$ 80 $ 0,80

N° 209

rabrisas

Del 21 al 27 de abril de 1970

CORSA

RSA

CORSA Y EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA



EL RALLY LONDRES - MEXICO EN MARCHA

Las revistas de Mauro

Si Ud. soñaba
con un vehículo diseñado especialmente para transporte ágil,

ya es hora de despertarse en un concesionario Mercedes-Benz.

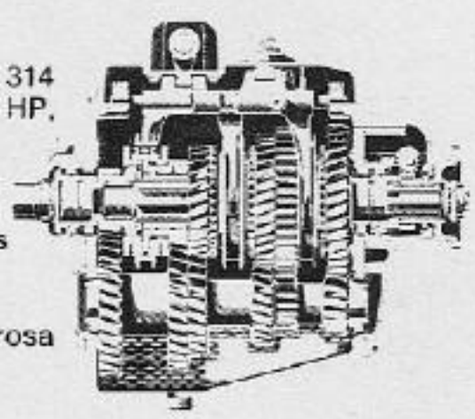


TRANSPORTER L608 DIESEL

El Transporter L 608 Diesel es el nuevo vehiculo de MERCEDES-BENZ
que usted está necesitando para el reparto de mercaderías. Con virtudes exclusivas.

Rendimiento:

Motor Mercedes-Benz OM 314 Diesel, inyección directa, 90 HP, de arranque instantáneo y super económico (menos de $ 3.– m$n. 300.– cada 100 kilómetros). **Cinco marchas de avance totalmente sincronizadas.** Gran superficie disponible para carga y asombrosa versatilidad para adecuarse a cada necesidad.



Maniobrabilidad:

Diseño semi-frontal, con parabrisas de visión panorámica y mínimo radio de giro. Fácil estacionamiento y mayor dinamismo en las maniobras. Además, confort Mercedes-Benz. Cabina con amplia ventilación en verano y calefaccionada en invierno. Asientos con respaldo ajustable. En cada uno de todos sus detalles, la calidad Mercedes-Benz.



TRANSPORTER L608 DIESEL

Véalo en los concesionarios Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

Miembro de ADEFA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 209 del 21 al 27 de abril 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.) y Franco Lini (Italia).

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 540, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

LA GRAN AVENTURA



Editorial

Anteayer comenzó en las puertas del estadio de Wembley, en Londres, lo que los ingleses han dado por llamar "the greatest motoring show on earth" (el espectáculo automovilístico más grande del mundo). Doscientos cuarenta y un pilotos y navegantes, noventa y seis autos de cuarenta y tres diferentes marcas y modelos de todo el mundo, comenzaron la gran aventura del automovilismo en la que recorrerán "pata y pata" más de veintiséis mil kilómetros a través de veinticinco naciones. Nuevamente nuestro país —su industria y sus hombres— será puesto a dura prueba contra experimentados oponentes. Ya hemos gustado del éxito en anterior confrontación, pero esta vez, el tema es diferente y nuestros hombres por vez primera competirán en un rally a la europea y justamente ha caído este debut en la prueba más larga y dura del mundo. Estamos convencidos que cualquiera sea el resultado obtenido por los coches argentinos, será una experiencia muy importante, tanto para nuestra industria como para nuestro automovilismo deportivo, el que con este tipo de confrontaciones internacionales va ganando día a día el prestigio que su valía merece.

G. M.

TIEMPO Y LUGAR

abril 26 - Autódromo de Buenos Aires - SP y F-4.
„ 26 - Concordia - Turismo G2 c/puntaje.
„ 26 - Río II - Turismo G2 Zonal
„ 26 - Rafaela - Turismo G2 Zonal.
„ 26 - Cafferata - Limitada del 29.
„ 26 - Monte - Cafeteras Turismo y Motos
„ 25 - Gran Premio de Monza - SP (Italia)
„ 26 - Gran Premio de Barcelona - F-2 (España)
„ 26 - Gran Premio de Belgrado - T (Yugoslavia).

PILOTOS Y AUTOS ARGENTINOS EN EUROPA

LOS INTREPIDOS Y SUS M



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MAQUINAS CORREDORAS



Ya cruzaron el canal de la Mancha. Ya pasaron Sofía y ahora la audaz caravana con argentinos incluidos busca Milán. Dos equipos de Peugeot nacionales por los caminos veloces de Europa

por GERMAN R. SOPEÑA
desde Londres

Ya en carrera el Peugeot 404 argentino de Ogier-Laurent. El cartel le desea Buen Viaje y nosotros también.

"Se encendió el telex de CORSA y con la misma magia de siempre aparecieron tipeadas por un fantasma estas palabras: **"Aquí Sopeña desde Londres, buenos días para ustedes, amigos, ¿quién allí?"**

"Good morning, dear Germán. I am Martire, the english director here, go ahead..."

"Todos contra todos. Un Rolls contra un Meyer Manx abierto con motor Volkswagen, un jeep rural con caja automática frente a los Ford sport de 1800 cm³ y caja de cinco velocidades. Un Toyota de escasos ciento cuarenta km/h comparado con los Porsche de fáciles doscientos treinta Km/h. Finalmente, pilotos de todos lados del mundo, mecánicos, militares, hombres de negocios, arquitectos, un príncipe y gente de cualquier lado embarcados todos juntos en esta carrera-aventura que no podía partir de ningún otro lado que no fuese Inglaterra. Como en las viejas carreras de autos o aviones donde se largaba sin saber cuándo o hasta dónde se puede llegar pero en las cuales estaba asegurado el verdadero sentido de lo que es "sport".

A las diez de la mañana del domingo, desde el mismísimo estadio de Wembley, Sir Alf Ramsey, director técnico del seleccionado inglés de fútbol, bajó la bandera británica para que el primer auto, un Triumph dos litros y medio, iniciara el camino hacia Dover y pusiera en marcha a esta carava-

→

na heterogénea y multicolor y en la que cualquier persona del mundo quisiera estar en este momento.

Allí en Wembey se encontraron autos y pilotos de todas partes reunidos con la sola idea de llegar a México. Dando la vuelta olímpica al campo de juego, la columna en la que veíamos Porsches, Peugeots y Fords junto a autos tan diferentes como dos Rolls Royce, cinco Moskvitch rusos o una rural Fiat vieja, se encaminó lentamente hacia la rampa de madera de la cual uno a uno todos se vieron lanzados a México. Allí todo el mundo se saludó, se desearon buenas suertes en todos los idiomas y vimos partir a pilotos vestidos con mamelucos como para correr en Fórmula Uno, gente con remera y pantalón como quien sale de fin de semana y a un infaltable señor inglés que largó la carrera con impecable traje y corbata.

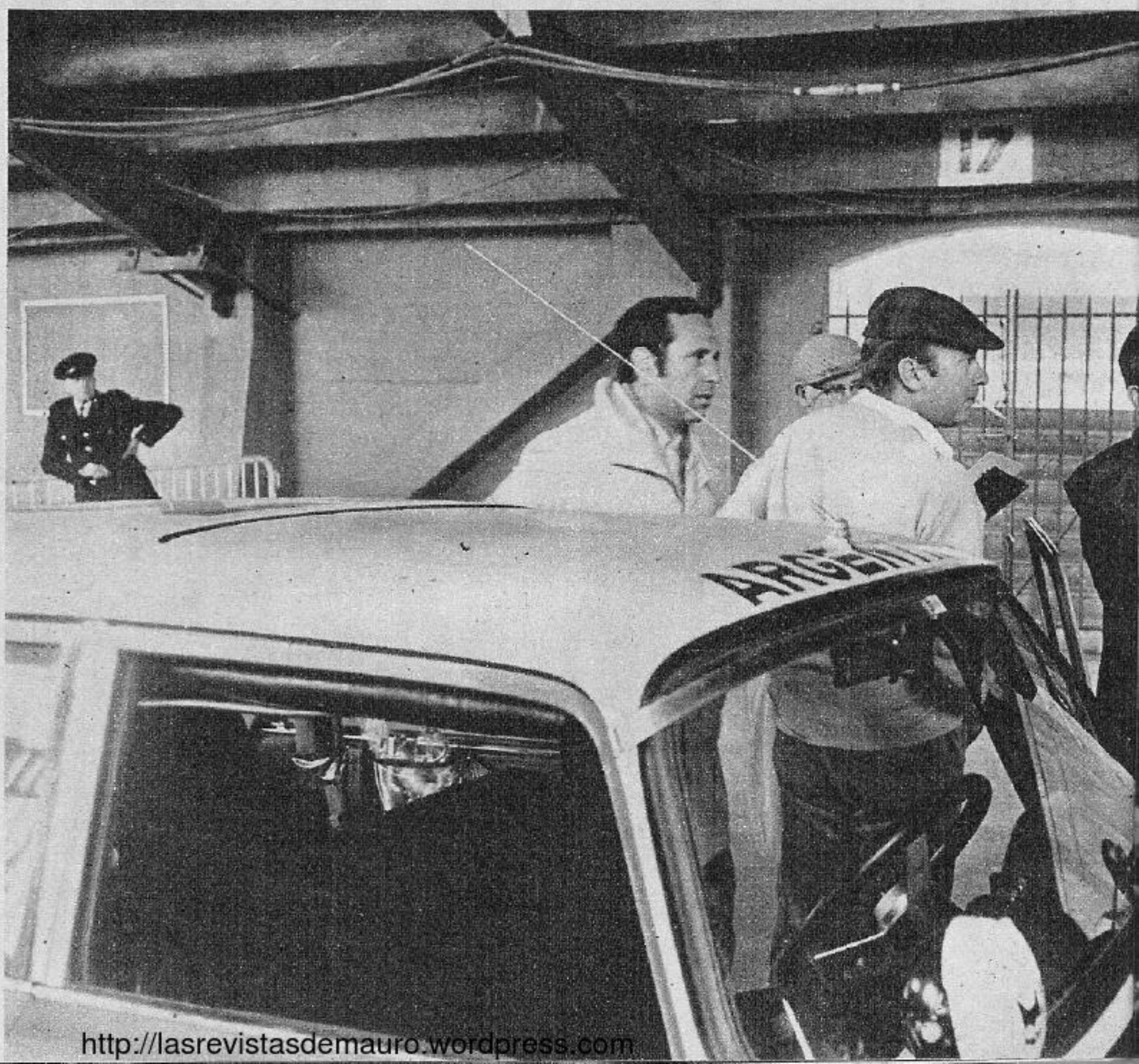
El rally es dificilísimo. El primer tramo solamente trascurre en forma ininterrumpida desde Londres hasta Sofía, capital de Bulgaria, pasando por Dover, el canal de la Mancha en barco —como supondrán—, Boulogne sur Mer, Saarbrucken, Munich, Viena, Budapest, Belgrado y arribo final a Sofía, al día siguiente de partir y circulando por los caminos de cada país respetando estrictamente las ordenanzas viales de cada lugar. Pocas horas más tarde se desarrolla la primera prueba especial del rally a la salida de Sofía y allí el camino sí está cerrado para uso exclusivo de los pilotos que deben transitar a velocidad libre ya que el promedio impuesto obliga a viajar como locos. La ruta es difícil porque para conseguir permiso de cierre de caminos hay que elegir los que verdaderamente son malos y secundarios.

Hablar de posibilidades de equipos, autos o pilotos que tengan mayores o menores ventajas es casi absolutamente utópico. En verdad, en pocos casos como en éste todo depende de la habilidad de piloto y navegante quienes no pueden despreocuparse ni un minuto. Que es precisamente el gran fantasma contra el cual hay que luchar en una carrera de jornadas tan largas y agotadoras y donde la tensión dura horas.

Hay equipos poderosos como el Ford de Inglaterra con sus Escort, o el de la British Leyland en uno de cuyos Triumph corren dos de los tres ganadores de la Londres-Sidney del año anterior: Cowan y Cowley. O también el equipo Citroën DSB de tan buenos resultados siempre en carreras de este tipo. Todos ellos se ven favorecidos por la simple circunstancia de presentar varios autos, lo cual asegura más chance desde el punto de vista de la probabilidad, pero auto frente a auto individualmente, tan efectivo puede resultar el clásico Volkswagen escarabajo como un Mustang V8 como cualquiera de los autos mencionados.

Entremezclados con este grupo tan amplio de autos, dos equipos argentinos largaron también este rally y se encuentran en este momento camino a Milán. Uno, el oficial Peugeot presentado por Safrar con dos 404 y el otro, particular —Equipo Commander—, con dos Peugeot 504 integrado con tripulaciones relativamente desconocidas pero de buena experiencia en rallies.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El "Paro Formé" cerca del estadio de Wembley. Perfecta organización, gran clima de aventura y clásica niebla británica.



El Volvo 144 del argentino Araujo, también para este solitario aventurero los mejores deseos. La esperamos en Puerto Nuevo.

El 504 del Equipo Commander encabeza la línea en el parque cerrado. Más orden, imposible.





Claude Le Guezec indica a "Larry" y a Pepe, que está al fondo a la izquierda.



El coche de Perkins-Greene bajo las gradas del estadio de Wembley (nótese el techo) recibiendo la verificación final.

Ubicados en la larga columna que se puso en marcha, los tres Peugeot 404, uno de ellos con tripulación francesa y los dos 504 del equipo Commander, representan a la Argentina que es, por lo tanto, uno de los países más fuertes de los que participan aquí representados en este rally. Dos semanas de carrera y más de 25.000 kilómetros recorridos en ese período tan corto dictarán la verdad final de un rally imposible de predecir pero a la vez terriblemente interesante, atractivo y digno de correrse en todos los lugares del mundo, que sería realmente la próxima idea a realizar.

...Atención Willy, aquí termina la crónica de telex y empieza lo que mandé en el avión, lo que completa unas cinco o seis carillas más. Te paso algunos chimentos. OK OK OK????

Adelante vos con el comprendido."

LOS AUTOS ARGENTINOS

Frente al enorme despliegue de nacionalidades, marcas, potencias y hasta fangos sociales, los dos equipos Peugeot argentinos —el oficial SAFRAR con 404 y el particular Commander con 504— constituyeron una muestra fuerte de organización y seriedad. Que es exactamente lo que este rally exige a cambio de ofrecer toneladas de entusiasmo, emoción y romanticismo.

En ambos casos —404's y 504's— la impresión que causaron al llegar a Europa fue importante. En París, admirados de la terminación y prolijidad de los coches de SAFRAR, un día entero dos fotógrafos se lo pasaron sacando fotos de cada detallecito del auto para los archivos de Peugeot. En Inglaterra, los dos 504 del equipo Commander fueron llevados a la distribuidora local Peugeot y allí ni bien los vieron otros competidores del rally que también armaban sus autos, comenzaron a observar todo detenidamente para luego ir copiando todos los detalles de protección del auto, distribución interna de los repuestos, faroles, etc.

Por eso sería muy útil darnos cuenta de una vez definitiva que que si las cosas se encaran bien, no hay que envidiar ni un cm a lo que se hace en Europa, que frecuentemente se convirte en un mito ideal por el solo hecho de ser europeo. Si uno no dispone de los elementos y hay que adquirirlos en Europa, macanudo, se compran. Pero teniendo todo en la mano hay que tratar de hacer todo en casa y llevar todo hecho para competir. Porque esfuerzo humano y calidad de trabajo en este tipo de cosas sobra en nuestro país. Un mecánico argentino se queda un día entero sin dormir si hace falta terminar el auto. En Europa es diferente. A las seis y media todo el mundo se va a su casa y que todo espere hasta mañana sea lo que sea. Otro ritmo de vida, otro nivel de bienestar económico o lo que se quiera pero el hecho concreto es que el jueves a la noche, a las once, Gastón Perkins y Jackie Greene todavía estaban trabajando en sus propios autos en Peugeot porque los detalles que se iban a terminar en Francia no se terminaban nunca.

Le Guezec decidió de antemano

COMO ESTAN EQUIPADOS LOS AUTOS ARGENTINOS

Las variantes que hubo que tener en cuenta para la preparación de los coches son tantas y tan diversas que prácticamente es muy difícil saber con exactitud cuál es el balance ideal entre velocidad, resistencia y durabilidad del automóvil, como asimismo qué tipo y cantidad de repuestos se tendrán que llevar en el coche para las eventuales reparaciones en la ruta.

Vemos, sin embargo, que preparados con seriedad y sentido común, tanto los Peugeot 404 oficiales como los 504 particulares son bastante parecidos entre sí.

PEUGEOT 404

Potencia del motor: 90 HP a 5.500 revoluciones.
Compresión: 8 a 1; sólo necesita nafta de 85 octanos o sea de surtidor.
Peso del auto: 1500 kilos plus con pilotos y nafta.
Neumáticos: Michelín NORA 185 x 15.
Tanques de nafta: 3 tanques interconectados con una llave interna para totalizar 160 litros de nafta.
Faros: Los dos originales más cuatro adicionales en el centro de la parrilla, más dos buscahuellas orientables al costado de cada ventanilla delantera más dos atrás para retroceso. Todo Marchal..
Instrumentos: Velocímetro, cuenta vueltas, dos marcadores de presión de aceite, presión de la bomba de nafta, carga de batería, temperatura de agua, reloj, un cronómetro y el totalizador de metros Halda Twin Master.
Refuerzos especiales: Un chapón agujereado que recubre el cárter y la caja de velocidades. Otro similar para protejer el diferencial y refuerzo en el apoyo de los amortiguadores. Bandas de gomas dispuestas transversalmente para proteger los golpes de las piedras que tiran las gomas delanteras.
Repuestos que se llevan en cada auto: Dos gomas de auxilio en Europa y tres o cuatro en Sudamérica. Un distribuidor completo, un juego de cuatro bujías, un regulador de voltaje, un juego de lámparas, una base de filtro de aceite, 3 filtros de nafta, 2 amortiguadores traseros, 4 pastillas de frenos, 2 ó 3 elementos de filtro de aire, un juego de mangueras, caños flexibles, un juego de fusibles, un paquete de tornillos, tuercas y arandelas varias, un parabrisas de plástico enrollado con el marco inflable, 2 escobillas limpiaparabrisas, 6 pipas de bujías, una bomba de agua, rótulas de mecanismos, 3 relay, 2 correas standard y 2 que van sólo del cigüeñal a la bomba de agua y un juego completo de juntas.
Velocidad máxima teórica: 160 kilómetros por hora.

PEUGEOT 504

Potencia del motor: 90 HP a 5.200 vueltas.
Compresión: 8,3 a 1; necesita nafta de 90 octanos, también de uso común en surtidores.
Peso del auto: Aproximadamente 1.400 kilos con tripulación y nafta.
Neumáticos: Dunlop SP 44 o SP 185 x 15.
Tanques de nafta: Dos conectados por llave interna con 150 litros de capacidad total.
Faros: Los cuatro originales más tres en el centro de la parrilla, uno dirigible desde el costado de la ventanilla delantera derecha y otro para retroceso. Todo Marchal.
Instrumentos: Velocímetro, cuentavueltas, temperatura de agua, presión de aceite, presión de nafta, carga de batería (dos), vacuómetro, speedpilot, Halda Twin master.
Refuerzos especiales: Chapón agujereado para proteger cárter y caja. Amortiguadores traseros recubiertos totalmente, goma debajo del diferencial y planchas de gomas transversales para las piedras.
Repuestos que se llevan en cada auto: Tres neumáticos de auxilio, dos correas de ventilador, 1 alternador, 1 regulador de voltaje, 1 distribuidor, repuestos internos de distribuidor, relay de luces, lámparas de iodo, 1 caja con diez bujías, 2 pastillas de frenos, una pinza derecha y otra izquierda, 2 amortiguadores traseros, un palier, caños flexibles, bomba de agua completa con paleta incluída, 1 juego de mangueras, 3 filtros de aceite y 3 de nafta, 1 juego de escobillas limpiaparabrisas, 1 vasito de nafta, 1 juego de fusibles, 4 pipas de bujías.
Veloc. máxima teórica: 170 km/h.

LE GUEZEC: TRANQUILIDAD Y CONFIANZA

Siempre de traje y corbata, modales suaves y palabra tranquila, el inmutable Le Guezec no aparentaba estar ni preocupado ni nervioso ante la cercanía de la largada cuando los autos aún reposaban en el departamento experimental de Peugeot en La Garain, cerca de París. Para Le Guezec los problemas menores no parecen difíciles y todo se reduce por ahora a llegar a Lisboa más o menos bien clasificads pero fundamentalmente con los autos bien enteros. Esa es su idea y su programa.

—¿Qué plan de carrera confeccionó usted?

—"Pienso que es demasiado temprano para decirlo. Todo lo que puedo comentar es que los dos autos que largan primero (Larry-Migliore y Perkins-Greene) lo esperarán al otro, el de Ogier-Laurent, para viajar juntos durante toda Europa. Si alguno tiene una falla, los otros dos pararán para yudarlo. Es útil que vayan juntos por esta razón y porque además habrá menos posibilidades de equivocarse de ruta. Y luego veremos. Desde ya, tenemos algo pensado pero, ¿para qué decirlo ahora?

—¿Está de acuerdo con la potencia de los motores?

—"Como potencia me gustaría tener 240 HP pero con el motor que tenemos que trabajar estoy muy satisfecho con 90 caballos".

—¿Le preocupa algún problema en particular del auto?

—"Sí. La instalación eléctrica que no vino muy bien hecha de la Argentina y que en París reformamos en parte".

—¿Cuáles son los puntos más difíciles del camino en Europa y América?

—"En Europa la zona de Portugal; no porque el camino sea especialmente malo —hay otros peores— sino porque está muy mal marcado y es muy fácil equivocarse de camino. En Sudamérica las zonas más difíciles son de Santiago a La Serena, el Rodeo de la Viña, de Villazón a Potosí y de Cuzco a Huancayo".

—¿Y el paso de Agua Negra?

—"No es tan imposible. Si hay nieve con las gomas que tenemos nada impide pasar y si se pusiera difícil... es igual para todos".

—¿Cuántos autos cree que llegan al final?

—"Unos quince, no más".



"Larry"-Migliore y un montón de esperanzas salen del garaje Peugeo. rumbo a la largada



Señorita impecable ("never raced") pinta números a autos idem. En este caso, los Peugeot de SAFRAR. Desconocido mira.

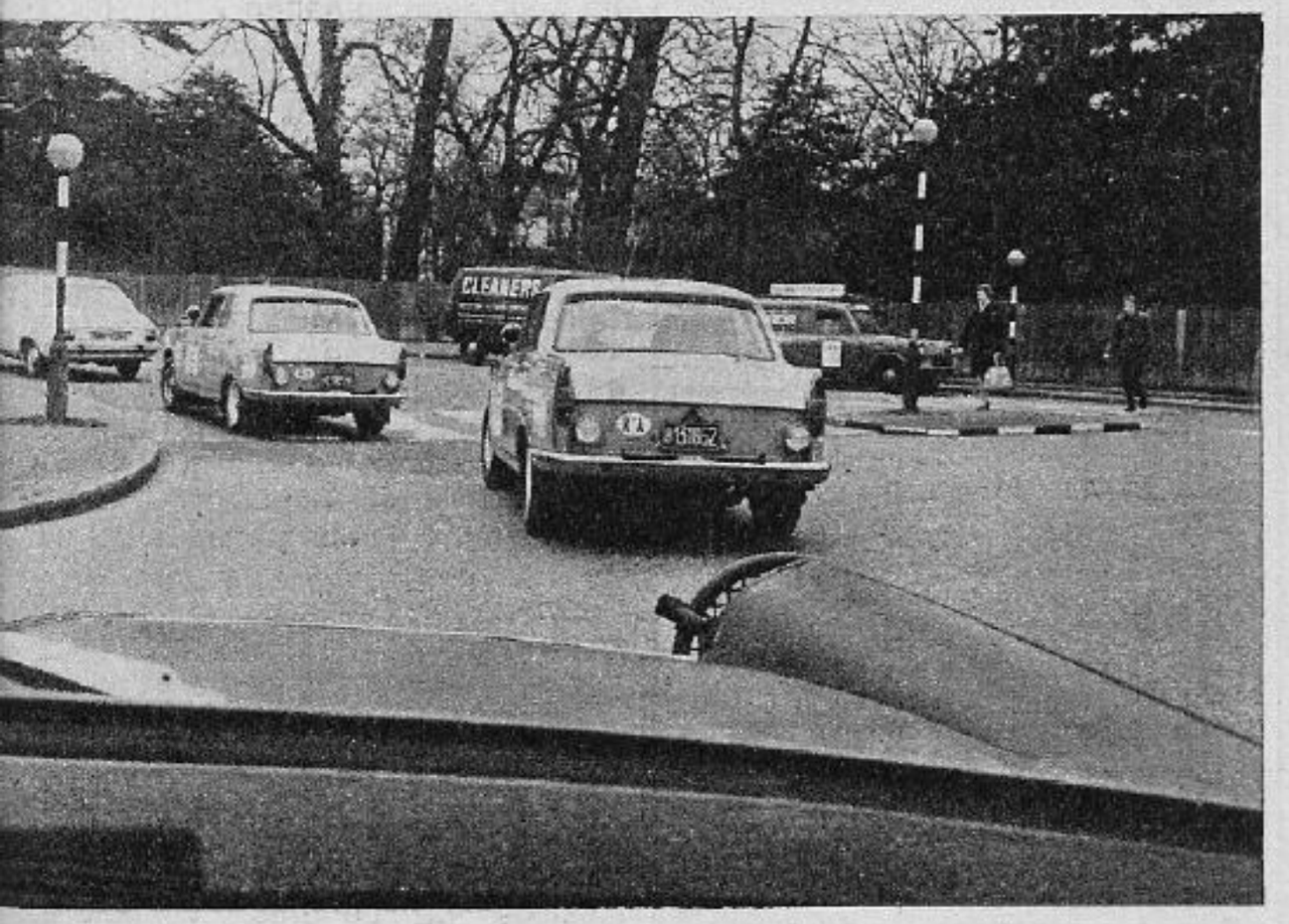


Y aquí van, transitando por las calles de Londres hacia Wembley y mediatamente rumbo a México. CORSA viaja en el auto de Perkins.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







NUEVE PREGUNTAS A CUATRO PILOTOS

CUESTIONARIO

1) ¿Cómo encontraron la ruta recorrida en Europa?
2) ¿Qué tal es Le Guezec como director?
3) ¿Cree que los autos tienen la potencia adecuada?
4) ¿Qué problema puede ser el más importante?
5) ¿Cuáles son los lugares más difíciles en Europa y América?
6) ¿Cuál es el equipo contrario más fuerte?
7) ¿Cuántos autos llegan a México?
8) ¿Hay algún error en la organización del equipo o la preparación de los autos que se podría haber evitado?
9) ¿No le tienen miedo al sueño siendo sólo dos tripulantes por auto?

GASTON PERKINS

1) Italia mal, Portugal más o menos, Francia bueno. De Yugoslavia no sé porque no se podía ir hace dos semanas y aún no se sabe si el rally cambiará de ruta.
2) Razonable.
3) A mí me gustaría un poco más.
4) La resistencia física.
5) En Europa el de Italia por los caminos terriblemente malos y en Sudamérica creo que el tramo de Tacuarembó a Salto en Uruguay aunque no recorrí toda la ruta.
6) Hay varios...
7) 10 ó 12 coches.
8) No.
9) Acá todo depende de nosotros dos así que no hay miedo que valga. A darle y darle nomás.

JACKLE FORREST GREENE

1) Me sorprendieron los caminos secundarios. No creí que fueran tan malos.
2) Yo estoy contento.
3) Creo que podrían tener un poco más.
4) El cansancio.
5) El Prime de Italia en Europa y el tramo Santiago a La Paz en Sudamérica.
6) El equipo Ford.
7) Entre diez y veinte.
8) No.
9) No tengo una experiencia similar como para saberlo.

LARRY

1) En Italia los caminos son angostos, muy poca velocidad, no hay más de cien metros de recta y se parecen en cierta forma —salvando la altura— a Minas Capillitas, por ejemplo. La parte mala es en Portugal donde el camino no es difícil pero sí es fácil perderse.
2) Hace lo posible por hacer las cosas bien.
3) Creo que les falta un poco de velocidad. Tendrían que tener diez o quince km/h más.
4) El cansancio físico.
5) En Europa los primes en general porque es fácil perderse. En Sudamérica no sé porque no recorrí toda la ruta.
6) Entre diez y veinte.
7) Los Fort Escort.
8) Si. Tendríamos que haber traído nuestros mecánicos que ya conocen el asunto. Aquí el ritmo de trabajo es distinto y tardan cinco horas para hacer lo que allá se termina en una.
9) Tenemos pastillas por si nos hacen falta, pero trataremos de no usarlas. Veremos.

JOSE MIGLIORE

1) No recorrí nada en Europa. Llegué directamente de la Vuelta de la Manzana a París.
2) Considero que es un buen director, sólo que es muy difícil coordinar todo este asunto.
3) Está bien así porque ahora los motores aún están un poco duros pero luego van a andar mejor.
4) El cansancio.
5) En Europa no sé nada y en América lo que recorrí no era difícil; solamente recorrí de Río a Bom Retiro.
6) Uno o dos en término. Van a tener que ampliar los plazos de término prque si no no llega nadie.
7) No sé, el equipo Ford parece bueno.
8) Sí, que lamentablemente se empezó demasiado tarde.
9) Es lo que más temo.





¡Ya están en otra cosa! Gastón pisó Europa y se compró el gorro de Sherlock Holmes.



Primate Migliore: México mon amour...

LOS INTREPIDOS...

HECTOR ZAMPINI, PREPARADOR OFICIAL

Para Héctor Zampini, el preparador oficial de autos y motores Peugeot, la largada del rally London-Méxisco fue un poco la finalización de su carrera contra el tiempo para dejar terminados los tres autos que largaron el domingo desde Wembley. En sólo 28 días se realizó el trabajo en Buenos Aires y por lo tanto corrió verdaderamente contra reloj.

"Hubiera sido ideal haber comenzado todo dos meses antes —explica Zampini— porque aunque los autos estén ahora completamente terminados, esos dos meses más nos hubieran permitido experimentar muchas cosas que esta vez no pudimos probar. Cuando preparamos un auto para un Gran Premio, luego de terminar un motor por completo lo exigimos a fondo para ver qué falla puede haber en cada elemento. Eso no lo pudimos hacer ahora y por eso le temo a las dificultades menores que pueden ocasionar los pequeños detalles no experimentados, como unos relays nuevos, por ejemplo, que se quemaron en dos oportunidades hoy mismo (viernes 17).

"Después, yo no sé bien cómo será esta carrera. Tenemos una absoluta falta de experiencia en esto, así que lo pensamos de nuevo para decidir cómo preparar los autos, porque ir como a los Grandes Premios acá no servía. El motor lo hicimos bastante standard y las suspensiones están un poquito más blandas que en el último Gran Premio para no castigar tanto a la carrocería".

"Ahora, Ogier me decía cuando veníamos de Francia para Londres que él piensa viajar a 4.000 vueltas durante todo el tramo europeo para llegar con el auto entero a Río de Janeiro y allí sí ver qué pasa. Yo no sé... Lo difícil de esta carrera, ya digo, es que todo es nuevo para nosotros".

¡OTRO ARGENTINO EN LA LONDRES-MEXICO!

Un piloto argentino más, se ha sumado a la legión de locos-locos que largaron la Londres - México. Con el Nº 107, el argentino Alex Talbot Guiñazú largó desde el estadio de Wembley con un Rolls Royce Silver Cloud en busca del Estadio Azteca en ciudad de México. Para tal carrera, Talbot Guiñazú eligió como navegante a la señorita Gislaine de la Fontanelle (francesa) y como conductores suplentes a Ana María Polack (de Polonia) y al arquitecto argentino residente en Lisboa, Rodolfo Iriarte. La tripulación representará a la Argentina ya que el concurrente es Alex Talbot Guiñazú.

El Rolls Royce fue adquirido recientemente en Owen, la concesionaria londinense de la empresa que además patrocina en cierta manera esta intervención en nombre de la Owen Racing Organisation, propietaria también de un equipo de Fórmula Uno. La preparación ha sido confiada a Richard de Arless, uno de los más capaces técnicos (30, soltero, irlandés) de la Rolls Royce. El equipo de auxilio de Talbot Guiñazú será diagramado de la siguiente manera: dirigido por Richard de Arless, un Cessna bimotor sobrevolará al auto durante todo el recorrido europeo. A su vez el Cessna estará en comunicación directa con diez autos de apoyo y un Bentley que seguirá al Rolls Nº 17 en todo el recorrido. Una vez en la parte sudamericana, la jefatura de auxilios pasará a depender de Mauro da Costa e Robles, coleccionista y jugador de polo brasilero que sobrevolará al Rolls desde un Aerocommander. En América del Norte el auxilio se convertirá en un solo vehículo (Aston Martin modificado tipo camioneta rural) que seguirá al Rolls hasta México. A Alex Talbot y a todo su equipo, muy buena suerte.

que los autos se prepararían mecánicamente en Argentina y luego se llevarían a Francia para terminarlos en el aspecto cinturones, asientos, faros, instrumentos, etc. Cosas que tranquilamente se podrían haber hecho en Buenos Aires con la experiencia que Zampini tiene de tantas carreras. O como Zampini, Perkins, Greene, "Larry" o el mismo Migliore.

¿Y Le Guezec? Nadie discute que es una persona conocida en Europa, versado en este asunto de manejar un equipo y que está en carreras desde hace timpo. Pero, como todo europeo en este momento —al menos en el ambiente automovilístico—, su idea es por sobre todo ganar dinero y cumpliendo casi un horario de oficina se ocupó de los autos con tranquilidad bastante pasmosa por lo cuál a cuatro días de la largada aún se estaban terminando. ¿Se justifica entonces gastar casi quince mil dólares, que es aproximadamente lo que cuesta su dedicación, cuando su labor no es realmente tan fundamental? Y como él es de la imagen más representativa en Europa, el equipo casi pasa más por otro equipo francés dirigido por un francés que como por lo que es realmente.

No se trata de un problema de nacionalismo absurdo ni mucho menos. Se trata en cambio de cuidar no sólo la plata sino el riesgo de pasar por tontos porque en los últimos años varios eurpeos han sacado sus buenos provechos del entusiasmo automovilístico de un país donde estábamos lejos de saber la realidad por falta de contacto internacional. Ahora todo es bastante más claro. El Berta LR en la temporada, Reutemann en su primera carrera de F. 2, estos autos en el rally demuestran que si las cosas se hacen con seriedad necesariamente salen bien. Porque en el viejo mundo no hay ni genios ni verdades inalcanzables.

Los autos de los dos equipos están bien hechos, bien armados y preparados con conciencia del tipo de carrera que están disputando. Los resultados quedaron ahora en manos de los pilotos que a la vez tienen que ser los mecánicos si pasa cualquier cosa y que además de pasar los "primes" (tramos especiales de promedio impuesto, donde hay que andar a fondo pero sin romper el auto) tiene que soportar el cansancio de andar horas y horas sin parar.

Hay cinco tramos especiales en Europa y doce en América pero por el momento esperemos a ver qué pasa con los de Europa nada más. Allí se sumarán o evitarán los puntos en contra que decidirán las posiciones iniciales cuando el sábado que viene a la mañana lleguen los primeros coches a Lisboa terminando la carrera en Europa para embarcarse rumbo a Río. Allí sabremos, dentro de cinco días, qué pasó con esta caravana heterogénea y extraordinaria en la primera parte del gran Rally.

BANQUITOS DE NIEBLA

El viernes, los autos del equipo SAFRAR viajaron desde Francia hasta Inglaterra a bordo de un "hovercraft" para hacer más rápida y cómoda la travesía. El sábado, se le cambió un cojinete de directa al auto de Gastón Perkins porque hacía ruido y el fino oído del inglés Greene dictaminó exactamente el problema. ¡Sigan así chochamus!

El primer auto que largó el Rally Londres-México tuvo inconvenientes en la largada misma, es decir a unos pocos metros de la largada. El Triumph 2.5 conducido por el millonario inglés Bobby Buchanan-Michaelson (47) fue el primero en largar y el primero en parar también. Un policía lo detuvo a la vista casi de la largada, por exceso de velocidad y por haber atravesado un semáforo con luz colorada. Pocos kilómetros después, fallas mecánicas (¡hizo pum!) le causaron un segundo y prolongado retraso. Sin embargo, el millonario logró llegar a Dover con el tiempo justo para embarcar a Francia. ¡Lindo comienzo!

El príncipe Michael de Kent (27) primo de la Reina Isabel, partió minutos después de haber recibido un llamado urgente de su valet a las oficinas del Estadio de Wembley para informarle que había olvidado sus pantalones. El príncipe —con pantalones de repuesto— corre con un Austin Maxi representando a los Húsares Reales de los cuales es capitán. ¡Un principesco olvido!

Jimmy Greaves, astro inglés de fútbol, fue dejado afuera del equipo británico que participará en la Copa Mundial Jules Rimet, por su director Sir Alf Ramsey, debido a que no podía superponer sus actividades de automovilista con la de jugador de fútbol. En la largada declaró: "Tengo la seguridad de llegar a México para ver jugar a nuestro equipo". ¡Gol!

Algo para anotar en la agenda. Los números de los autos y por ende los puestos de largada fueron sorteados en pública reunión en uno de los cafés más clásicos de Londres. Y hete aquí que el primer auto que salió en el sorteo fue el Triumph 2.5 de Buchanan-Michaelson que por rara casualidad está patrocinado por el diario "Daily Express" rival a muerte del "Daily Mirror" que organiza y patricona la carrera. *¡Quelle finesse!*

Un grupo de argentinos que presenciaron la largada tenía la oreja pegada a una radio londinense que trasmitía el tramo Londres-Dover. La expectativa duró un buen tiempo hasta que el locutor pontificó: "Los autos números, 33, 42, 63, 66, 76 y 78 representando a la Argentina llegaron ya a Dover cumpliendo cada uno de ellos con sus respectivas horas de arribo". Hubo emoción. ¡Y cómo no!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

las flores bajo el agua



Un sólo ganador hubo en las Flores. Rubén Alonso. En la "B" dos que se dividieron la corona: Zunino y Mayorga. En la mayor: Nada. Un aguacero llevó a la suspensión de la carrera y "aquí no ha pasado nada". Una revelación: Alberto Eusevi y su Fiat 600

por CARLOS F. FIGUERAS y RAUL O. ARTOLA
Fotos: MARIOLINO CASTELLAZO

Con la del domingo, en Las Flores, es la segunda carrera inconclusa de esta temporada en Anexo "J". La primera fue la vapuleada San Juan-Coquimbo-San Juan; ahora Las Flores le sigue los pasos. Pero las razones son muy distintas. Una cosa es que la nieve cordillerana torne intransitable un camino y otra muy distinta un autódromo pavimentado que no puede ser escenario de un par de carreras a veinte vueltas porque simplemente **llueve.** Que las banquinas estén en malas condiciones no es pretexto para que se suspenda una carrera con puntaje por el Campeonato Argentino. Muchas veces lo dijimos y hoy insistimos. Este debe de ser el único país en el mundo donde una competencia no llega a su fin porque las banquinas están pesadas, barrosas y el Comisario Deportivo las considera peligrosas y por ello suspende la prueba. El que corre sabe lo que hace, y el que no es amante del asfalto pasado por agua, se manda a guardar y a otra cosa. El público estaba ubicado correctamente y de ninguna manera estaba al alcance de un auto que saliera disparado. ¿Entonces por qué no seguir con el programa? Es una respuesta que no tardaremos mucho en obtener.

La cosa es que lo del domingo en Las Flores tuvo sólo final para los privilegiados de la clase menor. Ellos cumplieron con las dos series y la final y por ende se llevan todos los $$$$ y los puntos. La "B" se conformará con el 70 por ciento del total de premios de la final a repartir entre los diez mejores (siete de la primera serie y tres de la segunda) y los puntos que se los pidan a Charlie Brown. Los pobrecitos de la "C" no se llevan ni premios ni puntos, ni nada. Sólo cinco vueltas al circuito y luego la bandera que indicaba los boxes. La carrera se había suspendido definitivamen-

→

te debido al aguacero que se desató alrededor de mediodía.

El lote de inscriptos en las tres categorías no era grande pero sí interesante. En la menor, Alonso, Antelo y Parisi con sus Renault iban a tratar de llevarse los puntos para sus alforjas. Castañón, Mayorga, Zunino, Rossi y Duborg formaban un quinteto interesante para amenizar la "B" y en la grande, Edreira, Mouras, D'Agnillo y Serafini se encargarían de cotejar sus respectivos Torino. El asunto no era sensacional, pero daba esperanzas.

Sin embargo, lo mejor de la tarde fue lo hecho por el "Fiatín" de Eusevi. Algo increíble y que levanta las acciones de la clase menor en lo que a marcas se refiere. El domingo quedó demostrado fehacientemente que un Fiat 600 —llevado a 800 cm³— bien preparado y armado puede luchar en iguales condiciones que un Renault 1093. Pero esto nunca se supo porque a nadie se le había ocurrido hacer un 600 a conciencia. Los artífices de esta proeza fueron Eusevich en la conducción, Ballestrini en la maquinación y Spinetto en todo el resto. Un conjunto que las hizo ver negras a los productos de Santa Isabel por primera vez en la vida desde las épocas de Formisano y su Auto Unión.

Alonso condujo tan correctamente como Eusevi y, aunque inquieto, no cometió errores que pudiera aprovechar su adversario. Así fue como ganó, más con la cabeza que con otra cosa. Y por lo visto la mecánica de Antelo sigue rindiendo sus frutos a IKA-Renault.

En la "B" hubo dos ganadores... Zunino en la serie inicial y Mayorga en la segunda, y al no haber final se dividieron la teórica corona en fallo salomónico. Los Fiat volvieron a demostrar —ya en la Manzana se vio— que andan por la buena senda y tienen unos km/h más que los Peugeot. Eso sí, son pocos... muy pocos. Zunino y Castañón anduvieron a la perfección sin enloquecer ni hacer macanas y así se mantuvieron las diez vueltas, con una diferencia que varió entre los cuatro y los cinco segundos.

Mayorga corrió solo en la suya y nadie pudo hacerle sombra. De todos modos su Peugeot no andaba a la altura de su similar del Billy team y no doblaba como correspondería a un auto hecho para autódromo. De ahí que el promedio de su serie fue inferior y el récord que marcó Paco estuvo tres segundos arriba del registrado por el Colorado Zunino. Peugeot y Fiat nuevamente en la gran trenzada y en Capilla del Monte se verán nuevamente lar armas de que dispone cada uno. Por ahora la cosa está del lado de Fiat, pero ahicito nomás...

En la mayor, nada... Edreira el mejor tiempo de clasificación y cinco vueltas de carrera para terminar con la suspensión. Hasta allí nada nuevo bajo el puente... sin rivalidad de marcas, la cosa se hace monótona.

Un domingo con mucha agua, poca carrera y muchos interrogantes. Una vez más, ¿por qué se suspenden las carreras por lluvia? Puede ser que algún día alguien nos dé una explicación lógica...

CLASE "A": ALONSO Y EUSEVI...

Primera serie: Con cinco minutos de retraso se largó la serie inicial sin Roberto Carubia que el sábado después de clasificar rompió un pistón. Picó en punta Néstor García al que se apareó enseguida Osvaldo Antelo. Llegaron juntos a la horquilla y Rubén Roux (h.) lo tocó en la cola y otro en la puerta delantera al bueno de Antelo dejándolo por un minuto detenido. Siguió, aunque con dificultades, y recuperó de a poco. Al pasar por segunda vez, Parisi estaba primero cortado con Pegullo segundo, que al entrar en la horquilla hizo trompo y dio varias vueltas. Parisi siguió cortado. Pochettino avanzó posiciones al igual que Antelo, que en la última vuelta marcó el mejor registro de la serie.

Segunda serie: Alonso tomó la punta seguido por el Fiat 600 de Eusevi, que sería la sensación de la jornada. Atrás Jorge Lázaro y Raúl Cángaro con el único Auto Unión. Más atrás, Pedro Gonzalo y Antonio Barragán. El Fiat siguió dándole duro hasta que finalmente hizo un trompo en el mixto y le alivió la tarea al hombre de Antelo Competición. A Cángaro le pasó lo mismo en su deseo de recuperar; también en el sector del fondo sufrió un fuori-pista. Las posiciones seguirían así hasta el final con la increíble actuación de Eusevi y su bolita.

Final: Nueve autos estuvieron alineados (pocos teniendo en cuenta que es la clase más numerosa) y cuando salieron en busca de la primera curva, Alonso y Parisi traían consigo la "bolita infernal", haciéndole juego de equipo. Antelo iba más atrás. Lázaro, Barragán y Gonzalo seguían al Fiat. Todo se circunscribió a la lucha en los azules Renault y la blanca bolita. Cuando en el circuito noveno tomó la delantera los boxes enloquecieron y todo el mundo se volvió a ver el espectáculo. Por primera vez un auto NO-Renault iba a adueñarse de la punta... más aún: estaba puntero en algunos lugares del trazado. ¡De locos! Y se acercó el final... Ultima vuelta y el Fiatín pasó chupado de Alonso... Pañuelos, camperas, sacos en alto y saludando al "héroe". Pero a la salida del mixto —de ninguna manera lo podría pasar— Eusevi se jugó, el Fiat derrapó y, cuando corrigió, el Renault había tomado suficiente distancia como para llevarse el primer puesto. Hubo una exclamación general que en nada desmerece el meritorio triunfo de Alonso: **"¡Qué lástima!"**. Y claro, es lógico, la tribuna siempre está con el más "débil" (aunque esta vez no tanto).

DOS SERIES SIN FINAL: ZUNINO Y MAYORGA

Primera serie: Bajaron la bandera y Zunino salió arando, Rossi detrás y Castañón tercero. El Fiat semi-oficial tomó distancia de inmediato y al pasar por primera vez el control llevaba una luz de 2 segundos y 2 décimas a Rossi (otra cupé). Pegado a la cola, Castañón que lo pasaría enseguida. Cuarto Dubourg, quinto Guiral y sexto Macris. Así, con Zunino al frente y Castañón atrás alejándose de Rossi siguió la serie. La lucha era sólo entre Zunino y Castañón. Al quinto giro, 3 segundos 8 décimas los separaban, diferencia que llegó a los cinco segundos para finalizar en cuatro segundos. El espectáculo estaba brindado... ¡y qué lindo que es ver un Peugeot y un Fiat entrando a la manija en todos lados cuando están bien manejados! Zunino y Castañón supieron hacer bien las cosas y todos quedamos contentos. Rossi fue tercero y Dubourg (504) cuarto muy lejos.

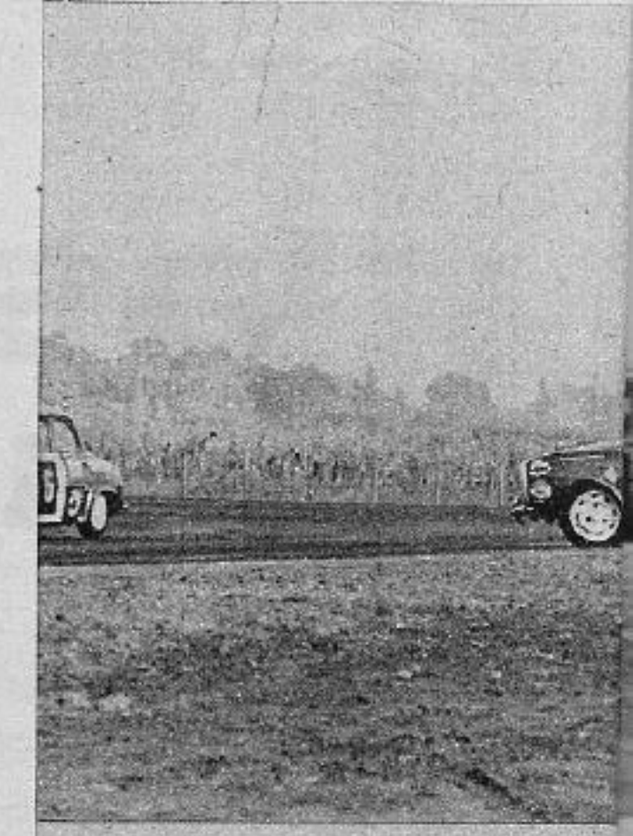
Segunda serie: No hubo disputa. Paco tomó la delantera, se fue... se fue... hasta que se perdió de vista. Gagliardi quedó segundo al quedarse D'Ambrosio (Fiat) y el Peugeot 404 (ex-Billy) quedó en esa posición hasta el final con Dora Bavio viajando muy despacio terminando tercera y última con una vuelta menos que Paco. El 504 de Coelho no pudo bajar el minuto 31 segundos y eso indica muy a las claras que con ese auto no se podía pretender mucho. En fin... vimos pasar tres autos diez veces frente a nosotros y nada más.

El espectáculo había terminado y había que desalojar la sala.

El auditorium estaba bastante satisfecho.

PETALITOS DE LAS FLORES

La gran revelación del inconcluso domingo en Las Flores fue, sin lugar a dudas, el Fiat 600 de **Alberto Eusevi.** Peleo la punta desde el vamos con los más veloces Renault de la categoría y estuvo a punto de ganar. Todo lo logró en base a un excelente medio mecánico y una





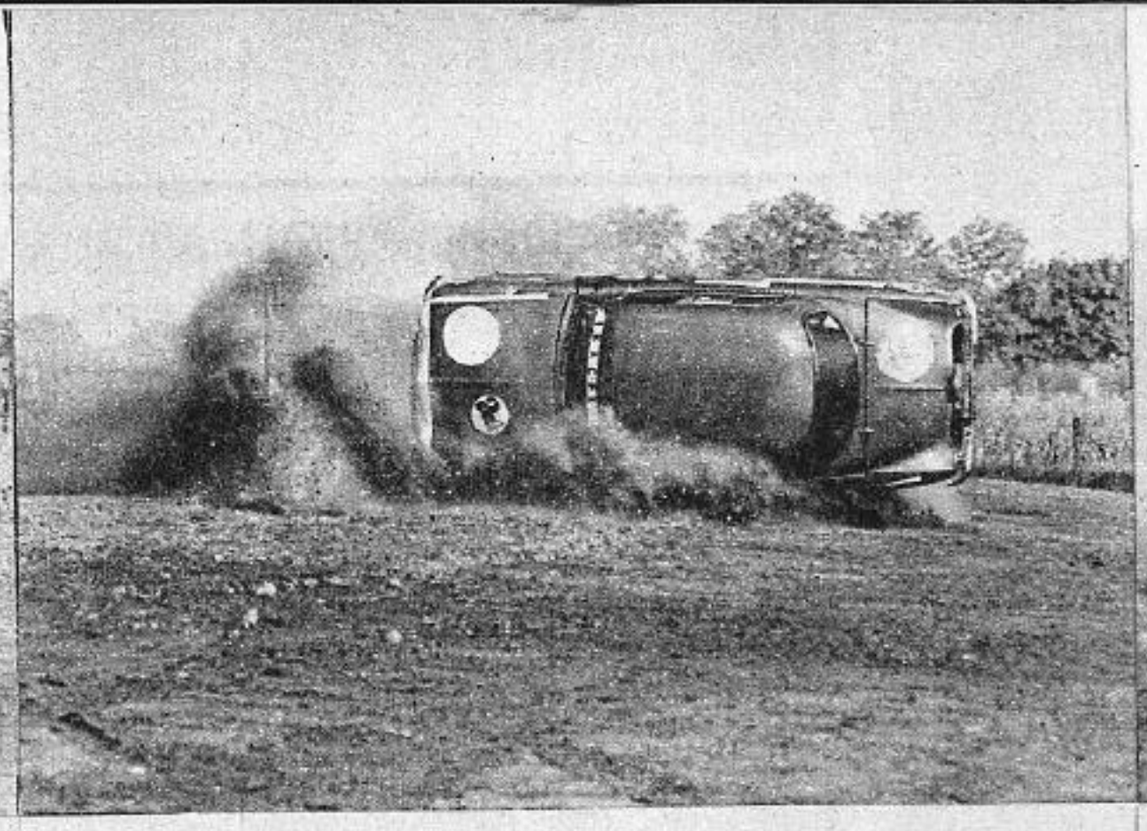
La primera foto fue tomada en el momento en que Pegullo va a la banquina luego de hacer un medio trompo en la curva. Se traba la rueda trasera izquierda con la tierra y comienza a volcar (b). En la tercera foto ya ha dado una vuelta completa: techo abollado, vidrios rotos y capot y baúl en su lugar. En la toma siguiente va a caer sobre sus cuatro ruedas para seguir en la quinta foto dando otro tumbo cuando se desprende el capot y queda en la última en posición invertida.

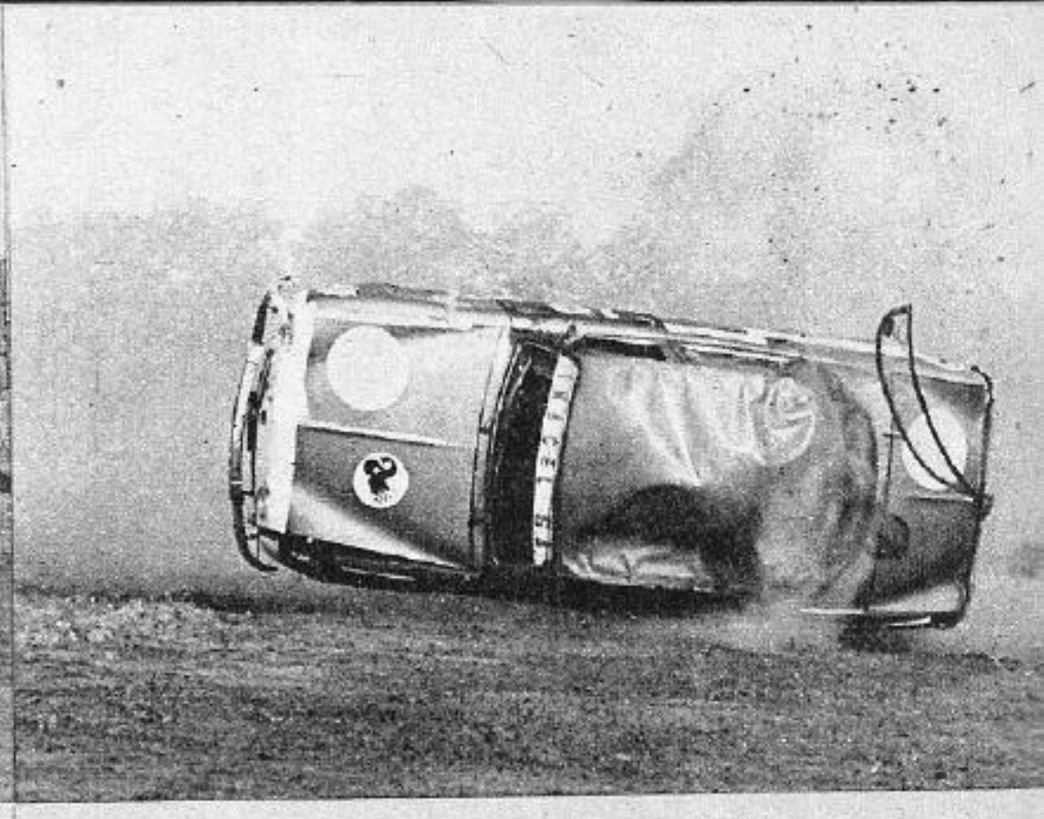


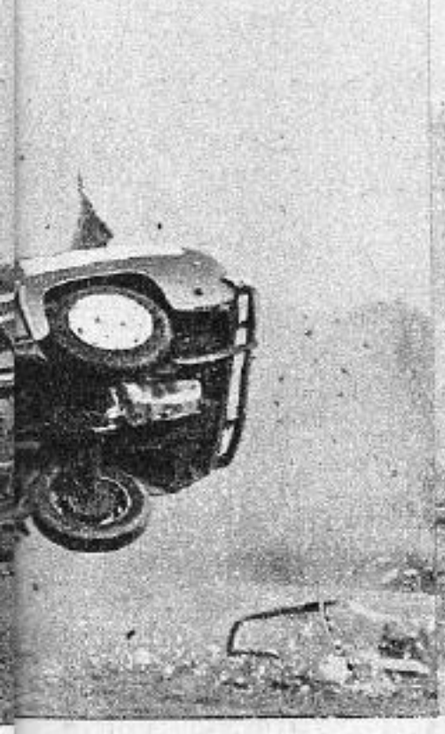
Alonso y Parisi con sus 1.093 y por afuera el Fiat 600 de Eusevi volviéndolos locos. Buen nivel de manejo en los tres que pelearon la punta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com














VINTD
WOBRON
FIREP



Así, solito, corrió su serie y ganó Paco Mayorga. Su 504 no estaba en óptimas condiciones. Aquí doblando "finito".

PREMIO MUNICIPALIDAD DE LAS FLORES

Circuito 3.694 m - Las Flores - 19/4/70

CLASIFICACION

CLASE "A" hasta 1.150 cm3

FINAL: 15 Vueltas

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	3	Alonso, Rubén	Renault 1.093 ..	25m 9s1	15
2º	12	Eusevi, Alberto	Fiat 600 E	25m19s2	15
3º	1	Antelo, Osvaldo	Renault 1.093 ..	25m51s1	15
4º	17	Gonzalo, Pedro	Renault 1.093 ..	26m14s3	15
5º	14	Lázaro, Jorge	Renault 1.093 ..	26m38s7	15
6º	5	Parisi, Emilio	Renault 1.093 ..	25m50s4	13
7º	10	Navarro, Abel	Renault 1.093 ..	26m21s5	13
8º	6	Sardi, Alberto O.	Renault 1.093 ..	21m46s5	12
9º	15	Pochettino, Osvaldo	Renault 1.093 ..	26m30s6	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 132,183 km|h.

RECORD DE VUELTA: Rubén Alonso en la 15ª en 1m39s a un promedio de 134,327 km|h.

CLASE "B" de 1.151 cm3 a 2.000 cm3

PRIMERA SERIE

1º	36	Zunino, Ricardo	Fiat 1500 Cupé .	15m 1s4	10
2º	37	Castañón, Norberto	Peugeot 504 ...	15m 5s1	10
3º	39	Rossi, Alberto	Fiat 1500 Cupé .	15m14s9	10
4º	40	Dubourg, Hernán	Peugeot 504 ...	15m50s3	10
5º	33	Guiral, José R.	Fiat 1500 Cupé .	16m15s7	10
6º	31	Carró, Juan C.	Peugeot 404 ...	15m53s8	9
7º	41	Macris, Héctor	Fiat 1500 Cupé .	15m57s1	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 147,530 km|h.

RECORD DE VUELTA: Ricardo Zunino en la 7ª en 1m28s4 a un promedio de 150,424 km|h.

SEGUNDA SERIE

1º	34	Mayorga, Francisco	Peugeot 504 ...	15m29s4	10
2º	32	Gagliardi, Oscar	Peugeot 404 ...	17m 8s2	10
3º	35	Bavio, Dora	Peugeot 404 ...	16m22s7	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 143,085 km|h.

RECORD DE VUELTA: Francisco Mayorga en la 6ª y 8ª en 1m31s3 a un promedio de 145,656 km|h.

LAS FLORES BAJO EL AGUA

conducción excelente aunque se mandara un par de dibujos. Fue el tema del domingo y la admiración de todos la acaparó Eusevi.. **Rafael Ballestrini** es el responsable del motor. **"¿Viste lo que anda? Es una barbaridad... nunca nadie se puso a trabajar en un 600... si no, no pasaría lo que está pasando en la clase menor. No hay muchos secretos... lo llevé a 800 cm³ y la potencia es de exactamente 61 HP. 8.200 rpm en directa y tira arriba de las 8.5 en cambio... ¡Bárbaro! Además Albertito maneja un monton."** La alegría del gordito Rafael superaba el límite de lo normal.

Otra de "bolitas". **Pichón Matulich,** aquel que hiciera algunas incursiones en el autódromo de Buenos Aires hace un par de años, y en el circuito de Ensenada reapareció con un Fiat 600 lleno de fierros Abarth y llevado a 850 cm³. No pudo largar porque el radiador de aceite estaba ubicado adelante, en la trompa, y esa homologación corresponde al Abarth 850 y no al Fiat 600. De Pedro dio la última palabra y el "Fiatín" no largó. Según **Bressan**o (socio del piloto) el auto mataba. **"Anda más que el de Eusevi".**

El **Colorado Zunino** se dio un gusto que hacía mucho se le negaba. Por primera vez en mucho tiempo dispuso de un aparato acorde con sus cualidades y así fue como ganó su serie pese a algunos problemitas. El motor era de la Comisión de concesionarios (made in Ballestrini y llevó diferencial corto con caja larga, similar al que usó en la Manzana. **"El motor empuja cualquier cosa... pero no dobla bien. Ayer cambiamos el isotorque porque no funcionaba bien y quedó neutralizado. Pusimos uno nuevo y es lo mismo. Me parece que no es eso sino que está un poco demasiado duro y cuando doblo en el curvón o en el mixto el coche levanta la patita. Si Castañón me llega a ganar la salida nunca más lo vuelvo a agarrar... voy a esperar la final".** La definitiva no llegó.

Paco Mayorga: "No pasa nada, viejo... el auto no anda y no dobla nada. Es una batea: se mueve para cualquier lado. Querés que te diga... en la final no paso de cuarto.. .a lo sumo tercero si se queda alguien." El 504 particular de Paco (el mismo con que ganó en el autódromo) demostró una vez más falencias importantes de tenida.

Después de la lucha de los Renault con el "600" y de la serie inicial de la clase hasta 2 litros, lo mejor del domingo fue **el asado que organizó la gente del Equipo Billy. El Tío Molinario, Pintos y** el mismo **Guillermo Billy** empuñaron los trinchantes y sirvieron chorizos y vacío a quien se cruzara frente a la mesa. Todo rociado con tinto y blanco a gusto. La mesa se hizo grande y nuevamente quedó demostrado que entre la gente de Fiat y Peugeot sólo hay compañerismo... Como para que las víboras se muerdan la lengua...

Abby Apkarian (de espectador): "Tenía ganas de correr aquí pero no tenía motor. Estamos haciendo uno nuevo con José Ramogida, que me arma siempre los motores. Voy directamente a Capilla del Monte."

Otra reunión del **Club de Víboras** en Las Flores. Venían embalados de la Vuelta de la Manzana y siguieron destilando veneno a diestro y siniestro. Hubo muchos comentarios (algunos no publicados) pero el más emotivo fue el que hizo Galluzi al escuchar una conversación de serias apariencias entre el Chino Canedo y Mario Vessuri acerca del funcionamiento y función específica del isotorque. Demás está decir que las barbaridades dichas por ambos en un lapso menor de cinco minutos fueron numerosas y es mejor correr un velo piadoso. Entre los destacados representantes del club privado de Víboras estuvieron además de los nombrados: Macris (que intenta ingresar), Fernando Briones, Carlos Carreño, Julia Galluzi, Susana (¿?) de Vessuri, Francisco Mayorga, Leonardo Rosati y el representante de Parabrisas-CORSA. La próxima cita será en Capilla del Monte.

El mejor Peugeot de los que se presentaron en Las Flores fue el de **Beto Castañón.** En velocidad, suspensión y tenida. De no haber tenido una mala largada hubiera peleado más la punta con Zunino y nos hubiéramos divertido más aún los que estábamos afuera.

El sábado por la tarde **Serafini** engranó el arranque de su Torino. Inmediatamente lo sacaron para volverlo a colocar el domingo. "El motor está muy duro y no puedo darle de entrada." El responsable de la mecánica es Oreste Berta.

¿Se acuerdan de **Dora Bavio?** Aquella chica que debutó en Lobos en 1966 con un Renault Gordini. Volvió a la lucha después de un largo paréntesis, pero esta vez con Peugeot 404 del equipo Coelho. Fue última en su serie. Anduvo muy tranquila.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

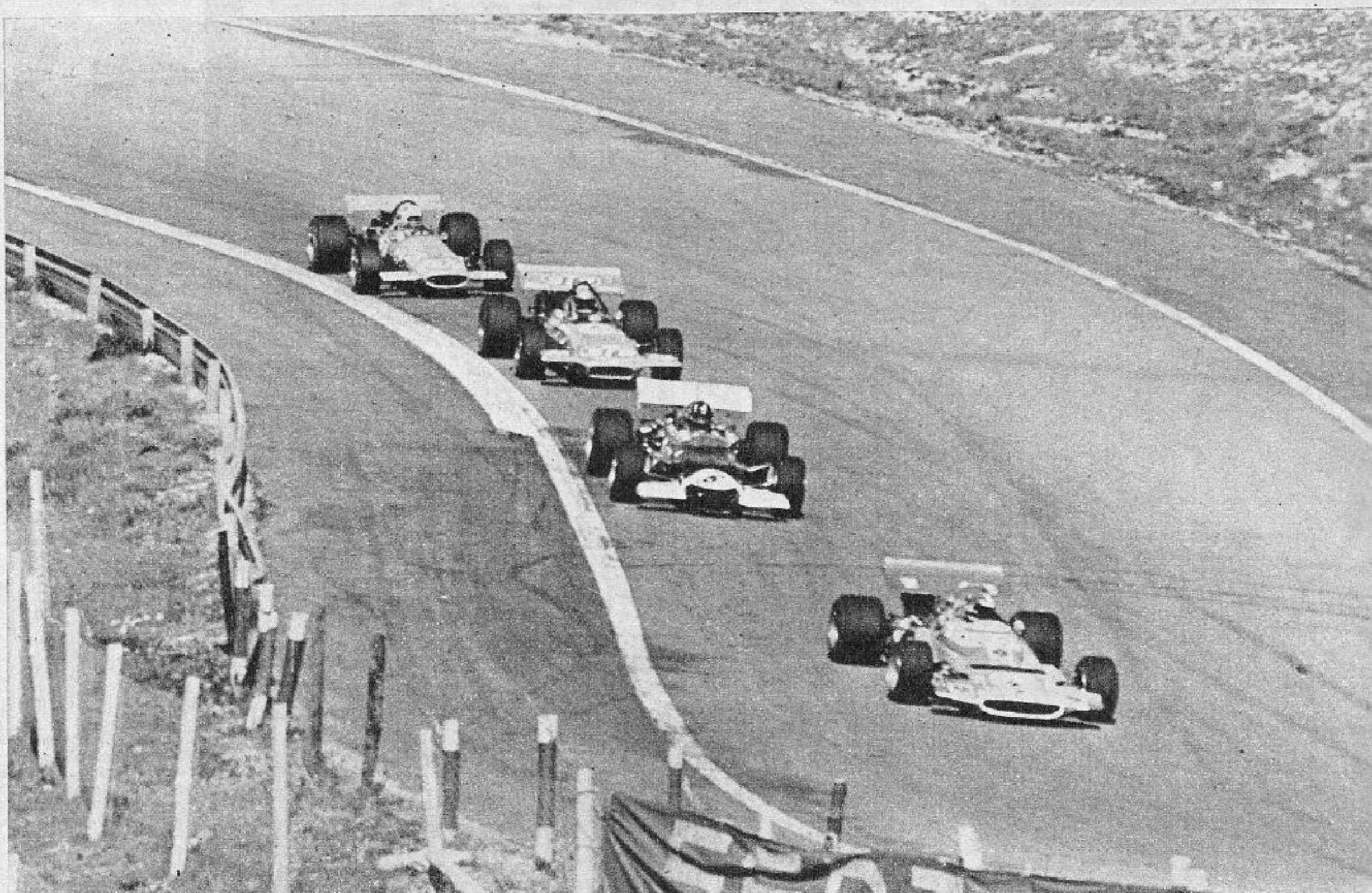


MONUMENTO AL DESORDEN

Jackie Stewart resultó ganador de una carrera que se erige como ejemplo de cómo no debe ser un Grand Prix. Fallas garrafales en el dispositivo de seguridad, polémicas, intereses creados y trompadas frente a las tribunas y un final que sólo fue feliz por la alta capacidad conductiva de sus protagonistas

desde Madrid. por HECTOR ACOSTA

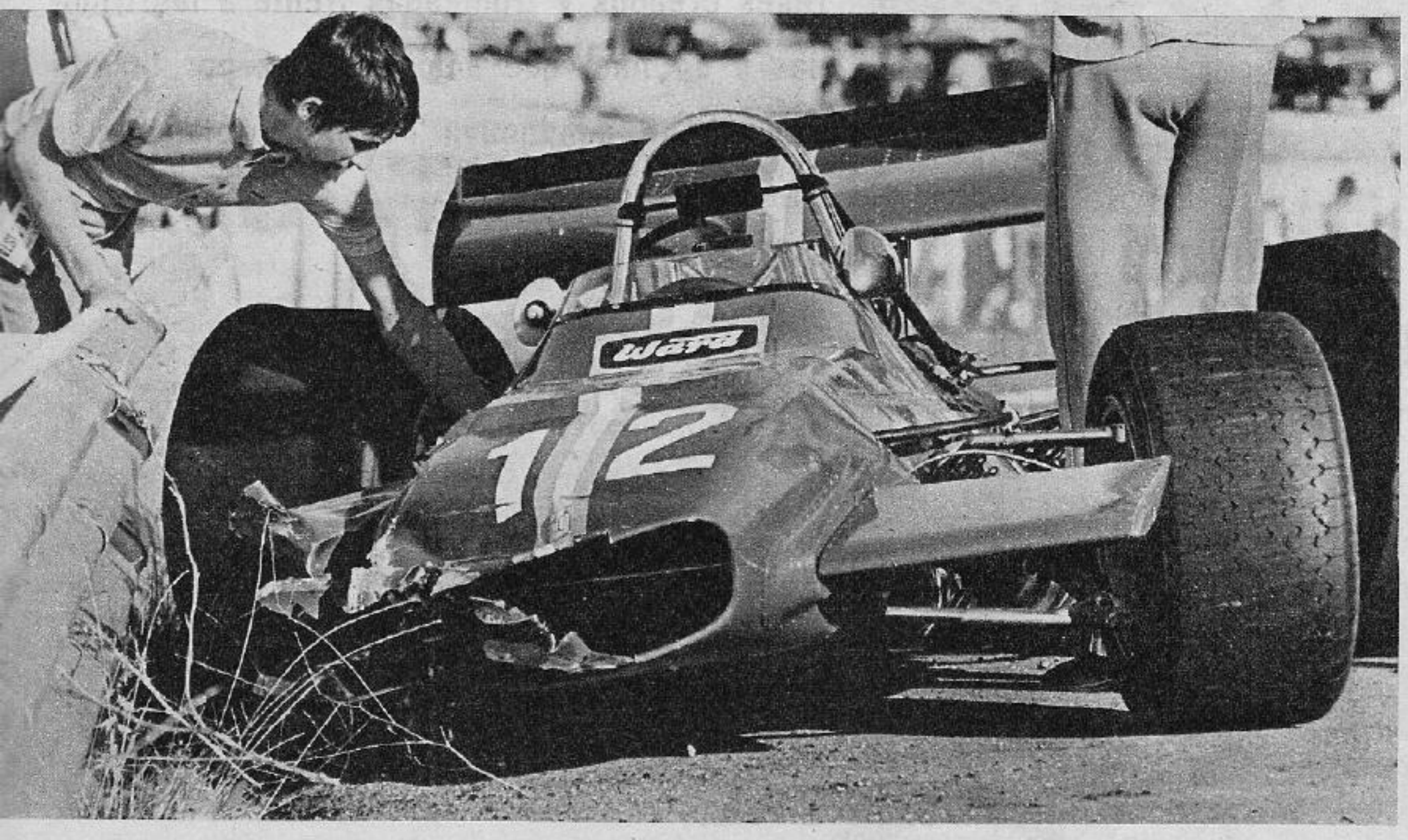
Beltoise, Hill, Andretti y Hulme abordan una ese en tándem. El motor francés de doce cilindros en V, es el que mejor suena en Fórmula Uno.



MONUMENTO AL DESORDEN

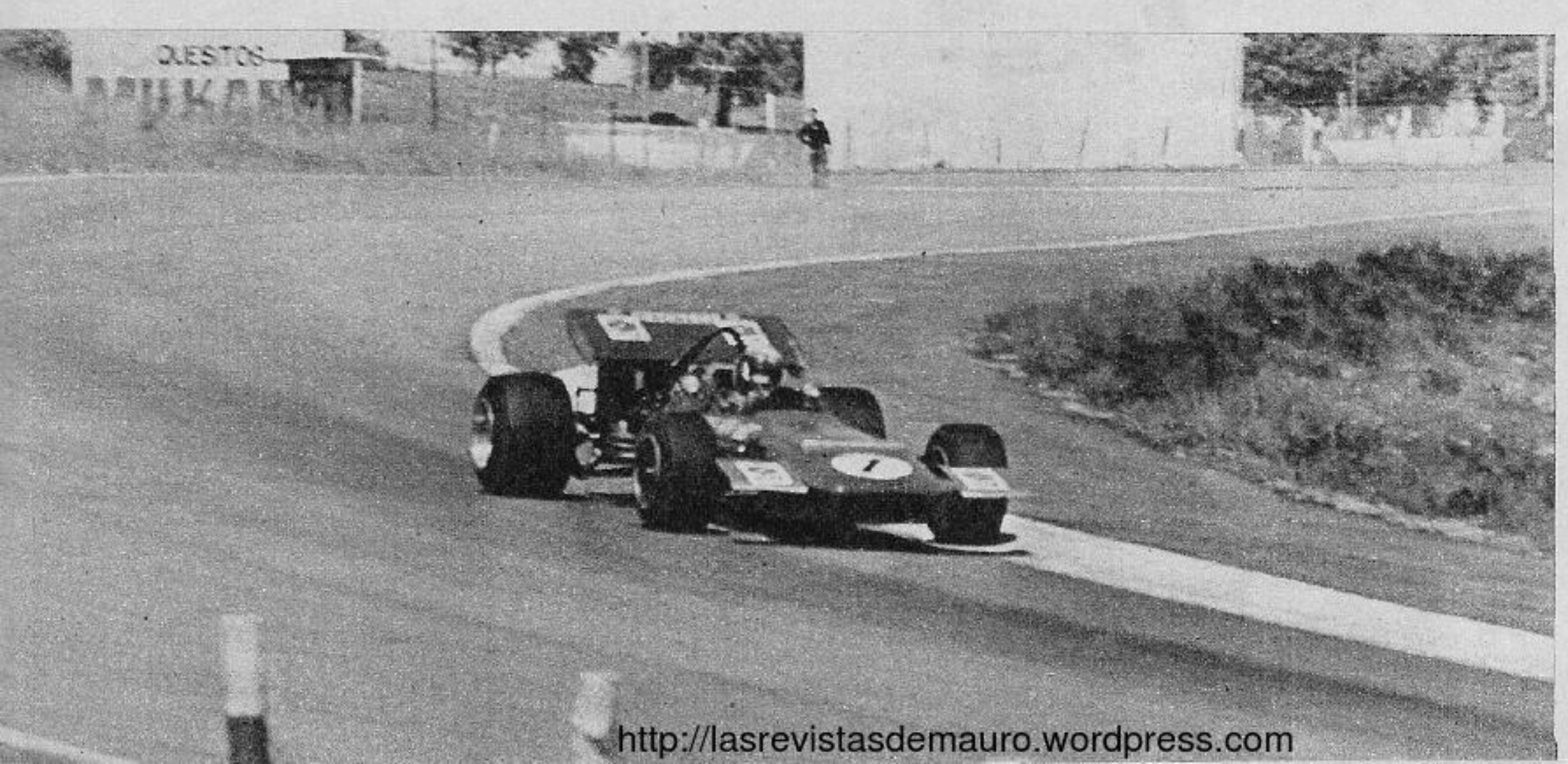
Oye... que estos madrileños son unos tíos bravos en la faena de organizar grescas! Por de pronto, la carrera se la ganó Jackie Stewart, pero entre tanto, vaya si hubo líos y de los que no se empardan. En medio de una desorganización digna de mejor destino, puesto que había no menos de mil ochocientas personas en lugares reservados a mecánicos y periodistas, la cosa tomó mal color cuando se presentaron en la pista cuatro autos más de los que tenían derecho a correr, y ve tú a quitarles el yelmo y las anteojeras a un fulano que ya se te instaló con todo y carro en medio de la pista. Los intrusos eran, a saber, Andrea de Adamich, John Miles, Alex Soler Roig y Seppi Siffert, quienes habían sido autorizados para correr por la entidad organizadora, pero duraron en el starting grid tanto cuanto tardó en llegar un jadeante funcionario de la FIA a decirles que según la reunión anual de Ginebra, edición '69, sólo podían correr 16 autos y que lo que dispusieran los locales no tenía validez. Armado que fue el broncón, el que más daños de chapa y pintura sufrió fue Siffert, quien indignado se trenzó a golpes de puño con uno de los que le habían dorado la píldora para que entrara al circuito. La pelea, que llevó animación a la impaciente tribuna, terminó con la lógica mudanza de los cuatro autos de más a sus respectivos garajes, con el abucheo del público, que había sido atraído por la maniobra publicitaria que aparentemente prometía la participación del local Soler Roig.

Pero, paciencia compadre, que aquí no termina el ajetreo. Largada la carrera, se adueñó de la punta Jackie Stewart, seguido por Jean Pierre Beltoise en el Matra-Matra —*el aparato que mejor ruido hace en F-1*—, Jack Brabham, y el resto, con Mario Andretti empujando decididamente. Cuando se acercaron a la penúltima curva del circuito, en la primera vuelta, se vio a Jackie Oliver tomar muy bajo el peralte, para de golpe salir disparado nuevamente hacia arriba, embistiendo violentamente a la Ferrari de Jacky Ickx, clavándola contra el guard-rail y salvándose milagrosamente del choque con el resto del pelotón, que en ese momento marchaba aún compacto. Los dos autos se incendiaron, saltando rápidamente Oliver, quien no sufrió un rasguño. Ickx en cambio no la pasó tan bien, sufriendo quemaduras de primero y segundo grados en el antebrazo derecho, en la parte trasera de los muslos, y especialmente en la zona donde éstos pierden su buen nombre. Afortunadamente se anunció que el proceso de curación durará sólo dos semanas. La curva en cuestión era la más lenta del circuito, y eso evitó que la falta de organización del personal de pista provocara otro desastre, pues cruzaron la pista con mangueras hasta la vuelta 25, permitieron que la Ferrari se saliera de su lugar contra el guard-rail rodando por la pendiente y atravesándose en la cuerda mientras Stewart y Brabham la sorteaban por mediación divina, y eran tantos los ocupados en el tema que nadie sabía quién daba las órdenes y por ende tampoco las cumplía. Recién en la citada vuelta 25 volvió todo a la normalidad, con el retiro de Rodríguez. El box de BRM consideró que el accidente se había debido a la rotura de una punta de eje en el auto de Oliver y retiró el otro ejemplar, pero aparentemente se trató de un cambio pifiado por el piloto inglés. Stewart ganó bien, pero acaso no hubiera podido lograr el triunfo de no mediar la pinchadura de un pistón en el motor de Brabham. Este se había turnado en acosarlo con Beltoise, y a mitad de recorrido



Bruce McLaren no es un piloto pujante, pero es, sí, uno de los más veloces, aunque a veces pase inadvertido. Salió segundo en una carrera pensada.

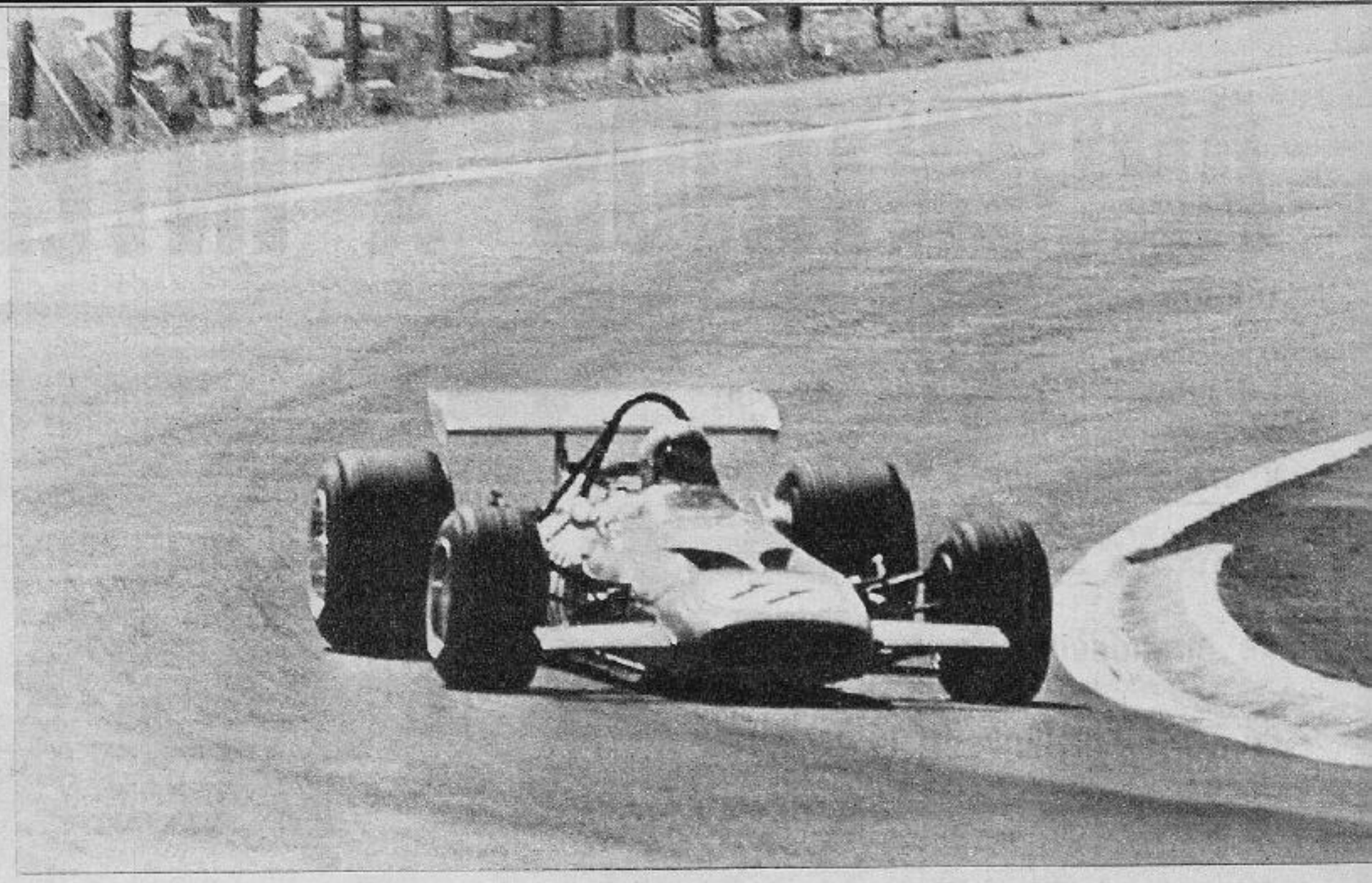
Los daños sufridos en el tren delantero del De Tomaso de Piers Courage lo imposibilitaron de participar el domingo, a pesar de sus buenos registros.



Jackie Stewart ganó con decisión y solvencia. Acaso Brabham hubiera podido doblegarlo, pero su auto no aguantó esta vez como el March.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

se le había puesto a la par con evidente superioridad mecánica cuando afloró el inconveniente mencionado. Sensacional la actuación de dos hombres. Uno John Surtees, quien pudo haber sido segundo hasta que se vio detenido por un problema insoluble de la bomba de nafta. Hasta entonces había ido superando uno a uno a todos sus rivales a bordo del McLaren M7C, hasta ahora más veloz en sus manos que los M14A oficiales. Al final, Bruce McLaren ocupó el lugar que tanto merecía "Big John" El otro fue Mario Andretti, quien no tiene atención adecuada de parte de March y hace las cosas como puede, sólo ayudado por Vincent Granatelli, bisoño en estas lides. El "Petiso de Oro" logró un gran tercer puesto, arrancando en la última plaza del starting grid. Si las cosas siguen así no sería raro que mande a March a paseo y en Mónaco corra una Ferrari oficial.



STARTING GRID

1º) Jack Brabham (7) — 1m 23s 9 — 146,074 km|h

2º) Denny Hulme (5) — 1m 24s 1 — 145,727 km|h

3º) Jackie Stewart (1) — 1m 24s 2 — 145,554 km|h

4º) Jean Pierre Beltoise (4) — 1m 24s 4 — 145,209 km|h

5º) Pedro Rodriguez (10) — 1m 24s 5 — 145,037 km|h

6º) Chris Amon (9) — 1m 24s 6 — 144,865 km|h

7º) Jacky Ickx (2) — 1m 24s 7 — 144,694 km|h

8º) Jochen Rindt (3) — 1m 24s 8 — 144,524 km|h

9º) Henri Pescarolo (22) — 1m 24s 9 — 144,384 km|h

10º) Jackie Oliver (15) — 1m 25s — 144,234 km|h

11º) Bruce McLaren (11) — 1m 25s — 144,037 km|h

12º) John Surtees (8) — 1m 25s 2 — 143,545 km|h

13º) Piers Courage (12) — 1m 25s 4 — 143,037 km|h

14º) Johnny Servoz Gavin (16) — 1m 25s 4 — 143,021 km|h

15º) Graham Hill (6) — 1m 25s 5 — 142,677 km|h

16º) Mario Andretti (18) — 1m 25s 7 — 142,579 km|h

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Puntos	Pos.	Piloto	Puntos
1º	Stewart, Jackie	13	5º	Hill, Graham	4
				Andretti, Mario	4
2º	Brabham, Jack	9	7º	Beltoise, Jean Pierre ..	3
3º	Hulme, Denny	6	8º	Miles, John	2
	McLaren, Bruce	6		Servoz Gavin, Johny ..	2

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

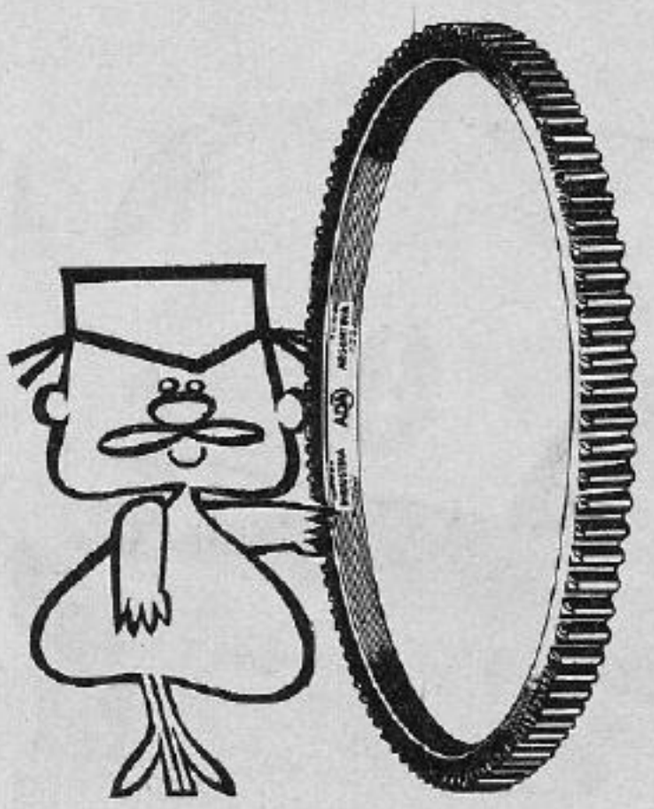
19/4/70 - Circuito de Jarama

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Jackie Stewart (Escocia)	March 701 ..	2h10m58s	90
2º	11	Bruce McLaren (N. Zelandia)	McLaren M14.	2h11m 2s4	89
3º	18	Mario Andretti (USA)	March 701 ..	2h11m18s4	88
4º	6	Graham Hill (Inglaterra)	Lotus Mk 71 .	2h11m39s5	89
5º	16	Johny Servoz Gavin (Francia)	March 701 ..	2h12m 5s3	88

PROMEDIO DEL GANADOR: 140,362 km|h

RECORD DE VUELTA: Para Jackie Stewart, en la 24ª, 1m24s4, a 145,209 km|h.

ABANDONARON: John Surtees (vta. 76); Jack Brabham (61); Rolf Stommelen (43); Henri Pescarolo (33); Jean Pierre Beltoise (31); Denny Hulme (10); Chris Amon (10); Jochen Rindt (9); Pedro Rodriguez (4); Jacky Ickx (0); Jackie Oliver (0).

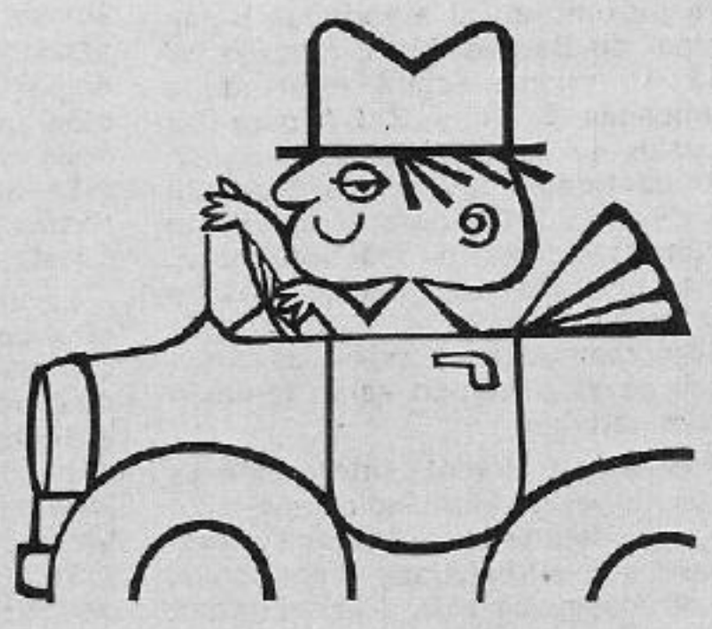


lo que cuesta, vale... y valen
mucho más de lo que cuestan

coronas
de arranque

ADA®

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



ARGENTINOS A INTERLAGOS

Pilotos argentinos participarán junto a uruguayos y brasileños en el Torneo Sudamericano de Automovilismo en el Autódromo de Interlagos (Brasil)



Más argentinos cruzan las fronteras para correr en el extranjero. Esta vez Brasil, donde el Automóvil Club del Estado de San Pablo organiza el Torneo Sudamericano de Automovilismo en el Autódromo de Interlagos los días 1º, 2 y 3 de mayo. "Chiquito" Edreira está apalabrado para ir con dos Torino 380 W del equipo Billeres, para competir contra los FM (Alfa Romeo), Ford Corcel, etc.... Roberto Galluzzi-Roberto Sáenz con la cupé Fiat 1500 y Paco Mayorga con un Peugeot 504 del equipo Coelho correrán contra los Alfa Romeo GTA y contra los Mini Cooper "polenta-polenta". Indudablemente la representación argentina a Brasil tendrá calidad suficiente como para demostrar en Brasil lo que es la industria argentina y lo que son los pilotos de estos lados. Los uruguayos, por su parte, ya confirmaron a Mera-Etchegoyen (Alfa Romeo GTA); Silvera-West (Alfa Romeo 1750); Docal-Sallo (BMW 2002) y Betten-XX (Saab Sport).

La programación de la carrera será la siguiente: 1/5/70: Dos series de Turismo Grupo 2 y una de Fórmula Brasil. 2/5/70: Prueba para debutantes en Turismo Grupo 2; segunda serie de Fórmula Brasil; Prueba de debutantes en autos de Fórmula y tercera serie de Fórmula Brasil. 3/5/70: "200 Millas" de Turismo. ?

Las dos series del 1/5/70 darán puntos por cada una, y deberán conducir una serie cada piloto inscripto. Estos puntos se sumarán a los que logre la pareja en las 200 Millas del domingo 3, y de esa suma saldrá el Campeón Sudamericano.

Los premios son muy importantes y además los organizadores pagarán dos pasajes (piloto y copiloto); estada en San Pablo para cuatro personas por auto y trasporte del auto por "mosquito" desde Buenos Aires. Buena carrera para demostrar lo que hacemos en el país.

LAS 24 HORAS CITROËN

Citroën y el Vicente López A. C. anuncian para el 9 y 10 de mayo próximo una "endurance" en el autódromo. Será para 2 CV y 3 CV Standard y hay 1.280.000 pesos viejos en premios

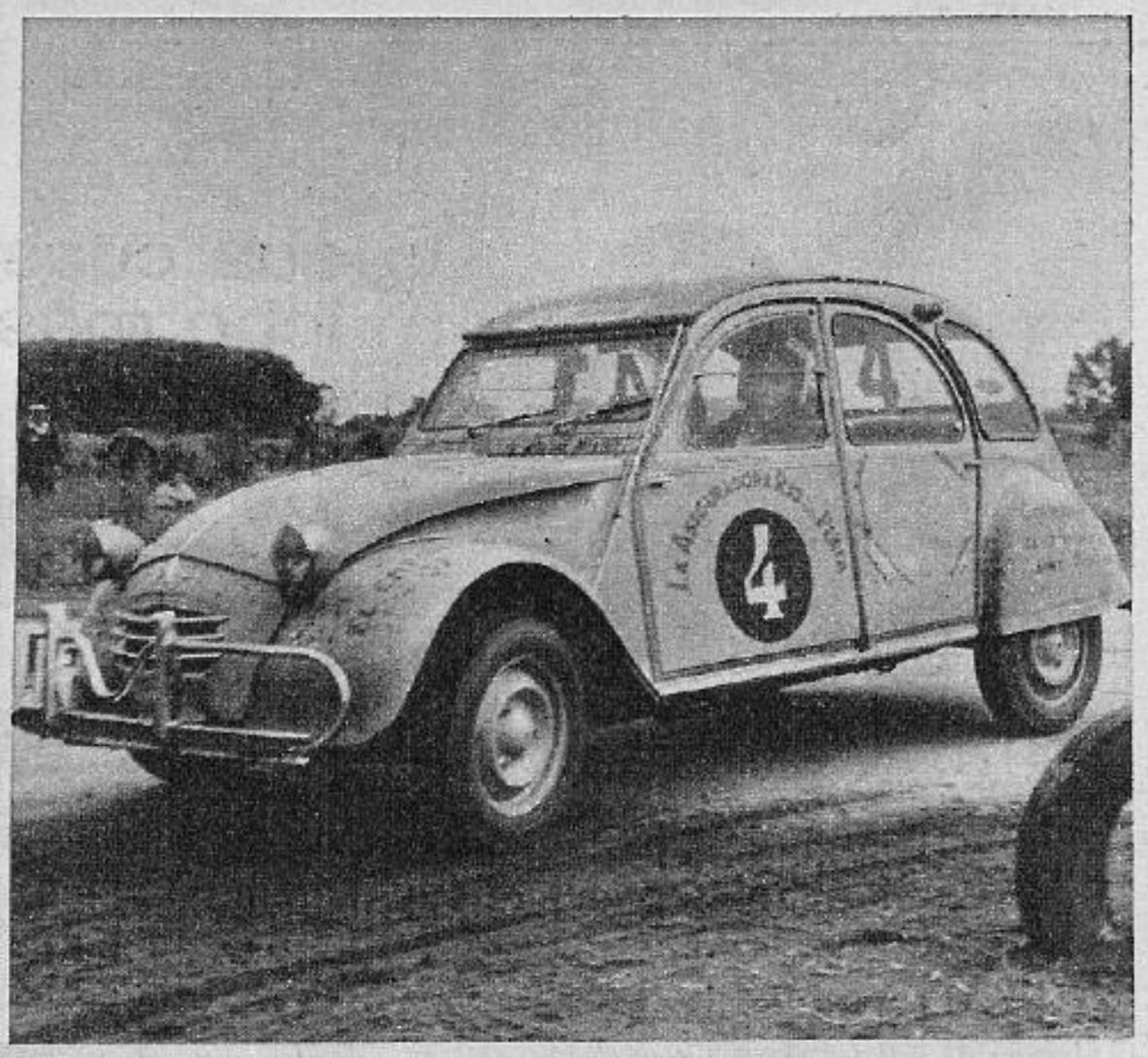
Como queriendo recoger un hipotético guante arrojado por Fiat Concord (Rally Fiat), Citroën Argentina ha decidido patrocinar —por intermedio de la red de concesionarios— una competencia para automóviles de esa marca, que realmente sale de lo común y cotidiano.

Se trata de **"Las 24 Horas Citroën"** a disputarse los días **9 y 16 de mayo** próximo en el autódromo municipal de Buenos Aires, circuito Nº 12. La misma estará reservada a unidades **2 CV y 3 CV** para las cuales se ha previsto que larguen en cantidades iguales, es decir: 35 2 CV y 35 3 CV, para completar el número máximo de inscriptos posible. En caso de anotarse más de setenta automóviles —cosa que descontamos será así— las pruebas de clasificación serán también eliminatorias.

Pero lo realmente interesante es que el reglamento indica que sólo podrán intervenir automóviles **standard**, con sólo algunas concesiones, que coadyuvan más a la seguridad que al incremento de performance. Cada automóvil tendrá que ser manejado por un equipo de tres pilotos que serán obligatoriamente quienes tendrán a su cargo las reparaciones que fueran menester en carrera, y que no podrán manejar en lapsos mayores a las tres horas consecutivas.

La **nafta será gratuita** para todos los participantes por convenio con la Compañía General de Combustibles (naftas Puma) y los **premios suman 1.280.000 pesos viejos**, repartidos por partes iguales entre ambas clases que tendrán clasificación por separado. El primero de cada clase será recompensado con m$n. 300.000 y la escala desciende hasta m$n. 30.000 en el quinto puesto, que es el último rentado.

La organización del evento estará a cargo del Vicente López A.C. con quien colabora el concesionario Citroën de Vicente López, García y Suárez. La dirección del club —a donde se puede recabar mayor información— es: Gral. Lavalle 1444, Vicente López, y su teléfono 791-8776. También los interesados pueden dirigirse a cualquier concesionario a los fines de proveerse de reglamentos de la prueba.

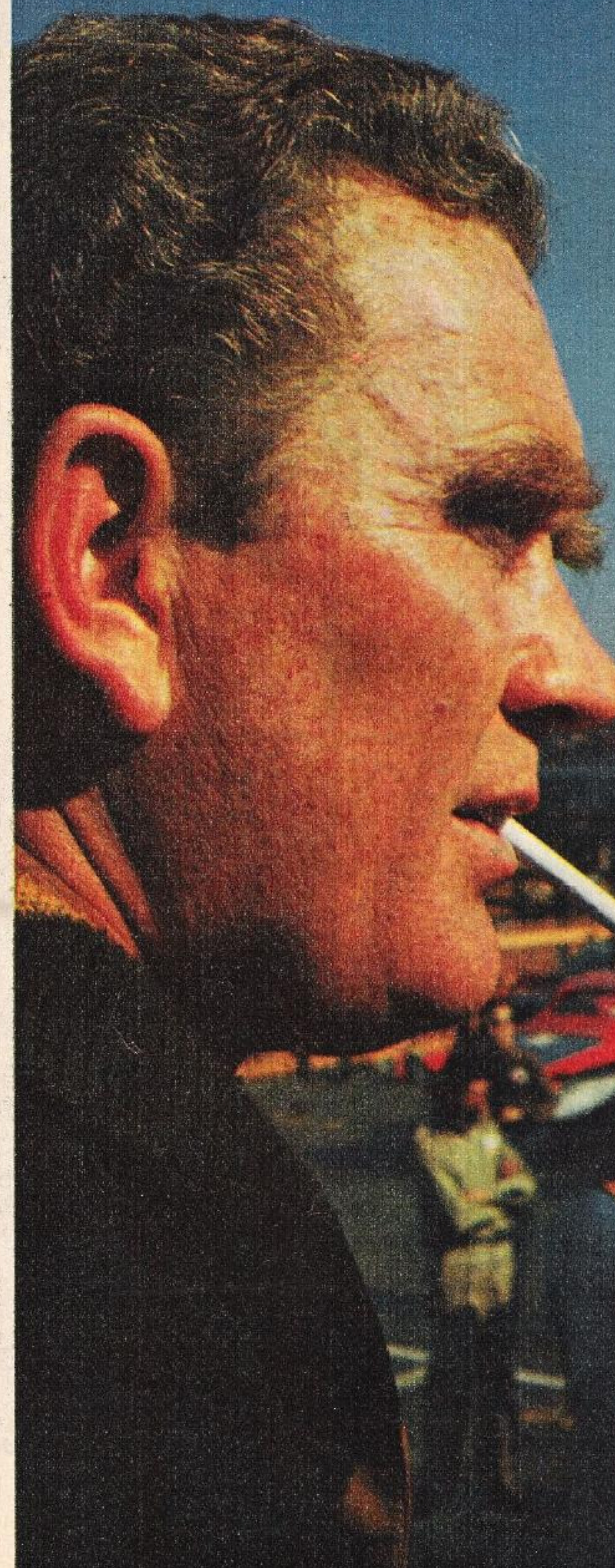


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HORACIO STEVEN
UN HOMBRE QUE HACE

A los 45 años de edad Horacio Steven ha logrado muchas cosas importantes en el automovilismo deportivo, al cual dedicó gran parte de su vida. Vale la pena conocer sus pasos a lo largo de muchos años, hasta llegar a 1970 en plena actividad creativa

por SERGIO CORNEJO



HORACIO STEVEN

De la unión de un escocés y una rosarina nació Horacio Steven el 10 de junio de 1924 en Remedios de Escalada. Fue el segundo y último vástago de la familia Steven, que en ese entonces residía en Remedios de Escalada debido a que el padre trabajaba en los talleres del ferrocarril que allí funcionaban.

Una vez alcanzada la edad escolar y como buen seguidor de la tradición británica el padre de Horacio decidió que el colegio de sus hijos debía ser el St. George. En Quilmes entonces fue donde aprendió a trazar los primeros palotes hasta que luego de terminada la primaria, una vez más el padre decidió que nada mejor para sus hijos que una buena educación británica. Por lo cual nuestro personaje se encontró de buenas a primeras sentado en un banco del Canfo Winborne en Inglaterra, haciendo sus estudios superiores. Por ese entonces la inclinación hacia la mecánica no había surgido para nada en él. Su deporte favorito era el yachting que practicaba en el mismo colegio donde había algunos veleros y buenos instructores.

Por esos años la situación en Europa se ponía cada vez más peligrosa y ante la inminencia de la guerra el padre lo hace regresar. Llegó nuevamente a Remedios de Escalada el 11 de agosto del '39, veinte días antes de que estallara la segunda guerra mundial. Completó sus estudios en el Instituto Libre de Segunda Enseñanza de la calle Libertad. Una vez terminado el secundario ingresó al igual que su padre a los talleres del ferrocarril donde efectuó un curso de aprendizaje. El mismo consistía en permanecer poco tiempo en cada una de las secciones o especialidades. Es así que pasa por las plantas de motores, fundiciones, tornería, forja y adquiere los primeros conocimientos prácticos sobre mecánica. Con los primeros pesos y en colaboración con su hermano adquirió un Ford T que al poco tiempo en el garaje de la casa quedó transformado en una "regia baquet".

Como buen ciudadano le llegó el momento de servir a la patria y lo hizo en la Escuela de Artillería de Campo de Mayo de donde egresó como oficial de reserva. Al año siguiente como subteniente de reserva lo destinaron al IV Regimiento de Artillería a Caballo de Mercedes, Corrientes, donde completó su segundo año de servicio.

De vuelta para el pago ingresó a la sección compras de Shell, de donde lo trasladaron a la ciudad de Córdoba a la sección ventas y más tarde al Chaco por lo cual renunció. Ingresó entonces a Coca-Cola, también en la sección ventas y llegó a ocupar el cargo de gerente de produc-





Indiscutible enamorado de los fierros vigiló, atendió y construyó muchos autos importantes en el desarrollo moderno del automovilismo.

Octubre de 1961. Casi diez años atrás vemos a Horacio Steven fiscalizando una carrera de karts, que por aquella época gozaban de su mejor momento.

El equipo de los famosos Renault blancos de IKA dirigidos por Steven fue el primer intento efectivo ciento por ciento de un equipo oficial que se cansó de ganar carreras. Aquí lo vemos a Carlos Guimarey —piloto del equipo junto a su hermano Julio, Gastón Perkins y Cacho Fangio— por caminos de Córdoba.

Un día, calladamente, la cupé Chevrolet de César Malnatti recibió un motor Tornado. Horacio Steven dirigía también ese experimento previo a la salida oficial de los Torino que se materializaría recién al año siguiente, 1967.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ción. Al mismo tiempo, para despuntar el vicio, intervino en un par de carreras en Turismo de Carretera hasta 1951, con un Chevrolet. Ya su pasión por los fierros había tomado forma y es así como sus horas libres transcurrían en el taller de los hermanos Romero que eran quienes lo ayudaban en la preparación del aparato. La mejor colocación que obtuvo fue un octavo puesto en La Vuelta del Oeste de 1950. Como piloto se autodefine con una frase muy sugestiva *"debo haber andado muy rápido porque siempre me golpeaba"*.

Pero realmente las primeras experiencias como preparador las tuvo junto a Roberto Rossi y fueron sobre un Ford B de Fuerza Limitada al cual le hicieron unas modificaciones en la tapa de cilindros. También experimentaron una rueda con tambor de frenos fundido a ella, del tipo Bugati. Todo esto en horas de descanso por supuesto y alentado por el gerente de Coca-Cola de quien era muy amigo y que tenía también inclinación por los fierros.

Ya decididamente con una profunda vocación por la mecánica renunció a Coca-Cola y regresó a Buenos Aires con la idea de ir a Estados Unidos a trabajar en algún taller. La idea fracasó y es así como se "conchabó" en un taller de la calle Tucumán. De allí ingresó a Remington como vendedor "free-lance" de máquinas de escribir. Un buen día se enteró por los diarios de la instalación de los directivos de Kaiser en la Argentina para ser más exactos en el Plaza Hotel. Es así como partió para allí con su muestrario de máquinas de escribir. *"No pude encajarles ni una máquina pero en cambio ingresé a trabajar con ellos en la dirección de compras de la empresa."* Más tarde pasó al departamento de planificación y especificaciones. Pero en realidad había una idea que revoloteaba siempre por su cabeza y era la de formar el equipo de competición de la fábrica. Finalmente en 1962 los directivos de Kaiser valoraron sus propuestas y McCloud decidió crear el Departamento de Competición poniéndolo a Steven al frente.

El debut del equipo oficial se produjo en el Gran Premio de 1962 con muy mala suerte ya que rompieron todos. El primer triunfo se produjo en Villa Carlos Paz, en la semana de la velocidad, en marzo del '63 donde Gastón Perkins ganó su categoría con el Renault blanco oficial. Este y los sucesivos triunfos hicieron que el Departamento se afianzara cada vez más y hasta que fuera visto con gran simpatía por los directivos de Kaiser.

En el '66 comenzó las experiencias sobre el motor Tornado.

→

HORACIO STEVEN

El primero que salió a competir fue montado sobre la cupé Chevrolet de César Malnatti. Desde un principio se pudo observar la eficacia del motor pero siempre debian abandonar por problemas ajenos (embragues, caja). La mejor colocación que obtuvo Malnatti ese año fue un tercer puesto en la Vuelta de Mar del Plata. Después vinieron los preparativos para el Gran Premio de Turismo de Carretera de ese año pero a último momento no largó el equipo. Junto con la finalización del año se produjo también su alejamiento de Kaiser junto con Pedrito Campo y Rodolfo Fraga que también presentaron sus renuncias. Atrás quedaban una buena cantidad de triunfos que el Departamento de Competición con la dirección de Steven brindó a la empresa.

En enero del '67 junto con Fraga y Campo fundó Competición S.A., empresa que trabajaría independientemente y por contrato para empresas o particulares. El primer contrato importante que firmó Competición fue con Ford, a comienzos de ese año. Luego vinieron los dos desafortunados accidentes que paralizaron por un tiempo la actividad. Finalizado el contrato con Ford, Competición, por cuenta propia comenzó la construcción de un prototipo de parecidas características a los dos anteriores. En ese momento surgió el acuerdo con Pairetti, que estipulaba que una vez terminada la construcción del auto y realizadas las primeras pruebas, si existía conformidad, lo compraría. Ocurrió así y ése fue el nacimiento del Trueno Naranja, el primer coche construido por Competición que triunfó en una pista. El que le brindó a Horacio quizá la mayor satisfacción de su vida cuando lo vio ganar en Córdoba.

Lo que sigue está demasiado fresco como para hacerlo recordar. Es evidente que Horacio Steven o Competición, que es más o menos decir lo mismo, está pasando por el mejor momento de su carrera. Pasaron muchos años desde aquel primer Ford T trasformado en baquet en el garaje de Remedios de Escalada pero lo importante es que se recuerde como principio de una serie de trabajos importantes.

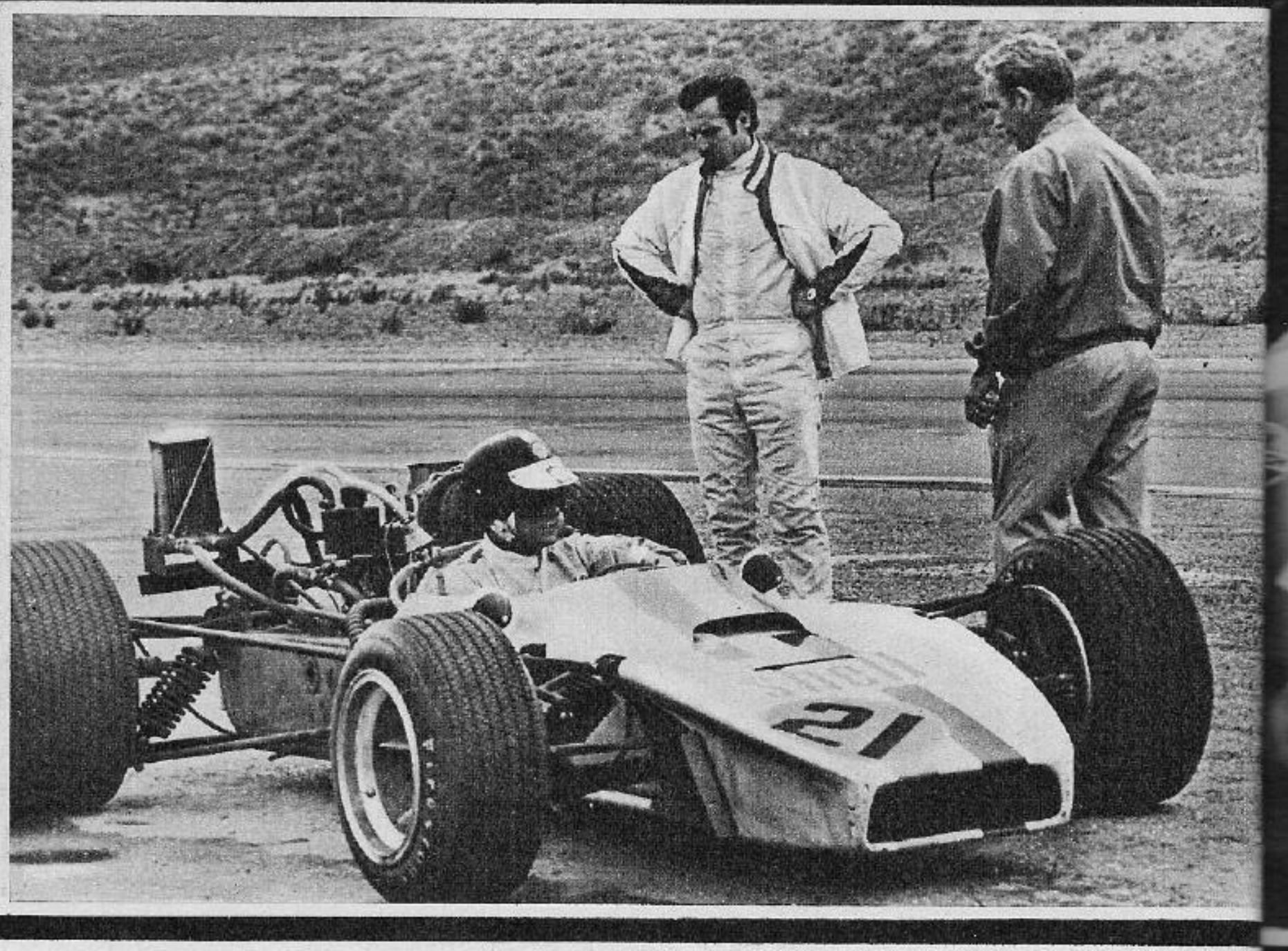


El Trueno SP también mató luego de ser bien puesto a punto. El auto de Steven resultó un coche particular y eficiente.

En mayo de 1967 Horacio Steven suscribió el contrato con Ford para la construcción de autos TC. Dos accidentes fatales determinaron una etapa realmente difícil para Horacio Steven.

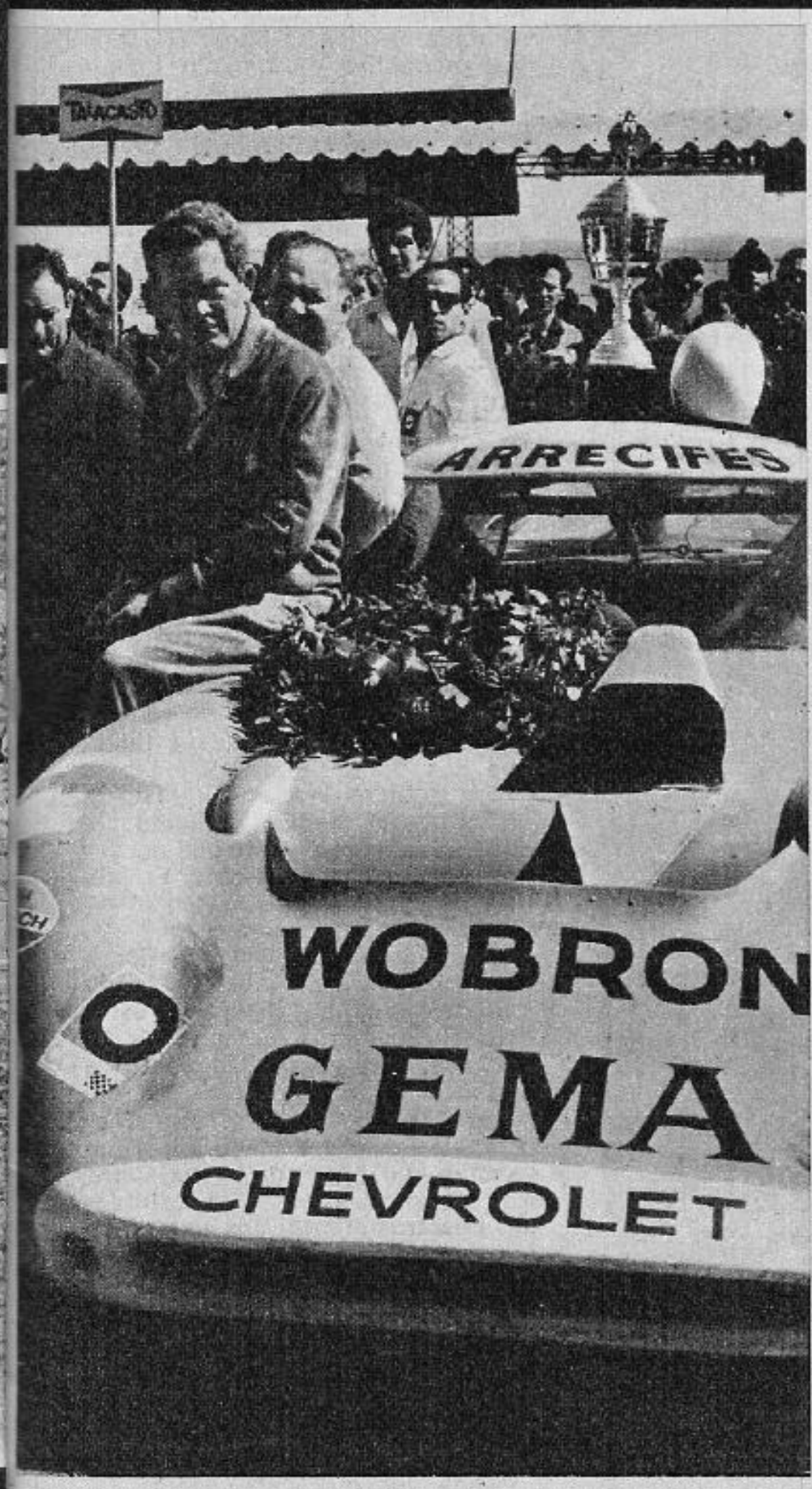
Después de tantos sinsabores el primer triunfo llegó en Córdoba cuando Pairetti ganó con el Trueno Naranja. Justo premio.

El último coche construido por la empresa de Steven fue el Fórmula uno con motor Chevrolet. Es el auto más eficaz de la categoría.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





91 PREGUNTAS A HORACIO STEVEN

Un libro: *La Biblia.*
Un auto: *Mercedes Benz 280.*
Una película: *La primera versión de Motín a bordo.*
Una bebida: *Coca-Cola.*
Una moto: *HRD.*
Una serie de TV: *Los Vengadores.*
Un lugar de veraneo: *Punta del Este.*
Un lugar de reunión: *Mi casa.*
Un ritmo para bailar: *4|2|4|4.*
Un amigo: *Curt Wiess.*
Un enemigo: *No tengo tiempo.*
Un deseo: *Si lo digo mi mujer me mata.*
Una superstición: *Ninguna.*
Una cábala: *Zapatos de gamuza.*
Una carrera: *En el Oscar Cabalén '68.*
Una categoría: *Automovilismo.*
Un piloto: *Fangio.*
Un jefe de equipo: *Steven.*
Un mecánico: *Andrés Carabajal.*
Un constructor: *Competición S.A.*
Un personaje: *Rodolfo Fraga.*
Algo antipático: *Falta de $.*
Un gusto: *Conocer gente.*
Una comida: *Tallarines.*
Un restaurante: *"05".*
Un boliche: *Afrika.*
Un deporte: *Golf.*
Un juego de azar: *Ninguno.*
Un prócer: *Rosas.*
Un cómico: *Marrone.*
Un actor: *Henry Fonda.*
Una actriz: *Laureen Bacall.*
Un cigarrillo: *Claudia Sánchez.*
Una mujer: *Susana.*
Un lugar del mundo: *Londres.*
Un país: *Argentina.*
Una ciudad: *Londres.*
Un hombre: *Mi padre.*
Un error: *No haber seguido estudiando.*
Una sastrería: *Maneglia.*
Un trauma: *No tengo todavía.*
Un miedo: *Vértigo.*
Una alegría: *Ganar.*
Una pegada: *La creación de Competición S.A.*
Una bronca: *Los reglamentos.*
Un reloj: *Heuer.*
Un accidente que le haya impactado: *El de Jim Clark.*
Una revista: *Gente.*
Una revista de automovilismo: *Parabrisas Corsa.*
Un periodista: *No sé.*
Una pelea: *Dempsey-Firpo.*
Una zapatería: *Dolcis.*
Un boxeador: *Lausse.*
Una forma de vestir: *Sport.*
Un conjunto musical: *The Beatles.*
Un vino: *Calvet Brut.*
Una gaseosa: *Coca-Cola.*
Una persona que desearía conocer: *Hemingway.*
Un diario: *La Nación.*
Un medio de trasporte: *Automóvil.*
Un medio de comunicación: *Teléfono.*
Una golosina: *Caramelos ácidos.*
Un arma de fuego: *Pistola.*
Un animal: *El perro.*
Una fiera: *"Chita".*
Un equipo de fútbol: *Estudiantes.*
Un jugador de fútbol: *Amadeo Carrizo*
Un equipo de rugby: *Old Georgian's.*
Un color: *Verde.*
Un color mufa: *Negro.*
Un número: *2.*
Un número mufa: *7.*
Una virtud: *Bondad.*
Un defecto: *Codicia.*
Lo imperdonable: *Falsedad.*
Una manía: *Los autos de carrera.*
Un escritor: *Hemingway.*
Un aviso de TV: *el de Pepsi.*
Una admiración: *La naturaleza.*
Un político: *Frondizi.*
Un ministro: *No sé.*
Un militar: *Montgomery.*
Una pick-up: *Brava.*
Un camión: *Scania-Vabis.*
Un tractor: *Deutz.*
Una fruta: *Naranja.*
Un postre: *Helado.*
Un piloto joven: *García Veiga.*
Una profesión: *Ingeniería.*
Un piloto internacional: *Rindt.*
¿Qué haría usted si de pronto pudiera contar con la cantidad de dinero que se le ocurra?: *Seguir fabricando autos de carrera. Claro está que en otras condiciones. Instalaría una planta modelo.*

EL PEOR MOMENTO

Indudablemente uno de los momentos más difíciles en la vida de Horacio Steven fueron los que rodearon a los accidentes de Atilio Viale y Oscar Cabalén. Las circunstancias muchas veces colocan a los hombres en situaciones en que es necesario recurrir a fuerzas casi sobrehumanas para poder superarlas. Al producirse los dos accidentes, Steven se encontró en una de ellas. Para el gran público él apareció en determinado momento como el único responsable y en gran medida porque gente con poco sentido común y muchas ganas de crear sensacionalismo se encargó de hacerlo parecer así. Todo el mundo se creyó con la obligación o la autoridad de opinar. Se escucharon o leyeron las más variadas teorías. Ahora bien, a más de dos años de aquellos días se nos ocurre que podría ser interesante escuchar la versión de Steven.

"El accidente de Viale se debió sin ninguna duda a una mancha de aceite. Una vez que el coche la pisó salió despedido hacia el pasto y debido a la velocidad a que venía el automóvil y facilitado también en gran medida por las patonas comenzó el derrape. Tocó el alambrado y comenzó a volteal postes, nueve en total. Al irse acumulando el alambre que iba cortando, el coche se fue montando sobre esos restos y de ahí la impresión de levantarse que dio en determinado momento. El fuego se inició una vez terminado el accidente por autocombustión. La prueba está en la película, donde se puede observar perfectamnte que una vez detenido el auto tarda unos segundos en comenzar el fuego."

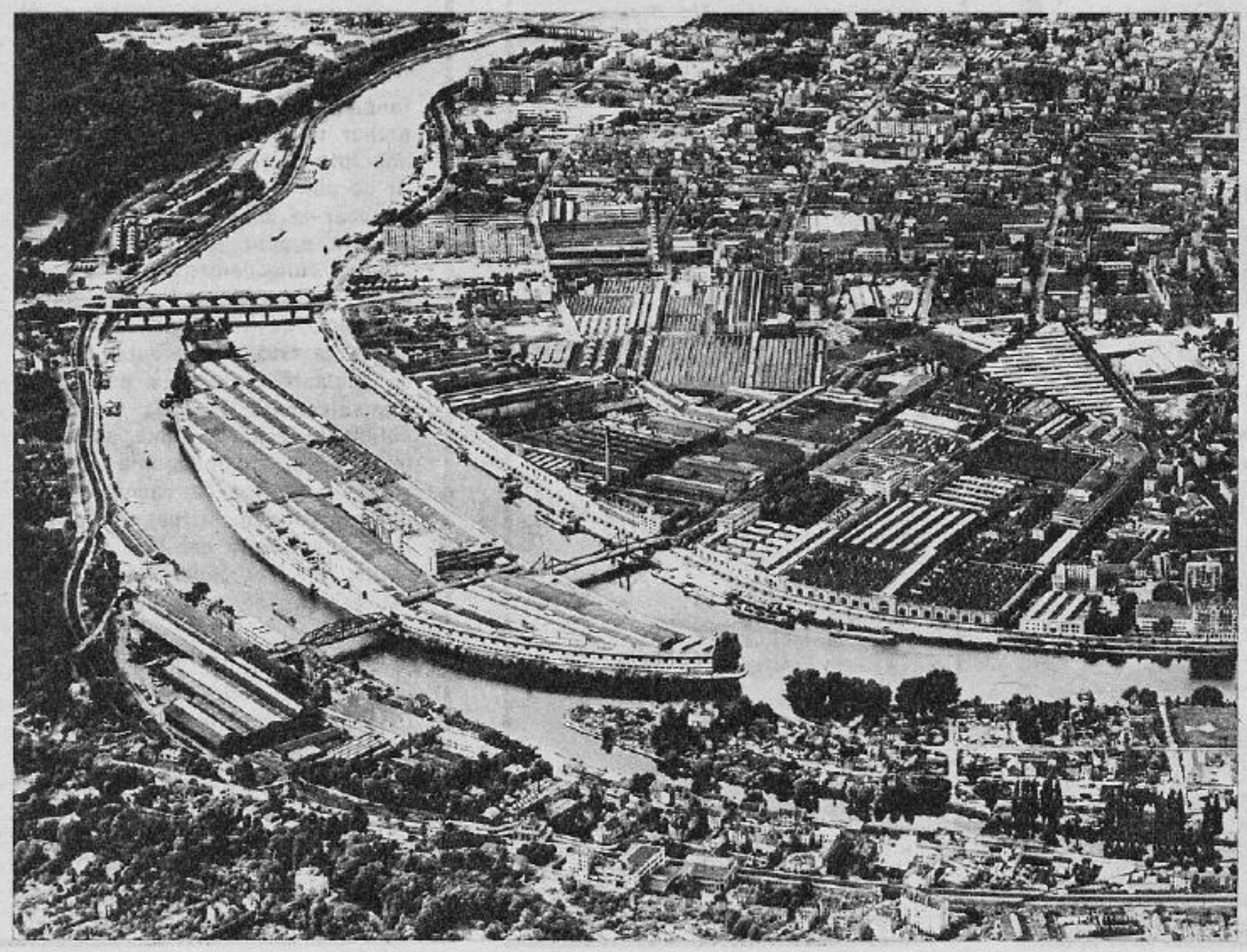
"El de Cabalén parte de un error fundamental que es el de salir a probar un automóvil de carrera a una ruta abierta al tránsito. A partir de allí lo que yo pienso es que al tocar la banquina Oscar (no sé si para probar la estabilidad del auto u obligadamente, ya que algunos metros antes había algunas ondulaciones en el pavimento) el coche se cruzó en la ruta. De ahí en adelante comenzó a pelearlo y probablemente no haya tenido el suficiente espacio como para dominarlo, presumiblemente por la cercanía en que se encontraba el dichoso camión. El fuego creo que fue un producto del tipo de accidente. En ese momento el auto estaba cargado con 320 litros de nafta."

La confianza de sus amigos y la gente del taller fue fundamentalmente lo que lo llevó a iniciar la construcción de un auto que fuera similar a los accidentados. Los resultados del mismo en las pistas son los mejores argumentos que pueden esgrimirse para refutar tantos apresurados juicios.

"INSTRUIR HOMBRES Y CREAR UN AUTO POR AÑO"

Por EDOUARD SEIDLER, corresponsal de CORSA en Francia

Hoy habla Pierre Dreyfus, presidente de la Régie Nationale des Usines Renault. Formar técnicos y lanzar un nuevo modelo por año son las metas inmediatas de la empresa



EL HOMBRE: M. Pierre Dreyfus (62).

Actualmente se desempeña como presidente-director general de Renault. Fue administrador del Ente Carbonifero de Francia (1948) para convertirse en 1950 en presidente de Houillers du Bassin de Lorraine o sea una de las empresas carboníferas más importantes de Francia. Paralelamente, ejerce las funciones de administrador (1947) y de vicepresidente (1948) de la Régie Renault donde toma la presidencia en 1955.

LA EMPRESA: Régie Nationale des Usines Renault (72).

Primer constructor francés. Producción 1969: 1.000.000 de unidades entre camiones, autos y vehiculos medios comerciales.

Primer exportador: 432.060 vehículos exportados en 1968 (53,5 % de la producción del grupo Renault-Saviem y 45,1 % de las exportaciones francesas).

. . . . . .

No se puede decir que los problemas de la devaluación del franco, o de los nuevos regimenes de crédito, dejan indiferente a Pierre Dreyfus, presidente-director general de Renault.

El los toma como peripecias de su trabajo y no como cuestiones de fondo. En cinco años, el potencial productivo de Renault deberá llevarse a 6.000 unidades por dia para una producción global de 1 millón 400.000 a 1.500.000 unidades anuales. El desenvolvimiento del aparato industrial del grupo plantea problemas técnicos y financieros de cierta importancia.

"El gran problema —dice Dreyfus— es por lo tanto de los hombres". En un año, la Régie ha tomado, asimilado y formado diez mil obreros y empleados nuevos.

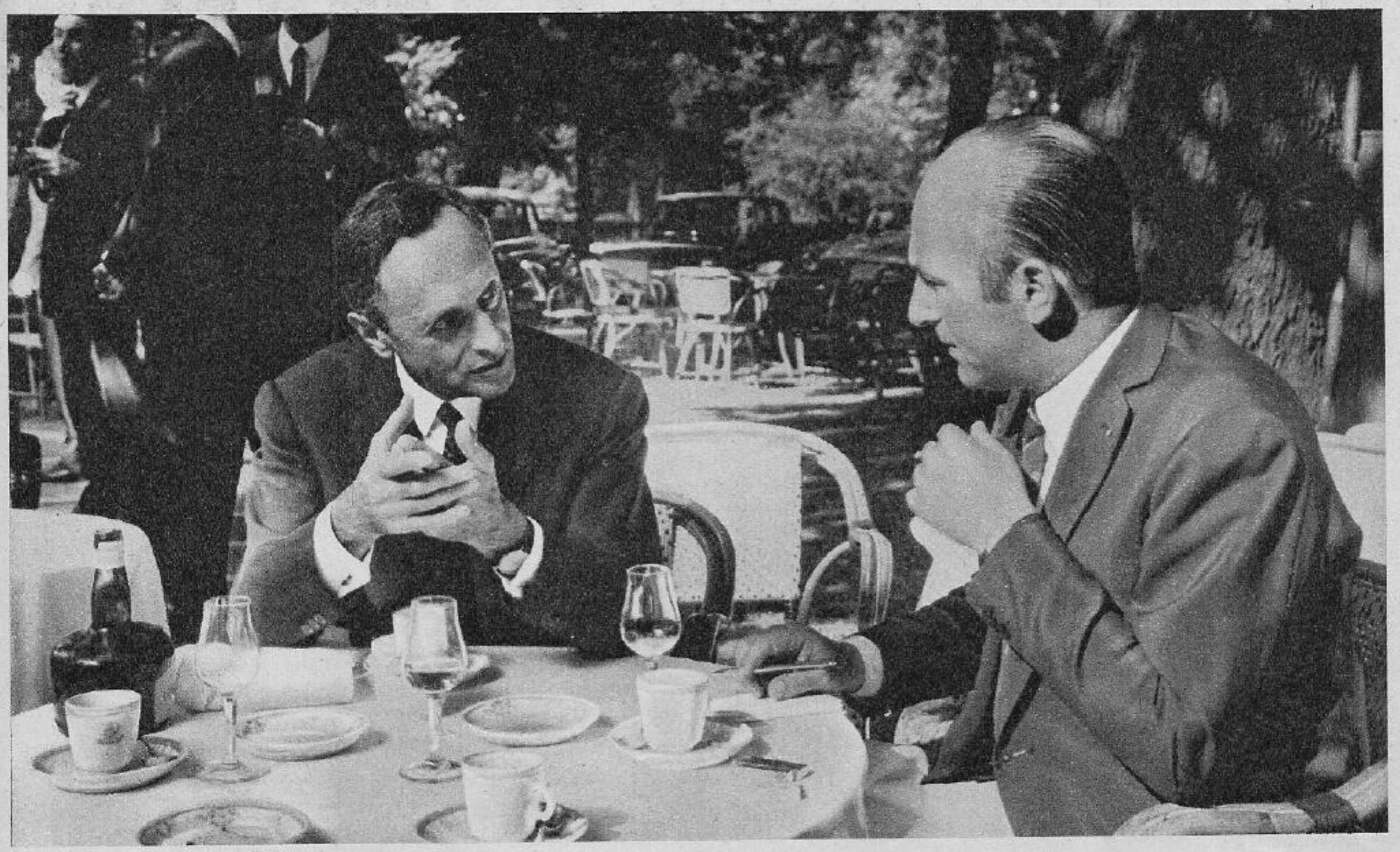
"Renault —continúa Dreyfus— se ha convertido hoy día en un auténtico anexo del Ministerio de la Educación Nacional. Nuestra principal inquietud es la formación de los hombres que realizarán y acompañarán el desenvolvimiento de la empresa. Si ningún golpe de mano de agitadores ajenos a los cuadros de la empresa no interrumpe nuestro plan, en este año produciremos un millón de vehiculos. En origen, ese fue el límite que nos fijamos para 1970.

Por primera vez en la historia de la Régie hemos formado un cuadro de gente destinada a formar nuestra mano de obra. Formamos doscientas personas en el nivel primario; cincuenta a nivel secundario y diez a nivel superior o universitario. Este nuevo equipo formativo nos ha permitido establecer programas de producción en base a la gente que podemos ir formando progresivamente. Tenemos ya una proyección muy concreta sobre los cinco años que vendrán, un poco más vaga sobre los próximos siete. Para establecer nuestros planes, nos remitimos a dos premisas: los modelos que lanzaremos y las posibilidades de producción".

ES MAS FACIL PRODUCIR QUE FORMAR HOMBRES

"Cada vez que gestionamos en el extranjero un nuevo contrato

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



de montaje o de asistencia —dice aún monsieur Dreyfus— implica que debemos disponer de cuarenta o cincuenta técnicos especialistas, y llegamos entonces a la conclusión de que es mucho más simple producir automóviles que formar técnicos. Este año, hemos firmado nuevos contratos en Turquía y Colombia. Tenemos también un proyecto para producir vehículos en Argelia. Nuestra acción en Rusia continúa desarrollándose sin interrupciones: el monto de nuestro contrato con el gobierno soviético llega ya a los 700 millones de francos, contra un presupuesto inicial de 600 millones. Y después, tenemos nuestro propio plan de desarrollo acá, en Francia. Para poder hacer frente a toda la demanda, este año hemos tenido que abrir el fuego desde todos nuestros flancos. Al mismo tiempo que desarrollamos nuestro potencial administrativo en Boulogne y nuestros servicios de métodos y estudios en Rueil, tuvimos que poner en marcha el doble de producción en nuestra usina de Le Havre-Sandouville que producirá sus primeros resultados en el primer semestre de este año. Este año tendremos nuestras fábricas de Cleon y Mans marchando al límite de su producción. En Flins emplearemos este año 14.000 personas para desarrollar todo nuestro plan de producción a pleno. Además, y en combinación con Peugeot, hemos puesto una nueva fábrica de mecánica general que estará operable en 1971, y donde montaremos, aproximadamente, 1.000 unidades por día. Para hacer notar una idea de los problemas que se nos han planteado, le hago notar que en España estamos pensando en doblar nuestra producción actual (80 mil unidades). En Argentina, en estos momentos hemos introducido un nuevo vehículo a la gama Renault y en poco tiempo lanzaremos otro más. Como Uds. podrán ver tenems proyectos y planes en todo el mundo...

UN NUEVO AUTO POR AÑO

"Los tiempos han cambiado —cuenta M. Dreyfus— y las fábricas de automóviles no pueden subsistir ya con uno o dos modelos renovados cada seis años. La línea Renault va a aceptar a partir de ahora un nuevo modelo cada año".

¿La naturaleza de los autos nuevos, sus cualidades fundamentales, serán conservadas? La Renault, en sus últimos años, ha construído "buenos" autos, funcionales generalmente, y con predominancia del factor técnico sobre el estilístico. Esta línea probablemente no será modificada, aunque no hay que negar que el suceso establecido por la Ford-Capri no ha pasado inadvertido. ¿Construirá la Renault un auto para placer, o deportivo? Pierre Dreyfus nos pide paciencia al respecto diciéndonos que una empresa como Renault no puede hacer todo a la vez y que primero se atienden las necesidades comerciales de la firma y luego las necesidades estilísticas o espirituales.

"Pero el rubro deportivo lo cubriremos siempre con nuestra asociada Alpine, en la cual estamos ya trabajando para encarar una evolución en sus modelos. "Alpine producía hasta ahora entre uno y dos automóviles por día —dice Pierre Dreyfus—. Su potencial será aumentado próximamente hasta llegar a las diez unidades diarias y Renault asegurará su distribución".

RESPUESTA PARA ESCEPTICOS

Abordamos entonces el problema de la sociedad realizada entre Renault y Peugeot, que continúa suscitando en el exterior reacciones de escepticismo, alimentadas aún más por la salida al mercado de dos automóviles aparentemente competitivos: el Renault 12 y el Peugeot 304. "Lo dijimos siempre —replica Pierre Dreyfus— que mantendríamos la competición comercial entre las dos empresas, sin perjuicio de lo cual la colaboración recíproca hará marchar mejor a ambas sociedades. No hay más que analizar la evolución de las dos sociedades a partir del momento de nuestro contrato, para darse cuenta de que es todo un éxito. Tanto Peugeot como Renault están trabajando al límite de su producción, lo que no es el caso de otros constructores franceses. Además de todo lo que estaba en marcha antes del acuerdo y de todas las realizaciones que hemos llevado a cabo juntos, hemos puesto en marcha con Peugeot dos programas extremadamente importantes. En materia siderúrgica coordinamos el desarrollo de nuestras plantas de forja. Peugeot adquirió nuevas máquinas, que no hubiera podido comprar estando solo, y se convertirá en nuestro proveedor en Mulhouse; a la vez que nosotros trabajaremos para Peugeot en nuestra planta de Hagondanges.

Y luego está la fábrica común de motores para la cual hemos programado una inversión de 800 a mil millones de francos. La planta funcionará sobre el título de "Fábrica Francesa de Mecánica". Los directores de la misma serán Taylor y Bollack, que representan a Peugeot y Renault respectivamente.

El director general de la planta será el ex responsable de la planta Peugeot-Indenor de Lille. Los gabinetes de estudio y de métodos de las dos empresas comparten las responsabilidades de la construcción de la usina. En respuesta a los escépticos que no creen en nuestra unión, les informo que el grupo motor representa un 20 % del total del automóvil. Y esto es solamente una parte de los grandes proyectos que tenemos en conjunto".

¿Los responsables de Renault se sienten capaces de soportar el "desafío alemán", versión europea del "desafío americano"? Dreyfus se sorprende por la pregunta.

"Por supuesto que lo enfrentaremos —dice—. Y es más, creo que nos vamos a divertir bastante".

Pierre Dreyfus sonríe. Más de un auto sobre diez producidos este año por la Régie Renault se vendieron detrás del Rhin. En el espíritu de los responsables de Renault, esto es solamente un debut, un primer sondeo.

RALLIES 1970 COMEN



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZO LA GUERRA

Con el Rally de Montecarlo, que ganó Bjorn Waldegaard para Porsche, dio comienzo el primer Campeonato Mundial de Marcas en Rallies, que se compone de ocho pruebas. Las cuatro marcas favoritas y un análisis general previo de posibilidades de marcas y pilotos



PORSCHE: El favorito indiscutido

AUTO: 911S

PILOTOS: Waldegaard, Larrouse, Ake Anderson



Aunque decimos que este año no hay ningún auto con ventajas decisivas entre los cuatro grandes, Porsche se erige como favorito por su mayor potencia y por la calidad de sus pilotos.

Participará en el Campeonato del '70 con el motor de seis cilindros por ahora homologado en la Gran Turismo, sobre el ya experimentado 911S. La cilindrada actual es de 2247 cm^3, más grande que la versión comercial, que es de 2195, y se obtuvo mediante un leve aumento del diámetro de los cilindros. La relación de compresión fue aumentada de 9 a 10,3;1. La inyección indirecta es, como siempre, Bosch, al igual que en los modelos de serie. Así las cosas, en la panza del bicho éste logra 240 CV a 7.500 vueltas, llegando a tocar la línea de los 250 kilómetros/hora en el rectilíneo.

El Porsche 911 S Rallye ha sido notablemente aligerada con respecto a las máquinas del año pasado, bajando de 930 a 840 kilogramos.

Será interesante el debut del 914 en rallies, por cuanto se po-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Bjorn Waldegaard, el dueño de Montecarlo, rumbo a la meta en la primera carrera puntable para el Mundial de Marcas de la especialidad. Favorito.



drá establecer una comparación entre el nuevo modelo y su glorioso hermano, pero es muy difícil que el 914 esté en condiciones de ganar hasta terminado el primer año, en que se buscarán soluciones a los inevitables problemitas de dentición.

LANCIA. ¿El Campeonato para Italia?

AUTO: Fulvia Coupé 1600 H F

PILOTOS: Kallstrom, Munari, Lampinen, Fall, Barbasio, Ballestrieri



Aaakeslike%strö£B!!!...., dicen los nórdicos por: "¡Guarda el árbol!". Aquí Simo Lampinen con John Davenport, flamantes adquisiciones de Lancia.

Era importante ver en qué medida influia en la parte deportiva de la marca italiana la incorporación de la misma al complejo Fiat.

El "reparto corse", dirigido por Cesare Fibrio, no fue tocado en absoluto, quedando su jefe en funciones con plena libertad de seguir aplicando libremente sus eficaces conocimientos, y en cambio se añadió el apoyo de Fiat al equipo de carreras, lo que permitió reforzar las huestes de pilotos oficiales con los ganadores de nuestras recordadas 84 horas de Nürburgring. Lancia tendrá tres objetivos principales y cuenta con gente para los tres. Fall, Munari, Lampinen y Kallstrom se dedicarán a defender la marca en el Mundial de ídems; Barbasio perseguirá el título de pilotos, mientras Ballestrieri se ocupará de participar en el campeonato italiano. El 1600 HF es el mismo que ya está homologado en la categoría Gran Turismo. Ya ha completado su etapa de experimentación con suficiencia, puesto que con esta máquina Kallstrom consiguió el Campeonato Europeo. Ahora se consiguen hasta 145 CV a 7.500 r.p.m. con posibilidades de llegar a las 8.000 sin que vuele todo. Lancia insistirá con el uso de neumáticos Pirelli, ahora empresa fusionada a Dunlop.

Comienza una nueva temporada de Rallies. Una temporada que en realidad no terminó nunca, que tiene tantos meses de actividad como meses tiene el año. Los rallies se realizan tanto en los hielos y las nieves del invierno como en las regiones donde el verano es más tórrido.

Apenas terminado el tremendo esfuerzo que significa el Rally de Inglaterra, en pleno diciembre, ya los pilotos empezaron a recorrer la ruta del Rally de Montecarlo que abre la temporada '70, y donde un triunfo recompensa con creces los desvelos de todo un año.

LOS CAMPEONATOS

¿Cuáles son las novedades en el panorama rallístico de 1970?

Un nuevo Campeonato Mundial de Marcas, que sustituye al Campeonato Europeo en vigencia hasta el año pasado y que se compone de ocho pruebas a cual más exigente: **Montecarlo, Suecia,** la **San Remo - Sestriere,** el **South-African Safari, el Rally del Acrópolis,** el de los **Alpes Austríacos,** la **Copa de los Alpes y el Rally de Gran Bretaña.**

Todavía queda un Campeonato Europeo, el que consagra al mejor piloto del año, pero ahora se compone de 22 pruebas (!) en lugar de las ocho de 1969, y mantendrá a los aspirantes al título en actividad constante si quieren conseguirlo. Si a esa actividad agregamos la que corresponde a los corredores que por contrato tienen que participar en el Mundial de Marcas —**cuyas pruebas no cuentan para el torneo de pilotos**— tendremos una idea aproximada de lo extenuante que va a ser la temporada que se inició en "**Monte**" con el triunfo de Porsche con Waldegaard.

LAS MARCAS

Hasta ahora no hay mayores novedades en las principales casas que participarán en el Campeonato de este año.

Ya se ha formado una especie de pequeña aristocracia de constructores que difícilmente, al menos en 1970, podrá ser alterada; después de tantos años y tantas carreras, los constructores han puesto en marcha una organización muy eficiente y han adquirido una experiencia notable en su metier. Porsche, Ford, Alpine y Lancia constituyen hoy el "top grade" en rallies, y todas las demás casas, aunque tengan una tradición corsaiola de tanto arraigo como las citadas, difícilmente podrán alcanzar su alto grado de eficiencia antes de que gastemos este almanaque.

Las máquinas más competitivas siguen siendo aquellas que mejor lucieron en la temporada anterior, o modelos derivados de aquellos como el Fulvia 1600 o el Alpine 1600S. Los más conocidos son los ya populares Escort "Twin Cam". Porsche se presentará con motor de 2,2 litros, lo que no es gran variante con respecto a los dos litros redondos del año pasado. El único auto que puede ser sorpresa es el nuevo Volks-Porsche (el 914) de dos litros con motor central.

¿COMO GANAR?

No se puede decir que las carreras del año pasado, o de los últimos años, hayan consagrado a una técnica constructiva en particular como la más apropiada para vencer. Los autos que lograron más victorias en 1969 y los que se presentarán con más posibilidades en 1970 ofrecen soluciones técnicas muy variadas: tracción delantera (Lancia), motor adelante y tracción trasera (Escort), "todo atrás" (Porsche, Alpine), y a éstos se agrega el 914 con su motor central. Considerando resultados es imposible elegir una máquina óptima en todo terreno. Los Lancia andan como buscapiés cuando hay mucha nieve; los Porsche, con su potencia y buenas gomas, son inalcanzables en el hielo; el comportamiento de los Escort adquiere relieve cuando se trata de andar en terrenos no pavimentados; los Ford Capri "se las rebuscan" parejo en todas condiciones, y los Alpine son un peligro en los circuitos veloces y sinuosos. Imposible elegir uno entre los mejores, como no sea por preferencias de gusto personal.

→

FORD: Otra vez el Escort

AUTO: Escort Twin Cam [ocasionalmente Capri 3 litros]



El fabuloso Escort Twin Cam será nuevamente el defensor de los prestigios de la Ford inglesa, en reemplazo del Capri, que aún no conforma.

LOS PILOTOS

El hombre es, hoy en día, el principal protagonista de los rallies. Es muy difícil para una fábrica proponerse obtener un triunfo importante si no cuenta con un piloto de primera línea, un especialista en la categoría capaz de ganar con cualquier tipo de auto, experimentado y fogueado como para defender su posición en la carrera en las condiciones más adversas y con la mayor gama de recursos. Es por eso que a fin de cada temporada se originan ásperas disputas por la contratación de los profesionales de más renombre. Los japoneses, por ejemplo, no han escatimado esfuerzos con tal de lograr la participación de dos "grandes" en Montecarlo, Aaltonen con Datsun y Mc Elford con Toyota.

Hay pocos nombres nuevos en 1970. Sólo Bjorn Waldegaard ha pasado de amateur a profesional, aceptando el ofrecimiento de Porsche para defender oficialmente a la marca.

Para los "pros" todo se hace más difícil que para los privados. Estos deben costearse sus gastos, apoyarse en escuderías a la manera criolla de nuestras peñas; disponen de menos tiempo y elementos para trabajar en el auto y no pueden probar constantemente como los profesionales.

Un rally de los principales no es fácil. Hay que disponer por lo menos de dos semanas para poder aprender lo mejor posible el recorrido y los accidentes importantes del terreno, y un piloto particular difícilmente puede conceder tanto tiempo al reconocimiento de un circuito. Generalmente los profesionales más buscados, y los que en forma privada o profesional logran mayores éxitos son los nórdicos, por su conocimiento y costumbre de conducir en zonas difíciles y sobre todo tipo de superficies, y porque tienen las condiciones físicas idealmente adaptadas para este tipo de manejo durante muchas horas. De todos modos ellos no son los únicos, pero sí son los más.

EL SENTIDO DE LOS RALLIES

Generalmente con referencia a las distintas categorías solemos preguntarnos: ¿para qué sirven?

El rally es indiscutiblemente el tipo de carrera que requiere, para participar en ella, el uso de máquinas que más estrechamente se vinculan a las de uso diario, y se corre sobre calles y caminos de uso público y no sobre pistas especiales. Para correr un campeonato de rallies es imprescindible que la unidad participante pertenezca a una serie de producción no inferior a los 500 ejemplares. A pesar de correrse sobre circuitos trazados en la vía pública, los rallies son los que tienen el menor índice de accidentes.

Y además los rallies han cumplido una función educativa para el público al demostrarle que la tracción delantera **—para citar sólo un ejemplo—** era confiable, útil para cierto tipo especial de terrenos y apta para andar por cualquier lado como el que más. Gracias a su actuación en los rallies europeos las cifras de venta de los "Mini", los Citroën y los Lancia alcanzaron cifras muy diferentes —favorablemente— con referencia a las primeras épocas de su presentación, en que el comprador los observaba de reojo.

Este tipo de carreras transforma a la especialidad en un constante e incansable campo de pruebas de elementos de aplicación inmediata al uso del consumidor normal. La Fulvia 1600, por ejemplo, nació como máquina de rally antes de entrar en producción de gran serie, y lo mismo acaba de suceder con otro muy buen auto, el Alpine 1600. Valga destacar, por último, que la Fiat, que en Europa nunca fue muy afecta a las competencias deportivas, ha decidido sorpresivamente romper el fuego apoyando a los corredores de su marca en la temporada '70.

En cuanto al aspecto deportivo en sí, pocas especialidades ofrecen la variedad de emociones que tiene un rally, y difícilmente haya en el automovilismo satisfacciones tan profundas como ganar uno de los rallies más importantes. Waldegaard ganó Montecarlo '70 en su primera actuación para Porsche como profesional y se presenta como principal candidato para apoderarse del título que por ahora ostenta Kallstrom, pero el año se presenta muy bravo y habrá que saber esperar para salir de dudas.

H. L. B.

LAS ULTIMAS

El Porsche 914, que debutará en rallies en la temporada '70 tiene un motor central Porsche de seis cilindros, de dos litros de cilindrada y alimentado por dos carburadores Weber de tres cuerpos. Tiene una relación de compresión de 10,3:1 con una potencia máxima de 220 CV a 7.800 r.p.m., exactamente el doble de la versión de venta al público (110 a 5.800 vueltas). Rebajado a 880 kg su relación peso/potencia será de 4 kg/CV. Con gomotas anchas y todo el crukrut encima se calcula que estará inicialmente en los 240 km/h.

Alfa Romeo nunca se dedicó intensivamente a los rallies, prefiriendo las carreras de velocidad pura. Pero en Alfa se ha comenzado a pensar que una GTA convenientemente preparada se las podría componer muy bien frente a los autos de las cuatro marcas de más éxito del momento. Representada únicamente por el equipo de Sofar, la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PILOTOS: Makinen, Mikkola, Piot, Clark, Ove Andersson

La Ford inglesa ha renunciado a la idea de presentarse en el Campeonato Mundial de Marcas en Rallies con el Capri de tres litros, optando para defender la marca por el ya muy conocido Escort Twin Cam.

Las novedades están en cambio en la lista de pilotos. Timo Makinen se une al team luego de dejar la BMW. El famoso piloto nórdico hizo su primera carrera con el Escort en el Tour de Córcega el año pasado sin lograr todavía resultados importantes.

Con respecto a los del año pasado, los Escort no han sufrido mayores modificaciones, salvo mejoras en los frenos, en el sistema de dirección y la aplicación de coberturas más eficaces para evitar los "golpes bajos" en terrenos abruptos o escabrosos. El motor sigue siendo el mismo Ford-Lotus bialbero, ahora llevado de 1560 cm³ a 1594, con dos carburadores Weber 45 DCOE doble cuerpo, otorgando una potencia máxima de 152 CV a 8.000 vueltas. Según el recorrido se usarán cajas de 4 ó 5 velocidades. El Escort difícilmente supera los 165 km/h., pero es muy apto —el mejor— para correr en terrenos sin pavimentar.

RENAULT ALPINE: Un Gran Turismo con pimienta

AUTO: Alpine 1600 S

PILOTOS: Vinatier, Andruet, Nicolas, Therier, Lusenius



Jean Claude Andruet lleva al veloz Alpine 1600 por los imponentes paisajes de Córcega. En 1970 puede ser una cosa muy, muy seria.

El paso más difícil que tenía que dar Renault para el recién iniciado Campeonato Mundial de Marcas en Rallie, ya ha sido dado y con toda felicidad al lograr la homologación de la berlinetta Alpine 1600S en la categoría Gran Turismo con el motor derivado del correspondiente a la "R 16 TS". Prácticamente idéntico al 1300 ya conocido, y que tantos éxitos logró para la casa francesa, dispone de un motor varillero, con cámaras de combustión hemisféricas y tracción al tren trasero. Su potencia llega a los 160 CV.

Con respecto a los autos del año pasado, han sido modificados el sistema de freno y la caja de cambios. La velocidad máxima declarada es de alrededor de 230 km/h., pero en el sinuoso anda casi como un Sport-Prototipo. El 1600 S es el más liviano de todos los autos que participarán en la categoría brava: apenas 650 kilogramos.

Máquina nueva, equipo de pilotos reforzado con la confirmación de Andruet y Nicolas —dos puntales de la marca el año pasado— y un nuevo director de equipo —**puesto aún vacante**— abren una incógnita. Renault Alpine fue el auto que más sustos le dio a Porsche en 1969. ¿Qué pasará este año?

NOVEDADES

representante de la marca en Francia, que hizo intervenir sus autos en la Copa de los Alpes con relativo éxito. La casa italiana ha decidido que momentáneamente se le proveerá a la mencionada firma una GTV dos litros homologada en la categoría Turismo Especial con motor derivado de la "1750" a inyección, lo que bien podría ser un sondeo de Alfa para comprobar sus posibilidades para participar en el certamen en forma oficial.

En cuanto a Fiat, la principal casa italiana no participa todavía en actividades deportivas con equipo propio, pero sí ha decidido apoyar a quienes desean correr con la marca, que son bastantes —**más de 20 inscriptos en Montecarlo con Fiat.**

Para tal fin iniciará los trámites de homologación de la "spider" 1600 en la categoría Gran Turismo, lo que permitirá a los que prefieren la marca poder defenderla con una máquina de más posibilidades.



El 914 seis cilindros, dos litros, motor central. Nueva arma de Porsche.

MOTOM 121 CROSS EXPORT

ME GUSTA LO DES

Las motos de cross de baja cilindrada son el último grito de las tendencias europeas. Ahora la Motom se aparta de los cuatro tiempos y presenta la "121 Cross" con motor de 2T



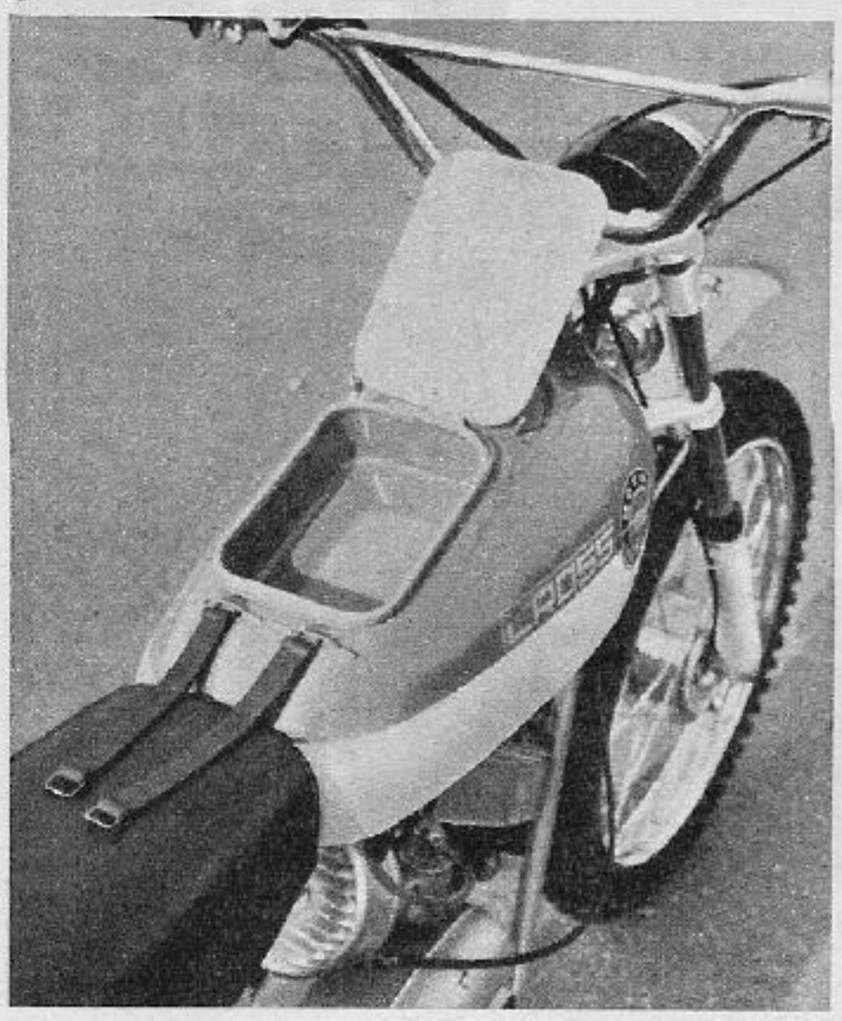
Vistos los excelentes resultados recogidos con los prototipos experimentales de carrera, la Motom resolvió poner en el mercado una pequeña moto de cross para competencia o uso utilitario donde no existan caminos, denominada "121 Cross Export".

Y el éxito de esta sucesora de la "Nova Scrambler" está asegurado, pues el público europeo recepciona extraordinariamente en los últimos tiempos a los exponentes de baja cilindrada de prestaciones deportivas.

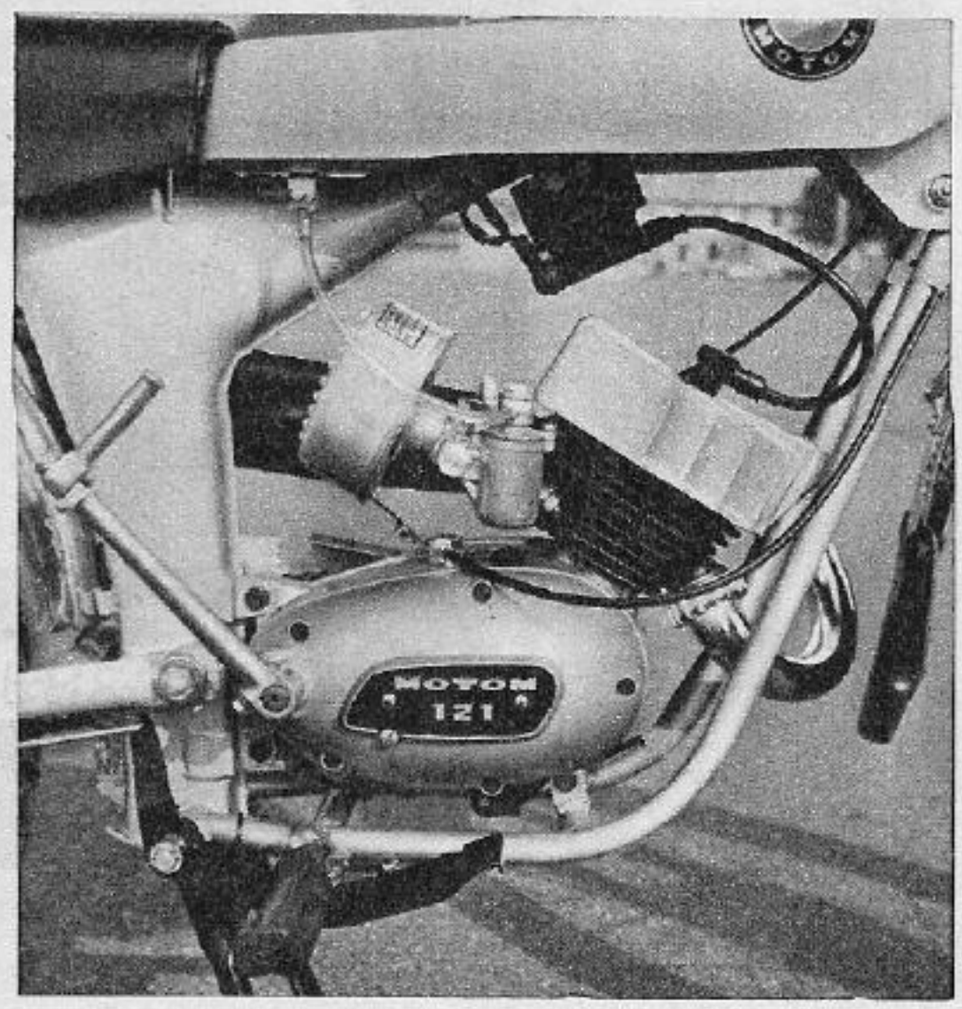
La "121 Cross" está equipada con un motor monocilíndrico de dos tiempos con distribución por lumbreras contrapuestas. La compresión es de 8:1 y la potencia de 4 HP.

El cuadro es de tubos que conforman una doble cuna cerrada, con la parte central estampada en chapa. La particularidad más saliente la constituyen los guardabarros construidos en acero inoxidable. Los colores con que se entrega realzan notablemente las líneas; gris metalizado para el bastidor, rojo con blanco en el tanque y blanco en

5



3



4



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PAREJO...



2

varias piezas como el cubrecadena y los guardabarros.

La caja de velocidades es de cuatro marchas, y en cuarta la máxima velocidad es de 74 km/hora, lo que para una máquina de esta cilindrada (121 cm³) y sólo 67 kg es una buena cifra.

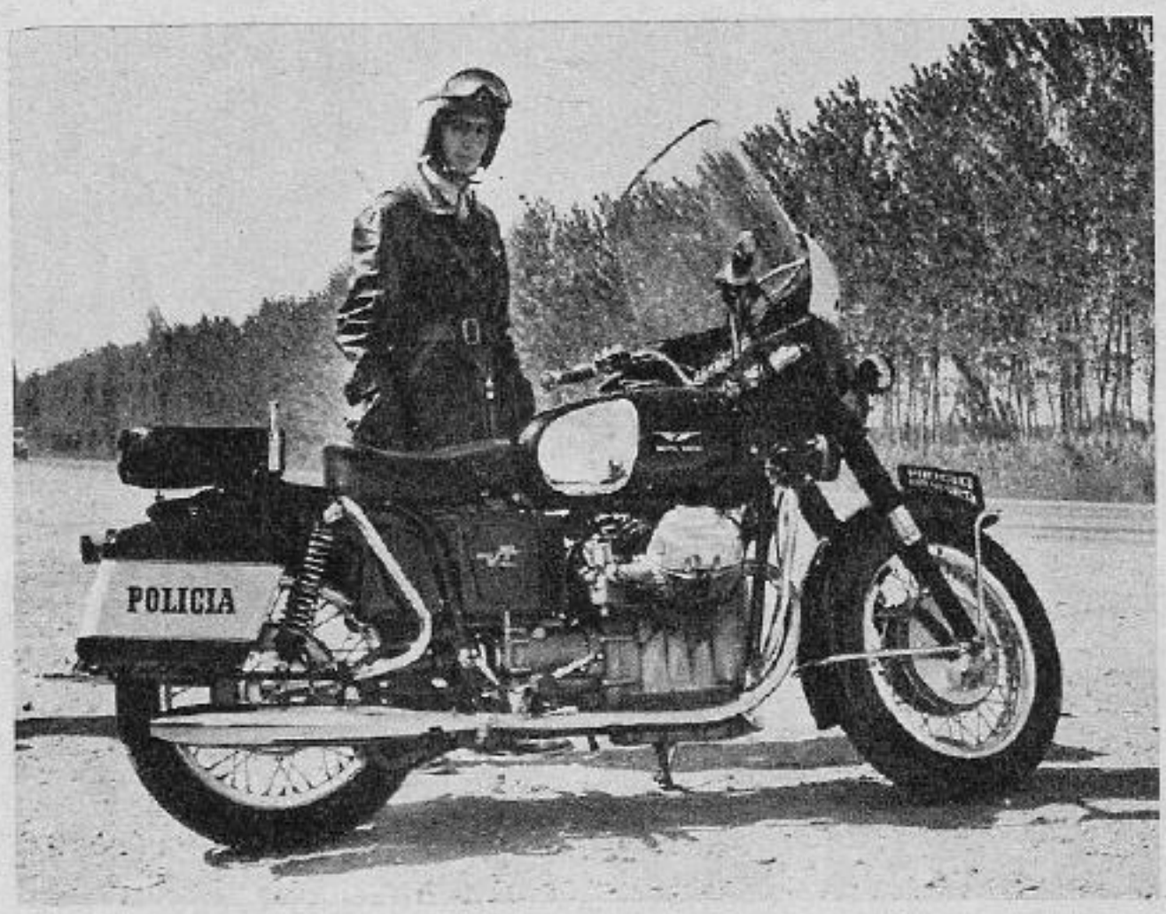
2 *Detalle de suspensión trasera: amortiguador telescópico con guardapolvo de fuelle. Obsérvese la corona y la cadena de material trasparente.*



3 *El aspecto del motor no es de los más atrayentes. Cuenta con encendido por volante magnético y carburador Dell'Orto de 19 mm.*

4 *Lineas atrayentes reforzadas por detalles corsaiolos como el escape alto, la horquilla de "pinta" Ceriani y el manubrio realzado. El pie está incorporado y las cubiertas de pancitos son de 19" adelante y 17" atrás.*

5 *Cómoda guantera con capacidad para tres "genioles" o para un evitasoldadura y dos mondadientes.*



GUZZI V 7: LA NUEVA ARMA

La policía rionegrina cuenta con un nuevo armamento *ligero:* la bellísima Guzzi V7 a prueba de conductores veloces e infractores huidizos: 700 cm3, 52 HP y 180 Km por hora de máxima

Hace un tiempo, hojeando una revista europea dedicada al motociclismo y en la que se hablaba de la Guzzi V7, nos asombramos al leer que habían sido vendidas partidas de ellas a las policías de Checoslovaquia, Cuba y Argentina. Como las Guzzi V7 no se habían dejado ver por estos lados, creímos en un error informativo. Pero hete aquí que viajando por las rutas de la provincia de Río Negro nos llevamos la sorpresa padre al ver pasar a nuestro lado a un patrullero montado en uno de estos bellísimos ejemplares. Llegar al primer destacamento policial y detenernos a admirar la V7 fue uno solo.

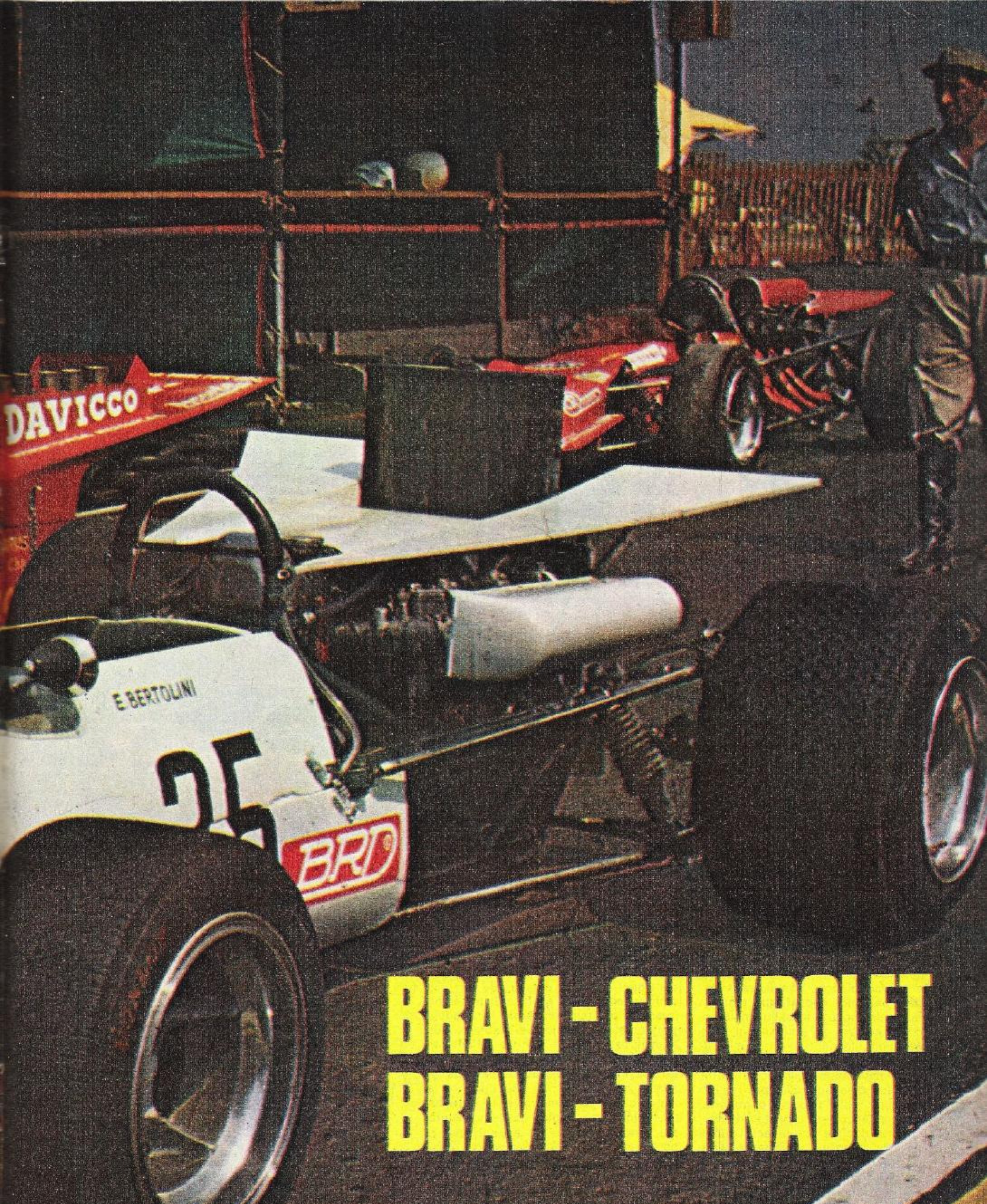
Resulta que la policía de Río Negro compró veinte de estas motos, de las cuales ya fueron entregadas la mitad, con destino al cuerpo de patrulleros. El precio de cada unidad es de alrededor de 700.000 liras (7.000 liras legge diciotto mila, cento ottantotto) y lo interesante del aparato es que su velocidad máxima es de alrededor de 180 kilómetros por hora con una cilindrada de 700 cm3. Lo que equivale a decir que para escaparse de las justificadas iras policiales en caso de exceso de velocidad, habrá que agenciarse de un auto muy, pero muy polenta.

Las características generales de la máquina son: bicilíndrica en "V" de cuatro tiempos (80 x 70 x 2 = 703 cm3., relación de compresión de 9:1, potencia máxima 52 HP, caja de velocidades de cuatro marchas. Peso en vacío: 213 Kg y consumo 310 kilómetros con 20 litros de combustible. Suspensiones convencionales, distribución a cadena triple, trasmisión a cardán y arranque eléctrico completan la breve ficha técnica.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BRAVI - CHEVROLET
BRAVI - TORNADO

autobianchi A 112:

¿Se acuerdan del prototipo camuflado que vimos en Río Gallegos en julio de 1969?... Bueno, ese prototipo camuflado es este reluciente Autobianchi A 112, tal cual aventurábamos en aquella nota.

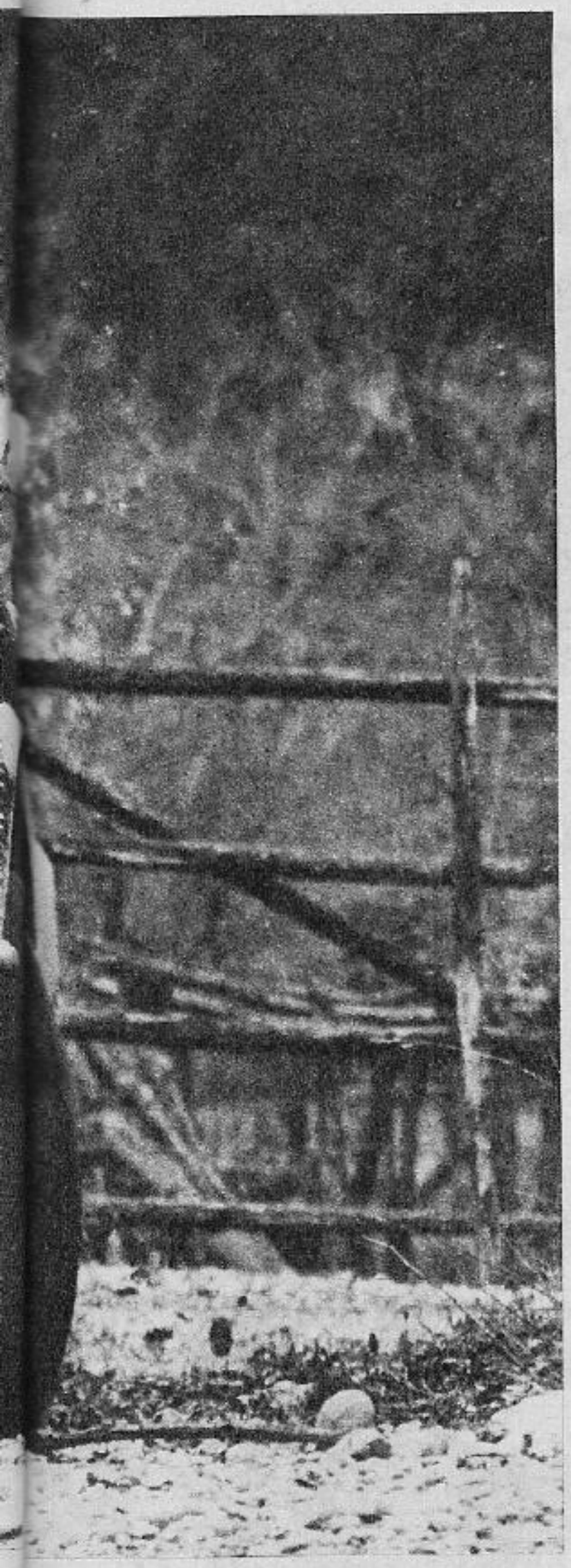
Fiat y Autobianchi han lanzado este nuevo modelo, con el que piensan oponer resistencia a los Mini ingleses. Tal como el Mini, el Autobianchi ofrece ese saborcito deportivo que a cualquiera le gusta, sin dejar de lado el concepto netamente utilitario a partir del cual fue diseñado. Siempre resultó difícil ubicar este tipo de carrocería, especialmente por su aspecto exterior, pero podría decirse sin lugar a dudas que es más chico que un Scania-Vabis y más grande que un scalextric, pero poquito. En realidad se ubica entre las berlinettas y las europeas "car-a-van". Concordando con los dictados y reglas del styling actual, predominan los motivos horizontales, para dar una impresión de mayor largo y, a la vez, estabilidad. De cualquier manera, tal impresión se da tácitamente por la relación existente entre la pequeña altura y el ancho del auto.

El interior es de clara inspiración Fiat; los detalles indican que si bien no se pretende destruir el carácter utilitario, también se intenta —y se consigue— ofrecer detalles de lujo. De aquí se explica la profusa iluminación interior, los tres ceniceros, la bandeja portaobjetos debajo del tablero, los apoyabrazos en las puertas delanteras con manija incluida, etc. La disposición de los instrumentos del tablero es la misma que la del Fiat 850 cupé; a la izquierda el velocímetro, a la derecha el "relós" que indica la temperatura del agua (o sea si el agua hierve o no hierve, o sea...) y el nivel de "nasta". Queda un espacio vacante para el cuentavueltas, que es opcional. En caso de no tener plata para el cuentavueltas, búsquese un primo que cuente rápido con los dedos y tenga buen oído.

El interior, en cuanto a capacidad, resulta ideal para dos personas con mucho equipaje (queda 1 m³ libre



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Siguiendo los pasos de Issigonnis, Fiat y Autobianchi unidas se lanzan a la reconquista del terreno perdido, o mejor dicho ganado por los Mini ingleses. Mecánica del Fiat 128 en el nuevo modelo

por CESAR M. SORKIN

EL MINITALIANO



Autobianchi siempre va de la mano con Fiat. Nuevamente, sobre mecánica Fiat. Autobianchi presenta otro automóvil, esta vez el A 112 construido a partir de la técnica del Fiat 128, el auto que impactó en el mercado europeo.

Arriba, derecha: ¡¡Hoooooopaaaaa!! El A 112 es un auto tan completito que también sirve para jugar al rango. El auto sobre el que puede saltar tiene que ser de la categoría de un 1.500/1.800 cm3 y de gran serie; no aconsejamos el Lamborghini o cualquier modelo de Ferrari porque en caso de que las cosas saliesen mal puede resultar demasiado oneroso.

Junto al Morris Mini Minor, la obra cumbre de Alec Issigonnis que marcó una nueva era dentro de la técnica automovilística. El Autobianchi A 112 también pertenece a esa escuela.

atrás); tres personas con equipaje más o menos, o cuatro personas sin equipaje. O bien ocho equipajes sin ninguna persona.

Según estiman Fiat y Autobianchi, la nueva unidad será lanzada al mercado italiano y mundial a fines de 1970.

TECNICA

Existe una evidente e innegable parentela entre el A 112 y el Fiat 128. El esquema es "todo adelante"; el motor colocado en sentido trasversal, con la admisión orientada hacia adelante y el escape hacia atrás.

El radiador de agua está ubicado también adelante, desplazado hacia la izquierda, de manera de permitir un cómodo acceso al grupo dínamo-bomba de agua. El ventilador es eléctrico desembragable.

El tren delantero también es similar al del 128; resortes helicoidales, amortiguadores coaxiales, brazos triangulares inferiores determinados por semiejes y un brazo oblicuo, y barra estabilizadora.

En cuanto al eje trasero, se compone de un elástico trasversal de dos hojas, coligado a las ruedas por medio de brazos triangulares y amortiguador hidráulico telescópico.

El sistema de frenos es a doble circuito, con discos adelante y tambores atrás. Se intentó en el prototipo reemplazar los tambores por una batería completa, con platillos y todo, pero sonaba mal.

El motor deriva del Fiat 903, derivado a su vez del conocido 850. Claro que el 903 Fiat equipa versiones deportivas, habiendo sido necesario calmarlo antes de implantarlo en el Autobianchi. Para ello se utiliza un carburador monocorpo (de un solo cuerpo... nada que ver con el cuerpo de un mono, señores...), reduciéndose a su vez la relación de compresión, habiéndose también modificado los conductos de admisión y escape. Se ha obtenido, de este modo, un motor

→

autobianchi A 112:

elástico, condición importante para circular en ciudad.

En definitiva, con la mecánica tradicional del 128 —tren delantero Mc Pherson, motor 903, ventanillas de vidrio, etcétera— el complejo Fiat-Autobianchi hace ingresar al mercado un vehículo de características especiales. Especiales dado que se persigue un cometido especial: detener la invasión representada por los Mini en Italia, y consecuentemente competir con ellos en el extranjero.

Y no pasará mucho tiempo hasta que veamos los primeros A 112 con toda la mostaza Abarth, llevados a 1000 cm³, rodando al mango con la ruedita delantera interna a 20 cm. del suelo en las curvas. ¿Quieren jugarse algo?...

Evidentemente, Italia produce autos muy bonitos en el mercado de gran serie. El A 112 es un ejemplo.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor	
Tipo	A 112 A. 000
Ciclo	4 tiempos
Cilindros	cuatro
Diámetro	65 mm.
Carrera	68 mm.
Cilindrada	903 cm³
Relación de compresión	9:1
Potencia máxima	44 HP
Torque máximo	6,3 kgm.
Válvulas	a la cabeza, dos por cilindro
Arbol de levas	lateral
Chasis	
Suspensión delantera	a ruedas independientes, con brazos inferiores oscilantes y barra estabilizadora.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Suspensión trasera	independiente, similar a la delantera.
Frenos	delanteros de disco, traseros de campana.
Caja de cambios	cuatro marchas hacia adelante sincronizadas y M. A.
Sistema eléctrico	12 voltios
Caja de dirección	a piñón y corona
Ubicación del diferencial	en el interior de la caja de cambios
Performance	
Peso en vacío	640 kg.
Carga admisible	400 kgs.
Plazas	cuatro adultos
Velocidad máxima	135 km/h.

MAS ESCUELAS iade



NUEVOS CURSOS*
en clases personales
o por correspondencia

ESTUDIE
MECANICA AUTOMOTRIZ
Carburación - Electricidad
ELECTRONICA RADIO y TV
Transistores

INSCRIBASE y resuelva su problema económica

ESCUELAS TECNICAS iade
Clases personales, infórmese en:

CABALLITO: Av. Parral 1082 - **ONCE:** Rivadavia 2465 - **CENTRO:** Av. de Mayo 1385 - **CONSTITUCION:** Pasaje Ciudadela 1218 (Alt. Salta 1650) **POMPEYA:** Av. Sáenz 1443 - **LOMAS DE ZAMORA:** H. Yrigoyen 8951 **AVELLANEDA:** Av. Mitre 60 - **SAN MARTIN:** Moreno 15 - **RAMOS MEJIA:** Ardoino 140 - **SAN ISIDRO:** Av. Santa Fe 30 - **NUÑEZ-BELGRANO:** Cabildo 3161 - **QUILMES:** H. Yrigoyen 95 - **LA PLATA:** 55 Nº 657 - **ROSARIO:** Rioja 1459.

Cupón para cursos por correspondencia 13
Escuelas Técnicas IADE
Casilla Correo 14 Suc. Ramos Mejía (Bs. As.)
Nombre .....
Apellido .....
Dirección .....
Localidad .....

LIPZER Y ASOCIADOS S.A.

MOTONAUTICA

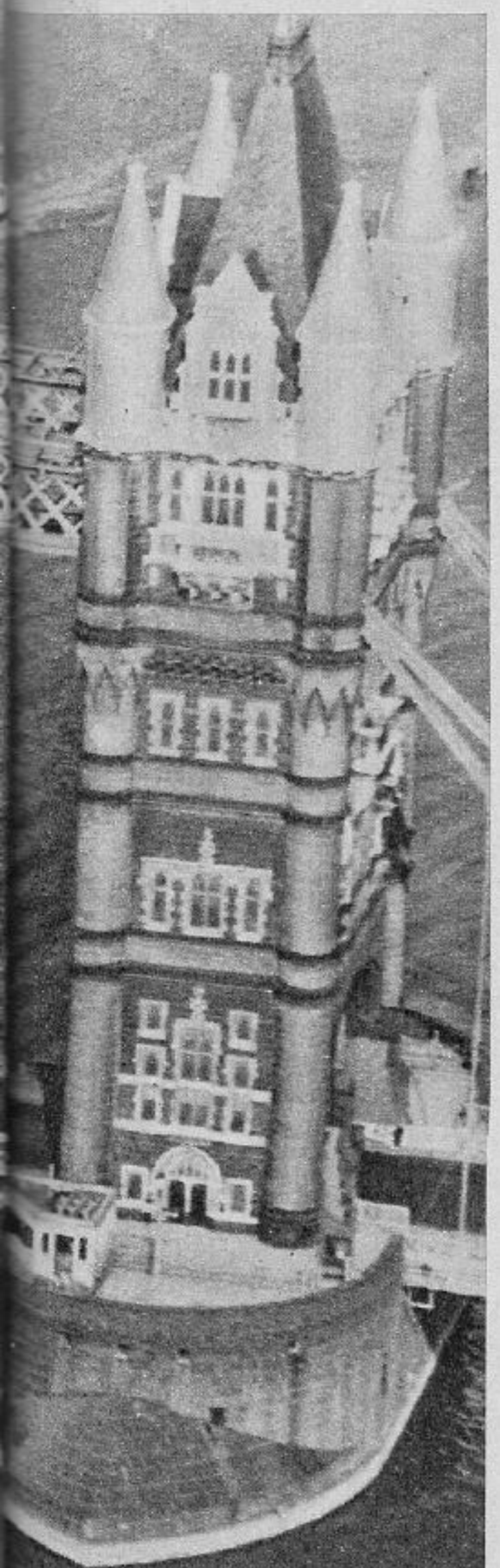
INGLATERRA SE PRE



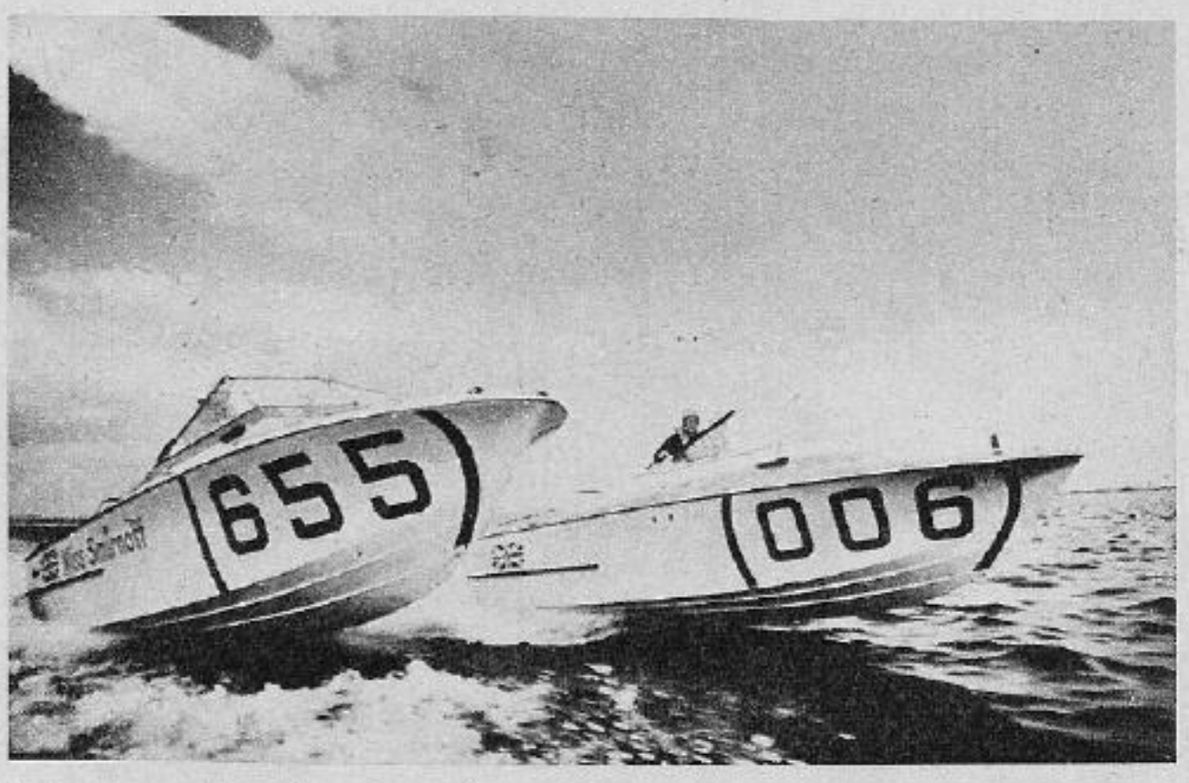
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARA

Algo sobre las off-shore inglesas. Nuevos cascos y materiales. Un concepto fundamental: una cosa es el primero absoluto y otra, tan importante como ella, el vencedor de cada categoría. El caso argentino



Largada del Wills Trophy. Esta fotografía fue tomada el 9 de junio de 1969. El cruce del Canal no llegó a concretarse para todos y solamente 10 de los 26 que largaron completaron el recorrido.



Este es un tipo de casco desarrollado por los ingleses para off-shore. Pertenece a la denominada clase II y reúne cualidades que permiten considerarlo no solamente apto para correr sino como lancha para realizar cruceros.

La temporada que está por iniciarse en Inglaterra, en lo que a carreras de off-shore se refiere, promete novedades interesantes. De entrada no más se ha programado un nutrido grupo de competencias, que incluyen, lógicamente, la famosa Cowes-Torquay-Cowes y la disputa del Wills Trophy, cuyo recorrido es de 213 y 180 millas marinas respectivamente. Las dos otorgan puntaje para la definición del campeonato mundial de off-shore. La pregunta que se hace todo el mundo es si Don Aronow podrá retener su título y la atención general se centra sobre el nuevo aparato que presentará con dicho objeto. Los ingleses, después de un período de "ausencia" en los primeros lugares de las carreras de este tipo, han comenzado a trabajar. Tommy Sopwith y Don Shead son dos de los que van a intentar arrebatarle el título al norteamericano. El primero de ellos es piloto y el segundo, además de corredor, es autor de diseños y dibujos de lanchas veloces y cruceros de altura. Shead (33 años, ingeniero mecánico), que durante los últimos diez años de su vida ha hecho exclusivamente planos de embarcaciones rápidas, está absolutamente convencido de que el aluminio es el material del futuro. Tuvo ya la oportunidad de probar si ello era cierto cuando a mediados del año pasado, la Enfieldd Marine le encargó el proyecto y construcción de una lancha de carrera de aluminio que conduciría Tommy Sopwith.

En poco más de dos meses se terminó el aparato que fue bautizado con el nombre de Miss Enfield. Tuvo problemas de motor durante las primeras pruebas, pero a pesar de ello se comportó extraordinariamente y venció en las carreras de Brixham, Round the Islands (Wight) y Deauville Races.

La experiencia de Sopwith al volante de la Miss Enfield, y las observaciones de Shead sobre el comportamiento de la misma, dieron lugar a largas deliberaciones las que finalmente se tradujeron en la aparición de una nueva lancha de carrera, la Miss Enfield II. Como su hermana y antecesora su casco tiene la forma delta, la estructura y casco es totalmente de aluminio y también de dicho material todos los tanques de combustible, lastre y balanceo. Surgen incuestionablemente de allí, las ventajas dobles de un escaso peso y una excelente resistencia, dos de los requisitos fundamentales para aspirar al éxito en las carreras mar afuera. Tan delgdos fueron los espesores de las chapas de aluminio elegidas en algunas zonas, que los diseñadores se vieron obligados a abandonar la soldadura del metal y aceptar el remachado, como única solución segura para la unión de tracas y mamparos.

Teniendo en cuenta por otra parte, el aumento constante de las velocidades desarrolladas en carrera, que ya Shead ha anunciado para el próximo año una innovación fundamental: se acaba la línea delta y se va directamente a un catamarán (casi seguro un trimarán) con el objeto de mantener buenas cualidades de estabilidad en velocidad y con mar gruesa. Y también en aluminio. Sin embargo no es Shead el único inglés que renueva sus conceptos para la búsqueda del título.

Wilfred Souter es quien construyó el Ghostrider, la lancha en la que Jim Wynne ganara el campeonato mundial hace algunos años. Radicado en Cowes, Isla de Wight, cree firmemente en la permanencia al frente de los materiales moldeados. De su tablero y astillero es también el Telstar, lancha de competición en la cual Tommy Sopwith ganara la Cowes-Torquay-Cowes en 1968 y también de él es la Avenger Too, ganadora de la última Round Britain comandada por el conocido rayllista automovilístico Timo Makinen.

Para esta temporada Souter va a presentar el Telstar 2. Fue construído el año pasado, en principio para ser conducido por Sopwith, pero en momentos de estar terminado y antes de ir al agua ni siquiera a las pruebas, fue vendido a otro inglés, David Bassett, quien lo rebautizó Hot Bovril, por la marca comercial que lo respaldaba.

Una de las facetas más interesantes en las carreras inglesas es la gran cantidad de clases en que se dividen y el continuo crecimiento de las mismas. El concepto inglés, similar al de Suecia, y al que de todo punto de vista conviene a la Argentina plegarse, es el de facilitar la participación en carreras de off-shore, de lanchas y cruceros de fabricación en serie. Y esto tiene una ventaja obvia, permite la participación en regata de una buena cantidad de unidades que no llegan a costar lo que un "monstruo", que es verdad que no van a andar tan ligero como él, pero que permiten, en su categoría, realizar notables carreras. Por ello mismo los ingleses enfocan el problema bajo dos aspectos totalmente diversos: para enfrentar a Aronow, Wynne, etc., dejan que se preparen dos o tres que pueden hacerlo, y después, las cincuenta o sesenta lanchas que corren off-shore, disputan categorías locales, o mejor dicho categorías donde las lanchas locales pueden disputar mano a mano el primer puesto con otras similares. Y con mucho menos dinero puede poseerse lancha para paseo y competencia. Otra consecuencia innegable es que los constructores, una vez desarrollado ese tipo de carreras, se ven en la "obligación" de producir lanchas de primera calidad, ya que saben perfectamente que no sollamente para paseo van a ser adquiridas y por lógica a todo astillero le gusta ver colocada en primer lugar a la lancha de su producción; le gusta y le conviene.

En resumen, ya que nuestro país ha entrado en la senda del off-shore, Inglaterra es uno de los países que conviene observar más atentamente. Sus conceptos sobre lo que deben ser este tipo de carreras son parecidos, sino iguales, a los nuestros, tal como fueron expresados no hace mucho en una reunión del Yacht Club Argentino. No solo desde el punto de vista del competidor local, sino para "atraer" gende de afuera es conveniente la creación de clases accesibles, económica y técnicamente.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA VEE POPULARIDAD Y ECONOMIA

Construidos sobre base de elementos originales Volkswagen, los Fórmula Vee identifican a los monopostos más difundidos en el mundo. En Estados Unidos solamente son 2.000 los que compiten oficialmente

Texto y foto: JUAN ALBERTO ABRAHAM



Cualquier carrera de **Fórmula Vee** es punto de reunión de largas filas de maquinitas equipadas con el motor Volkswagen de 1.200 centímetros cúbicos.

Hubert Brundage fue uno de esos líricos del automovilismo norteamericano que, desde su reducto de Jacksonville (Estado de Florida), acarició durante mucho tiempo la idea de concretar su propia fórmula mágica: monopostos caminadores y baratos. Para ello tuvo el acierto de encargarle a Nardi la construcción de un prototipo que se ajustara a sus proyectos; así fue como por 1959 surgió de la planta italiana la unidad precursora de la hoy tan difundida categoría.

Otro yanqui, el coronel George Smith, tomó la bandera izada por Brundage y en 1961 ya construía los primeros Fórmula Vee "en serie". El impulso de Smith fue definitivo y las minicopias de los veloces Fórmula 1 se propagaron a lo largo y ancho del país. La primera carrera formalmente organizada data de 1963 y a fines de ese mismo año el SCCA (Sport Car Club of America) reconoce a los "Vee" como una clase con campeonato aparte. El SCCA, que fiscaliza la participación de 17 clases (Can-Am, Fórmula A, Trans-Am, etc.), registra los Vee como cuartos en 1964 de acuerdo a la cantidad de autos inscriptos en sus registros. En 1965 ya están segundos y desde 1966 son los que mayor número de participantes suman en todas las categorías: el último censo habla de más de 2.000 unidades en orden de partida. El apoyo monetario y el asesoramiento técnico dado por la fábrica Volkswagen —que se encontró inesperadamente con un efectivo filón publicitario— han sido factores preponderantes en el desarrollo.

COMPONENTES SENCILLOS

Bajo las pequeñas carrocerías, los Vee descubren el secreto de su éxito. Todos sus componentes principales corresponden al clásico modelo Volkswagen de 1192 centímetros cúbicos (construido entre 1949 y 1965). El motor, la caja de cambios, el tren delantero, los frenos y las ruedas deben ser standard, es decir iguales a las utilizadas en el popular "escarabajo". El chasis debe ser construido de tubos y de ninguna manera se permite la utilización de monocoques u otro tipo de diseño que pueda aumentar los costos de producción y mantenimiento. Con tales restricciones en la preparación, la fórmula asegura chances parejas para todo el mundo y posibilita el predominio de la habilidad conductiva sobre el medio mecánico.

Con tal base es fácil deducir por qué la inmensa mayoría de los pilotos son amateurs o, en otros casos, prfesionales en potencia que comienzan a aprender los rudimentos del automovilismo deportivo. La reducida inversión es el imán que atrae irremisiblemente a cualquier iniciado. Hay tres formas de dar el primer paso: comprar un "kit", es decir, el auto en piezas y luego armarlo; adquirir la unidad completa y lista para largar o decidirse por un auto usado.

Los precios dependen de la calidad del equipo y su estado, variando la escala generalmente entre 800 dólares (por un carrereado modelo) hasta 3.000 por un último modelo, lo que asegura un arma ganadora siempre y cuando uno sepa negociar los 180 kilómetros por hora que es capaz de alcanzar una de estas miniaturas. El arte no está, de cualquier manera, en viajar rápido solamente, sino en poder hacerlo entre el nutrido "tráfico" que suele cubrir la pista en cada carrera. Es usual que una competencia sume 100 inscriptos y que haya que llegar a series eliminatorias, para largar finales que frecuentemente reúnen 60 máquinas. No hace falta mucha imaginación para comprender con qué dosis de sangre fría hay que encarar los primeros virajes al tener que compartir la pista con semejante número de competidores dotados en general de coches de similar potencia. Los accidentes son muchas veces inevitables y las frágiles maquinitas suelen terminar haciendo piruetas en el aire.

DOS VERSIONES

Las limitaciones en la preparación del motor son severas, pero los "expertos" se arreglan para exprimir 50 robustos equinos de los cuatro cilindros refrigerados por aire. En la versión europea de la fórmula, la cilindrada máxima es de 1.300 centímetros cúbicos (100 más que en Estados Unidos) y por lo tanto la potencia mayor. Cuando llega el caso de encuentros internacionales, con la semana Vee recientemente celebrada en Daytona (190 inscriptos provenientes de todo el mundo), los europeos deben reducir la cilindrada y lo inverso sucede cuando los americanos incursionan en el campeonato del Viejo Mundo. Cabe destacar que el suceso se extiende también a Sud Africa y Australia.

Más de una docena de constructores se reparten el mercado en los Estados Unidos, con uno de ellos —Ed Zink— como capo indiscutido. Pese a que sus autos sólo cuentan cmo el 10 por ciento de la producción total, Zink ha probado reiteradamente la bondad de sus métodos y la estadística es su mejor argumento: la marca ganó el 75 por ciento de las competencias nacionales de la última temporada. Y no sólo se ha contentado Mr. Zink con ver a sus creaciones prevalecer en América sino que es casi imbatible en las pistas europeas. Claro que gran parte del suceso debe atribuirse a la calidad de pilotos como Scott, Campbell, McDaniel y otros que con su "muñeca" han complementado la solvencia mecánica.

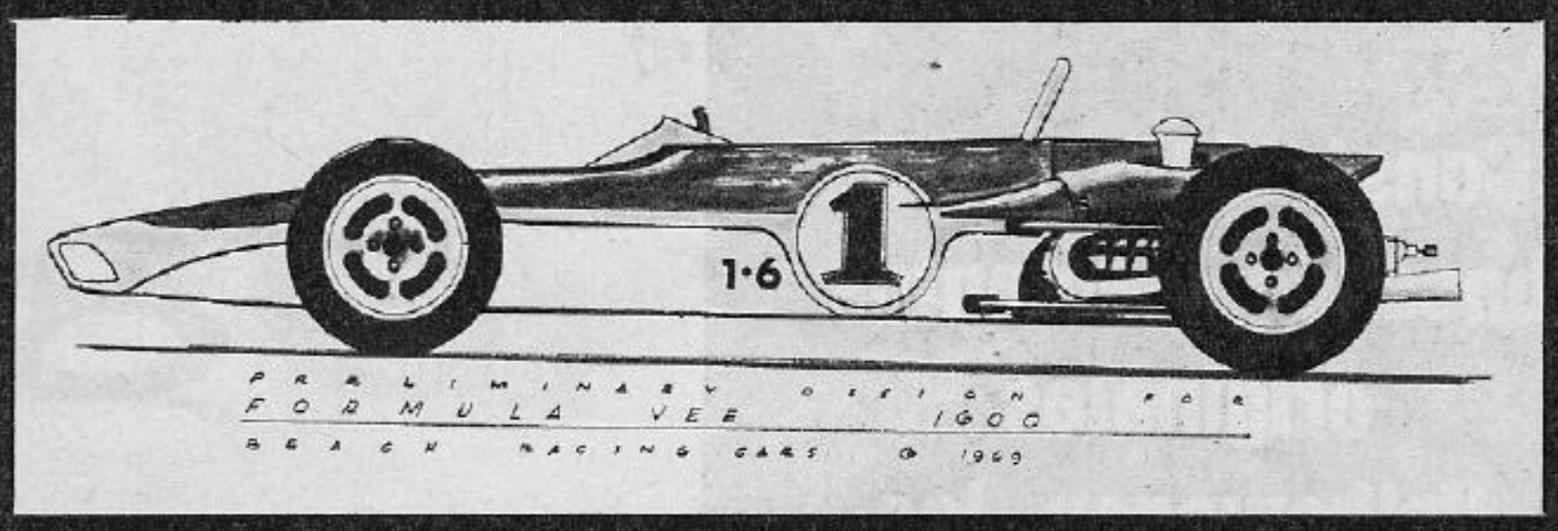
Es muy difícil definir si es el motor, el chasis o la suspensión el factor fundamental del resultado positivo de un modelo. Zink por ejemplo, pone especial énfasis en el chasis y su teoría parece ser hasta hoy la más valedera.

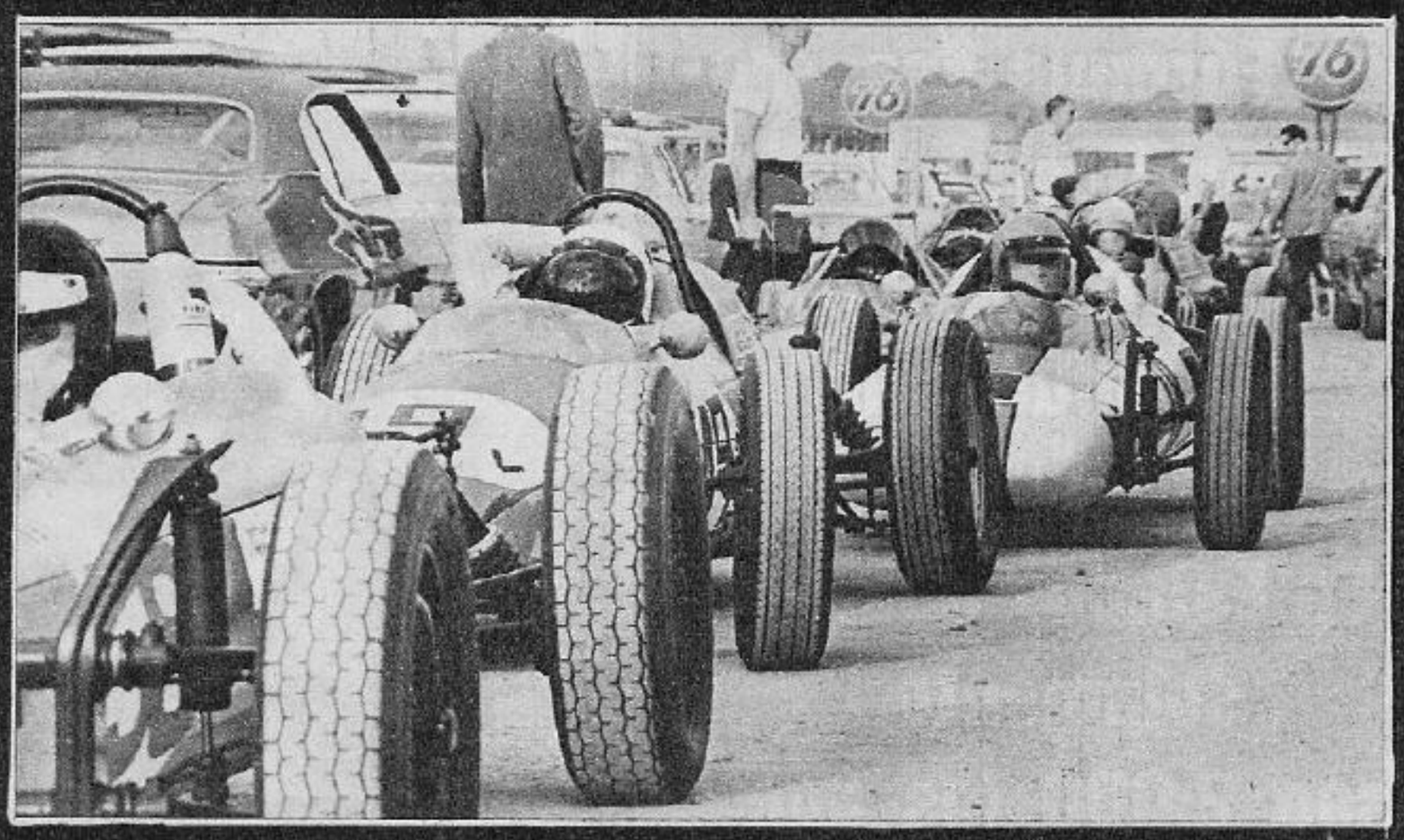
LOS SUPER VEE

Para quienes no se conforman con 180 kilómetros de velocidad y buscan algo más movido con un pequeño desembolso extra, la Fórmula Super Vee (que rige a partir de este año) parece ser la respuesta. La diferencia fundamental que presenta la flamante división es la incorporación del motor Volkswagen de 1.600 c.c. y mayor liberalidad en la preparación del auto, a tal punto que la distancia entre ejes, largo total, ancho y alto no tienen restricciones. Similares concesiones encuadran a suspensión, trasmisión y frenos, que podrán adaptarse de los últimos modelos de serie (Fastback, Squareback Sedan y la cupé Karmann Ghia).

Se calcula que los nuevos bólidos podrán andar en una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora y que el costo podrá estar en el mismo orden de los bien difundidos Fórmula Ford (alrededor de 5.000 dólares).

De cualquier manera, la aparición de los Super Vee no significará la desaparición de la original Fórmula Vee (aclaramos que lo de Vee es por la inicial de Volkswagen pronunciada en inglés) y el plantel de 3.500 unidades que hoy se encuentran compitiendo en distintos países, seguirá gozando por un buen tiempo de la popularidad actual.





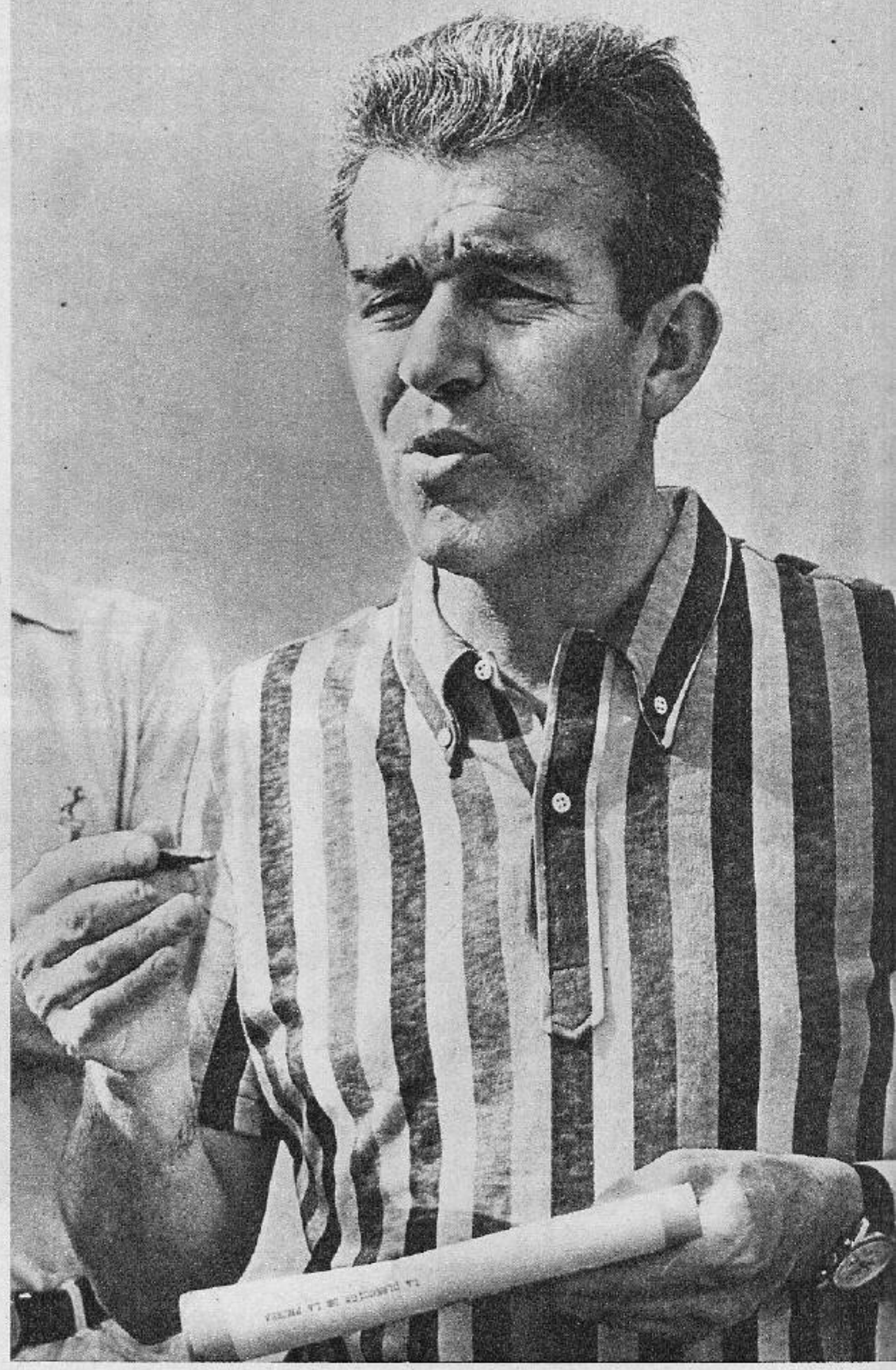
El primer "Super Vee" en salir de un tablero de dibujo pertenece al norteamericano Gene Beach, qué ya prepara la producción de un buen número de estas máquinas de 1.600 centímetros cúbicos.

Suspensión original de Volkswagen, simpleza de líneas, ruedas standard, pero capacidad suficiente como para desarrollar 180 kilómetros por hora, son detalles de la Fórmula Vee.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL MULTIPLE LE GUEZEC





Periodista, aviador, corredor de autos, ejecutivo, director deportivo y viajero empedernido, Claude Le Guezec dirige ahora el equipo SAFRAR

Por JORGE A. AUGE BACQUE

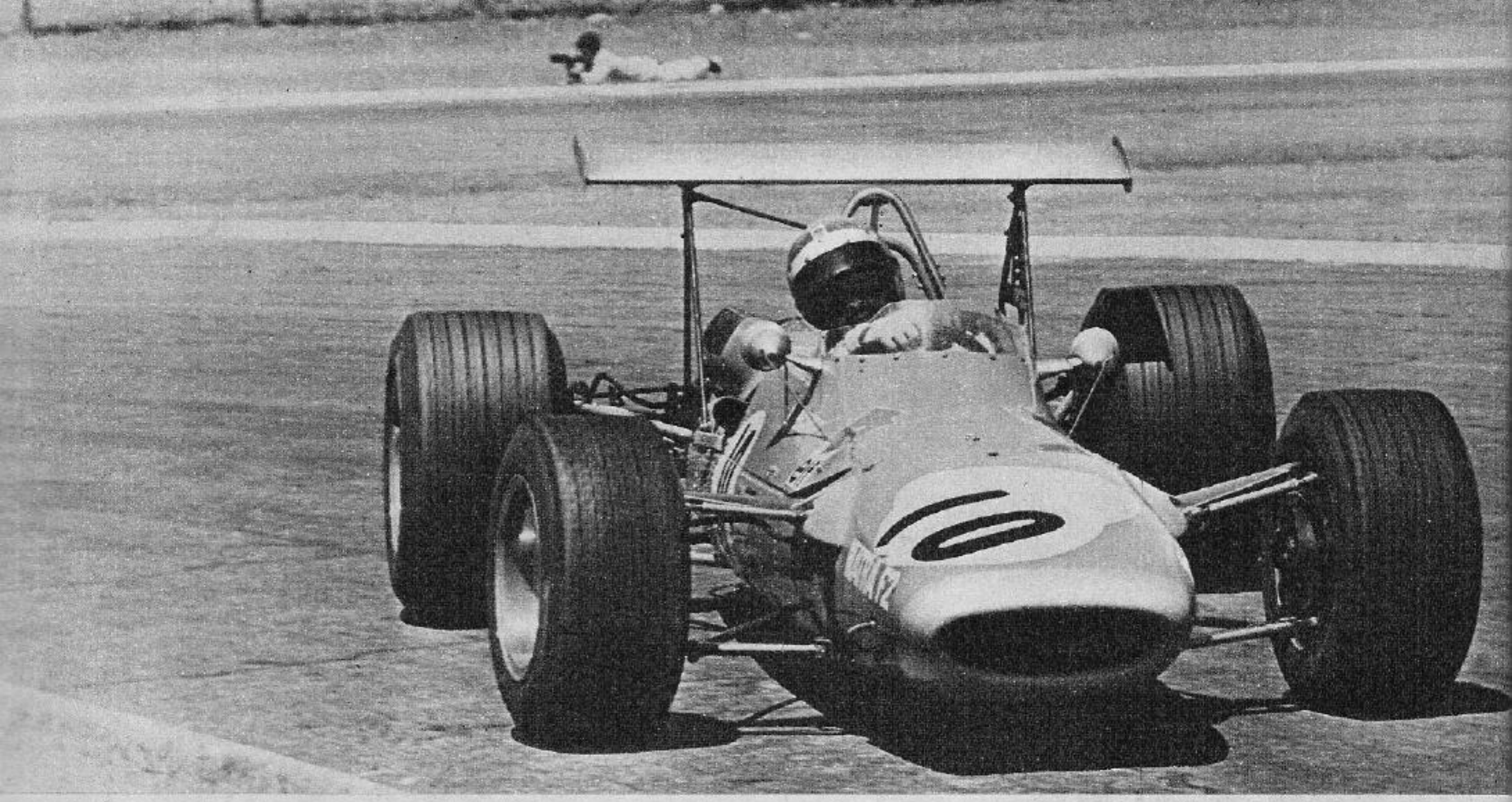
La palabra de C. L. G. fue durante las tres últimas temporadas internacionales requerida por los periodistas argentinos: sapiencia y gentileza.

Claude Le Guezec y uno de los técnicos de Peugeot en Francia, disponiéndose a recorrer la Londres-México en un 504.

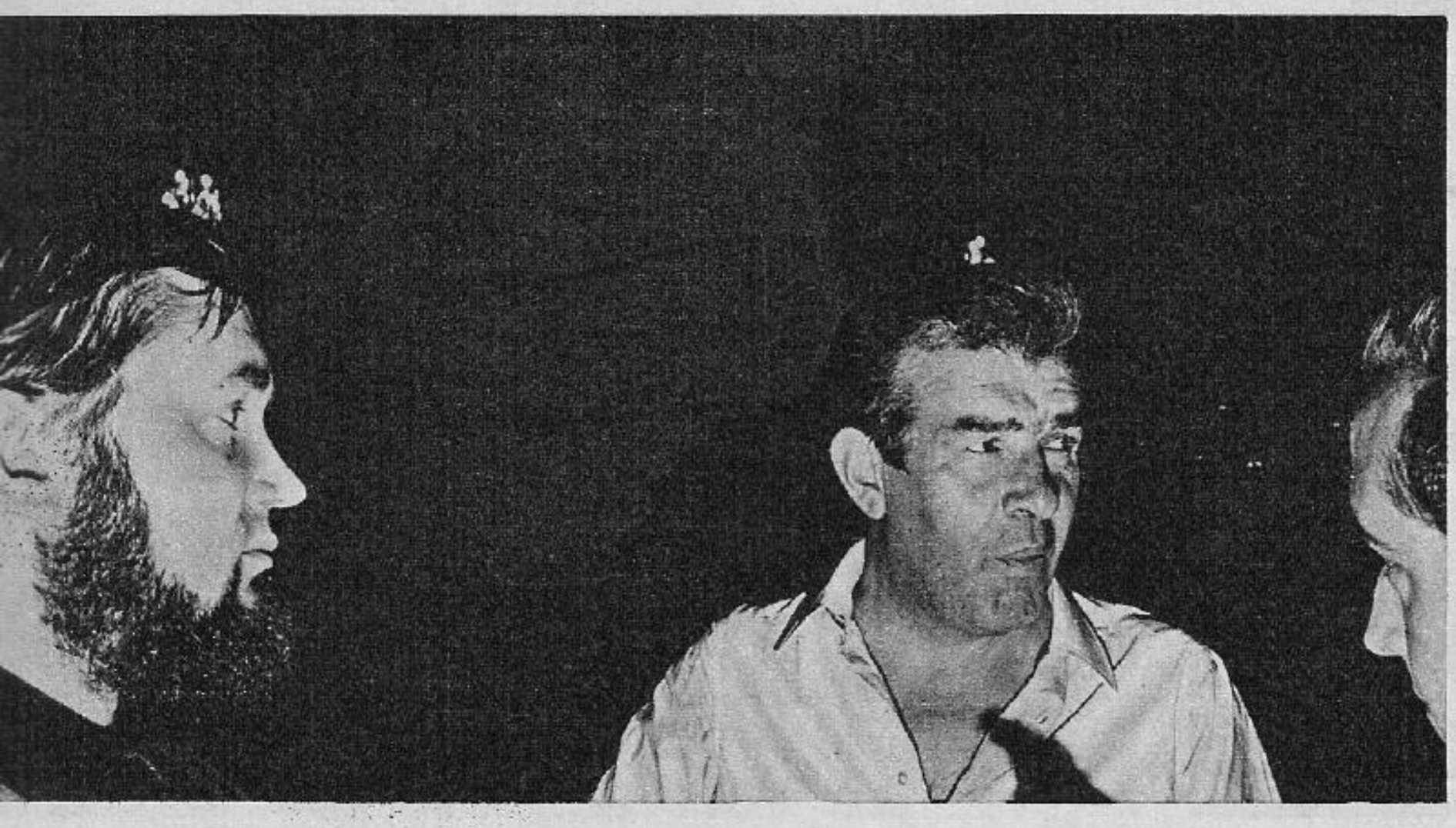
Francia, 1946. La Segunda Guerra Mundial había terminado y la vida misma comenzaba a surgir en cada plantío, en cada fábrica. La invasión alemana había quedado atrás y los desembarcos aliados en la costa de Normandía eran historia nueva. El plan Marshall comenzaba ya a hacer llegar tractores, trigo, elementos agrícolas, ayuda humana. Y Europa iniciaba su nueva etapa de paz y tranquilidad.

Cerca de París, un joven flaco y demasiado alto para su edad festejaba junto a su familia su flamante título de bachiller. En la puerta de la casa una motocicleta relucía su carácter de regalo de fin de curso. Papá Le Guezec había cumplido. La motocicleta tan anhelada estaba ahí.

→



Pescarolo fue uno de los pilotos que Le Guezec dirigió durante la Temporada de F. 2. "Buen conductor y buena persona".



La señora de Le Guezec, inseparable ayuda de su marido. Cronometra, atiende las "vituallas" del equipo, organiza el box...

De su primer moto hasta su puesto de director del equipo SAFRAR Le Guezec siguió su destino: hacer lo que le gusta.

EL MULTIPLE LE GUEZEC

ante su vista, al alcance de su mano. Claude estaba contento y no podía ocultarlo. Su primer aparato motorizado, por el que tanto había soñado, estaba a su disposición.

"Quizás todo esto que me ha pasado ahora haya comenzado en ese preciso instante. A partir de ese momento y a lo largo de todo un año pasaron por mis manos tres BMW distintas. Las compraba como rezago de guerra, las arreglaba y luego las vendía para comprarme otra. Tuve una 200, luego una 350 y finalmente una 650. Durante esta época yo estudiaba Derecho e inglés en La Sorbona y las motos las arreglaba de noche. Cuando se cortó la cadena de las motos me compré mi primer auto. ¡Un Renault 37! Al mismo tiempo tuve la oportunidad de hacer un viaje en un Junker 52. A causa de ese viaje el director de la revista «La Revue Aeronautique» me pidió que escribiera un artículo sobre esa experiencia. Luego, el director me pidió que largara todo lo que estaba haciendo en esos momentos y me dedicara exclusivamente a la revista. Y yo acepté."

Claude Le Guezec, el ex director de Matra, el actual director del equipo SAFRAR en la Londres-México, se dedicó entonces a la aviación. Logró su carnet de piloto civil y comenzó a volar. Pero los aviones eran sólo una parte de lo que constituía su pasión primera: la mecánica y la velocidad. El automovilismo esperaba a la vuelta de una esquina para saltarle encima y devorarlo para su causa "for ever".

"El director de «La Revue Aeronautique» era a la vez propietario de «L'Actualité Automobile», y como me estimaba mucho me encargó que cubriera la información de la primera carrera de posguerra, que se hacía en el Bois de Boulogne en París y que se llamaba «Coupe des Prisioners», ya que todo lo recaudado era a beneficio de los ex prisioneros de guerra. Fue mi primera gran experiencia con el automovilismo. En esa carrera los conocí a Etemelin, Chiron, Nuvolari, Wimille y a todos los famosos de la época. La segunda gran satisfacción como periodista y como aficionado al automovilismo fue cuando me destinaron a cubrir las 24 Horas de Le Mans. ¡Qué emoción fue pisar ese circuito! Y pensar que después, años más tarde, iría como actor responsable... ¿Cómo iba yo a pensar eso, en ese entonces? Más o menos por la misma época me asocié con un amigo y pusimos una concesionaria Peugeot en París. Comencé a correr. Primero con un Renault 1063, con el cual corrí la Mille Miglia, el rally Lyon-Charbonnier y otros más. Después compré un Peugeot 203 con el cual corrí la Lieja-Roma-Lieja, el rallie de Marruecos y una cantidad enorme y con suerte variada de carreras cortas de velocidad. Después del 203 pasé a un auto más grande, una Ferrari 212, con la que corrimos el rally Lieja-Roma-Lieja. Esta fue la carrera más triste para mí. En momentos en que manejaba

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ciones de Le Mans donde el equipo Ford estableció sus reales. Pero un buen día, Bernard Consten, dirigente francés del automovilismo, lo llamó por teléfono a su casa.

—¿Sabés lo que significa Matra?

—Bueno... creo que fabrica cohetes, aviones, reactores y esas cosas, pero... ¿qué tiene que ver conmigo?

—Pues, parece que absorbieron René Bonnet y no saben qué hacer con los autos y con la fábrica. Me pidieron que te llamara y te dijera que lo fueras a ver a Lagardère.

"Yo no sabía qué me ofrecerían ni en qué consistía la absorción de la René Bonnet. Fui. Sentados frente a frente me contó que Matra había apoyado financieramente a René Bonnet durante mucho tiempo y que poco a poco se habían encontrado con una empresa que marchaba mal y que tenía serios problemas. «Hoy —me dijo— tenemos una fábrica vacía, las máquinas listas para funcionar y no sabemos qué hacer.» El tenía la idea de correr en rallies para que la marca volviera a ser lo que fue. Se había elaborado un plan de 35 carrera en el año. Me preguntó mi opinión. Yo, por supuesto, tenía experiencia a través de autos tipo Ford GT40 o Mirage, con los cuales había trabajado al lado de Wyer, y como al fin y al cabo los prototipos son autos de fórmula carenados, inmediatamente le contesté:

—Yo creo que la categoría en la cual hay que intervenir es en Fórmula Tres, pero sin descuidar a la vez los rallies con las autos de serie que pudiera producir la empresa.

—«Perfecto —me contestó Lagardère—, a partir de este momento usted tiene todo el apoyo necesario de nuestra fábrica y de René Bonnet.»

"Claro que una cosa es decirlo y otra verlo en concreto. Cuando me di cuenta de que en realidad el apoyo que Lagardère me ofrecía no era tan majestuoso ni tan grande como me había dicho, volví a hablar con él y le dije que los rallies los tenía que dejar de lado, al menos por el momento, y concretarse en la Fórmula Tres."

El nuevo hombre, el flamante director de la flamante sociedad Matra-Bonnet aceptaba de esta manera una responsabilidad que a través del tiempo lo llevaría a ser considerado como uno de los más importantes directores de equipo y uno de los puntales del encumbramiento de Matra en el concenso mundial. En junio del '65 se comenzó a trazar el lineamiento general del auto de Fórmula Tres y en abril de 1966 el primer prototipo estaba rodando. La primera prueba fue bastante informal; tan informal que el auto no tenía aún ni cola ni trompa.

"Lo llevamos a un circuito donde al día siguiente se correría una carrera de Fórmula Tres y les pedí a los organizadores que nos dejaran probar el auto nuestro cuando salieran los demás a clasificar. Por suerte, nos dieron el O.K., y nos dispusimos a comparar tiempos. Pero no alcanzó a dar una vuelta que lo vimos detenerse. Problemas de forma nos impidieron seguir con las pruebas. Entonces decidimos ir a correr a Mónaco y nos tuvimos que volver con la cola entre las piernas. No pasó nada. Mi equipo estaba formada por Jaussand, un muchacho de nuestra fábrica que manejaba muy bien y yo quise darle una oportunidad; Offenstad, un gran piloto pero inestable emocionalmente, y Jean-Pierre Beltoise...

Después vino el Gran Premio de la Sarthre, en el cual no pasó nada pese a tener un auto en cada serie. Luego de esa carrera me llamó Lagardère y me dijo:

—«Le damos tres carreras para ganar, si no...»

...si no se acaba todo, pensé yo. Con ese incentivo nos abocamos a tratar de ganar una carrera. Fuimos a correr en Reims y se rompió el auto en las pruebas de entrenamiento. Mandé un hombre nuestro a buscar la pieza rota a París. Mientras esperábamos su retorno Lagardère me llama y me hace una declaración de principios depresivos:

—«Esto no puede seguir —se lamentó—; no hay que correr.»

Para mí este asunto ya era más que un desafío, y le dije entonces que yo iba a terminar el auto y que correría de cualquier manera. Arreglamos el auto, solucionamos un pequeño problema de carburación y le dije a Beltoise que lo probara. Offenstad había causado un sismo en el equipo al renunciar a él pocas horas antes de la largada. Cuando llegó el momento de la *largada mandé a mi mujer*, al propio Lagardère y a Bernard Consten a una curva lejana a que hicieran la señalización a Beltoise. Yo quería estar solo con mis mecánicos y con mi suerte. La carrera duró 20 vueltas y fueron las más ansiosas de mi vida. En la mitad de la carrera la lucha entre nuestro auto y el segundo era a muerte. En la última vuelta Jean-Pierre viene primero con el segundo pegado a la cola. ¡De pronto veo que el segundo hace unos metros de tándem violento y cien metros antes de la llegada se pone en una misma línea con Beltoise, trata de pasarlo y lo está logrando... pero la bandera a cuadro es más rápida que nuestro rival y ganamos la carrera! ¡Por 20 centímetros...!

¡Ganamos! ¡Nuestro auto sirve! Lagardère viene corriendo desde la otra punta del circuito y nos abrazamos... Estamos todos emocionados. Esto es maravilloso para mí. Y también es maravilloso para Matra, porque significa que la empresa empieza a ser conocida.

Luego de este triunfo siguieron los sucesivos éxitos de los Fórmula Tres Matra. Luego vino la Fórmula Dos, la Fórmula Uno y finalmente los Sport Prototipo con sucesivos modelos apoyados financieramente por Elf y por el Estado francés.

"Este apoyo monetario de la empresa petrolera estatal y del propio Estado francés se verificó en dos contratos independientes entre sí. Elf dio una cierta cantidad de millones de francos por año y premios por buenas actuaciones. El Estado, en cambio, entregó a Matra una muy importante suma de dinero para desarrollar todo el proyecto de un auto francés que pudiera correr a nivel internacional. También Alpine recibió una partida, pero inferior a la de Matra. Este «préstamo» se debía devolver, según contratos, si las cosas funcionaban bien, pero como hasta ahora no pasó eso (me refiero a Fórmula Uno y Sport Prototipo) el préstamo ha quedado en el aire. Este año se acabó el plazo que le había dado el gobierno y Matra se quedó sin el apoyo. A esta altura de mi relato quisiera aclarar un poco eso de que «las cosas no fueron bien». A lo que yo me refiero cuando hablo de esto es a los escasos resultados que ofrecieron los autos «totalmente» franceses, vale decir con chasis y motor Matra. Esta aclaración la hago para que no se piense que considero malas las brillantes actuaciones de los Matra en la Fórmula Dos y Tres, pero tenían motores ingleses al igual que los Matra F-1.

"También me gustaría hablar un poco sobre lo que se ha dado en llamar el «espíritu de equipo» del equipo Matra-Elf. En realidad nunca hubo ese espíritu de equipo que tanto se ha recalcado. Solamente a la mitad de nuestra actuación se logró *ese principio de espíritu de grupo*. Ultimamente estaba todo muy convulsionado. Ya no había respeto ni valores. Cada cual decidía por su cuenta y yo no podía controlarlos sin perder la serenidad y agarrarme a trompadas con alguien. Por eso renuncié a Matra, para no perder la elegancia.

"Esta renuncia me costó mucho sacrificio, porque es difícil tomar una decisión semejante. Yo formé el equipo y después tuve que abandonarlo. Es muy triste. Pero es mi profesión y debo quedarme donde me siento cómodo. Ahora estoy con Peugeot en la Argentina, porque tanto la empresa como el país me gustan muchísimo y me siento contento. Y además porque la carrera que voy a organizar logísticamente me gusta."

Un hombre que vive para los autos de carrera, para organizar equipos; un hombre con sentimientos que además sabe su "métier" y que recorre el mundo en pos de su profesión, mezcla de placer y "business". "Es una de las ventajas de mi profesión: hacer lo que me gusta."



mi navegante, chocamos y murió en el momento. Yo tuve algunas heridas, pero afortunadamente nada de importancia.

Después de la Ferrari vino un Jaguar XK 120 con el que gané diez rallies. Luego tuve un Mercedes Benz 300 SL con el que también gané muchos rallies y, además, las 12 Horas de Reims. Después corrí con Porsche, con Vespa 400 (el rally de Montecarlo), Jaguar 3.4, Aston Martin, Renault y Ford."

El Le Guezec periodista ha dejado paso al Le Guezec corredor de autos. En pocos años la aviación ha dejado paso al automovilista y poco a poco, primero a través de su puesto en la Aston Martin France y luego merced al puesto de ayudante de John Wyer en sucesivas edi-

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.

Los precios están dados en pesos Ley 18.188

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.—
CITROEN		
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 tracc.	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	9.200.—
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 nafiero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	17.000.—
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	1965	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 18 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. Custom 660	1969	13.500.—
C. Country 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

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	19.960.—
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.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.650.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.865.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	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.	
F-100 6 cil.	16.232.—
F-100 8 cil.	17.220.
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

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

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

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

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.		1.790.—
GILERA 180 SPRING		1.910.—
GILERA 200 G.T.		2.140.—
GILERA 300		2.970.—
ZANELLA 50		1.031.—
ZANELLA SPECIAL 12S		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	$	11.160.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	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.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	4.860.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	5.265.50
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	5.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	6.006.—
Sportmin	Evinrude	33HP	3,79-1,63-0,68	$	6.650.—
Sportmin	Evinrude	40HP	3,79-1,63-0,68	$	7.200.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	4.880.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	5.285.50
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	5.467.80
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	5.873.30
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	6.423.30
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	6.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	6.455.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	6.450.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.020.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$	9.849.40
S/Sport STD	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	11.699.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.138.—
S/Sport d/Lujo	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$	10.889.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	12.789.40
444	Evinrude	55HP	4,44-1,72-0,80	$	11.931.40
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	13.781.40
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	14.831.40
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	14.179.40
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	15.229.40
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	21.300.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	23.200.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	25.400.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	24.600.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	26.500.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	28.700.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.100.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.000.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	31.200.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodin	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 Pescado.	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).

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 *(Santa Cruz)*, Federico Etcheverry Boneo *(Salta)*, Luis Montpellier *(Santa Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*.

Argentina, 21 de abril de 1970 — **Nº 209** — **Unica sección - 2 página**

CORDOBA

LA VI VUELTA DEL LAGO



Villa Carlos Paz. Tuvo lugar en el lago San Roque la sexta edición de La Vuelta del Lago. El espectáculo dio comienzo a las 15 horas con la realización de distintas categorías.

La primera manga, reservada para embarcaciones de hasta 55 HP estandard y preparación libre, se cumplió sobre ocho vueltas a un circuito de 1000 metros. La clasificación se realizó por separado, imponiéndose Carlos Mosca, de la localidad de Marull, en la libre y Héctor Tempo en la estandard. Mosca se adueñó de la punta desde el comienzo, aventajando al resto de los competidores por amplia ventaja.

La segunda serie, para lanchas con motor fuera de borda de 56 a 75 HP standard y desde 76 a 115 HP también standard se realizó sobre el mismo circuito que la anterior y fueron de la partida once competidores.

El duelo por la posición de vanguardia se centró sobre Roger Piana y García Velazco, quienes alternaron la primera posición durante toda la carrera. En definitiva fue Piana con su Blanca Dora quien se impuso. En esta competencia tomó parte Carlitos Pascualini quien piloteó a Ximena logrando un meritorio quinto puesto en la clase estandard.

La categoría más esperada fue la de Fuerza Libre, que a pesar de contar nada más que con cuatro participantes brindó una buena dosis de emoción.

El rosarino Luis D'Aria con una embarcación "tres puntos", fue el encargado de tomar la punta durante las dos primeras vueltas, pero posteriormente fue superado por Oscar Guembe, quien no abandonó esa posición hasta el final. Por su parte el cordobés José María García tras un enconado duelo con D'Aria logró arrebatarle le segunda colocación.

La Vuelta del Lago se cumplió sobre un circuito de 3000 metros, que debió ser recorrido en ocho oportunidades. Largaron todas las lanchas de las diversas categorías en conjunto, siendo confeccionada su clasificación por separado.

Desde el comienzo se evidenció la superioridad del catamarán del campeón argentino Alberto Regnicoli, quien prácticamente convirtió a la competencia en un monólogo. El único que en determinado momento pudo hacerle sombra a Regnicoli fue D'Aria quien lamentablemente se vio precisado a abandonar.

En las demás categorías la lucha fue bastante pareja marchando todos los competidores en un nutrido pelotón.

Las posiciones finales no variaron con respecto a las de las series preliminares.

La competencia fue organizada por el Club Motonáutico de Córdoba y fue la última de esta temporada en el Lago San Roque.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Asamblea General de Las Flores Automóvil Club

LAS FLORES. — El 30 de marzo se llevó a cabo la Asamblea General Ordinaria anual de Las Flores Automóvil Club, en la cual se consideraron en primer lugar, la memoria y el balance general del ejercicio pasado.

La cifra invertida hasta el momento en el Autódromo General San Martín asciende a 9.528.917 $ m/n y el beneficio resultante alcanzó a 1.500.511 $ m/n.

Luego se procedió a la renovación de la Comisión Directiva. Presentada la única lista confeccionada, fue aprobada por unanimidad de la Asamblea. La misma nos muestra nuevamente a Roberto Trucco como presidente, quien además, en estos días ha recibido el "León de Oro" otorgado por el Club de Leones de Las Flores. Ambos reconocimientos a la labor inclaudicable y desinteresada del popular "Toto" han sido recibidos con general beneplácito.

Finalizada la reunión se informó que había sido alquilado un amplio local céntrico que sería sede oficial de la institución. De esta forma las sesiones semanales dejarán de realizarse en el Club Social, habitual lugar en que delibera la Comisión Directiva.

Se hizo saber también que los días 4 y 5 de abril, Trucco y el secretario Shitu viajarían a Alta Gracia para participar en una reunión de entidades que organizan competencias automovilísticas en autódromos propios.

Por último se comentaron los pormenores de la visita del vicecomodoro Grillo al Autódromo, quien se manifestó sumamente complacido por el estado del circuito, luego de haberlo recorrido atentamente. Efectuó algunas observaciones en cuanto a la eliminación de algunos pocos árboles más y sugirió los mejores lugares para la colocación de guard-railex e instalación de los palcos, el oficial y el reservado a los periodistas. Esta favorable inspección pesó, sin duda, en la decisión tomada por la CADAD de otorgar la fecha libre del 19 al Las Flores Automóvil Club.

CLASIFICACION VUELTA DEL LAGO

HASTA 55 HP STANDARD

1º	Héctor Tempo	"Laurana I"
2º	Alberto Ballestrini	"Olímpica"
3º	Enrique Simón Guevara	"La Guagua"

HASTA 55 HP LIBRE

1º	Enrique Carlino	"Cangreja"
2º	Carlos Mosca	"Rejucilo"
3º	Pablo Mazza	"Tortuguita"

DE 56 A 75 HP STANDARD

1º	Carlos Bodart	"Cristina"
2º	Rodolfo Paz	"Vidona"

DE 76 A 115 HP STANDARD

1º	Roger Piana	"Blanca Dora"
2º	García Velazco	"Amparo"
3º	Carlos Pascualini	"Ximena"

FUERZA LIBRE

1º	Alberto Regnícoli	"Carla"
2º	Brunno Peza	"Rossana"
3º	José María García	"Josefina"

MOTOS EN MORENO

Moreno. En esta localidad del Oeste se disputó la primera competencia para motos y motonetas organizada por el Auto Moto Club Ciudad de Moreno (El Gato Rojo), en un circuito especialmente diseñado para esta categoría en las instalaciones del campo de pato Mariano Moreno.

Gran cantidad de público se dio cita desde hora temprana en el escenario de la prueba, como así también se presentaron numerosos aficionados para llenar la solicitud de inscripción para las distintas categorías.

Tan grande era dicha lista que para llegar a la final de cada clase se disputaron las siguientes eliminatorias, o bien clasificatorias: en la categoría 50 cm³ para motos, 2 series, y 3 series y 1 repechaje para la de 125 cm³ motos. Para motonetas 150 cm³ fue necesario realizar 2 series, corriéndose 3 series y 1 repechaje para motos de 175 cm³. A todas, como es de imaginar, falta agregarle la final.

Por ser ésta la primera carrera después de las obligadas vacaciones, adoleció de algunas fallas en la faz organizativa, ya que parte, por no decir toda la Comisión Directiva del club puso muy poca voluntad para que el espectáculo brillara por sí solo y se destacara justamente lo que ellos están obligados a hacer, la organización.

Y decimos esto como una crítica constructiva y a la vez como un reproche, ya que no es posible que los competidores hagan las famosas "tiraditas" en cualquier sentido sobre la pista, que no haya control policial en todo el circuito y que gente que no tenía absolutamente nada que hacer ahí lo venga a hacer cruzando la pista o dando vueltitas poniendo en juego su vida y la de sus congéneres... (perdón, pero lo teníamos que largar).

Dos personas se salvan de estos hechos, y son los señores Nelson Vieytes y Juan Carlos Dematei, que pusieron de sí mucho más de lo que estaba a su alcance. A ellos, gracias; a los otros, no lo repitan.

De las carreras podemos decir que todas estuvieron llenas de "eso" que únicamente brinda el motociclismo: emoción y revolcones, que dan al espectáculo algo desusado en otras lides. Bien por los muchachos que se hicieron presentes, muchos de ellos debutantes, que pusieron el clima ideal para que el día terminara en fiesta.

Podemos nombrar, como los que más sobresalieron, a Juan Carlos Ghinassi, Paco Darder, Eduardo Amoroso, José Bekverino, Hugo Tarruela, José Schedt, etc. También se contó con la presencia del corredor santiagueño Miguel Angel Biagioli, que con una máquina de 100 cm³ logró clasificarse en cuarto lugar en las dos finales en 125 y 175 cm³. Para cerrar, podemos agregar que estuvieron presentes en el circuito los pilotos Hugo Vignetti y Ladislao Szalay.

Clasificación final categoría motos hasta 50 cm³

Pos.	Nº	Nombre
1º	2	Paco Darder
2º	26	Juan Palazzo
3º	19	Alberto Sánchez
4º	10	Eduardo Guidali

Clasificación final categoría motos hasta 125 cm³

Pos.	Nº	Nombre
1º	75	Juan Carlos Ghinassi
2º	48	Paco Darder
3º	30	Hugo Tarruela
4º	206	Miguel Angel Biagioli

Clasificación final categoría motonetas hasta 150 cm³

Pos.	Nº	Nombre
1º	78	Roni Costas
2º	167	Alberto Magiantini
3º	77	Carlos Benedetto

Clasificación final categoría motores hasta 175 cm³

Pos.	Nº	Nombre
1º	48	Paco Darder
2º	75	Juan Carlos Ghinassi
3º	7	Angel Benedetti
4º	206	Miguel Angel Biagioli

SANTA FE

LA PRIMERA DE REGULARIDAD

RUFINO. *Se corrió la primera carrera de regularidad con puntaje para el campeonato regional del presente año que fiscaliza el Automóvil Club de Rufino, para corredores de primera y segunda categoría.*

La carrera a la que nos referimos la organizó la Asociación de Residentes en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires y fue fiscalizada por el Automoto Club.

Quedó demostrado que el entusiasmo que había despertado el año pasado no ha mermado: lo justifica la cantidad de inscriptos, 84.

La clasificación fue la siguiente:

Pos.	Corredores	Pts.
1º	Polidori-Chapero	6
2º	Giraudo-Pérez	13
3º	Bolognino-Lepori	13
4º	Borda-Borda	22
5º	Stefanich-Oliva	24
6º	Quiroga-Estévez	26
7º	Petarin-Plan	27



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

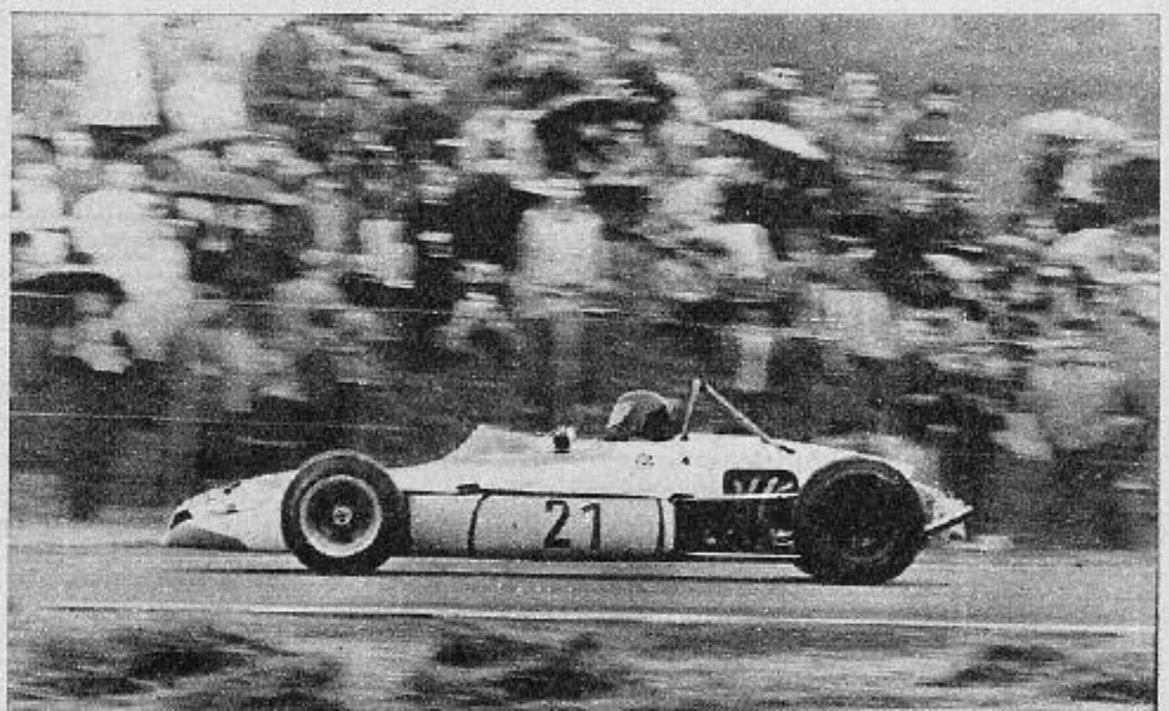
REUTEMANN, EL IRRESPETUOSÓ



Se nos pone la piel de gallina: ¡Lole puntero! ...

Un breve análisis de lo hecho por el equipo argentino -léase Reutemann en Hockenheim- a una semana de la carrera. Experiencias y planes para la competencia de Barcelona

desde Alemania por GERMAN R. SOPEÑA



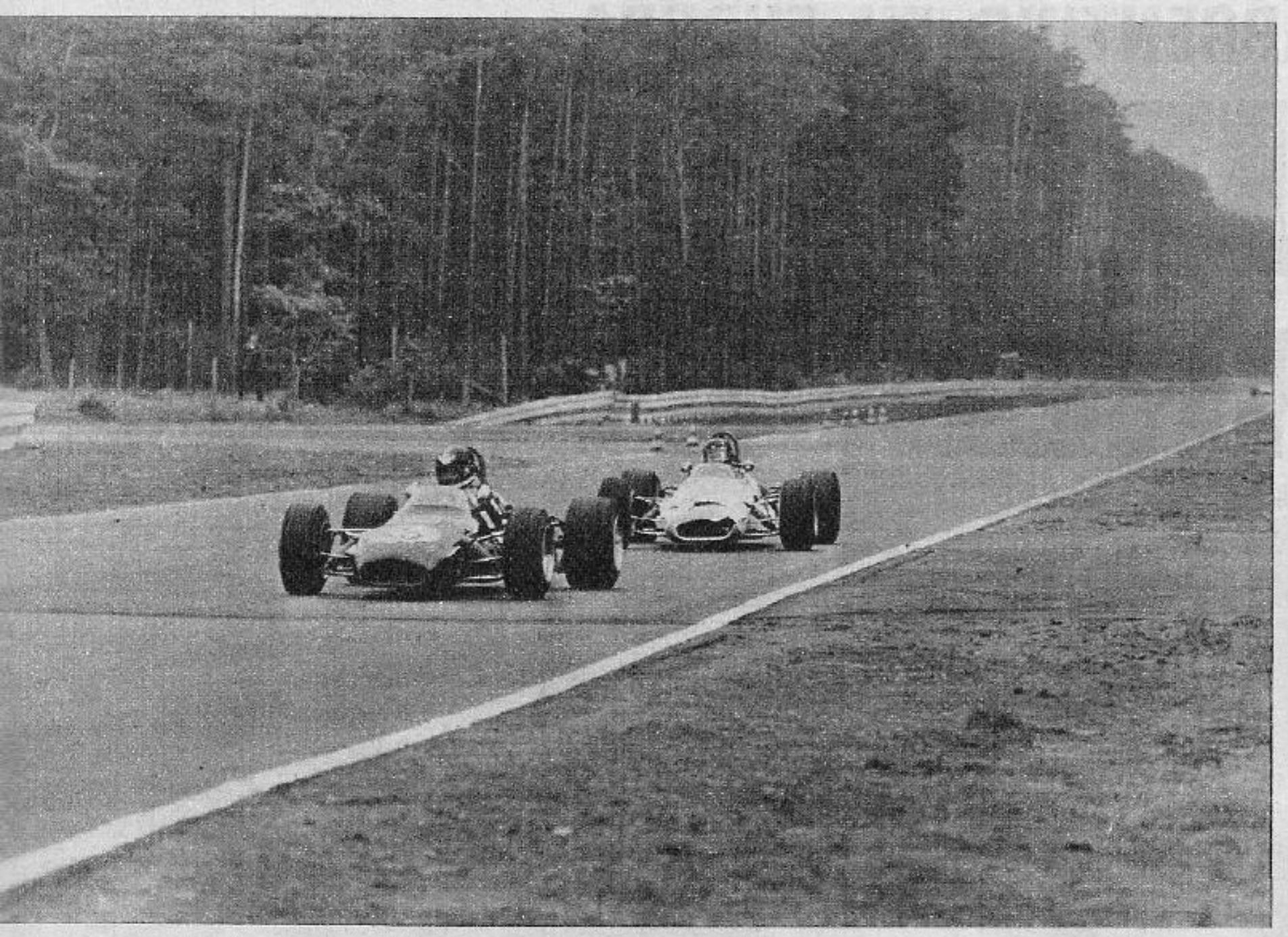
Una hora y media después de haber terminado la carrera en Hockenheim pudimos volver a verla por televisión en forma completa y desde todos los ángulos del circuito con lo cual prácticamente no quedó nada culto a las retinas ansiosas de CORSA.

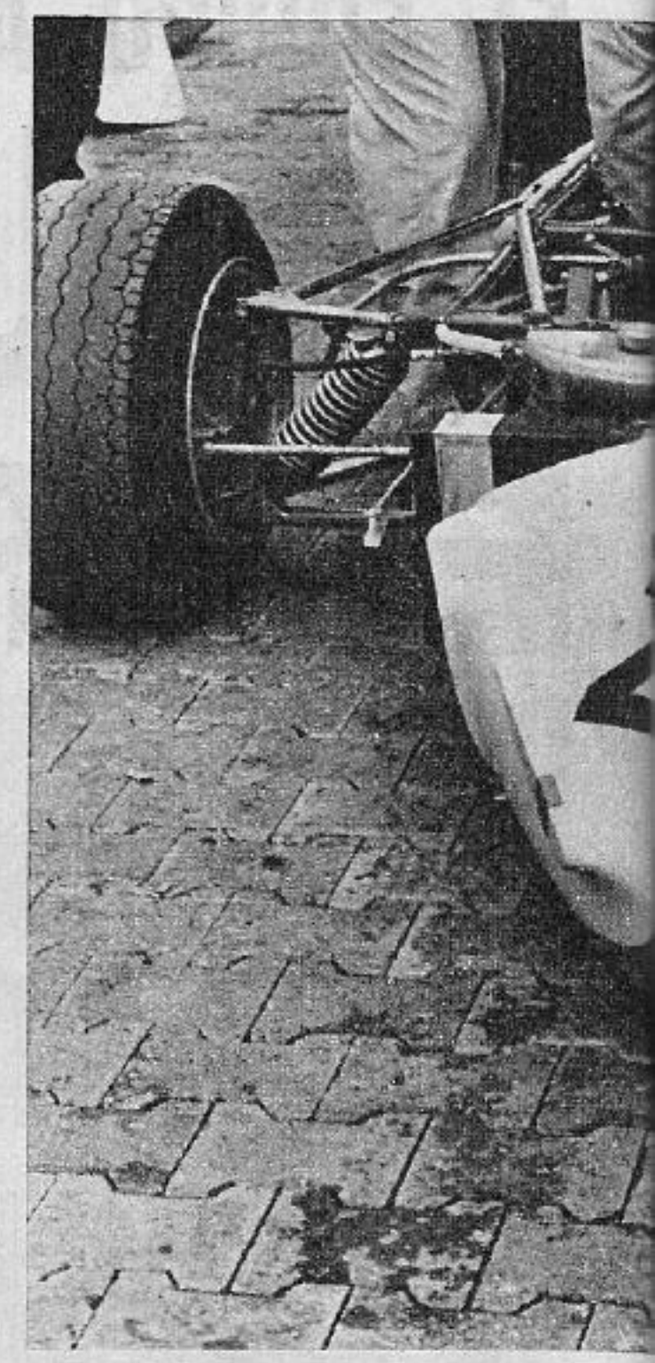
Achatadas las imágenes por el poderosísimo teleobjetivo de la cámara lo que mostraba la pantalla era sencillamente espeluznante. En las dos largas rectas del circuito de Hockenheim podíamos ver un grupo de autos todos juntos que venían danzando un verdadero ballet a 270 km/h. Claro que el teleobjetivo deforma la imagen exagerando así la impresión pero lo del ballet a 270 es cierto. Siete u ocho autos viajaron permanentemente chupados y a la velocidad máxima que desarrollaban la turbulencia entre ellos provoca desplazamientos laterales imposibles de controlar por lo cual se puede ver cómo los autos vienen corrigiendo constantemente la trayectoria y cómo las gomas parecen a punto de tocarse, cosa que de pasar puede causar un desparramo inimaginable.

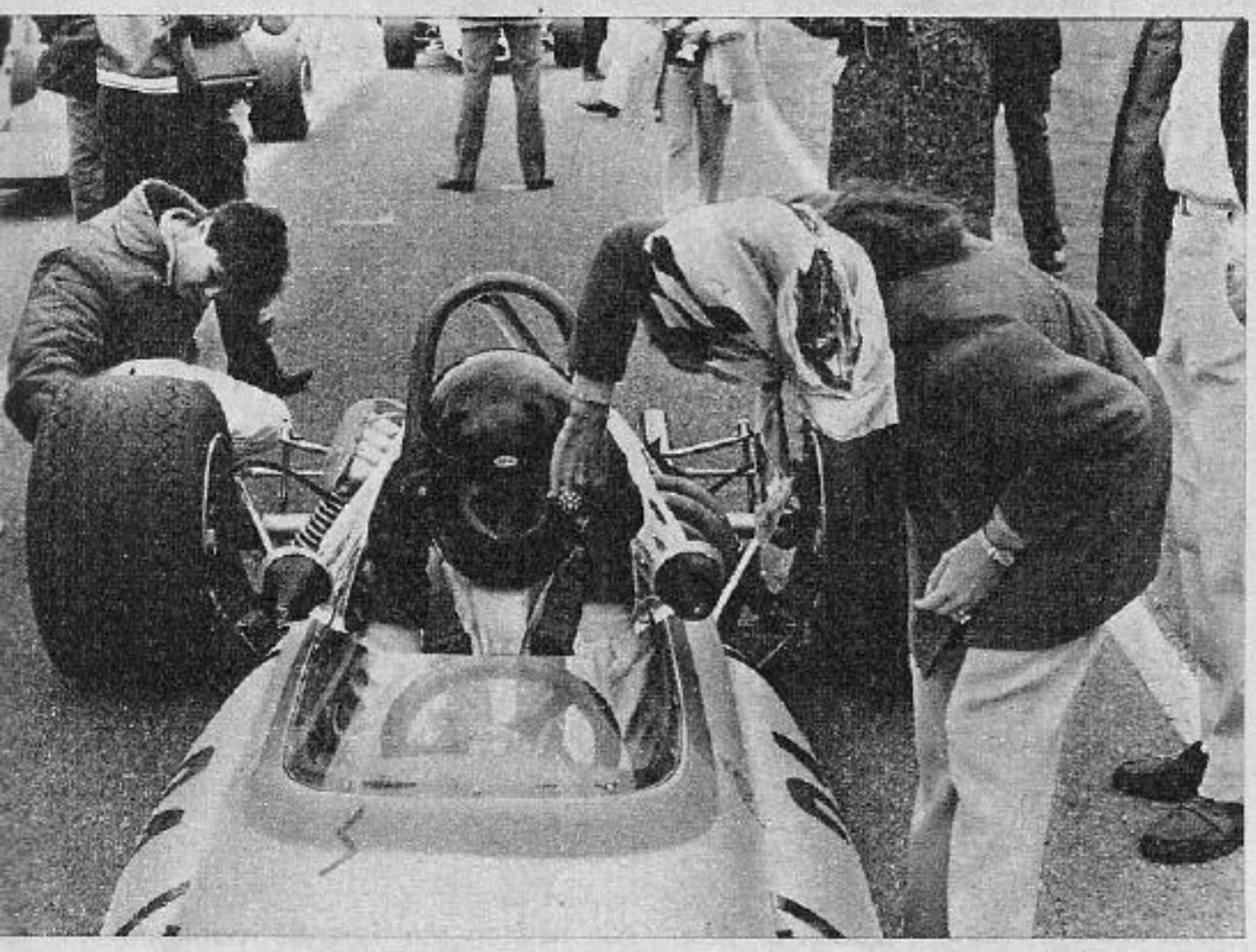
Todo esto confirma una realidad indudable. El circuito de Hockenheim es uno de los circuitos más peligrosos del mundo y ninguna medida de seguridad que se tome disminuirá los peligros de correr en él con autos tan veloces. Ahora talaron los árboles que bordeaban el circuito —que está en el medio de un bosque— se fabricaron a ambos lados de la pista banquinas de unos cuatro metros de ancho y donde éstas terminan se encuentra aún un guard-rail que circunvala toda la extensión de la zona veloz del circuito.

Allí le tocó debutar a Reutemann. Quien apenas había dado unas pocas vueltas previas como para tener una idea, ya no de cómo era el circuito, sino de cómo se comporta-

→







Primera serie. Lole recuperado, precedido por Peter Groydon.

Mimicha Reutemann limpia antiparras a Carlos Reutemann.

Los destrozos causados en la trompa del Brabham de Lole. Poca cosa.

¡Qué nerrrrvios! Naricita y ojillos de Lole, escudriñan en momentos previos a largada.



ba un auto totalmente nuevo para él.

Por eso es casi inexplicable que Lole haya logrado adaptarse tan rápidamente al auto como para pasarles por arriba a todos y por eso es también explicable la causa de su comportamiento un tanto vehemente, desconocido para quienes conocían al Reutemann de la Argentina cuidadoso y reflexivo. Claro, los europeos directamente no lo conocían a Reutemann y para ellos apareció un nuevo competidor de quien hay que cuidarse porque en cualquier momento les hace romperse la cabeza por su descontrol. O que también en cualquier momento les puede arrebatar un primer puesto que ahora tiene un candidato más. Porque a la vez una sola carrera bastó para que todos reconocieran en Reutemann a un piloto de grandes condiciones. Como se puede leer en el recuadro que reproducimos, escrito por uno de los periodistas especializados más notorios de Europa.

UNA CARRERA MUY DIFICIL

El circuito es muy difícil, el auto era casi desconocido pero como si eso fuera poco la carrera en sí fue una de las más disputadas y extenuantes aun para los niveles europeos. Regazzoni le ganó a Ikuzawa por unos metros después de 40 vueltas de lucha ininterrumpida y tras ellos un grupo igualmente ambicioso encerraba a siete u ocho competidores que no se despegaron ni un minuto entre sí. Sobre todo durante la segunda serie que fue precisamente donde punteó por siete vueltas Lole después de largar impecablemente desde la quinta fila en la largada.

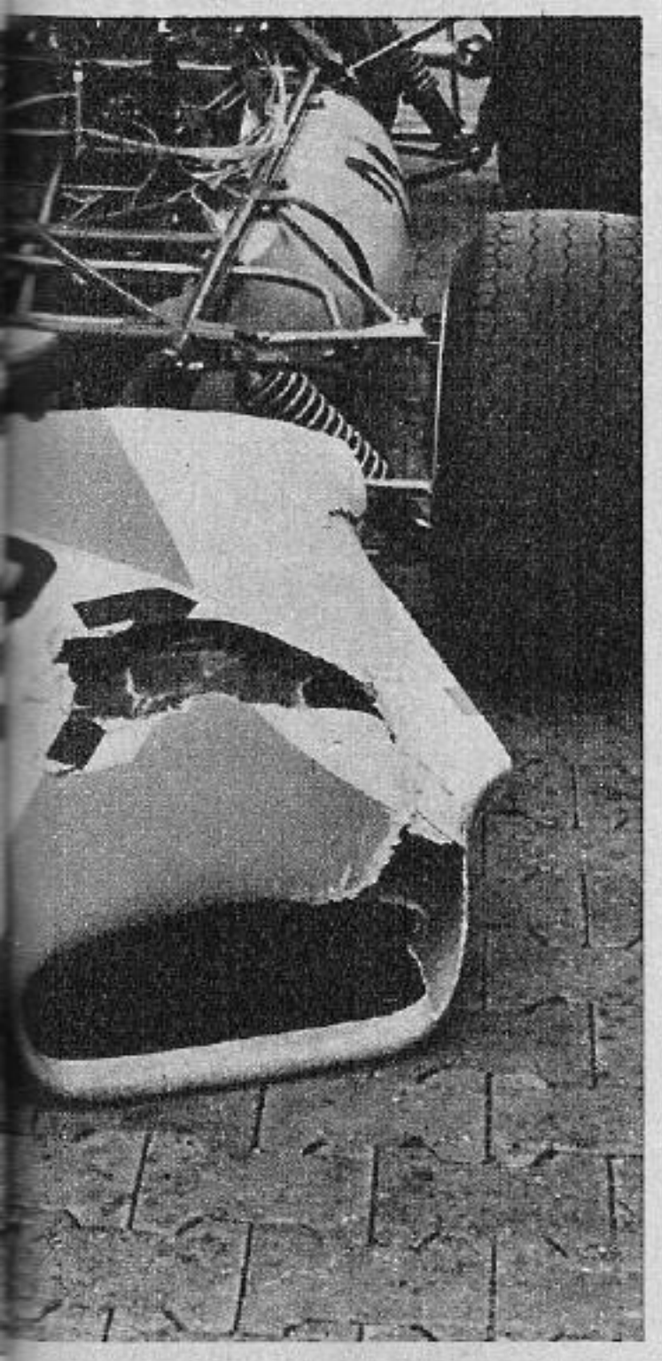
Ganó Regazzoni porque se jugó un poquito más en la última vuelta y quizá porque tiene mucha más experiencia en la categoría que el promisorio japonés (quien no es de todas maneras un gran genio); pero también pudo ganar otro de los que integraban el pelotón de la misma manera que Reutemann salió octavo en la segunda serie por un pequeño error final cuando pudo ser el ganador de la misma por lo hecho en las 20 vueltas.

El circuito obliga a viajar chupados. Cuando Lole punteó varias veces intentó escaparse del resto pero jamás pudo conseguirlo y la razón es sencilla. Puede ganar veinte metros por ejemplo frenando más cerca y doblando más rápido en el mixto pero al separarse del grupo pierde la ventaja aerodinámica que ofrece el conjunto y por lo tanto inexorablemente se ve alcanzado en las rectas por la jauría que viene detrás. Allí vuelve a recuperar 200 vueltas más en quinta con todo el grupo junto y por más que gane metros en las frenadas la situación se vuelve a repetir en todas las vueltas.

SE CUIDAN MUY BIEN

Pero no hay que engañarse. La lucha es disputada, a la vista los pilotos se dan como en la guerra pero la comprobación inexorable del propio Reutemann es que no andan tan fuerte como todos creíamos, al ver los autos juntos. Todos se cuidan muy, muy bien de hacer

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





una macana, frenan bastante lejos de la curva pudiendo cortar más cerca y no andan tan vecinos al límite como podíamos suponer. El único que lo hace es Rindt y por eso se toma los buques que acostumbra. Asombrado Reutemann advirtió que él estaba frenando mucho más cerca que todo el resto y que nadie lo seguía. En cada vuelta se repetía la situación y por eso alcanzó la punta después de salir del fondo del grupo.

Eso aclara mucho el panorama que era incierto antes de competir por primera vez. Dijimos, luego de ver Thruxton, que los argentinos debían intentar, como meta inicial, tomar el ritmo del pelotón que disputa habitualmente el segundo o tercer puesto o sea lejos de Rindt. Hoy, sin temor a la exageración favoritista ni sensiblera se

→

ASI VEO EUROPA

Cómo viví la carrera de Hockenheim desde el cockpit del BT 30/2. El saldo de mi primera experiencia europea

por CARLOS ALBERTO REUTEMANN



El 12 de abril de 1970 va a ser un día muy importante para mí, porque se produjo el esperado debut en el Campeonato Europeo de Fórmula Dos en Hockenheim. Después de algunos problemas archisabidos por todos nos instalamos, pero recién el día de las eliminatorias tuve contacto con mi auto, luego vinieron las pruebas de clasificación en la que obtuve un quinto puesto muy valioso ya que me permitía largar bien adelante, cosa muy importante.

Luego vino el domingo y exactamente a las 10 horas salí del hotel, pues la carrera se largaba a las 12.30 o sea que teóricamente tenía suficiente tiempo para llegar, ya que estaba a unos 2.000 metros del circuito. Pero nuevamente me sorprendí porque al tomar por el acceso al circuito, la cola de automovilistas era numerosa, y volví a recordar lo que apareció en una publicación de nuestro país, cuando se creó nuestro equipo, diciendo que las carreras de F-2 habían perdido vigencia, cosa rara de explicar ya que fuentes bien informadas dijeron que había unas 100 mil personas en las amplísimas instalaciones del autódromo. Esta es la segunda vez que nos ocurre lo mismo en el camino de acceso a la pista debido a que en Thruxton fue exactamente igual o sea que habrá que esperar para saber si tiene vigencia o no este campeonato.

El día amaneció como lo había estado haciendo últimamente, muy nublado y con lloviznas a cada rato. Pese a ello no llegaba a mojar. Pensando en la carrera, las cosas se podían complicar porque el tipo de cubiertas que yo iba a estrenar era totalmente nuevo y especial para circuitos veloces, y de caer unas gotas podía ser fatídico. Un breve recorrido para ver a los rivales me permitió ver que algunos llevaban gomas de agua y otros las normales. Además todos estaban muy indecisos por lo que iba a suceder. Entonces resolví enllantar mi juego de agua y las asenté por cualquier emergencia, pero en el momento de la largada se secó y largamos con los neumáticos para piso seco. Mi primera sorpresa fue que no se permite la vuelta de reconocimiento y largamos así... en frío. La largada fue muy buena. Me ubiqué quinto en la primera curva y antes de la última estaba segundo detrás de Rindt. Pero ocurrió lo inesperado: al pretender doblar seguí casi derecho porque el piso estaba allí todo mojado y Rindt también siguió delante mío, aduciendo más tarde que yo lo había tocado, cosa que sucedió una vez que estábamos en el pasto. Así que, a poner primera y tratar de clasificar para la otra serie. Cosa muy importante porque lo que se necesita es entrenamiento en carrera. Hubo una ligera explicación de Rindt diciéndome que lo había tocado antes, pero parecía no estar muy seguro de ello.

Prepararon bien el coche para la final y se largó la segunda serie. Salí de la misma manera que en la primera, tratando de aprovechar al máximo mi auto, que evidentemente está a la altura de los mejores y una vez que aprenda a regular bien las barras estabilizadoras, creo que voy a ganar en tranquilidad y además aprovecharé toda la potencia.

El planteo de esta serie estaba entre los punteros de la otra. Yo no tenía chance alguna, pero salí al mismo ritmo que ellos y de pronto estaba en el mismo pelotón integrado por Ikuzawa, Regazzoni, Bell, Fittipaldi, Gaydon, Quester, Cevert y yo. Casi sin darme cuenta estaba primero y mantuve esa posición unas diez vueltas, hasta que fui rebasado por el tándem de los antes nombrados, teniendo que conformarme con un cuarto o quinto puesto. En la última curva yo también recibí un toque y fui a integrar el paisaje.

Ya todo había terminado y mucha gente contenta alrededor, sobre todo varios estudiantes argentinos que están radicados aquí y aparecieron agitando una bandera argentina con nuestros colores, cosa verdaderamente emocionante.

También se agregó a nuestro grupo el cónsul argentino en Munich, aparte de todos los colegas de publicaciones argentinas.

¿Qué saldo me dejó esta carrera?

Evidentemente que muy positivo, ya que anduve toda la carrera y así logré entrenarme. Además charlando con periodistas europeos me dijeron que es éste uno de los circuitos más peligrosos de Europa, sobre todo para un debutante porque aquí nadie comete una macana. Pero lo más importante es que este ambiente tan cerrado no permite la entrada de ningún extraño y se le llama la atención por cualquier cosa, muy comprensible porque todo el mundo es profesional y no permiten ningún tipo de alteración en sus planes.

Tal vez sea éste un de los tantos problemas que vamos a ir encontrando en nuestro camino. Estamos lejos de nuestro país y a veces, vistas desde allá, las cosas son fáciles, pero estando en el medio del baile hay que ubicarse y afrontar la situación a fuerza de voluntad y trabajo.

¿UN NUEVO FANGIO?

Reproducimos y traducimos textualmente un recuadro publicado en el diario "L'Equipe" del martes 14 de este mes. Interesantes consideraciones sobre la actuación del argentino Carlos Reutemann, en Hockenheim. Nos parecen sumamente objetivas y alejadas de todo parcialismo. El título de esta nota no es capricho de nuestra imaginación. Lo deja entender "L'Equipe"

REUTEMANN : TÉMÉRITÉ COUPABLE !

HOCKENHEIM. — Grand favori du Trophée Jim-Clark, l'Autrichien Jochen Rindt a été éliminé avant la fin du premier tour à la suite d'un carambolage déclenché par l'Argentin Carlos Reutemann. Celui-ci, décidément malchanceux, provoqua un autre carambolage dans le quarantième et dernier tour de course, retardant Stommelen et contraignant Cevert à l'abandon. Rindt et Cevert tenaient évidemment des propos aigres-doux à l'encontre de ce pilote nouveau venu en Europe. Reutemann est-il dangereux?

Dans le premier carambolage, Reutemann heurta par l'arrière la Lotus de Rindt après avoir freiné trop tardivement pour le virage d'entrée dans le stadium, déclenchant la plus grande confusion dans le peloton. Que s'était-il passé?

« Je ne pensais pas que les quelques gouttes de pluie auraient rendu la piste aussi glissante. Au freinage, avant l'entrée du stadium, une portion de route longue de vingt mètres présente, de plus, un aspect neuf : on a refait un pont passant sous la piste et le nouveau revêtement est plus lisse et plus gras. Mes roues se sont bloquées sur ce revêtement et j'ai été, bien malgré moi, percuter Rindt. Je suis désolé », nous déclara l'Argentin.

Cevert, qui en fut la seconde victime, dit qu'en course Reutemann avait un comportement très nerveux. Il s'en méfiait beaucoup et ne fut pas étonné de le voir partir en tête-à-queue dans l'un des derniers virages. Hélas ! l'Argentin tenta de revenir sur la piste sans perdre de temps et il accrocha la voiture du Français et celle de Stommelen.

En dehors de ces deux faits d'armes peu honorables, Reutemann s'était révélé par une très grande maîtrise dans le stadium, où son adresse et sa rapidité de jugement et de réaction nous apparurent phénoménales. Peter, Gaydon, qui roula de conserve avec lui pendant toute la première manche, nous dit :

« Reutemann est loin d'être mauvais pilote. Mais il manque d'expérience : il ne cesse de vous attaquer n'importe où. Il faut qu'il apprenne. »

L'Argentine possède peut-être un nouveau Fangio en la personne de Reutemann. Mais il est certain que ce pilote aurait intérêt à calmer son ardeur pour ses premiers pas en Europe ; il y gagnerait ainsi la confiance de ses nouveaux rivaux. Car, actuellement, on ne lui sourit guère ! — **Riv.**

L'EQUIPE, MARTES 14-IV-70

Hockenheim - Gran favorito del Trofeo Jim Clark, el austriaco Jochen Rindt fue eliminado antes del fin de la primera vuelta luego de una espectacular carambola del argentino Carlos Reutemann. Provocó además otra carambola en la vuelta cuarenta, debiendo abandonar a causa de la piña Stommelen y Cevert. Rindt y Cevert tuvieron ideas agresivas con respecto a este piloto recién venido a Europa. ¿Reuteman es peligroso?

En la primera carambola, Reutemann tocó de atrás a Rindt debido a que frenó muy encima de la curva, cruzándose y causando la confusión en el pelotón. Pero, ¿qué pasó?

"Yo no pensaba que algunas gotas de lluvia hubieran convertido a la pista en una superficie resbaladiza. En el frenaje, antes de la entrada a la curva, un longitud de pista había sido modificada y se le había agregado un revestimiento que tenía poco agarre. Mis ruedas se bloquearon y contra mi voluntad lo toqué a Rindt. Estoy desolado"

Cevert que fue la segunda víctima, comentó que la conducta de Reutemann en carrera fue muy nerviosa. Se arriesgaba mucho y no me extrañó verlo al argentino haciendo trompos en las últimas vueltas. ¡Pero el argentino entra nuevamente a la pista! En la tentativa lo toca a Cevert y a Stommelen. Fuera de lo que significan estos dos hechos reprobables, Reutemann se reveló con una gran maestría en las curvas donde su rapidez de reacción nos parecieron fenomenales. Peter Gaydon, que rodaba junto a Reutemann durante la segunda serie, nos dijo: **"Reutemann está muy lejos de ser un mal piloto. Pero le falta experiencia aún: no deja de atacar en cualquier sitio del circuito. Debe aprender".**

La Argentina tiene —puede ser— un nuevo Fangio. Le falta aún aplacar su furor para sus primeros pasos en Europa. Ganará así la confianza de sus rivales. Ahora, ríen un poco suficientemente.

LAS COSAS NUEVAS

Contento con su actuación, satisfecho de sí mismo y ya sin la incertidumbre de saber "qué podía pasar", Reutemann detalló las muchas cosas que aprendió o que advirtió desde arriba del auto de carrera. Básicamente sus principales comentarios en Hockenheim resumían que...

"...el coche acelera como loco. Cuando lo piso fuerte en primera y segunda me tengo que cuidar con el volante para no salir viboreando".

"...es terriblemente difícil encontrar la multiplicación justa para este circuito. Si vos ponés marchas muy largas vas a tener muchos km/h pero dependés de encontrar autos que te vayan tirando. Y si quedás solo, aunque sea en la punta, los demás te alcanzan irremisiblemente. Si pongo una cuarta y una quinta un poco más cortas el auto acelera arriba muy bien pero en cuanto te chupás de alguien, el motor se va a diez mil vueltas y así no se pueden recorrer las dos rectas largas".

"...Acá no hay caso de trayectorias prefijadas ni dibujos de curva. Hay que andar por donde podés, sin salirte de la pista y lo más rápido que puedas".

"...es inevitable que el auto se mueva al fondo de la recta. Cuando tocás el freno a 270 para encarar el curvón, el coche se hamaca y hay que calcularlo para entrar justo porque como venís tan ligero es muy peligroso".

"...es impresionante cómo gastan estos motores. Creo que no hacen ni dos km por litro de nafta".

"...Todo me queda cómodo, instrumental, pedalera, espejos".

"...al principio no lo podía creer. Cuando empezaba a frenar, nadie me pasaba. Pero dspués me convencí. La gente no anda tan fuerte como pensábamos. Frenando donde yo creo que es necesario, les gano el puesto a todos y por eso es que pienso que podemos andar bien contra todos".

CAUSAS Y RAZONES

Ciertamente Reutemann cometió algunos errores que los europeos, alarmados, se apresuraron a destacar. Ellos no sabían quizá, que Lole desconocía al auto, a las gomas, al circuito y aún a los rivales. Pero si saben que en ese caso el piloto tendría que haber hecho una carrera más moderada, de estudio y aclimatación al nuevo medio. Lo que no toman en cuenta es que para un piloto nuevo exigirse a fondo a sí mismo es la mejor y más rápida enseñanza que se pueda pretender.

A LOS VOLANTAZOS

Reutemann hizo eso. Y provocó algunos desórdenes. O más precisamente dos: el de la primera vuelta con Rindt y el de la última vuelta cuando se le cruzó el auto en el mixto y por consecuencia Stommelen y Cevert tuvieron que andar por pasto. Cevert, para colmo, rompió el embrague en la maniobra y se quedó tirado allí cuando podía aspirar a un tercer puesto final.

puede afirmar que Reutemann con quince vueltas sobre el auto, sin ponerlo a punto porque todavía no lo conoce, se encuentra ya a la misma altura que toda esa gente. Y si en la primera frenada del circuito lo tocó a Rindt porque frenó un poquito más cerca de la curva que el propio Jochen, bueno... la próxima vez tendrá que ser más cuidadoso, pero ya sabemos que el rey de la fórmula 2 no es tan intocable como parece.

Pero las razones de ese andar tan fuerte son bastante claras. Al dar apenas unas pocas vueltas en el auto Reutemann no lo conocía lo suficiente y como, desde el primer momento el coche se tenía bien en el curvón del fondo donde se dobla a 210/220 km/h Lole prefirió no tocarlo aunque en el mixto se manifestaba bastante subvirante. Este último defecto lo obligó a manejar muy a los volantazos y la reacción inmediata del auto provocaba continuamente un andar irregular del auto. Algo así cuando uno se sube por primera vez a un kart y sale haciendo eses porque no está acostumbrado a la dirección tan rápida. A Lole no le pasaba eso, pero el auto si andaba de un lado para otro en el mixto y los pilotos europeos lo miraban medio asustados. Falta que Reutemann se siente, el coche dé muchas vueltas, corra las barras para atrás y para delante y encuentre el punto ideal para su forma de manejar. Ese día el auto doblará mejor y por lo tanto virará más rápido a la vez que más sobre rieles. Es sólo cuestión de tiempo. Pero ni siquiera de mucho tiempo.

A BARCELONA

Durante la semana previa a la carrera del pasado 12 surgió la idea de quedarse en Hockenheim tres o cuatro días más para girar en el circuito, tomarle la mano a los autos y trabajar con los tiempos logrados en la misma carrera que es la mejor norma comparativa. Pero las autoridades del autódromo echaron abajo los proyectos porque el autódromo se cerró luego de la carrera para nuevas reparaciones. Entonces, el lunes se tomó con calma y se empacó todo en el ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA CUERDA FLOJA DE CALDARELLA

Caldarella no quiso dar más de cuatro vueltas en el auto el día viernes cuando lo esencial en ese momento era girar en los autos aunque le doliera la cabeza.

Staffa lo echó de al lado de los autos el domingo, aduciendo que lo perturbaba constantemente a Lole con sus dudas y acotaciones.

Hubo fallas en la dirección del equipo y los dos pilotos estuvieron bastante intranquilos en determinado momento aunque a Reutemann, lógicamente, la experiencia de la carrera lo dejó mucho más tranquilo.

Lo cierto es que Caldarella y Staffa no se han llevado bien y al mismo domingo de la carrera, a la noche, Caldarella habló por teléfono con el comodoro Baca, a Buenos Aires, y éste luego hizo lo propio con Staffa y Reutemann. De las conversaciones surgió la variante que hay que esperar ahora. El comodoro Baca irá a ver la carrera de Barcelona llegando el próximo jueves 23 a España. Volverá a Buenos Aires inmediatamente después de la carrera y se supone que su presencia definirá la ambigua situación existente. Hay que esperar.

mion para tomar rumbo a Barcelona.

Staffa y los dos mecánicos se fueron hacia España con tiempo de sobra porque la carrera recién se corre el próximo domingo y para aprovechar los días libres —en Montjuich no se puede girar porque es un circuito que sólo se cierra para las carreras— Reutemann y Caldarella permanecieron en Frankfurt para de allí dirigirse a Nürburgring y quedarse a girar en el famoso anillo durante varios días para familiarizarse pensando en la siguiente carrera después de Barcelona, que se corre en Nürburgring el 3 de mayo el mismo día que el GP de Alemania por el campeonato mundial de motos.

Barcelona es un circuito mucho más favorable para el equipo argentino. Más trabado, con más mixtos y frenadas puede resultar muy adecuado de acuerdo a lo visto en Hockenheim donde el único problema de Reutemann era no poder desprenderse del grupo en las zonas veloces. Pero otra vez se enfrenta a un problema que el equipo debe resolver urgentemente. **No se anda lo suficiente** en los autos y eso es lo esencial. En Barcelona va a suceder lo mismo que en Hockenheim, que el circuito recién se va a habilitar tres días antes de la carrera y mientras tanto los autos están parados innecesariamente. Hay que aprovechar cualquier día libre para instalarse en algún circuito permanente y dedicarse a estudiar todas las variables que influyen para poner a punto un auto o prevenir situaciones complicadas en carrera. Adquirir experiencia únicamente en carrera puede costar colocaciones perdidas, situaciones peligrosas y la desconfianza de los rivales. O sea todo lo que pasó en Hockenheim.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Fiat 600/770/800
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



PIENSE EN SU TORINO 380 W



TRANSFORMAMOS SU VOLANTE ORIGINAL FORRANDOLO EN GOMA Y CUERO.
NETAMENTE DEPORTIVO.
FABRICA:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - 50-7572
Altura Av. SAN MARTIN 7100, Capital

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)

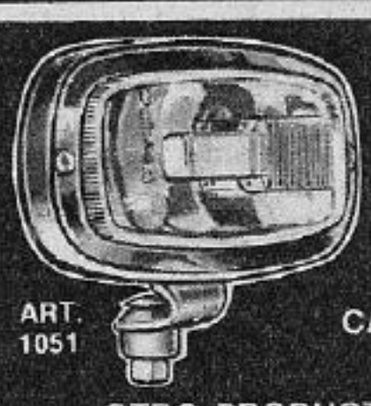


FUNDAS
LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO.



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.-

SERVICE
Reparaciones Generales.
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA Y JOSE M. MORENO)

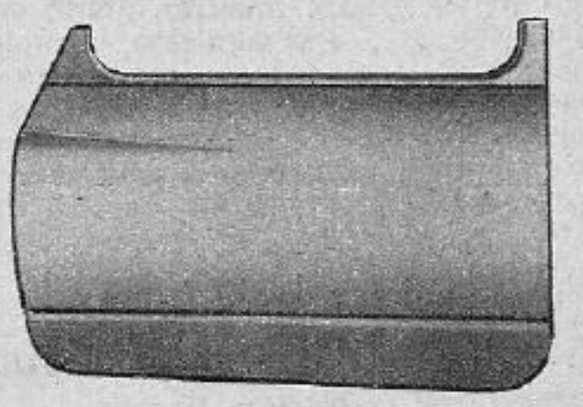


ART. 1051

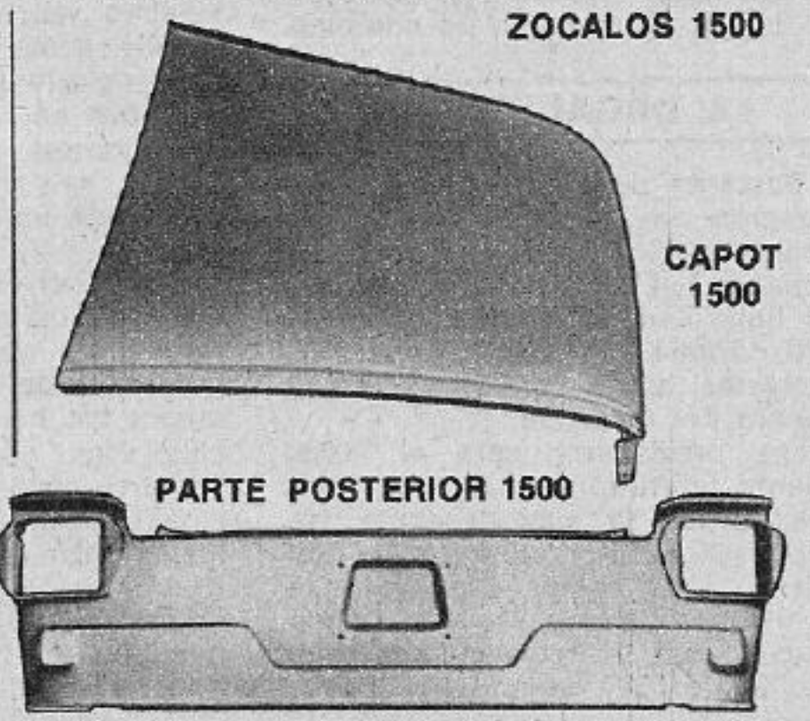
¡AL FIN!
NUEVOS FAROS DE IODO, FORMATO RECTANGULAR EXTRA CHATOS DE ESPECIAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
Ventas: WARNES 777 - T. E. 54-2671

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

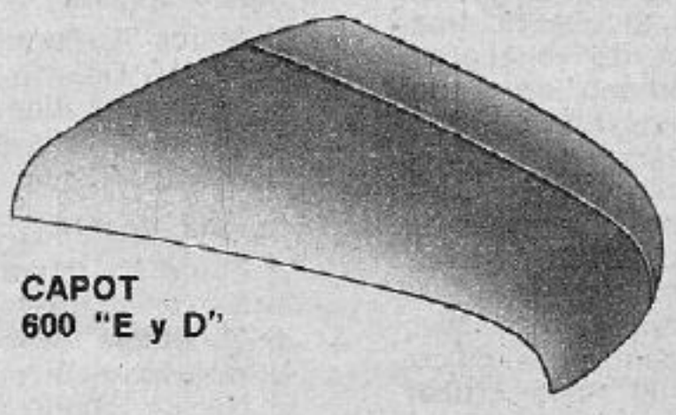
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



PANELES 600 "D y E"



ZOCALOS 1500
CAPOT 1500
PARTE POSTERIOR 1500



CAPOT 600 "E y D"

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

YACHTING

LOS SNIPES SON BRASILEÑOS



Con la total hegemonía de las tripulaciones del Brasil se definió el IV Campeonato del Atlántico Sur de la Clase Snipe. Regata para C.C.A. y Handicap convencional en el C.U.B.A

Por Juan Pedro Siedmann

Al ver esta nota muchos lectores pensarán que somos unos retardados (¡Atención! Entiéndase solamente retraso en el tiempo de publacición de esta nota, sin alusión a nuestras dotes mentales que, si bien no son muchas, nos sirven para defendernos) porque ya pasó mucha agua bajo los puentes desde que se corrió la regata que recién hoy comentamos. Pero como nunca es tarde cuando la dicha es buena y como más vale rico y sano que pobre y enfermo, nos creemos en la obligación de no pasarla por alto y decir algo del 4º Campeonato de Snipes del Atlántico Sur, llevado a cabo entre el 22 y el 27 de marzo en Montevideo.

La organización estuvo a cargo del Yacht Club Uruguayo. Este campeonato que se corre cada dos años, es abierto para todos los que se animen, y contó en esta oportunidad con cuatro delegaciones en representación de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay con 12, 6, 5 y 27 participantes, respectivamente. Se realizó sobre un total de seis regatas con descarte de una y sobre recorrido olímpico.

LA ORGANIZACION

Bastante deficiente fue la organización que logró el Yacht Club Uruguayo, ya sea en el aspecto social como en el deportivo, donde hubo una total falta de seriedad, tanto en la resolución de las protestas como en el establecimiento del recorrido.

Las previsiones para el alojamiento (gratuito) de las tripulaciones no fue la más deseable. No debe ser nada reconfortante dormir de a 20 en un sótano al que se filtra el vapor de una cocina lindera, con el consiguiente aroma. Es así que la mayoría de los tripulantes se corrieron hasta la torre del club; aquí sí había que pagar, y para peor estaba colmada por los primeros que se "avivaron"; en definitiva el que quería dormir bien tenía que colarse con la complicidad de algún amiguito caritativo.

Con respecto a la Comisión de Regatas, además de fondear mal el recorrido, largaba con una impuntualidad asombrosa, a tal punto que la lancha salía recién cuando los competidores empezaban a navegar, y es bien sabido que cuando nadie los corre, los muchachos se ponen algo remolones. Esta forma original de actuar de la Comisión de Regatas traía como consecuencia que, una vez afuera, todos los participantes debían esperar que se fondeara el recorrido, cosa que tomaba su tiempo debido a la "poderosa" lancha (alias Tucu-Tucu) que cumplía con las funciones de lancha de Comisión.

LAS REGATAS

El domingo 22 hubo mediciones y se corrió la primera regata preparatoria en la que se lucieron los brasileños, con los hermanos Paradeda en la delantera, Marco Aurelio primero y Paulo segundo.

Al día siguiente se debía correr la segunda preparatoria, pero como volaban vacas y otros objetos no identificados, se decidió contemplar sus evoluciones cómodamente sentados en tierra firme.

El martes se largó la primera de las seis regatas que iban en serio, con un viento E de 15 a 20 km.

Desde el vamos se armó un pelotón que sería el que dominaría en los puestos de vanguardia durante todo el torneo, en él estaban: los brasileños Altmayer, Picollo, los dos Paradeda, Bier y nuestro compatriota Adrián Obarrio. Todo se redujo a una intensa lucha entre estos seis excelentes timoneles, debiendo destacar la actuación de Obarrio, que tuvo que pelear solo contra los cinco, a pesar de lo cual logró arribar 2º a escasos metros de Marco Aurelio Paradeda. La segunda regata se debía disputar por la mañana del miércoles, pero la puntualidad de la Comisión de Regatas demoró la largada hasta casi el mediodía, y como esa es justamente la hora en que se viene la virazón, la regata fue un desastre, el primero quedó cuadragésimo último y el cola pasó a primero con una ventaja monstruosa sobre los primitivos primeros; a pesar de ello, Paradeda y Bier demostraron su clase ubicándose nuevamente entre los de adelante.

Por la tarde del mismo día se largó la tercera serie con viento ESE de 10 km, fue en esta regata donde se marcó más la dificultad de Obarrio para superar a cinco rivales que sin maldad tiraban del mismo carro. De todas maneras fue la más reñida de las regatas y "ganó el má mejor".

El jueves se largó la cuarta serie con un suave Sur de 12 km, y salvo la pasada de Picollo y la colisión de Obarrio con un paracaidista que pretendió meterse entre toda la crema y la lancha, no pasó nada de interés. Muy bueno el repunte del timonel del Cid que largando requetecola ya en sotavento, estaba nuevamente sexto para finalizar cuarto en la regata.

Por supuesto, la protesta fue un verdadero sainete en el que la parte que llevaba las de perder ni siquiera quiso aparecer, eso es lo que se llama seriedad.

El viernes debían correrse dos regatas, pero como nuevamente se hizo el mediodía y el lindo norte que soplaba a la mañana se esfumó, todo el mundo tuvo que volver a remolque a la espera de una brisa más propicia.

Por la tarde se probó de nuevo y para no perder la costumbre el recorrido estaba nuevamente mal fondeado, a tal punto que se corrió una regata que más bien era una calesita.

El viernes sí, esta vez largaron bien temprano, con viento N de 25 a 30 km. Por ser ésta la única regata de viento no hubieron muchas variaciones respecto de todas las anteriores; otra vez se escaparon los brasileños que sin lugar a dudas son los que mandan en la clase Snipe, por lo menos en Sudamérica. A nuestro nunca bien ponderado Adrián hay que regalarle un reloj nuevo para que llegue a tiempo a las largadas, puesto que esta vez llegó un poco tarde.

Para terminar, muy bueno el desempeño de las tripulaciones brasileñas, sin dudas nuestros vecinos saben qué hacer con un barco, no sólo con un Snipe sino con cualquier otra clase. Excelente también la actuación de Obarrio que una vez más demostró estar a la altura de los mejores.

RESULTADO DE LAS REGATAS

Primera Regata

1)	Marco A. Paradeda	Degraca II	Brasil
2)	Adrián Obarrio	Cid	Argentina
3)	Waldemar Bier	Brocoio V	Brasil
4)	Gastón Altmayer	Micuim V	Brasil
5)	Nelson Picollo	Simbad III	Brasil

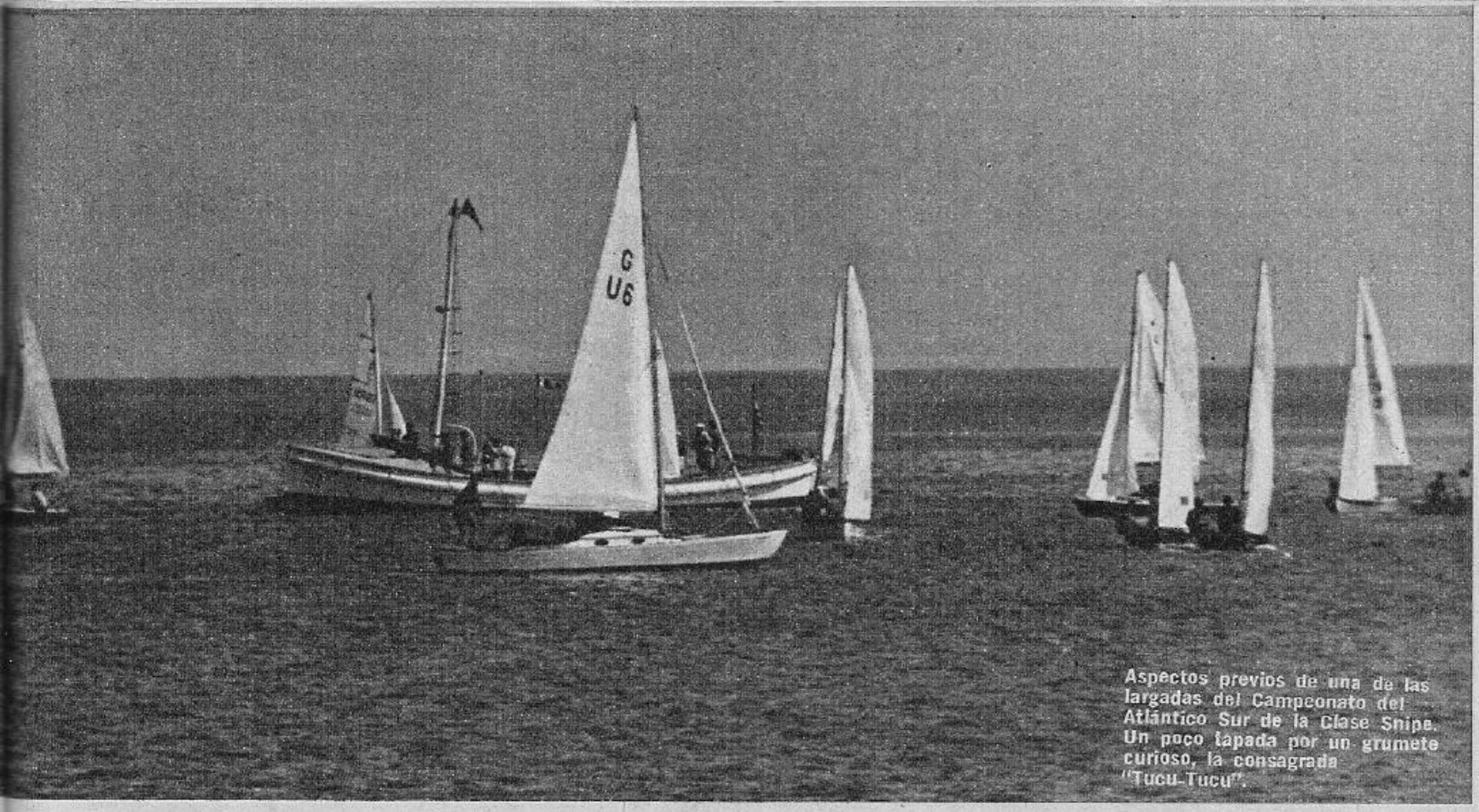
Segunda Regata

1)	Paulo M. Paradeda	Bruxo II	Brasil
2)	Gastón Altmayer	Micuim V	Brasil
3)	C. García Basso	Becacin	Uruguay
4)	Waldemar Bier	Brocoio V	Brasil
5)	Nelson Picollo	Simbad III	Brasil

Tercera Regata

1)	Marco A. Paradeda	Degraca II	Brasil
2)	Gastón Altmayer	Micuim V	Brasil
3)	Nelson Picollo	Simbad III	Brasil
4)	Waldemar Bier	Brocoio V	Brasil
5)	Paulo Paradeda	Bruxo II	Brasil

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Aspectos previos de una de las largadas del Campeonato del Atlántico Sur de la Clase Snipe. Un poco tapada por un grumete curioso, la consagrada "Tucu-Tucu".

Cuarta Regata

1) Paulo Paradeda	Bruxo II	Brasil
2) Marco Paradeda	Degraca II	Brasil
3) Gastón Altmayer	Micuim V	Brasil
4) Adrián Obarrio	Cid	Argentina
5) Waldemar Bier	Brocoio V	Brasil

Quinta Regata

1) Marco A. Paradeda	Degraca II	Brasil
2) Gastón Altmayer	Micuim V	Brasil
3) Nelson Picollo	Simbad III	Brasil
4) Paulo Paradeda	Bruxo II	Brasil

Sexta Regata

1) Gastón Altmayer	Micuim V	Brasil
2) Nelson Picollo	Simbad III	Brasil
3) Waldemar Bier	Brocoio V	Brasil
4) Pedro Garra	Bisturí	Uruguay
5) Paulo Paradeda	Bruxo II	Brasil

CLASIFICACION GENERAL

1) Marco A. Paradeda	Degraca II	14,7 pts.	Brasil
2) Gastón Altmayer	Micuim V	14,7 „	Brasil
3) Paulo Paradeda	Bruxo II	28 „	Brasil
4) Nelson Picollo	Simbad III	34,4 „	Brasil
5) Waldemar Bier	Brocoio V	37,4 „	Brasil
6) Adrián Obarrio	Cid	48,4 „	Argentina
7) Pedro Garra	Bisturí	62,7 „	Uruguay
8) Carlos García Basso	Becacin	72,7 „	Uruguay
9) Peter Gratschmer	Siriri	74 „	Brasil
10) Jorge Fernández Viñas	Camba	86 „	Argentina

RESULTADO DE OTRAS REGATAS

Por el premio ELMA hizo disputar el CUBA una regata de 21 millas para barcos que miden en la CCA, y para Handicap Convencional. Con 28 inscriptos se largó frente a Núñez con viento E de 10 km siendo los resultados los siguientes:

HANDICAP DEL CCA

Clase B

1) Alfredo Segers	Trinidad II	4h 7m 33s
2) E. Mendelbaum	Red-Rock	4h 35m 28s
3) Carlos Semería	Vahine	4h 47m 24s

Clase C

1) Carlos Repetto	Corsario II	4h 29m 29s
2) Raúl Montes	Soleil	4h 33m 10s
3) José Ospitaletche	Burbuja	4h 37m 27s

HANDICAP CONVENCIONAL

1) César Faedi	Marylin	5h 24m 34s
2) R. Rodríguez Hué	Ballerina	5h 24m 47s
3) Héctor del Campo	Pampero	5h 36m 17s

La Asociación de Clase Flecha organizó frente a Olivos una regata por el premio Andrea Verónica, en la que participaron nueve embarcaciones. Los resultados fueron:

1) H. Toccalino (h.)	Numancia	2h 35m 8s
2) Ruperto Canal	Release	2h 38m 45s
3) Juan Divañan	Capatiti	2h 40m 0s

A su vez, el Tigre Sailing Club organizó una regata de 21 millas para los Grumetes, en la que estaba en juego el premio J. Harrison Tunn. Se largó la regata con viento E de 15 km. y 16 yates.

1) Humberto Tenaglia	Cecil	4h 43m 0s
2) Jorge Zabotinsky	Ventura	4h 46m 0s
3) Hugo Strassburger	Kamerad II	4h 47m 30s

El Náutico San Isidro por su parte largó regatas para la clase Finn, Penguin y Snipe, en las que ganaron Ernesto Kutter, con Fiaca; Felipe Fliess, con Guasu, y Jorge Jaca, con Huija, respectivamente.

Frente a Olivos el YCO hizo correr a la clase Finn con los resultados que se dan a continuación:

1) Wilson Pereyra	Escándalo	1h 47m 33s
2) Jorge Heller	Flagelo	1h 48m 53s
3) Héctor Domato	Gervasio	1h 51m 0s

Por otra parte, continuaron en Dársena Norte las regatas para las Clases Dragón, Grumete y Soling que el YCA organiza por el Campeonato de Otoño. A su vez los Soling están realizando la selección para el próximo torneo mundial en Kiel.

En nuestro próximo número nos ocuparemos más en detalle de este torneo, y del Campeonato de Otoño que organiza el Club Náutico Olivos para Lightning y Star



Y siguen las primicias...

EL FIAT 128 ARGENTI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ya hay aquí un prototipo del futuro 1100 que Fiat construirá en nuestro país.

Logramos localizarlo mientras probaba los neumáticos con que se equipará, y lo fotografiamos. Otras novedades

NO PRONTO A SALIR

EL FIAT 128 ARGENTINO PRO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NTO A SALIR

El 5 de mayo del año pasado anunciamos en CORSA las inminentes novedades de la producción automovilística local, nota en la que incluíamos la primicia del FIAT 128 construido en nuestro país.

En el número siguiente ampliamos la información y dimos por seguro que en 1970 se produciría el nuevo FIAT 1100 tracción delantera en la Argentina.

Poco después, y quién sabe por qué, un medio se encargó de publicar que el anuncio del flamante FIAT a producirse aquí no era cierto. Con lo que se cerró de forma rotunda, hace meses, el círculo de afirmaciones y desmentidas.

Así quedaron las cosas hasta que sobrevino el '70, año del supuesto lanzamiento. Hasta marzo nada nuevo se sabía, no existían indicios de movimientos renovadores. Pero de repente, rastreando por aquí y por allá, llegamos a obtener una infidencia que podía convertirse en sensacional primicia: ya estaba circulando en nuestro piso un supuesto 128 que en gran parte era prototipo argentino. Había que encontrarlo, y eso era lo difícil. Porque si ustedes piensan que es lo más fácil, que es ir a la fábrica, tocar el timbre y decir "Buenas tardes, vengo a ver el 128", están equivocados. Las fábricas se cuidan demasiado bien de ocultar sus planes mediatos e inmediatos por ese gran lobo malo que se llama la competencia.

Pero como en esto del periodismo también funcionan los milagros, y etcétera —ahora por otros medios—, se amplió: el 128 lo tenían en la fábrica FATE de neumáticos, donde se lo estaba haciendo rodar 20 horas diarias por distintos caminos cumpliendo un plan de pruebas de neumáticos, buscando el índice de desgaste de los de otras marcas y, comparativamente, los radiales con que FATE los equipará. Problema de cierta importancia debido a que la tracción delantera del coche destroza las cubiertas (se habla de 20.000 kilómetros de vida de las cubiertas importadas probadas en nuestros caminos).

En cuanto a la investigación en FIAT, el rastreo dio sus frutos. Ya se están instalando, y desde hace algunos meses, las líneas de las que saldrán los nuevos motores y las carrocerías. El motor del 128 requiere importar maquinaria totalmente nueva. Es un cuatro cilindros con árbol de levas a la cabeza, que junto con el embrague y la caja de cuatro velocidades está ubicado trasversalmente en la parte delantera del coche. Entrega —de fábrica— 6.000 rpm, lo que permite adivinar el futuro bastante promisorio que le espera en la clase hasta 1150 cm³ —toques de preparación mediante—. Si inofensivo y totalmente standard camina alrededor de los 140, con los toques mágicos es de suponer que no tendrá rivales locales en competencia deportiva.

Como coche familiar, aquí se construirá el modelo de cuatro puertas y cinco asientos exclusivamente, a diferencia de Italia, donde se vende en versiones de cuatro y dos puertas. El ancho del aparatito es casi el mismo del FIAT 1500, lo que habla de una óptima comodidad interior (casi 2,5 metros entre ejes y de espacio útil por el poco lugar aprovechable que ocupa el motor).

Por otra parte, no hay que olvidar que este 128 es el legítimo heredero de la dinastía 1100 que se inició con el "Nuevo Ballila" de preguerra y se interrumpió por un incomprensible y breve período. Genealogía esta de los 1100 que gozó de todos los favores del mercado internacional y nuestro.

Las nuevas fechas de comienzo de la producción: para octubre ya estarán maquinándose las primeras unidades. Para que en noviembre el coche comience a ser entregado al público. Está dentro de la capacidad de la fábrica FIAT producir el nuevo modelo a un ritmo de *¡200 unidades diarias!* Ritmo que de mantenerse poblará el mercado con el tracción delantera motor trasversal.

En cuanto al precio, muchas suposiciones se barajan a nivel de entendido del barrio. Lo único cierto —de verdad— es que la idea de la fábrica es ponerlo al público en los alrededores del 1.200.000 pesos viejos (doce mil nuevos). Esto responde a la necesidad de FIAT por equiparar los precios de ultramar con los de su producción original y torinense. Pero para ello hay que superar el gravamen que sufre cada unidad en particular como consecuencia de la ineludible necesidad de introducir en el país maquinaria para iniciar la producción de un modelo absolutamente nuevo. Y esa carga en los precios es demasiado difícil de superar para la casa.

El árbol genealógico de la familia 1100 ya se continuó allá. Desde octubre se continuará acá. El cuadro deportivo de la clase hasta 1150 de Turismo puede cambiar —en el '71— fundamentalmente. El señor que pasea podrá nuevamente hablar de su "millecento". Aquí está, para confirmarlo, la primera unidad argentina.

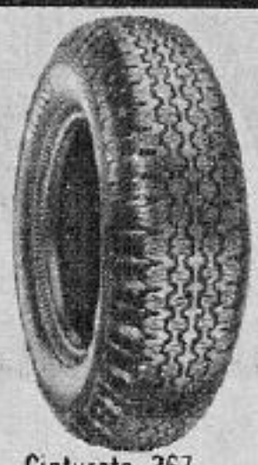
Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

TAPAS DE VALVULAS DE DURALUMINIO
Con doble toma de aceite.
Competición y Standard
FALCON - CHEVROLET
BEDFORD



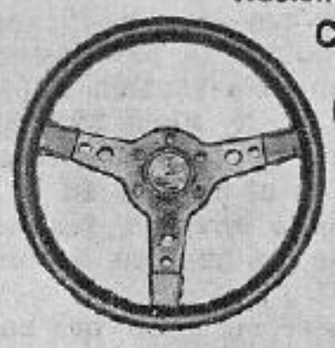
Berón de Astrada 2681
Tel. 922-2652



Cinturato 367

CUBIERTAS DEPORTIVAS
TODA LA LINEA para ALTA VELOCIDAD
A los mejores precios de plaza
SARACHO
DIRECTORIO 5512

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
Nacionales e Importados



COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto,
Fundas anatómicas,
Palanca al Piso.

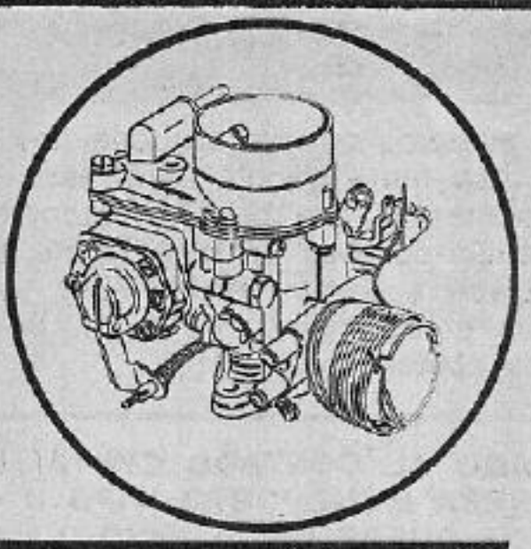


LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Buenos Aires

REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

PEUGEOT 404



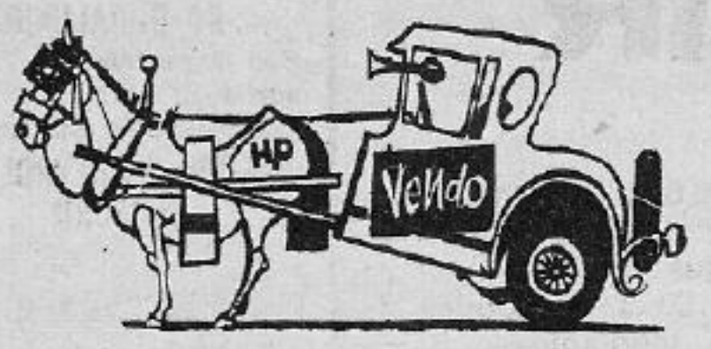
EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA: CARCION



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

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

AVISOS corsificados



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

Extendemos el alcance de este servicio de 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.

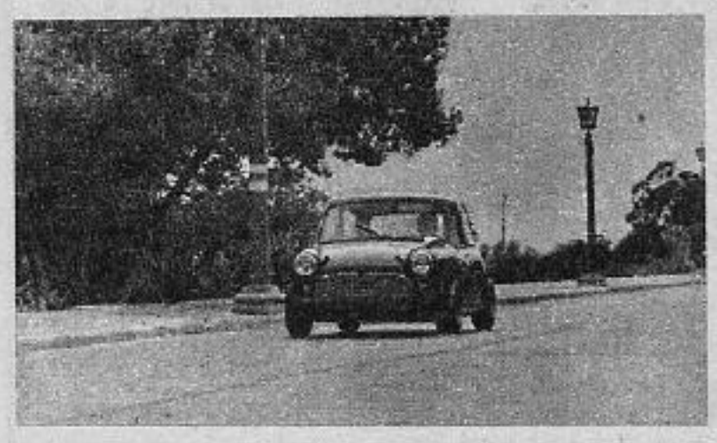
SI, MERCEDES BENZ 280 S color celeste grisáceo con los 1.700 km necesarios para entrarlo al país, aun siendo diplomático quien actualmente lo posee, y que al comprarlo lo hizo blindar en la parte inferior y le reforzó la suspensión para adecuarlo



a nuestros pintorescos caminos. "Y como si eso fuera poco", tiene servo-dirección, palanca al piso, desempañador eléctrico y demás detalles de buen gusto que lo impulsan a llamar al 792-7549 y conversar con el contralmirante Iriart. **Secuestradores abstenerse. Hop!**

PAGO AL CONTADO CISITALIA DE CARRERA MONOPOSTO (TIPO D 46), O LO QUE QUEDE DE ALGUNO. No importa si no tiene motor. Llamar al 32-1105 de 11 a 19, preguntar por Sr. Enrique.

AUSTIN-COOPER "S". Unico por su estado en el país. Equipo Standard y de competición (incluye cigüeñal, tapa de cilindros, cubiertas especiales, acompañante y



todo, etc., etc.). Verlo en Santa Fe 4949. Cómprelo y ármelo Ud. mismo en el fondo de su hogar. Asesoramiento técnico: Coco Rodríguez, en la misma dirección.

RENAULT 1.093: Rubén Alonso vende Renault TM, lamentable situación económica (su cuenta corriente en Antelo Competición necesita salvavidas) lo obliga a deshacerse por muy poca plata del mismo Re-



nault clasificado 2º en la Vuelta de la Manzana. Se puede comprar con preparación del actual Grupo Dos o la vieja Anexo J, como se prefiera. Juego completo de gomas nuevas, trailer opcional, ideal para debutantes. Oportunidad. Tratar en Tres Arroyos 3138/40.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado pueda brindar. H. von HASENN y Asociados han organiza-



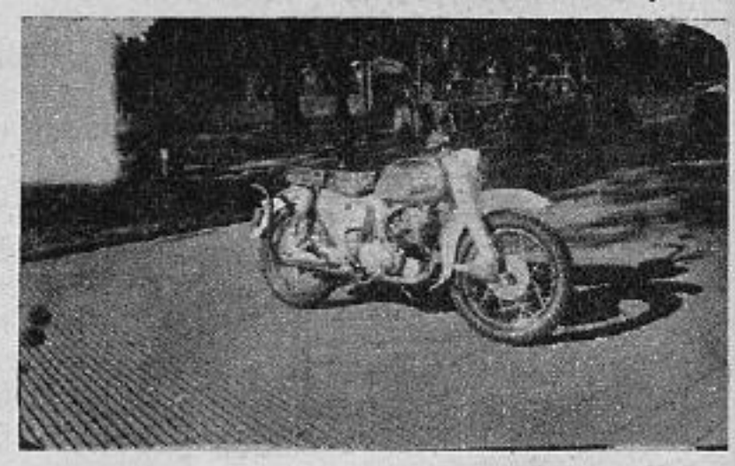
do un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. TEORICO Y PRACTICO. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El fascinante mundo del plástico". H. von HASENN Y ASOCIADOS, Casilla de Correo 1238 - Correo Central.

ATENCION CORREDORES TURISMO O RALLY: Tanques de combustible de aluminio especiales, los mismos con que se equiparon los Peugeot para el Rally Londres-México y los equipos para el Gran Premio. **Butacas para competición** para distintas marcas de calidad aprobada por SAFRAR para su equipo oficial. **Taller Iugo Galicio. 3 de Febrero 765, San Fernando.**

CUPE DE CARLO, impecable, 4 cubiertas nuevas. Pintura, radio $ Ley 18.188, 4.000. Facilidades. Av. Independencia 2750, P. Baja, Dto. 2, después de las 17 horas.

BARCO GRUMETE, vendo. Velas de dacrón nuevas (0 Km. sin estrenar), completas. Además tiene un juego auxiliar de "velas de algodón". Motor fuera de borda "BRITISH ANSANI" 5 HP. Rolling raf de acero inoxidable. TODO AL REPELO. Tratar: tel. 83-0223, Sr. Dolan.

HONDA 150 cc. BICILINDRO, vendo con facilidades. Excelente estado. Verla y tra-



tar en Besares 1736, San Fernando (de 16 a 21 horas), tel. 744-3472.

CAPOT DEPORTIVO PARA FIAT 600, con tomas de aire laterales, diseño exclusivo, producción limitada y fabricación sobre pedido. Venta y colocación LEIVA 4247, Capital.

MANUALES DE AUTOS Y REPARACION, Wanderer y Buick, Pueyrredón 475, Capital Federal.

VENDO TC, FORMULA B, listo para largar, 10 ruedas armadas, juegos de bielas especiales, cigüeñal. Llamar al tel. 756-4149, Urquiza 432, Palomar.

VENDO CUPE FIAT 1500 AJ clasificada 3ª en el Torneo Apertura corrido por C. Najurieta. Dos motores nuevos, 2 diferenciales, 14 cubiertas nuevas, 10 llantas, 2 paliers, 3 juegos de suspensión. Llamar a teléfono 241-8196, Udaondo 1282, Lanús Oeste.

RENAULT ANEXO "J", motor 0 Km. listo para largar, repuestos y accesorios, vendo o permuto. Tratar: Av. Belgrano 3188, Capital.

FALCON CUPE 2 puertas. IMPORTADO. Unico en el país, bicolor. Bien de todo. Es una locura. Está muy cuidado. Me veo obligado a vender. Doy facilidad. Entrego a la mejor oferta. Véalo y lléveselo en CASTRO BARROS 411, Capital.

Cinco (5) Cubiertas CINTURATO ITALIANAS para alta velocidad, importadas de Italia, con cámaras CINTURATO y llantas deportivas cromadas para TORINO, flamantes, garantizadas y a revisar; vende

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

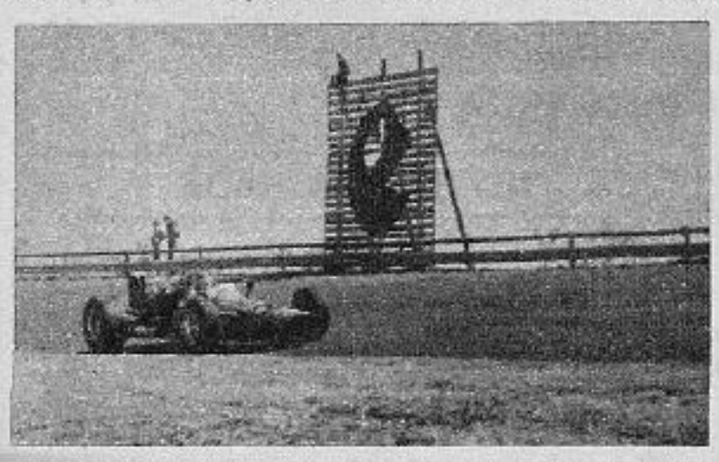
particular a particular, $ 1.500 Ley 18.188 total. Verlas en Iberá 5475, Villa Urquiza, Cap. Fed. Cualquier informe o aclaración llamar al 90-1158 de lunes a viernes, Sr. González, de 9 a 17 horas.

VENDO 4 campanas de freno VW 58 al 64, árbol de levas y botadores VW 61-62, cilindros y pistones VW 58-62, tren delantero Porsche, block motor Porsche S90, caja de Peugeot 403 mod. 56, engranajes varios, todo usado, barato... OLAZABAL 1645. (Alt. Av. Libertador 6100.)

D'ÀRMINIO VENDE, karting chasis D'Art, motor D'Arminio, 1 ó 2 carburadores Mc Culloch, listo para correr. Dobla como los dioses. Se recibe motoneta como parte de pago. ANDONAEGUI 3429, Capital.

LANCHAS PLASTICAS (en fiber-glass), varios modelos de 2,60 a 3,60 metros de eslora y EL NUEVO MODELO PARA PESCADORES "GR360P". Precios especiales a revendedores y clubes. Tratar: ASTILLERO GR, Pje. Guillermo Correa 4687 (altura Moreto 1550), Capital.

FORMULA 1 MA, construido por Ramseyer (el de los portamazas) con o sin motor, con o sin caja. IMPECABLE. Apto para



cualquier motor. Vendo o permuto por mayor cilindrada. Julio C. Bella, Edison 331, San Carlos Centro, Santa Fe, tel. 36.

MERCEDES BENZ 220S, modelo 1963, color gris grafito. Y con motor, tapizado, gomas y pintura TODO NUEVO. Dueño vende con facilidades de pago. Av. Salvador M. del Carril 3855, Plaza Devoto, tel. 50-1415.

MOTOR SIMCA 1.290 c.c., vendo, nuevo de fábrica 62 HP. 5 bancadas, ideal para FIAT 1100. Tratar: Carlos Calvo 3268, de 9 a 18 horas.

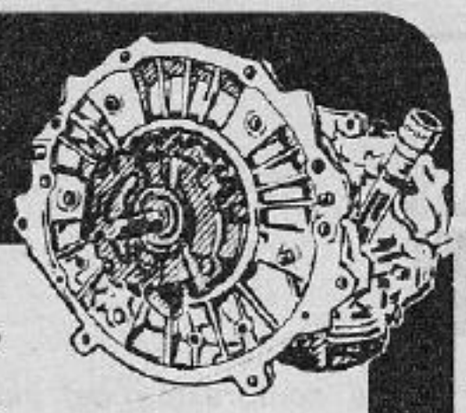
TACOMETROS, reparamos todo tipo. Venta, canje, desde $ 50 Ley 18.188. Electrónicos, mecánicos, velocímetros, equipos para ralliles. Constitución 1241, tel. 27-0989.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

TRANSMISIONES AUTOMATICAS



Taller especializado en ajustes, peritajes, asesoramientos, reparaciones integrales.
Trabajos totalmente garantizados.

MUZZIN - PARDAL - POLICELLA

QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T.E. 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)

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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS
WASHER S. C. A.
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

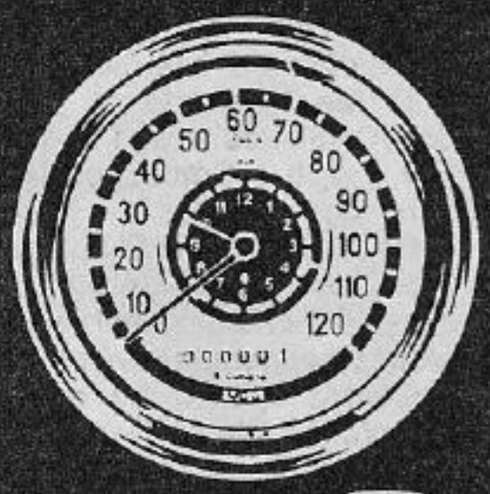
AUTOMOVILES RAMBLER y RENAULT TORINO

- "Lo nuevo" en servicio mecánico integral
- Sin turnos, atención inmediata
- Reparaciones en horas, garantía 90 días
- Chapa y pintura, también por Cías. Seguros
- Tarifa fija de mano de obra
- Horario contínuo de 7 a 19,30 hs.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S. A.
SALTA 1160/64 y 1325/29 • TEL. 23-8913/5673/4763

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. /1-3952, 8959 y 72-3957

INSTRUMENTAL DE PRECISION
VENTA Y REPARACION
El centro más completo en instrumental para el automóvil, le brinda la más amplia linea en nacional e importado de Velocímetros, Vacuómetros, Tacómetros, Cuenta Revoluciones, Indicadores Combustible, Presión de Aceite, Bulbos de alarma, Limpiaparabrisas, Tableros, etc.



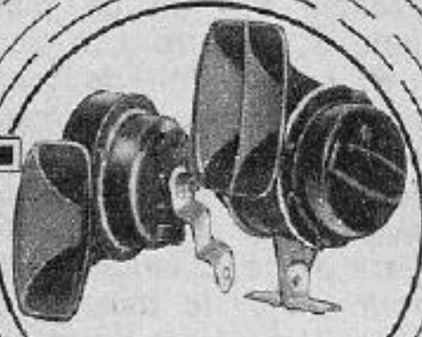
LINEA MERCEDES BENZ
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO OFICIAL VDO
KILOMETRO
ANTONIO A. BELVEDERE.
UNICA CASA QUE REALIZA LA REPARACION INTEGRAL DE INSTRUMENTAL VDO
CASA CENTRAL: QUITO 4018, T. E. 97-3488.
SUCURSAL: QUINTINO BOCAYUVA 392, Buenos Aires

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H — PROBADA CALIDAD — GARANTIA DE UN PRODUCTO DE IMPULSORES DE ARRANQUE

IGNACIO GIRÓ
AUTO UNION
SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.
AL SERVICIO DEL DESDE 1938. DKW
MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA
REPUESTOS
UGARTECHE 3282
T. E. 71-4865
(Altura Avda. Libertador 2900)



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.

Parabrisas CORSA

correo

YO QUIERO SER PILOTO...

de Ricardo Evaristo Pérez Scilo, Capital.

Señores: quisiera que me hicieran una gran gauchada. *(N. de la R.: la contestaremos con fondo de música interpretada por D. Atahualpa Yupanqui.)* ¿Qué requisitos son necesarios para obtener la licencia de piloto de Turismo Mejorado "Grupo 2" clase "A"?

R) Tanto para piloto como para copiloto hay que concurrir a la Dirección Municipal de Deportes, sita en la casa central del A.C.A. (Avda. del Libertador 1850, Capital Federal) de lunes a viernes de 16.30 a 18 horas con los siguientes documentos: cédula de identidad o libreta de enrolamiento, registro de conductor, el certificado gestionado en el ACA, autorización paterna en caso de ser menor de edad, certificada ante escribano, dos fotografías y dos mil pesos de los viejos (si son de uno, mejor).

Llegado a este punto, se le requerirá al postulante una prueba de suficiencia que se le tomará en el autódromo de Buenos Aires el primer y tercer miércoles de cada mes a las doce horas. Al efecto habrá que concurrir con el vehículo en condiciones (nada de batatonas arregladas con alambre), casco protector y cinturones de seguridad. La prueba consiste en demostración de capacidad de manejo, de reflejos, y conocimiento del código de señales con banderas.

COMPRESION, VUELTAS Y OCTANOS

R. Román, Capital Federal.

Señores: tengo el agrado de dirigirme a ustedes, a los efectos de que me contesten las siguientes preguntas:

1) ¿Qué es la relación de compresión de un motor y qué diferencia hay de un motor que tiene 8:1 a otro que tiene 9:1?

R) La relación de compresión es el resultado de sumar el volumen de un cilindro al volumen de la cámara de combustión y dividirlo por el volumen de la cámara de combustión. Para entenderlo mejor le damos un ejemplo: un motor de cuatro cilindros y 800 cm³: es decir cada cilindro tiene un volumen de 200 cm³. Si la cámara de combustión sabemos que tiene 30 cm³, sumaremos a los 200 cm³ estos 30 cm³ y los dividiremos por 30. Nos dará esta cuenta 7,66, lo que quiere decir que la relación de compresión del motor es de 7,7:1. La diferencia que hay entre un motor que tiene 8:1 y otro que tiene 9:1, es que el segundo está más comprimido; si los motores son de idéntica construcción, por consiguiente de idéntica cilindrada unitaria, el más comprimido obviamente tiene la tapa cepillada o pistones de alta, lo que reduce la capacidad volumétrica de la cámara de compresión.

2) ¿Existe alguna relación entre el cuentavueltas y el velocímetro? Es decir, si a 3.000 rpm se anda a 100 km/hora, a 6.000 rpm ¿se andará a 200 km/hora?

R) Exactamente.

3) ¿Qué octanajes tienen las naftas comunes, la super o especial y la nafta de aviación?

R) La común tiene aproximadamente 70-75 octanos, la especial 80-90 y la de aviación hay varios tipos que fluctúan entre los 115 y los 145 octanos.

TE-CE

de Jorge D. Pela, San Luis.

Señores: varias preguntas para que ustedes me contesten en la medida de sus posibilidades:

1) Me faltan de mi colección de CORSA los Nos. 1 al 133 y los 140 y 150. ¿Cómo podría hacer para conseguirlos?

R) Diríjase a RYELA, Paraguay 340. Muchos de los números de nuestra revista están agotados, le recomendamos revisar los ofrecimientos aparecidos de vez en cuando en nuestra sección Corsificados.

2) ¿En qué año ganó el Gran Premio de TC Rosendo Hernández?

R) En 1952.

3) ¿Qué recorrido tuvo dicha carrera?

R) Buenos Aires, Mendoza, Catamarca, Buenos Aires en tres etapas sobre una distancia total de 4.108 Km.

4) ¿Qué pilotos destacados corrieron en esa oportunidad?

R) Entre otros, los Gálvez (Juan fue segundo) Caparrós, Eusebio Marsilla, Logulo y Ciani.

5) ¿Qué marcas corrieron en ese G.P.?

R) Las mismas que acaparaban todos los triunfos por aquellas épocas: Ford y Chevrolet y además algún solitario Dodge o Plymouth.

6) ¿Alguna vez se había llegado con TC a la extrema Patagonia (es decir Comodoro Rivadavia o Río Gallegos)?

R) Sí, varias veces. En 1936 se llegó a Comodoro. En 1938 a Río Gallegos y también a este punto en 1942 con cruce a Punta Arenas. En 1939 se volvió a Comodoro Rivadavia y en 1949 a Río Gallegos.

STYLING

de Juan Carlos Scaglione, Rosario de Santa Fe.

Señores: hace aproximadamente dos años que soy lector de CORSA y aunque me interesa todo lo que sea automovilismo y deporte, mi interés se centra en el diseño y construcción de automóviles, si son de competición, mejor. Es así que desde que se publicara aquella extraordinaria serie sobre Styling y dibujo en general debido a la pluma y los pinceles del genial Bergandi *(N. de la R.: ¿genial?... Bue...)* no he tenido oportunidad de ponerme en contacto con ese tipo de material. Yo soy estudiante de una Escuela Industrial en la especialidad mecánica y si pudiera me interesaría especializarme en diseño de automóviles. Ahora bien. Yo quisiera que ustedes me contestaran lo siguiente:

1) ¿Existe alguna revista especializada en el tema? Por supuesto que sé que en nuestro país no, me refiero al extranjero.

R) La única que conocemos sobre este rubro específico es la italiana Style Auto. Busque en las grandes librerías de su ciudad. Si no la tienen hágasela traer, le resultará sumamente interesante.

2) ¿Existe en el país alguna escuela o instituto que trate el tema en forma intensiva? En su defecto, ¿conocen alguna en Brasil?

R) Sí, en Brasil existe una, en San Pablo. Pero en la ciudad de La Plata los ingenieros Gentile (constructor del aún no estrenado SP que correrá Martínez Boero) y Arrieta, dictan por correspondencia un curso "de Diseño y Construcción Integral" que toca temas tales como aerodinamia, ensayos con maquetas, bastidores, sustentación, suspensiones, etc. Escríbales a Stylauto, Diagonal 75 Nº 299 La Plata.

3) ¿Qué técnicas se usan (en lo referente a materiales) en los departamentos de diseño de las grandes empresas fabricantes de automóviles, y aun en los dibujantes de revistas como CORSA? Creo que es una pregunta como para que la responda Bergandi.

R) Efectivamente, hemos consultado con el susodicho "pintamonas". Según lo que hemos podido ver usa para sus engendros unos pedazos de carbón (o de ladrillo según sea el color que quiera lograr), pero llegado el caso de ilustraciones a todo color, saca orgulloso de un gavetín su completo juego de seis "pinturitas cortas". Pero pese a esto, "Pirín" conoce sus limitaciones y nos confía que un muchacho le dijo que se enteró que los que saben y tienen "con qué" utilizan para los bocetos primarios lápiz o carbonillas; para los bocetos más avanzados en los que interviene ya el color, se valen de lápices de fieltro (vulgo marcadores), algunos gruesos como espátulas, y para los diseños avanzados o definitivos, las policromías se realizan siempre en pinturas a base de agua (témpera o acuarela) que permite el retoque con aerógrafo, habiéndose dejado de usar, por lo menos en la mayoría de los casos, las pinturas de tipo "pastel", pues el dulce de leche lo manchaba todo.

NO SOMOS NADA...

de I. H. Sánchez, Huerta Grande, Córdoba.

Señores: es para mí muy importante saber cuáles son los coches que en la actualidad fabrica la Isard en Alemania. Si me pueden detallar velocidades y cilindradas tanto mejor. Desde ya, muchísimas gracias.

R) Llegó tarde. La empresa Hans Glas (que tal es el nombre del fabricante de los automóviles conocidos en nuestro país como Isard) cesó sus actividades en el año 1966. Con anterioridad se habían dedicado a la construcción de máquinas agrícolas y aproximadamente a principios de la década del '50 comenzaron a fabricar automóviles, hasta que en 1966 la BMW compró las instalaciones para ubicar en ellas su segunda planta de montaje.

En el último año de actividades, la Glas produjo los siguientes modelos: Goggomobil Limousine T 400 *(395 cm3/100 km|hora);* Limousine T 250 *(247 cm3/80 km|hora);* Cupé 400 TS *(395 cm3/105 km|hora);* Cupé TS 250 *(247 cm3/85 km|hora) todos éstos con las carrocerías conocidas en nuestro país.* 1004 y 1004 S Cabriolet *(992 cm3 y 130 km|hora);* 1304 y 1304 S Cabriolet *1.290 cm3 y 148 kmhora);* Glas 1.304 TS *(1290 cm3 y 170 km|hora);* Glas 1.300 GT *(idem);* Glas 1.700 *(1.682 cm3 y 160 km hora);* Glas 1.700 TS *1.682 y 170 km|hora);* Glas 1.700 GT *(1.682 cm3 y 186 km|hora) y por último el tope de la línea* Glas 2.600 V6 *(2.576 cm3 y 203 km|hora).*

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BLAVES PRODUCTO

¡A DARLE RITMO DE VERTIGO!

PARA LA GENTE QUE VIVE ¡A DARLE RITMO DE VERTIGO!

Una audición dinámica.
Distinta. Con estilo. Eso es Vértigo
-una temática diferente en automovilismo.
Vértigo es lo actual: la opinión
de todos los grupos humanos que componen
esta hora maravillosa que vive el mundo...
a ritmo de vértigo!
Qué piensan. Cómo viven. Qué opinan.
Usted. Sus ídolos. Y cuando hay "fierros"...
le "damos" a los fierros! Por 4 emisoras,
44 domingos... ¡264 horas vertiginosas!
Conduce Alberto Hugo Cando...
y usted de copiloto!

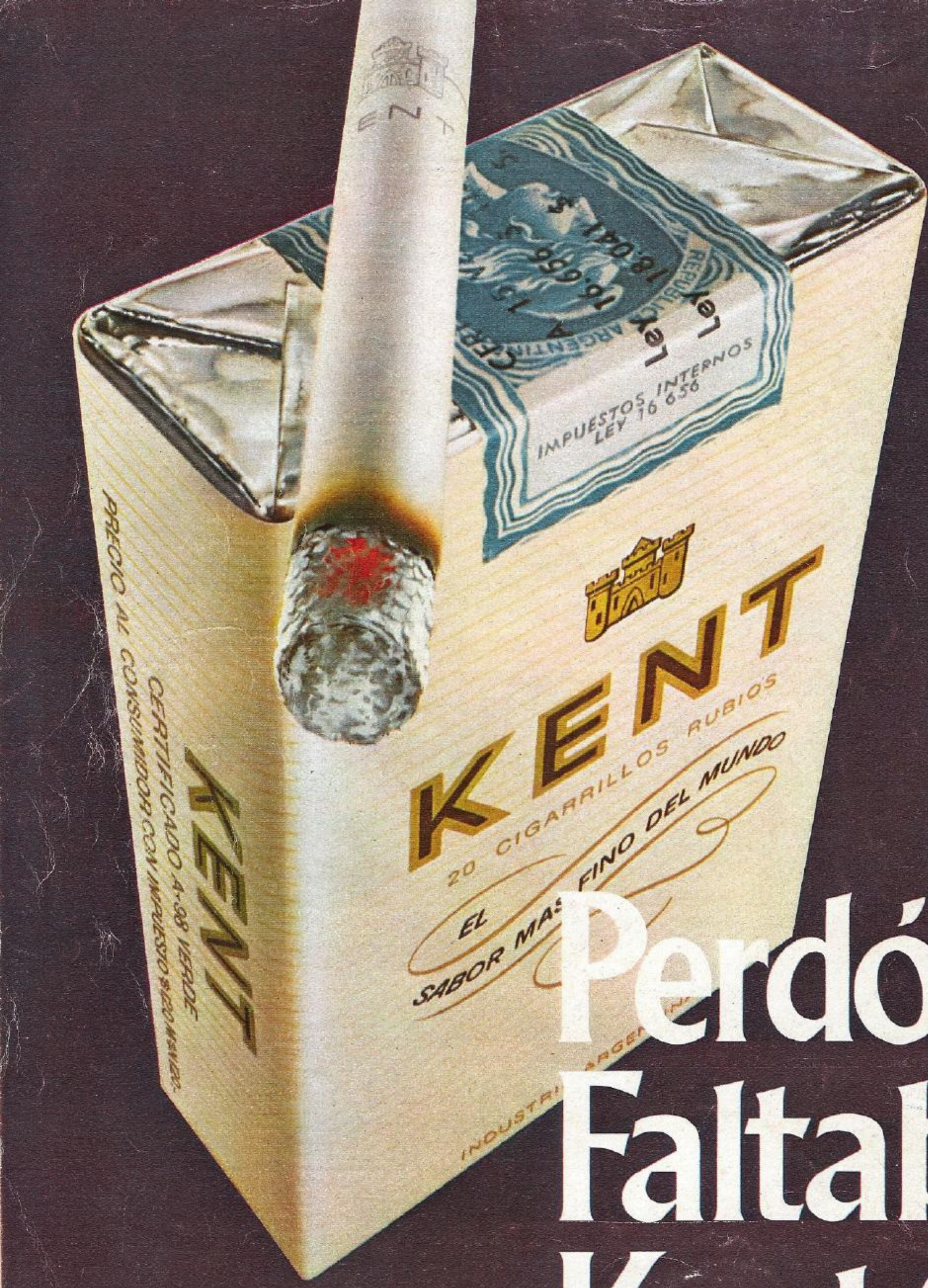
Vértigo, por 4 emisoras:
Los domingos de 8 a 14 horas en
LR3 Radio Belgrano
y las ondas cortas LRY 1 y LRY 2
Todos los días de 20 a 21 horas en
LR2 Radio Argentina
y las ondas cortas LRY 1 y LRY 2

LR3 RADIO BELGRANO

LR2 RADIO ARGENTINA

Y LAS ONDAS CORTAS LRY 1 y LRY 2

Administración: Arenales 1925,
estudios: Uruguay 1237, Tel. 42-9661/69



Perdón.

Faltaba Kent

NUEVO

$ 1,20 M$N 120.-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com