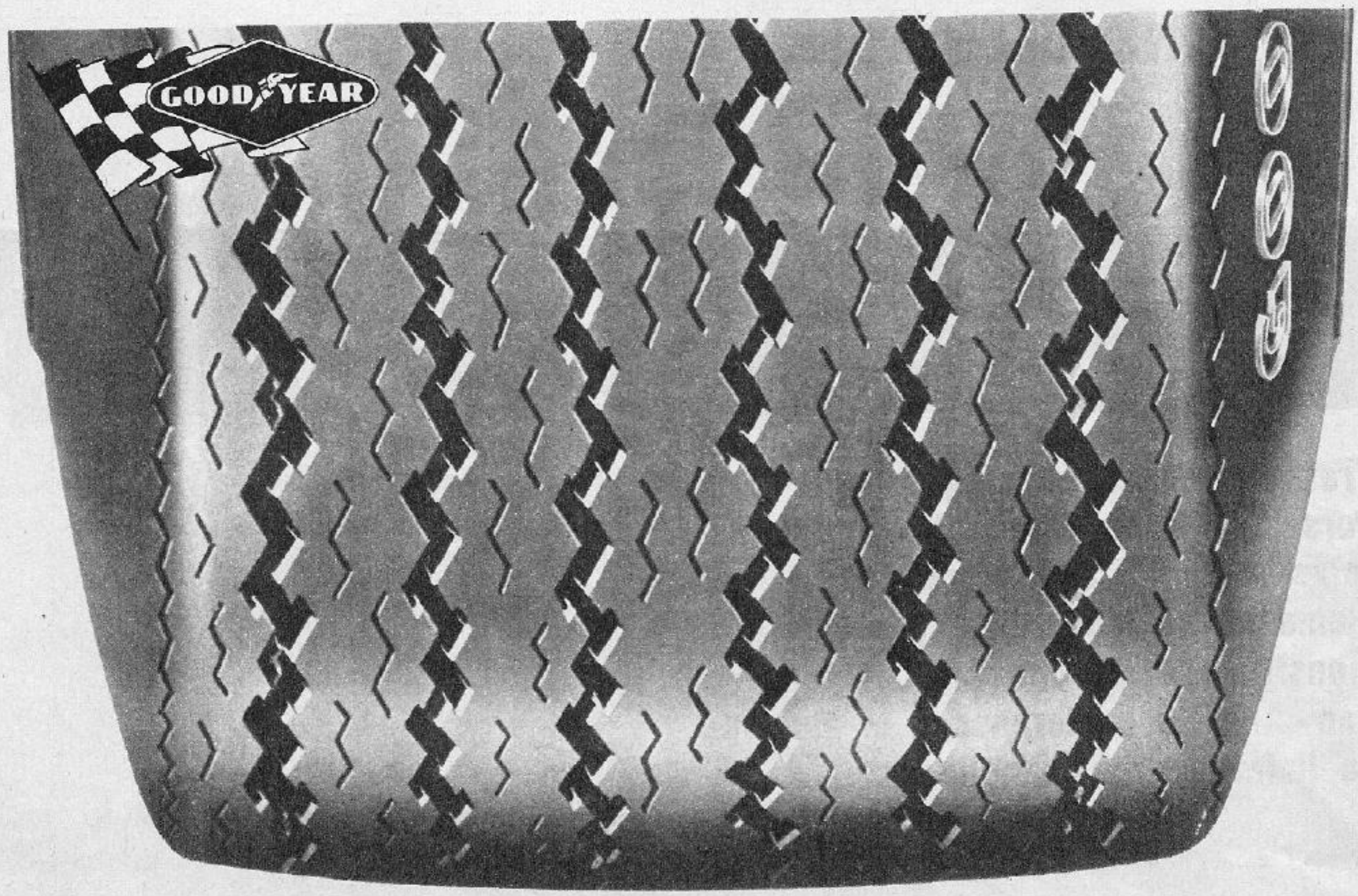
Resultó ganadora la pareja integrada por Ricardo Figini y Susana Colombo que a lo largo de todo el recorrido fueron penalizados con 102 puntos. Segundos se clasificaron Julio Barracco y José Cámara, quienes sumaron dieciocho unidades más que la pareja que resultó triunfadora.

A continuación trascribimos los clasificados hasta el décimo lugar.

CLASIFICACION

1º	Ricardo Figini - Susana Colombo	102 Pts.
2º	Julio Barracco - José Cámara	120 „
3c	Stella M. Sarena - Angélica Carbonetti	143 „
4º	Arsenio Rolleri - Miguel A. Zocchi	149 „
5º	Saul Sánchez - Angel Jaime	153 „
6º	Carlos Morandi - Hugo Sánchez	155 „
7º	Hugo Pérez - Antonio Andrade	169 „
8º	Mónica Colombo - Nicolás Mijoevich	170 „
9º	Nereo Rollie - Jorge Rollie	193 „
10º	Juan J. Irigoyen - José M. Brignani	195 „

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CUBIERTA COMUN

SPEEDWAY GRANSPORT

Ninguna tan ancha.

SPEEDWAY GRANSPORT

Speedway Gransport. Casi un tercio más ancha que las cubiertas comunes. Además de su elegante apariencia, cuatro grandes cualidades: pica más rápido, frena más pronto, dobla más segura, es más veloz.
Sí, Speedway Gransport permite desarrollar una velocidad sostenida de hasta 200 Kph. Casi una cubierta de carrera. Con fuertes cordones 3T en ángulo bajo. Con caucho Tracsyn (resistentísimo). Con la cómoda potencia que sólo se siente sobre cuatro "patonas". Cualquier auto se puede dar el lujo de andar sobre Speedway Gransport. Dele ese lujo a su auto.

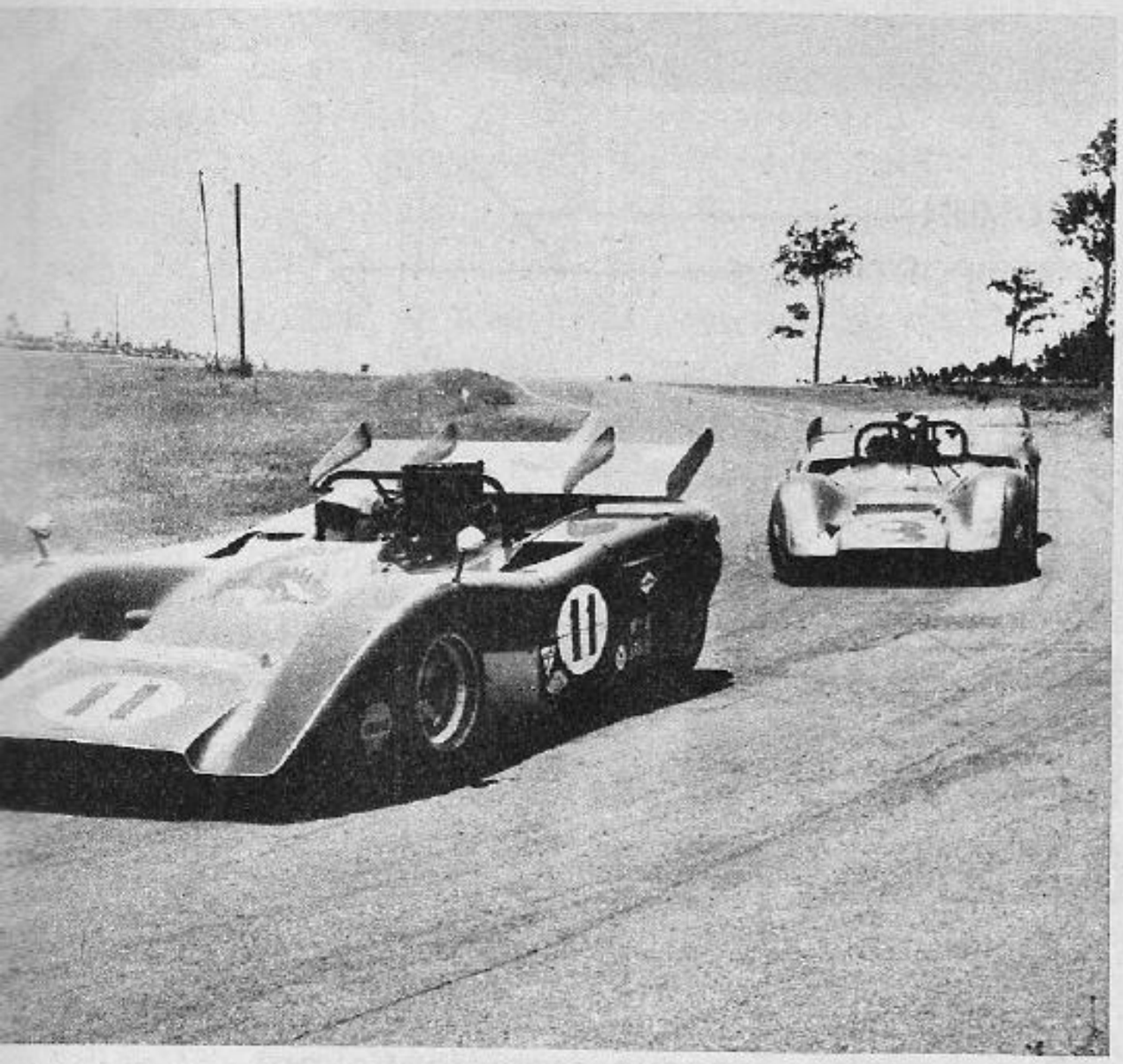
GOODYEAR

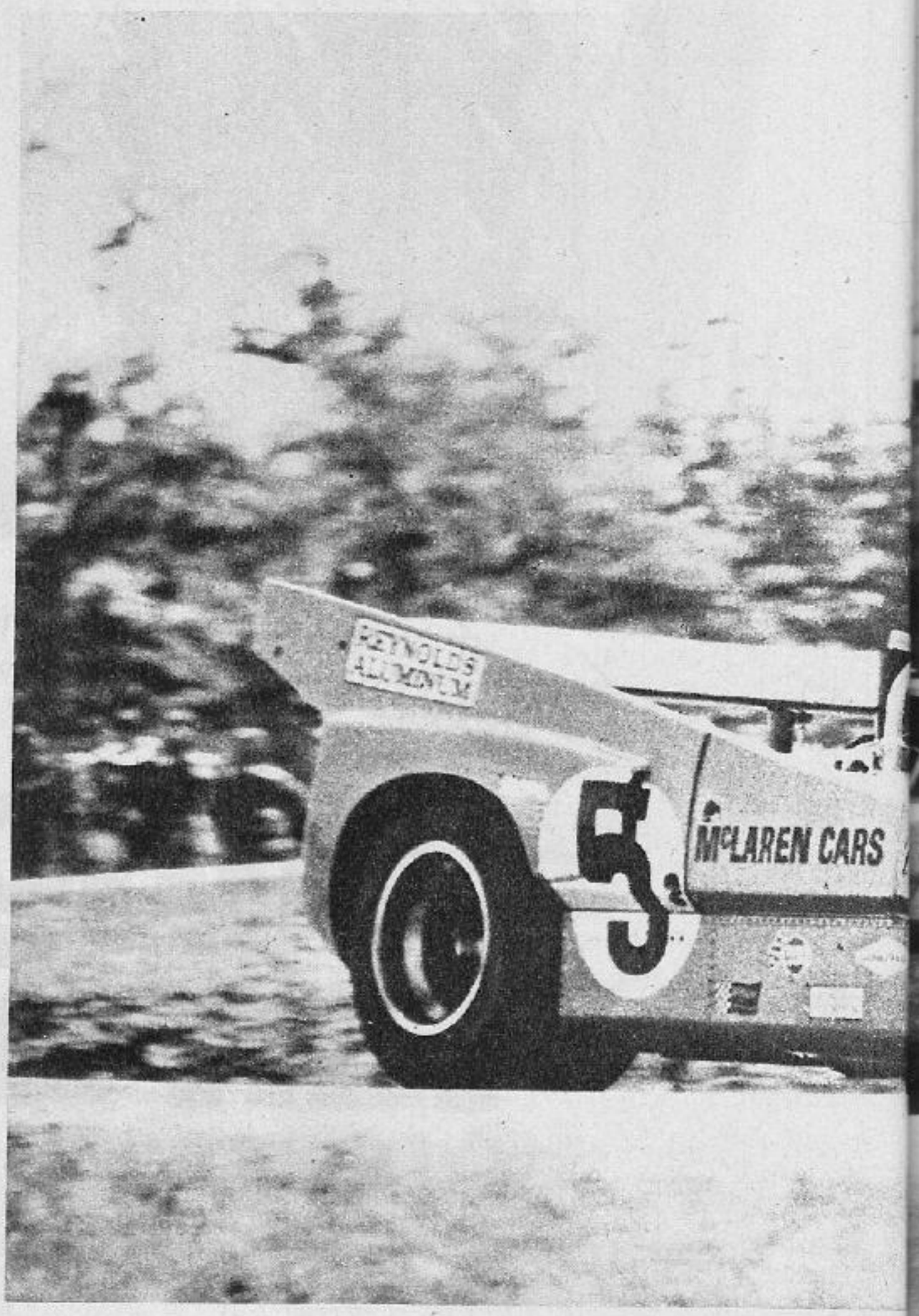
Al Servicio de su Seguridad

WATKINS GLEN:

CON RUIDO SPORT Y

Tras un sábado en el que los Porsche 917 barrieron otra vez a las rojas Ferrari 512, las máquinas alemanas se lanzaron a perseguir monstruos del Grupo 7 en la Can-Am. No pudieron con el McLaren de Hulme... pero cumplieron







Denny Hulme se las ingenió para ganar en Watkins Glen a pesar de tener todavía las manos lastimadas por las quemaduras sufridas en Indianápolis. Aquí, a bordo del Batmobile, apodo del aludo McLaren M8D.

Pedro Rodríguez ganó las 6 Horas en pareja con Kinnunen, y al día siguiente tuvo un recio duelo con Siffert en las 200 Millas de la CanAm. La trenzada culminó con un fuori pista.

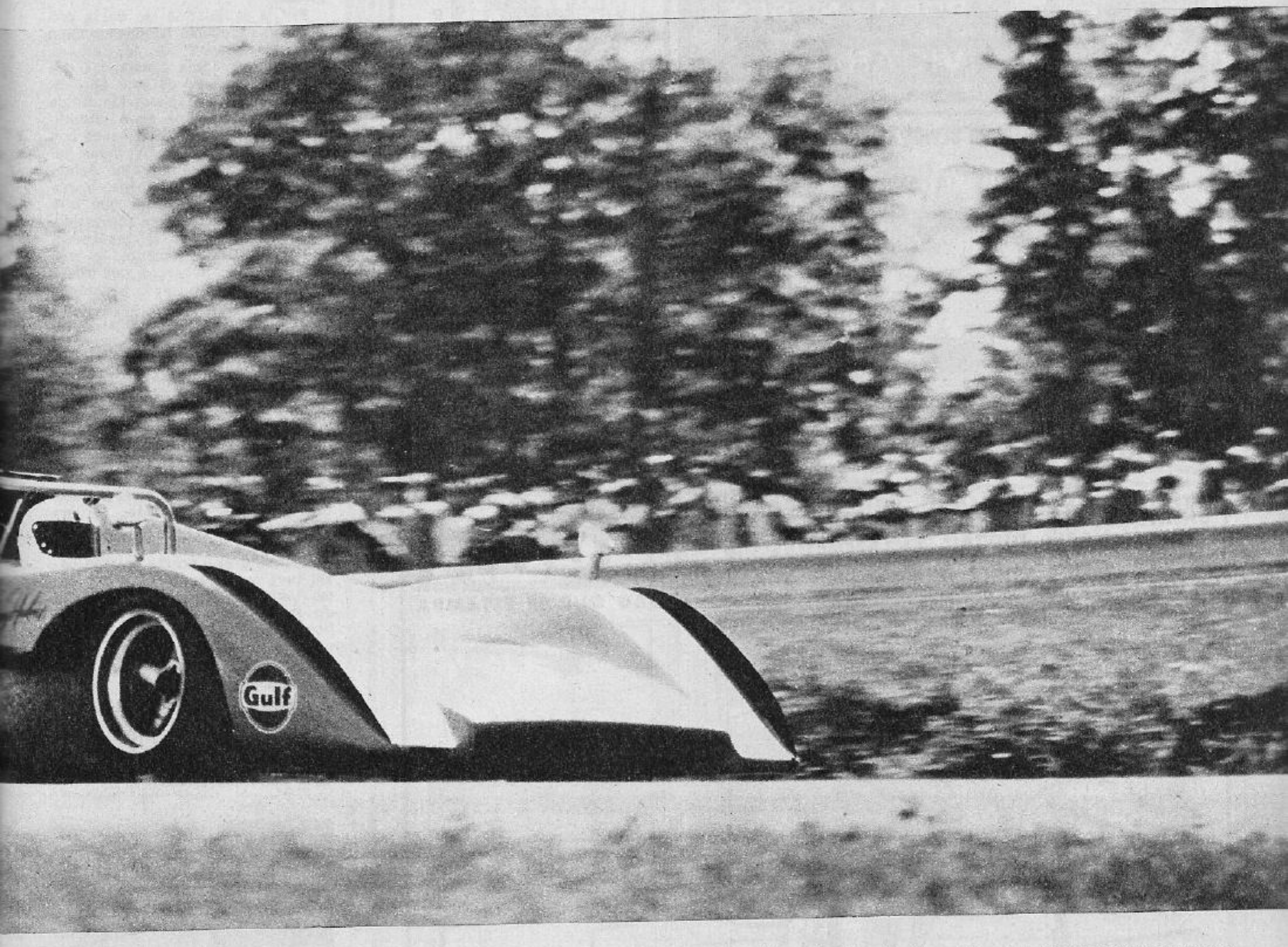
Lothar Motschenbacher en un McLaren M8B idéntico a los oficiales del año pasado aunque con alerón más sofisticado.

El "week-end" de Watkins Glen terminó, como era previsible, con la victoria de un McLaren en la Can-Am. Lo que no resultó tan previsible, por lo menos para un buen número de ingenuos americanos, fue el inusitado contingente de Porsches que se alinearon tras el "cuco" naranja de Denis Hulme al cabo de las 200 Millas.

Entre los siete primeros clasificados, además del McLaren M8D (último modelo) del ganador, integraron el marcador cinco Porsche 917 y una Ferrari 512. Esas máquinas, con motores revitalizados pa-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A RITMO DE CAN-AM



ra la Can-Am, habían corrido el día anterior las Seis Horas Sport por el Campeonato Mundial en el mismo circuito y su nueva presentación, esta vez en oposición a los representantes del Grupo 7, tenía más apariencia de broma que de seria amenaza para los monstruos cuyo desplazamiento cúbico oscila entre los 7 y 8 litros (compárense con los cinco litros de Porsche y Ferrari). Sin embargo, el domingo las cosas cambiaron radicalmente y en determinado momento hasta el mismo Hulme vio peligrar su puesto de privilegio.

Planteada la lucha, tras la rauda apertura de los McLaren de Hulme y Gurney se apretaron el rojo Lola 220 de Peter Revson (es el único Lola de la nueva serie que compite) y la "aspiradora" de Jackie Stewart (léase Chaparral 2J). Más atrás, los Porsche 917 de Siffert y Rodríguez y la Ferrari 512 de Andretti discutían primacías con el BRM de George Eaton y el McLaren M8B de Motschenbacher. La tribuna siguió durante una intensa primera media hora el accionar de Jackie Stewart, que tras desplazar a Revson se pegó a la cola del "batmobile" (denominación de los nuevos McLaren por la forma trasera) de Dan Gurney. El espectacular avance le valió por entonces el record de vuelta a Stewart y Jim Hall puso una sonrisa de oreja a oreja en los boxes.

EL CHAPARRAL

Al Chaparral la cuerda se le acabó temprano, cuando falló el pequeño motorcito de dos cilindros que acciona las turbinas aspiradoras que prdducen vacío (para mejorar la adherencia) y que funciona independientemente del Chevrolet V-8 que propulsa el auto. Un pit-stop de 30 minutos liquidó su chance.

Poco después fue el Lola T-220 (motor Chevy de 465 pulgadas cúbicas) quien acusó problemas mecánicos y entonces los Porsches del equipo de John Wyer quedaron como inmediatos escoltas de los McLaren. Siffert y Rodríguez, repitiendo el duelo de la carrera del día anterior, en la que se habían dado con "tutti" y en un encontronazo en plena curva casi se auto-

→

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

AUTO-RADIO LA TOUR
SERVICE AUTORIZADO DE TODAS LAS MARCAS



INSTALACION
REPARACION
ANTENAS ELECTRICAS
CAR-STEREOS

J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) - T. E. 85-0676, Capital
Donde Ud. comprará calidad sumada a una colocación y service garantizado.

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
Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

Para su automotor
compre Ud. lo mejor



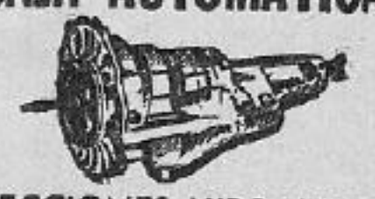
AL REPARAR SU UNIDAD NO OLVIDE CONSULTAR A... FIATODO

EN REPUESTOS Y CARROCERIAS, LINEA COMPLETA



FIATODO
SARMIENTO 3899, T. E. 87-1852/1992.
Bs. AIRES, UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES. - ESTACIONAMIENTO PROPIO.
ENVIOS AL INTERIOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

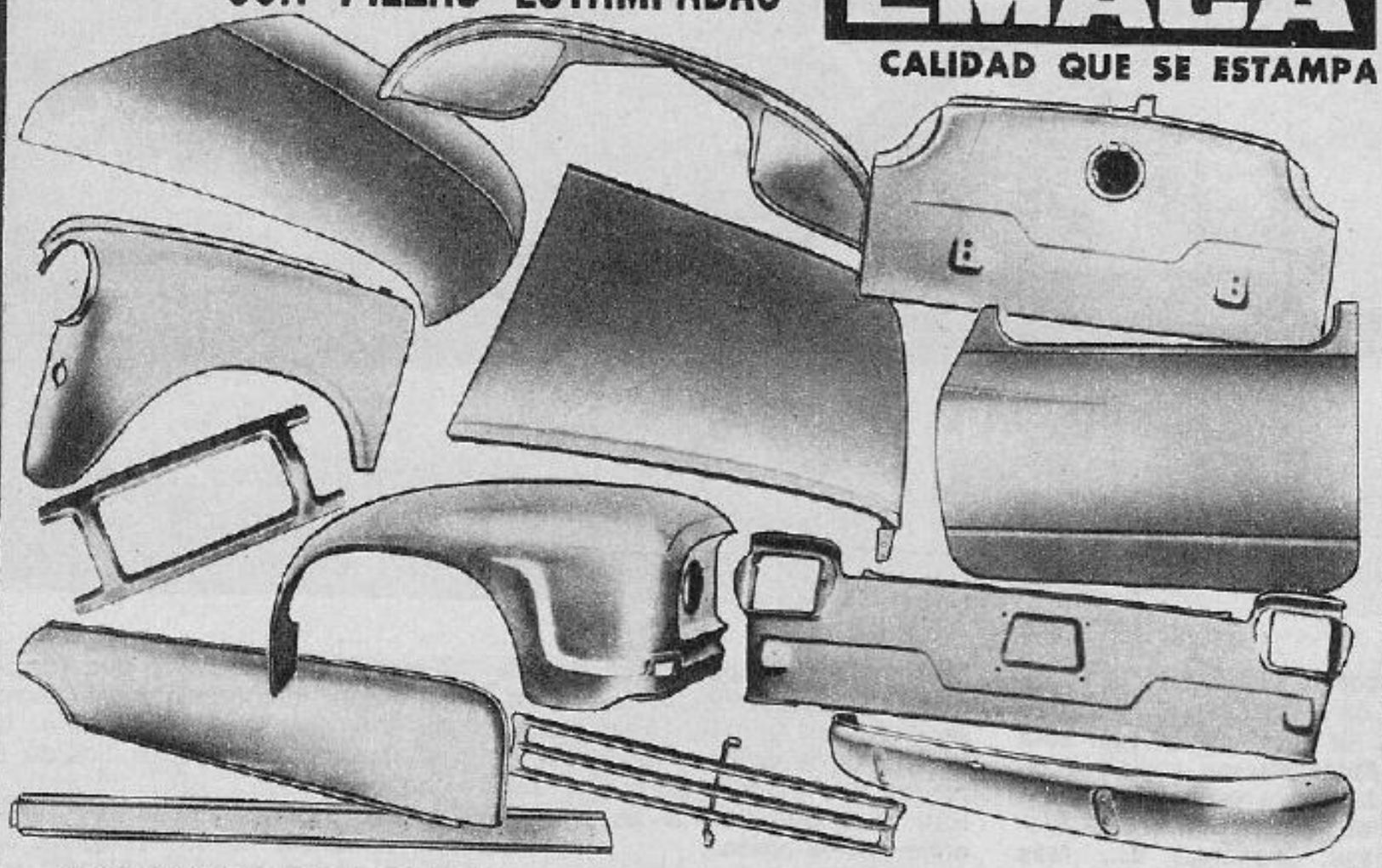
SOLUCIONE LOS PROBLEMAS
de su
CAJA AUTOMATICA



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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



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

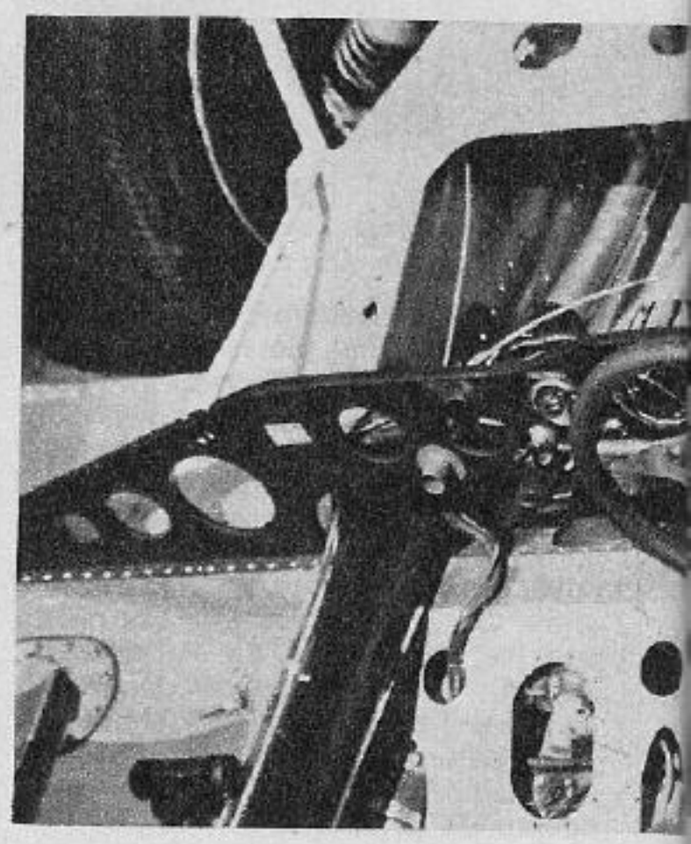
INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS ···•··· PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

WATKINS

eliminan, pusieron de pie a los espectadores por un buen rato. La lucha entre los compañeros —o quizá no tan compañeros— de equipo del team campeón del mundo finalizó cuando Pedro Rodríguez intentó pasar a Siffert por afuera en la curva de 90 grados y el auto se le fue al pasto, cruzándose luego peligrosamente hacia el medio de la pista. Los que venían atrás lo esquivaron por milagro y para rematar la mala suerte la caja de cambios lo obligó minutos después a abandonar al clavarse en segunda.

Por la vanguardia las cosas empezaron a ponerse turbias también para los "capos" de la Can-Am. Gurney, que había ganado las dos primeras carreras de este año reemplazando al desaparecido Bruce McLaren, inició una serie interminable de entradas a los boxes con problemas insolubles (el motor recalentaba). En tanto Hulme defendía los colores airosamente y parecía inalcanzable hasta que una avería en el radiador y competidores rezagados que lo taponaron, achicaron llamativamente la distancia que lo separaba del infatigable Siffert. El suizo, jugándose en cada curva y exprimiendo las posibilidades del Porsche al máximo, venía descontando segundo tras segundo. Faltando sólo una docena de vueltas (el circuito tiene 2,3 millas de recorrido) la diferencia era de 12 segundos. Dos vueltas más y sólo diez segundos separaban ambas máquinas. Fue entonces cuando el "tráfico" pesado cortó las esperanzas de Siffert. Según nos contó él mismo tras la carrera, bastante furioso por cierto: "Dos o tres de los retrasados se me pusieron adelante en plena curva y no me dejaron paso; tuve que irme a costado y allí las ruedas deben de haberse apoyado sobre piedras y arena suelta porque el auto entró en un trompo violento. Cuando lo enderecé ya no había nada que hacer y me con-

El BRM-Chevrolet Grupo 7 es el primer biposto de la marca inglesa, y como todos sus productos luce una terminación impecable. Este es el ejemplar que conduce el piloto oficial de la marca, George Eaton.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GLEN:

formé con aguantar el segundo puesto". Mil dólares extras y un trofeo consagrándolo el "hombre de la carrera" premiaron de cualquier manera la excepcional demostración conductiva de Seppi.

LA PRIMERA VICTORIA

Hulme, que logró a su vez la primera victoria de la temporada, pese a que sus manos siguen sufriendo las consecuencias de las quemaduras del accidente de Indy, no podía ocultar su alegría y 12 mil dólares ayudaron así a disfrutar de la gigantesca botella de champán con que celebró la finalización feliz de las 200 Millas.

Entre los que quedaron tirados al costado de los boxes cabe destacar como enemigos potenciales de los McLaren sólo al BRM, el Lola T-220 y el Chaparral. El resto de los viejos McLaren, el Ford GTA de los hermanos Agapiou o el Lola Thermo King de Bob Nagel, ni siquiera pudieron seguirle el ritmo a los sport de cinco litros. Entre los ausentes cabe anotar el Autocoast "Mornin' Afta", en proceso de reconstrucción luego del vuelco de Jackie Oliver en la anterior Can-Am, y el sorprendente AVS que acostumbra conducir George Follmer. Sólo faltaría que Porsche cumpliera con la promesa de armarle un aparato de 700 HP a Jo Siffert para que la fiesta de 1970 fuera completa.

BALANCE FINAL

Así, como balance de dos jornadas para todos los gustos, Porsche se alzó con las glorias de una carrera más del Campeonato Sport (infligiéndole otra soberana paliza a las Ferrari 512) y se dio el gusto de anotar a Siffert, Attwood y Elford tras el McLaren de Denis Hulme en la Copa Can-Am. Al margen, buena parte de las 75.000 personas que estuvieron en Watkins Glen siguen comentando hoy el entrevero Siffert-Rodríguez, verdadero plato fuerte de un fin de semana que quedará entre los más destacados del historial del famoso circuito norteamericano.



Parabrisas CORSA

ROSARIO

AUTOGOL
para su
AUTO UNION
AUTO UNION D.K.W.
toda la linea
repuestos y accesorios
legítimos e importados
3 DE FEBRERO 1563 T.E. 45364 - ROSARIO

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

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

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

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

ACUMULADORES NB
AV. PELLEGRINI 3460
T.E. 398514
ROSARIO

RUEDAS DEPORTIVAS
DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS DISTINTOS ANCHOS
CROMADO EXTRA-GARANTIDO
FABRICANTES
INDARA SRL.
San Martín 2646
T.E. 81116 - 80025

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

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

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

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

AUTORADIOS ESTEREOS
• aire acondicionado y
• calefacción para automoviles
Pte. Roca 1686
T.E. 27553
ROSARIO
AUTO RADIO
Maica

G. P. INTERNACIONAL DE TURISMO 1970

EL RUIDO VENDRA DEL NORTE



Reiterando en cierto modo el G.P. del año pasado, éste abarca zonas por las que nunca pasó un Gran Premio. Habrá caminos como éste en las dos primeras etapas en las que prevalecen las rutas de ripio y tierra. En las dos últimas, en cambio, el desarrollo incluye alta proporción de caminos asfaltados

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

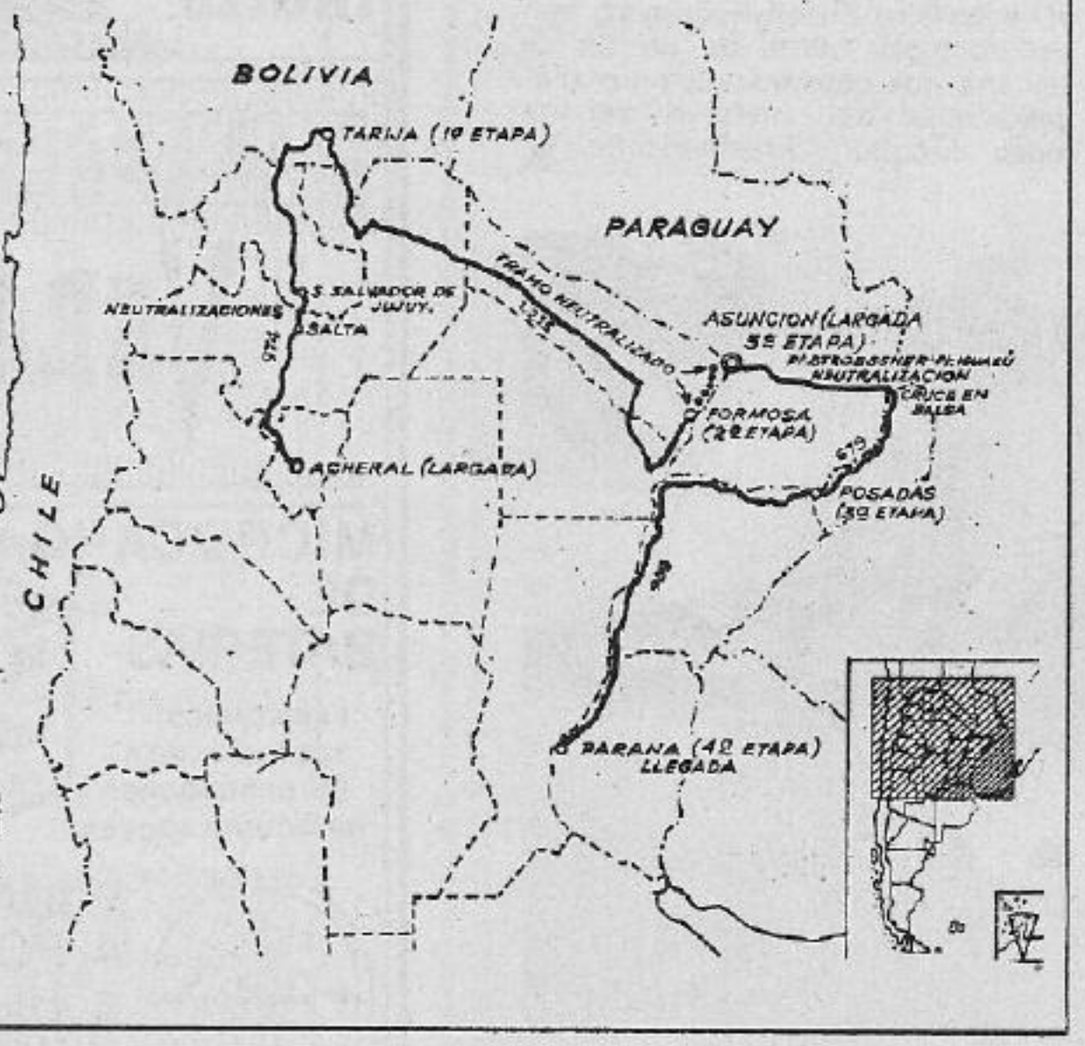
GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

Y.P.F. - 1970

ARGENTINA - BOLIVIA - PARAGUAY

RECORRIDO

1º ETAPA : ACHERAL (Tucumán) - TARIJA (Bolivia)	974 Km.
2º ETAPA : TARIJA (Bolivia) - FORMOSA (Argentina)	1.215 Km.
3º ETAPA : ASUNCION (Paraguay) - POSADAS (Argentina)	679 Km.
4º ETAPA : POSADAS - CORRIENTES - PARANA	908 Km.
RECORRIDO TOTAL:	3.776 Km.



Peugeot y Fiat serán los rivales de siempre, pero esta vez nuevamente la industria nacional deberá medir fuerzas contra los casi pur sang provenientes del extranjero. Alfa Romeo de Paraguay, los B.M.W. de Bolivia y algunos otros fierros pueden ser de la partida.

ESCUELA NAVAL MILITAR

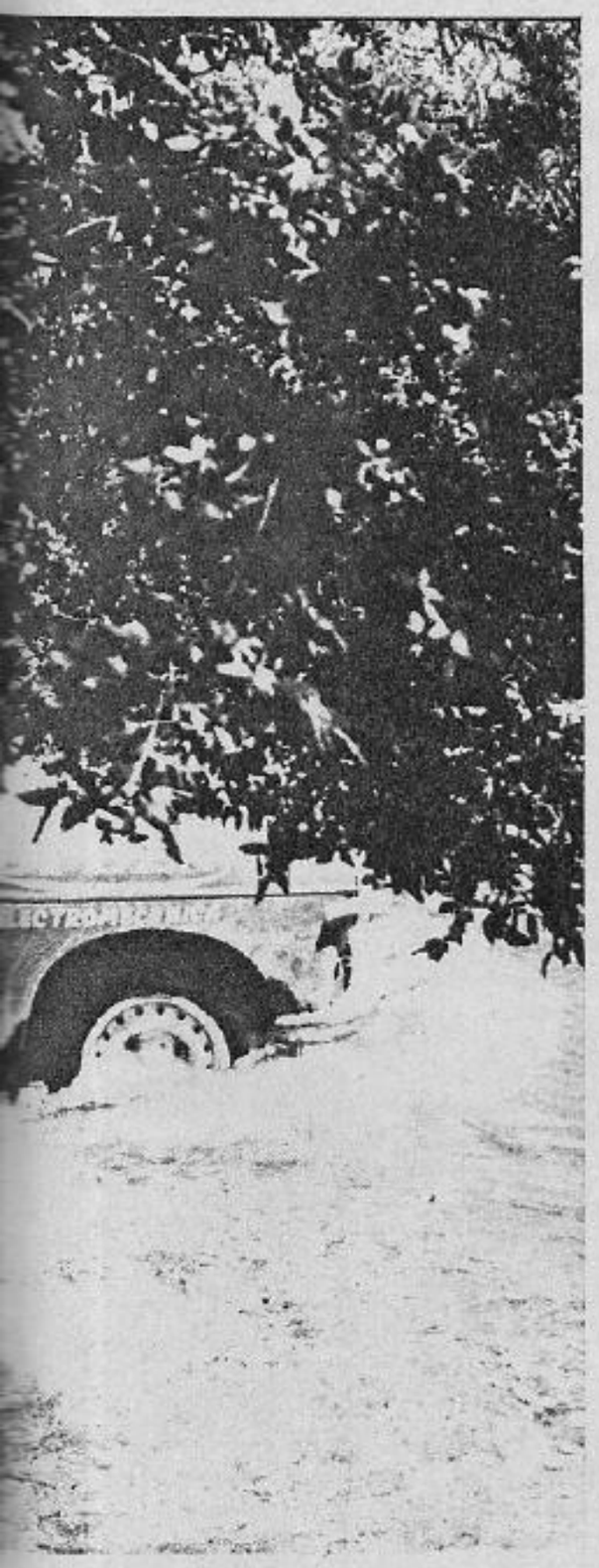
ABIERTA LA INSCRIPCION

INFORMES

SALTA 460 - T. E. 38-9937 CAP. FED.

Y DELEGACIONES DEL INTERIOR DEL PAIS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Nuevamente por el Norte -aunque un Norte desconocido para la categoría- transitará el Gran Premio de Turismo de este año. Doblemente internacional. Se correrá a partir del 21 de septiembre en cuatro etapas y con un recorrido total de 3.776 Km. Hay 15 millones y medio de pesos viejos en premios

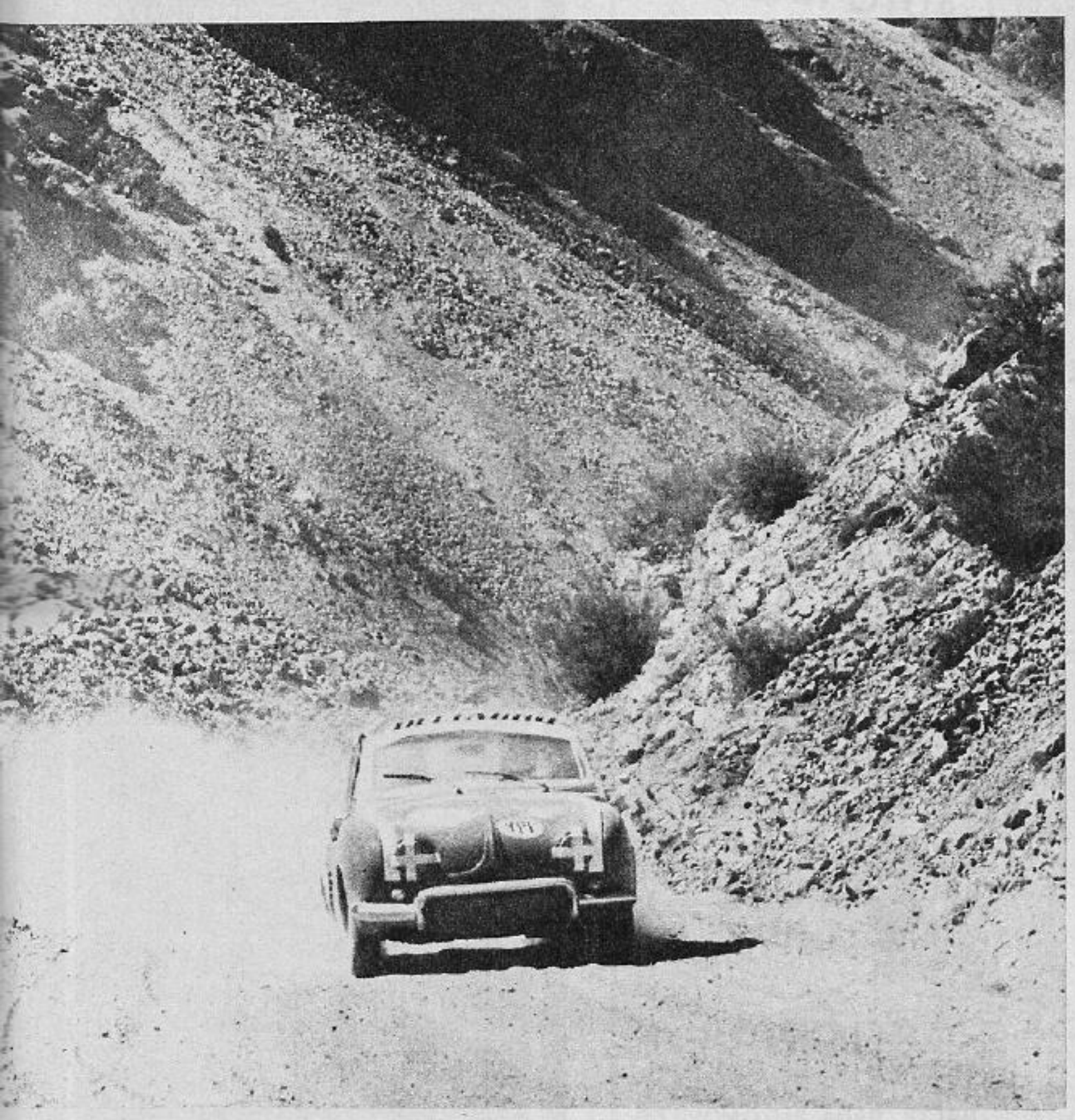
Gran Premio de Turismo, habemus. Y con características de Internacional por doble partida: se permite en el evento máximo de la categoría la participación de máquinas extranjeras y el recorrido abarca zonas de dos países limítrofes.

El G.P. de Turismo de este año —organizado como de costumbre por el ACA y patrocinado por YPF— se disputará a partir del **21 de septiembre** y hasta el 27 para las dos categorías menores del Anexo J Grupo 2, es decir "A" hasta 1.150 y "B" desde esa cilindrada hasta los dos litros. Pero a pesar del carácter internacional, nunca se corrió un G.P. de TM más corto que éste, ya que el kilometraje sumado de sus **cuatro etapas** apenas totaliza 3.776 km.

La largada se efectuará el día de la Primavera a las 7 de la mañana desde **Acheral** en las cercanías de San Miguel de Tucumán. Punto final de la primera etapa será la ciudad boliviana de **Tarija,** con lo que se habrán cumplido los primeros **974 km.** El 23 se inicia en Tarija la segunda etapa cuyo recorrido de 1.215 km la convierte en la más larga de las cuatro. Casi todo su desarrollo comprende la extensa ruta (de tierra) Nº 81, que une el chaco salteño con la ciudad de **Formosa,** donde termina el parcial. Desde Formosa la carrera se neutraliza hasta **Asunción del Paraguay** cabecera de la tercera etapa de 679 km. Pasando por Pto. Stroessner y Pto. Iguazú, donde habrá otra neutralización, para el cruce —balsa mediante—, se llegará al término del tramo en la ciudad de **Posadas.** El último parcial, de 908 km llevará a los sobrevivientes a **Paraná** donde "se acabó lo que se daba".

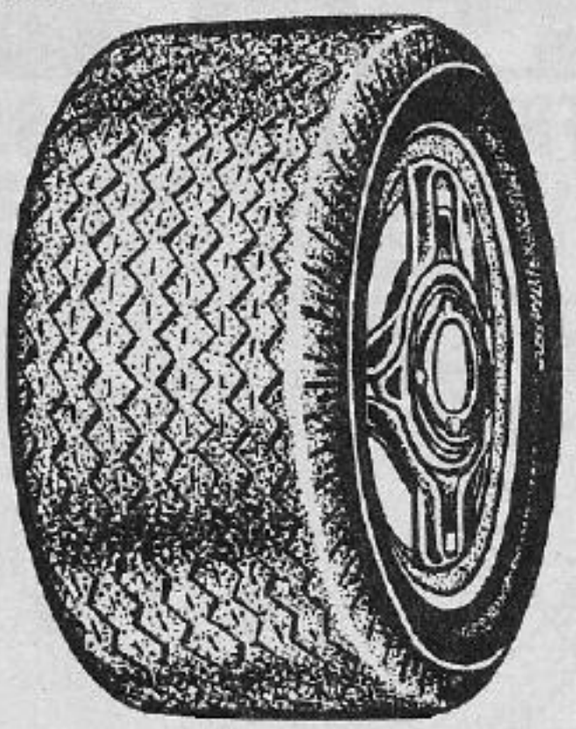
En los días entre etapa y etapa, se ha estipulado que los competidores dispongan de sus coches durante tres horas para efectuar los arreglos y reparaciones que crean convenientes. Luego de las tres horas habrá seis más (para la totalidad de la carrera) que podrán usarse para los mismos fines, pero penalizarán en un 100 %. El tiempo de que disponen los rezagados para clasificarse en cada etapa equivale al 60 % del empleado por el ganador del tramo no pudiendo ser mayor de las cuatro horas.

En cuanto a la largada desde Acheral se efectuará por "ranking" para lo cual se tomarán en cuenta los puntos logrados en el campeonato de cada clase de los años 1969 y 1970. A los participantes extranjeros les corresponderán por sorteo los números múltiplos de cinco. El registro de inscripciones estará abierto hasta el 7 de septiembre, habiéndose dispuesto que los socios paguen en la clase "A" por tal derecho 150 pesos nuevos y 200 en la "B". Los no socios pagarán 50 pesos más. Pero los que anden bien tendrán oportunidad de resarcirse: en premios hay más de **15.500.000 de m$n.** de los cuales el 10 % está destinado a los copilotos. De ese monto, más de cinco millones corresponden a las retribuciones por clasificaciones en las etapas.



NEUMATICOS
DE
COMPETICION

PARA: SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.
Precios sin competencia



Pídalas a

NEUMATICOS GUTIERREZ
La gomería más moderna de Buenos Aires
Av. Santa Fe 4997 - Tel. 771-1154 y 773-2091

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

SU *FIAT* 600 ENVEJECE TODAS LAS MAÑANAS

EVITE EL DESGASTE DEL ARRANQUE EN FRIO
COLOQUELE PROTECTORES EXTERIORES



TAPETO

ELPIDIO GONZALEZ 3225 - Tel. 58-3540
Distribuye: PEUMAN I. y C.S.A.
VARELA 949 - T. E. 61-8557/0567
EN VENTA en todas las importantes casas del ramo

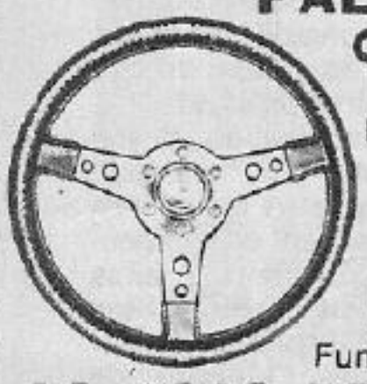
VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

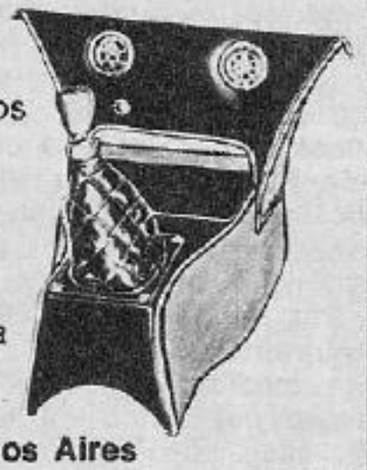
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO



COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados



ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto
Fundas anatómicas
Fundas boucle de toalla

LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más



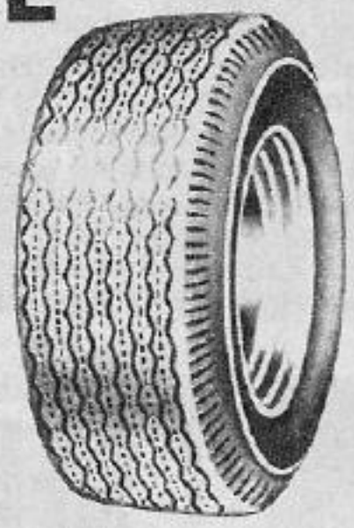
¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN	$ 79,50.	M$N 7.950.-
FIAT 600	$ 69,50	" 6.950.-
RENAULT	$ 85.—	" 8.500.-
DI TELLA	$ 89,50.	" 8.950.-
FALCON	$ 97,50.	" 9.750.-
RAMBLER Ent.	$ 94.—	" 9.400.-
VALIANT	$ 96.—	" 9.600.-

TECHOS VINILICOS
Reparaciones Generales.

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

NEUMATICOS DE COMPETICION
para:
SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.



Amplios Planes de Financiación

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

PARA SU FIAT 600!...

AUTO RADIO
BLACVOZ



ES UN PRODUCTO
MOTORVOX

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

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



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

FIAT

FRANCESCHINI HNOS.IND.yCOM.

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



MAREL

ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

BOCINAS
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

música corsa





Bueno parientes —a decir del amigo Edgardo Suárez—, la música ha llegado a CORSA en forma de los nuevos magazines en cinta sin fin de 8 canales estereofónicos KENIA. Para los románticos... ¿quedan todavía? comenzaremos con:

Nº 85 - 118 de MALCOM ROBERTS

Programa 1
El amor es todo
Por qué caí en el amor
Pienso en quién la besará ahora

Programa 2
¿Puedo tener mi próximo sueño contigo?
Melodía de la angustia
¿Dónde me equivoqué?

Programa 3
No puedo contener mis lágrimas
Quédate al lado mio
Compañera de baile

Programa 4
Tra la la
Tú, nadie más que tú
Las lágrimas no borrarán tus penas

¡Qué titulitos, eh! Y la música, de locura. ¡Ojo! Luces prendidas al estacionar.

TANGO QUE ME HICISTE MAL Y SIN EMBARGO...

Nº 7713002 - Susurrando tangos - André y su Conjunto

Programa 1
Sentimiento Gaucho (Canaro-Caruso)
Tiempos viejos (Canaro-Romero)
Garufa (Collazo-Fontaine-Solino)
Cara sucia (Canaro-Caruso)
La Mariposa (Maffia-Flores)
Julián (Donato-Lenzi)

Programa 2
Ojos Negros (Grecco-Porteño)
La última copa (Canaro-Caruso)
María (Troilo-Castillo)
Garúa (Troilo-Cadicamo)
Cicatrices (R. M. Avilés)
Patotero Sentimental (Jones-Romero)

Programa 3
Melodía de Arrabal (Gardel-Le Pera-Batistella)
Por una cabeza (Gardel-Le Pera)
Organito de la tarde (J. G. Castillo-C. Castillo)
Dónde estás corazón (Martínez-Serrano)
Cuando llora la milonga (Filiberto-Mario)
Sollozos (E. y O. Fresedo)

Programa 4
Carillón de la Merced (Discépolo-Le Pera)
Madreselva (Canaro-Amadori)
Griseta (Delfino-G. Castillo)
Milonguita (Delfino-Linning)
Grisel (Mores-Contursi)
Percal (Federico-Expósito)

Autito que puso Adefa, en un tibio callejón...

Sensacional pariente, sensacional.

Y ahora una reflexión filocórssica.

"¿Qué clase de música sos, que KENIA no te envasa?"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La hoja que usted siempre esperó...
y mucho más

Gillette
PLATINUM-PLUS
filos enriquecidos con PLATINO







Filos mejorados con PLATINO

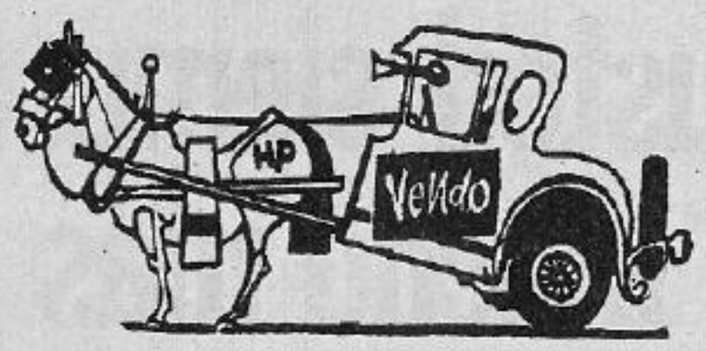
reforzados con PLATINO

enriquecidos con PLATINO

Suavidad por más tiempo; confort por más tiempo; afeitadas más al ras por más tiempo.

Nueva Gillette PLATINUM-PLUS

AVISOS corsificados



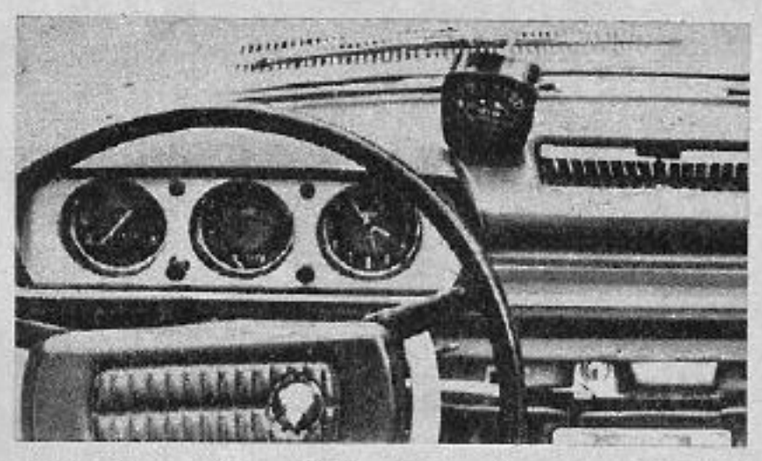
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y tambien de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

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

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

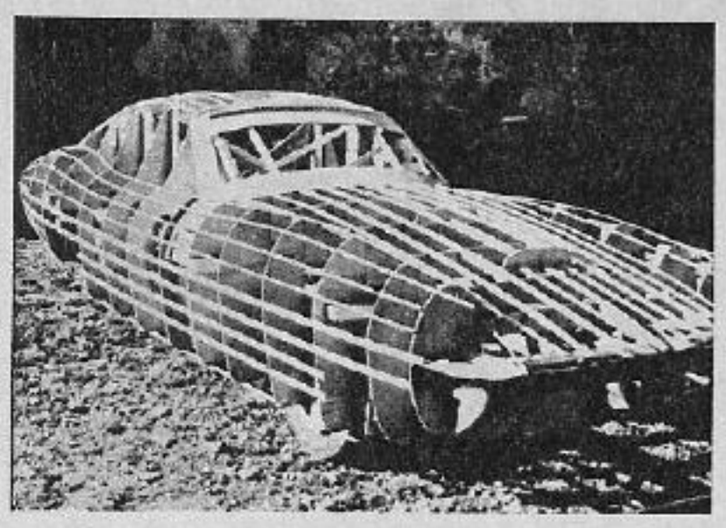
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As.

NUEVO CUENTAVUELTAS Y VOLTIMETRO alemán, apto para todo coche o lancha con garantía. Precio m/n 5.500 (Ley 18.188,



55). Asunción 4079, Villa Devoto; Yerbal 1862, Flores; calle 51 Nº 664, Dto. B, La Plata, y calle 2 Nº 925.

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geome-



tría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros: JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.

KART con caja de 3 velocidades, motor Mi-bal, 125 cm3, freno a disco. Precios m/n 40.000 (Ley 18.188, 400). Llamar al 795-4451, preguntar por Romiz

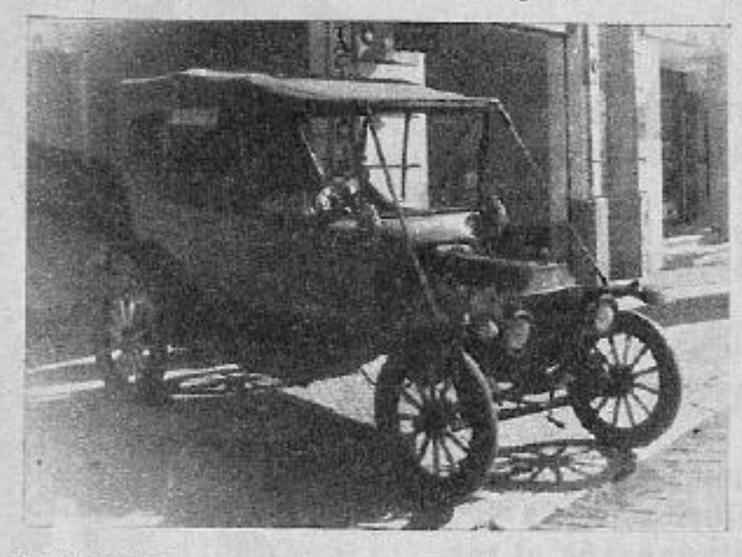
---

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado pueda brindar.



Hugo Horacio Hasenbalg y Asociados, C. de Correo 1238, o bien Cnel. Díaz 1718, PB, "B", Capital, o telefónicamente al tel. 83-1435. También cursos personales que duran un mes.

FORD "T" 1914, reacondicionado a nuevo. Motor en ablande 95 % original. Precio:

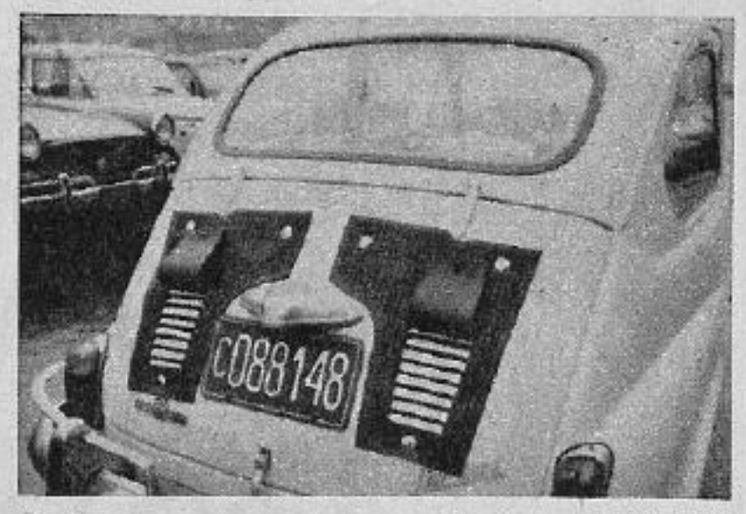


$ 500.000 moneda nacional o mejor oferta. Luis María Campos 360, PB, Dto. F.

TORINO 380 W-67, blanco, radiador agua y aceite, jaula anti-vuelco, guardabarros recortados reglamentarios, llantas y neumáticos 11 pulgadas. Impecable, Gral. Enrique Martínez 2360 (altura Olazábal 3500).

CARLOS MONGUZZI vende su Renault 1.093, 0 km, con dos cajas Anexo "J" y otra Grupo 2. Motor ambas preparaciones. Listo para largar, gran oportunidad. Tratar: Bv. Las Heras 108, Córdoba, tel. 23939.

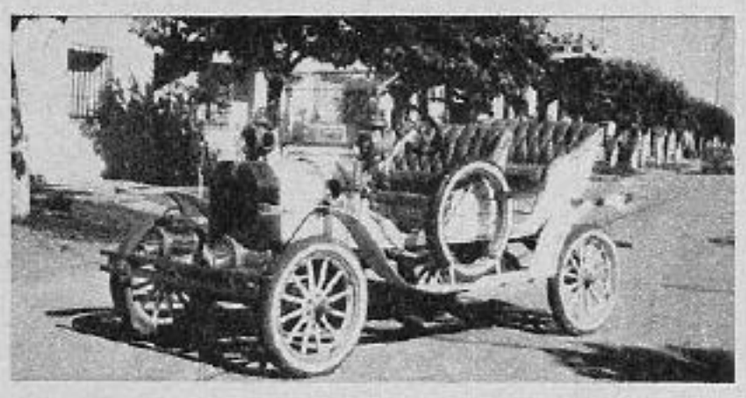
SU FIAT 600 envejece todas las mañanas. Evite el desgaste del arranque en frío.



Colóquele protectores exteriores TAPETO D'Elia, Elpidio González 3225, tel. 58-3540.

LAND ROVER 1963, STATION WAGON SAFARI, 12 asientos, tracción en las 4 ruedas, alta y baja, malacate con 20 metros de cable de acero, doble tanque de nafta 45 y 73 litros. Perfecto funcionamiento. Vendo. Tratar: Sr. Chocho, Machain 3105, Buenos Aires.

FORD 1907, escucho ofertas por este auto totalmente reconstruido a nuevo y en perfecta marcha. Faroles y radiador de bronce, pintado de blanco y fileteado con to-



do gusto. Tapizado y alfombras rojas. Una verdadera joya mecánica y antigua. Verlo es comprarlo. Patente al día. Milton M. Turletti, Rivadavia 325, Cañada Rosquin, tel. 92, Prov. de Santa Fe.

VENDO POR HABER VIAJADO Jaguar 3500 Modelo 1947. Totalmente original, estado nuevo. Motor, caja y diferencial recién



hechos. Tapizado de cuero traído del viaje. Tablero de madera completo de fábrica. Unico en el país en este estado. $ 6.500 al contado. T.E. 744-6732.

AUTOS A TODA PRUEBA. Torino 300S/67, extraordinario estado. Peugeot 403/62 único como 0 km. Renault 850/67, muy barato. Renault 4L/66, perfectas condiciones.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Estanciera 57, impecable, barata. **Permutas y facilidades.** Promóvil Argentina SRL, José E. Uriburu 460, 3º "A", Capital Federal.

ROLLS-ROYCE. Modelo 37. Sin carrocería. Mecánica muy buena, barato. Coronel Dorrego 246 (altura Prov. Unidas 900) Lomas del Mirador.

VELERO CLASE FINN, gran oportunidad. vendo. Casco de plástico sin uso, así como orza y carlinga. Todo 0 km. Llamar a tel. 791-5955, de 20 a 23 horas. Preguntar por Ernesto.

FORMULA 4, CRESPI-FIAT, $ 5.500 ley 18.188. ¡¡Urgente!! Estado impecable. Camarones 4001, Capital.

PEUGEOT 404-69, preparación Roberto Díaz, 3er. puesto en las 25 Horas. Vendo totalmente equipado para Turismo Grupo



2, con repuestos. Oportunidad. Facilidades. Tratar: Taller Notari, Herrera 1633/41, Capital, tel. 21-9860.

SCALECTRIC, meccano, calderitas, etc., que ya no use, compro. Llamar de 14.30 a 18.30 horas al tel. 44-1097 o después de las 20 horas al tel. 82-3071.

LIBRO DE ENZO FERRARI, "Mis terribles alegrías", vendo. Tratar tel. 84-0109.

MOTO BMW R-50, motor y pintura 0 km. vendo (lamentablemente, y con mucho dolor, v. . .). Tratar: en 14 de Julio 1271. Capital. Preguntar por Mariolindo Castelfaso. **N. de la R.: Llorón.**

TORINO GRUPO-2 y F-A. ¡¡Flamante!!, vendo con dos motores. Repuestos y accesorios. Camarones 4001, Capital.

CARLOS R. NAJURIETA, escribano, Malpú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias, bajas, inscripciones en el Registro Nacional del Automotor, Capital y Provincia Bs. As. Impuesto a la Tenencia. Pago de patentes.

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.

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

Sport Prototipo

En la ciudad de Nueve de Julio. Se inaugurará el Autódromo Municipal. Se disputarán tres series de quince vueltas cada una al circuito de 4.614,85 metros con lo que se totalizará un recorrido de 69,222 kilómetros por batería. Los competidores girarán en el mismo sentido de las agujas del reloj. La primera serie se integrará conforme al tiempo establecido en las pruebas de clasificación; en las subsiguientes la ubicación en la largada la determinará la clasificación obtenida por el competidor en la serie precedente. Podrán participar en la segunda y tercera serie, todos los automóviles que hayan largado la primera. Las pruebas de clasificación tendrán carácter de eliminatorias ya que el circuito admite un máximo de 35 autos.

La pista permanecerá habilitada para entrenamientos los días jueves 23 y viernes 24 en el horario de 15.30 a 18 horas. Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el día sábado en el horario de 15.30 a 18. Los pilotos participantes deberán en los días y horarios establecidos girar como mínimo de manera continua o alternada diez vueltas al circuito, tomándose para su clasificación los mejores tiempos realizados el día sábado. En caso de igualdad en los tiempos logrados por sorteo se establecerá el orden.

El horario de largada para la primera serie ha sido establecido para las 11.30 horas, el de la segunda a las 13, y la tercera a las 14.30 horas.

Para clasificarse en cada una de las series los pilotos deberán recorrer como mínimo 7 vueltas. El sistema para establecer el ganador será el de suma de tiempos.

La suma total que se ha instituido en concepto de premios asciende a 4.827.600 pesos moneda nacional.

Datos útiles

Para los que deseen concurrir a presenciar la carrera les damos algunos datos que seguramente les serán de utilidad.

La ciudad de Nueve de Julio se encuentra ubicada a 260 kilómetros de la Capital Federal, sobre la Ruta Nacional Nº 5 que se cruza a la altura de esa ciudad con la Nº 65 enlazándose de esa forma con la zona sur de la provincia y con el norte del país a través de una extensa red vial que converge en las citadas.

El Autódromo se encuentra a 4 kilómetros del centro de la ciudad y cuenta con accesos pavimentados desde ambas rutas.

La pista consta de una longitud total de 4.614,85 metros en su parte perimetral; fue construida con pavimento de tratamiento superficial bituminoso tipo triple.

FOMENTO AUTOMOVILISTA

El Teodelina Foot Ball Club organiza para el próximo domingo la sexta carrera categoría Fomento Automovilista.

La prueba se efectuará en un circuito de tierra compactada de 1.250 metros de longitud y 16 metros de ancho.

A las 10.30 horas del día indicado se realizarán las pruebas de clasificación. A las 13.30 y 14 horas dos series a diez vueltas cada una, a las 15 horas un repechaje a cinco vueltas y a las 16.15 horas la serie final a 25 vueltas. En concepto de premios se distribuirán 400.000 m$n.

YACHTING

Se recuerda a todos los regatistas que el 24 del corriente, se efectuará a las 20 la reunión que propicia CORSA, para cambiar opiniones sobre la necesidad de modificar la actual estructura del Yachting Argentino, tal como fuera esbozado en nuestro número anterior.

FIAT 600

El Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo de Pilar prosiguiendo con sus actividades del corriente año, organiza para el próximo domingo su séptima competencia para Fiat 600 en las categorías Semipreparados y Preparación Libre.

La competencia tendrá lugar en el circuito del Barrio Carabassa en la Ruta 8 km 57,500, el domingo a partir de las 9.30 horas.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

Rally

Entre el 29 de julio y el 1º de agosto se llevará a cabo el Rally del Danubio que cuenta con puntaje para el Campeonato Mundial de la especialidad.

EN CASA NUEVA

El viernes pasado tuvo lugar la inauguración de la flamante sede de la CADAD. La misma está ubicada en Medrano 162. En el nuevo local tuvo lugar un cóctel en cuyo transcurso usaron de la palabra el presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César Carman, y Alesio Chessel, presidente de CADAD. También dentro del mismo acto se descubrió una plaqueta, obsequio del Automóvil Club Argentino a la entidad rectora de nuestro automovilismo deportivo. Posteriormente se hizo entrega a los campeones y vice de la temporada 1969 de los respectivos trofeos a que se hicieran acreedores.

MOJARRAS I

de Luis J. Marzulio, comodoro de la peña Motonáutica "Achernar" de Trelew, Chubut.

Señores: con referencia al artículo publicado en vuestro número 217 sobre las embarcaciones de la clase Mojarra, tenemos el agrado de dirigirnos a Uds. a fin de solicitarles quieran tener la amabilidad de ponernos en contacto con alguno de los astilleros que fabrican dichas lanchas, ya que sería nuestra intención adquirir diez idénticas, no solamente en lo que hace a embarcación sino también al motor. Nosotros constituimos una Peña que tiene ya cuatro años de vida, de la que forman parte 25 motonautas. En ella agrupamos embarcaciones de plástico y de madera, con motores que van desde los 20 hasta los 100 HP. Entre los meses de setiembre a mayo nuestra actividad es constante y en nuestro calendario anual figuran carreras de velocidad pura en circuitos de dimensiones reducidas y por índice de performance en el rio Chubut o en aguas del Golfo Nuevo. También periódicamente somos invitados a participar en competencias en las ciudades de Comodoro Rivadavia y Esquel.

Nuestra actividad es seguida con interés por la afición de la zona y las recaudaciones obtenidas se destinan a cooperadoras escolares y asilos pero en los momentos actuales son tan dispares las potencias de las distintas embarcaciones que en las carreras de velocidad en circuito nos resulta difícil reunir cinco participantes por categoría. Por lo tanto el espectáculo que se puede ofrecer al público, no siempre es acorde con nuestro entusiasmo. Por ello hemos pensado que en carreras donde se puedan reunir unas ocho o diez embarcaciones similares, se generará un espectáculo que dejará conformes a público y a los mismos participantes.

Para terminar, queremos agregar que dadas las dificultades que existen para conseguir motores Ford V8, 60 HP modelo 1937/40 y sus consiguientes repuestos, hemos decidido que los motores a utilizar podrían ser Peugeot, Fiat o Renault, todos de igual potencia y standard.

R) Antes que nada queremos felicitar por su intermedio a todos los integrantes de la Peña, que por lo visto saben lo que quieren y, lo que es más importante, cómo lograrlo. Les vamos a dar la dirección de dos fabricantes de Mojarras. Uno es Julio Claude, Albarellos 1070, Tigre, y el otro es Pedro Soriano, José C. Paz 851, también de Tigre, prov. de Buenos Aires. Ambos son experimentados constructores de esta clase. También está en Rosario otro fabricante (ver Mojarras II en esta misma página) pero lamentablemente no tenemos la dirección. En cuanto a los motores que equipen las lanchas, tendrán que ponerse de acuerdo con el fabricante de los cascos. Desde ya no tendrán ningún problema en ese sentido. Suerte, y cuando concreten algo, háganoslo saber.

MOJARRAS II

de Juan Carlos Martínez, Córdoba

Señores de CORSA: me dirijo a ustedes con el objeto de solicitarles la publicación de los detalles que paso a referir, y que completan la breve reseña que sobre la clase Mojarra se dieron a conocer en el Nº 217 de vuestra revista.

En el año 1958 se funda en Córdoba la primera fábrica argentina de artículos de plástico reforzado, hoy Astilleros Aroldo Campanili, que de inmediato se aboca a la construcción —con ese material— de botes, lanchas y carrocerías para automóviles y camionetas.

En la temporada 1963-64 se aprueba en la Federación Motonáutica Argentina —en aquel entonces presidida por el doctor Italo Nunziata— la participación en la clase Mojarra de lanchas cuyos cascos fueran fabricados en material plástico. A partir de ese año la producción de estas embarcaciones no se interrumpe y el Club Motonáutico de Rosario contaba ya con un plantel de doce Mojarras de plástico reforzado. El campeón de Rosario, señor Luis D'Aria, utiliza una lancha de ese tipo fabricada en Córdoba.

Con la seguridad de haber aportado algunos detalles que se agregan a la aún no escrita historia de la motonáutica en nuestro país, aprovecho para saludar y felicitar a los integrantes de esa prestigiosa redacción y hago votos para una permanente superación del periodismo deportivo.

CARAMELOS SURTIDOS

de Miguel Fernández y Juan Klink, Necochea

Señores Corsarios: por intermedio de ésta queremos saludarlos, felicitarlos por vuestra publicación y hacerles las siguientes preguntas:

1) ¿Podrán los SP de tres litros con motor en popa competir con los de cuatro litros de motor delantero?

R) Si por competir entendemos el hecho de que ambos corran conjuntamente en la misma carrera, la contestación es sí. Si se refiere a las posibilidades que tienen los tres litros de ganarles a los de cuatro en condiciones normales, a nuestro parecer en los primeros tiempos no sucederá esto. Más adelante es posible que ello acontezca, ayudado por la circunstancia de ser un "tres litros" más liviano, de menor área frontal, más apto para doblar y de concepción técnica más moderna.

2) ¿Cómo es posible que un motor de cuatro cilindros como el Offenhauser usado en Indianápolis alcance 700 HP?

R) Lo asombroso no es que tenga solamente cuatro cilindros —hay motores marinos de 4 cilindros que erogan 10.000 HP— sino que estos 700 HP sean conseguidos con sólo 2.600 cm3. Este caballaje se consiguió luego de décadas de trabajo sobre ese motor y ayudado por ciertos "expedientes" tales como el uso de un turbocompresor y una relación de compresión altísima que en algunos casos sobrepasa los 14:1.

3) ¿Qué hay de cierto en torno al motor Honda de 18 cilindros?

R) Antes del fenecimiento de la fórmula 1 de 1500 cm3 (1965), corrió un rumor que decía que en la casa japonesa existía ese proyecto. Cuando cambió la fórmula, parece que todo quedó parado y desde entonces, nunca más se supo.

4) ¿Por qué no compite el motor Di Tella en Turismo o en monoplazas?

R) Porque no es un motor indicado, por sus características constructivas y especificaciones técnicas, para extraer una elevada o al menos aceptable potencia específica. Lo que no quita por supuesto que sea un motor noble y de gran rendimiento en otros campos que no sea el deportivo.

¡QUE BONITO! ¿NO?

de Rodolfo Carranza, Córdoba

Estimados señores: les escribo para formularles algunas preguntas relacionadas con los productor de Ford Argentina. Al respecto quisiera saber:

1) ¿Cuándo van a publicar —si es que lo van a hacer algún día— el test del Falcon '70 con motor de 221"?

R) Nuestros testers están en eso. Tendrá que esperar aproximadamente un mes.

2) ¿Qué posibilidades tendría el Falcon 221" de 132 HP en la categoría TC "A"?

R) Para competir en ella tendría que ser rebajada su cilindrada a 3.000 cm3 pues la original de ese motor es de 3.620 con lo que excede en 620 cm3 el límite reglamentario.

3) ¿Cuál es el motor que utiliza Eluardo "Cacho" Matías en dicha fórmula de TC?

R) El Falcon de 188" siete bancadas y 116 HP.

4) ¿Puede correr un Fairlane 8 en V en TC "A"?

R) El motor del V8 tiene 4.785 cm3, diferencia tan amplia con el tope de capacidad de la categoría, que hace prácticamente imposible pensar en él para la misma.

5) ¿Qué caja es la que equipa a los Falcon cuatro marchas modelo 1970? ¿Es posible que sea la inglesa llamada Dagenham?

R) La caja es argentina y corresponde a diseño y producción Ford, siendo su denominación de fábrica la sigla 3.25. La caja Dagenham a que usted hace referencia era vendida anteriormente como repuesto, es decir no era equipo de norma en ningún automóvil de Pacheco.

TIEMPO DE T.C.

de Jorge Z. Salvatierra, de Santiago del Estero.

Amigos: los felicito por vuestros últimos números en los que se superan constantemente, si es que esto es posible, dada la calidad lograda en los últimos tiempos por CORSA. Muy buena la lámina de Bergandi en la que se reproducen los actuales Fórmula 1 y la nota de Héctor Acosta sobre la Copa Can-Am.

Pero el motivo que me impulsa a escribirles estas líneas es el de informarme por vuestro intermedio y acerca de aquel "petit" campeonato de TC auspiciado por el Club YPF que se desarrolló en el autódromo le Buenos Aires. Concretamente: ¿en qué fecha se realizó?, ¿cuántas carreras se corrieron? y ¿quiénes fueron los ganadores?

R) El campeonato TC "YPF" por la Copa Challenger General San Martín, se disputó en tres fechas los días 17, 19 y 20 de agosto de 1967. En la primera fecha se hicieron cuatro series ganadas por Cupeiro, Gradassi, Copello y Perkins y una final ganada por Copello sobre Gradassi ambos con las Liebre II (llamadas entonces "los prototipos"). Dos días después se repitió el esquema siendo los triunfadores Estéfano, Gradassi, Ternengo y Copello en las series y Copello y Gradassi nuevamente en los dos primeros puestos de la final. El 20 de agosto en cambio se llevó a cabo una sola carrera de dos horas de duración y Copello y Gradassi se reiteraron nuevamente en los dos primeros puestos, seguidos de Galbato que con un Falcon F-100 fue protagonista de un carrerón.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



GARANTIZAMOS EN FORMA ESCRITA SU REPUESTO LEGITIMO FORD.

90 DIAS O 6.500 KM. DE GARANTIA ESCRITA.

Ahora bien, usted se preguntará por qué los garantizamos.

Indudablemente la garantía es un margen de seguridad que se le brinda al usuario.

¿Qué significa para Ford? Una simple formalidad, los repuestos legítimos Ford no necesitan realmente garantía.

Porque son la parte exacta equivalente de aquello que usted quiere reemplazar en su vehículo.

Porque tienen calidad Ford.

Y son tan Ford como su auto, camión o pick-up Ford.



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

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

Ford
Repuestos

REPUESTOS LEGITIMOS FORD

Después de Shelton, todos los caprichos.



Conocen la importancia de un sombrero
deliciosamente absurdo.
Y se dejan tentar por la fantasía porque valoran
lo imprescindible.
Por supuesto... SHELTON.
Un sabor y un aroma
más tentadores que cualquier capricho.



Shelton, para entendidos



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com