$ 1,50

N° 289

Parabrisas

CORSA

Del 2 al 8 de noviembre de 1971

INFORME INFORMAL

LOS AUTOS de VERANO



DESDE BRASIL: TEMPORADA DE F.2

ESTÁS EN TODAS...

por eso le ponés gancho a tu pinta.

prendas
ASTRONAUTA
destacan

Pantalones, camperas
y camisas



COMPRE NACIONAL
CON CALIDAD INTERNACIONAL

induswheel S.A.I.C.
el decidido estilo argentino

Fábricas:
Wheelwright (Pcia. de Santa Fe)
y Colón (Pcia. de Buenos Aires)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 289. Del 2 al 8 de noviembre de 1971

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
SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Roberto Almaraz
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340 Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

VEINTE AÑOS NO ES NADA

La semana pasada se ha cumplido un aniversario trascendente para el automovilismo argentino. El 28 de octubre de 1951, es decir veinte años atrás, Juan Manuel Fangio conquistaba en Barcelona su primer campeonato mundial. Fue en el Grand Prix de España, en el circuito Peña Rhin, en el cual al triunfar al mando de un Alfa Romeo 158 sobre el poderoso equipo Ferrari, se aseguró lo que sería el primero de sus cinco campeonatos mundiales. CORSA, a manera de anticipo de celebración de este aniversario, publicó hace un par de semanas, en el Nº 286, una extensa nota-documento titulada "Los cinco campeonatos mundiales de Juan Manuel Fangio", no obstante lo cual hoy nos sentimos en la obligación de tener un recuerdo especial para ese 28 de octubre, algo lejano ya en el tiempo, pero imperecedero en la memoria de quienes vibramos de emoción con la increíble conquista del más grande piloto de todos los tiempos.

LA CITA SERA EN JUNIN

Dentro de muy pocos días, nuestro país, y más precisamente la ciudad de Junín, será escenario de un importante acontecimiento de la actividad motociclística mundial. En el autódromo regional del oeste "Eusebio Marcilla" de aquella ciudad se llevará a cabo una reunión de carácter internacional en la cual se disputarán competencias para las clases 50 cm³ fórmula internacional, 100 cm³ y 175 cm³ y sidecars fórmula internacional. Lo sabroso del asunto es que estas pruebas servirán de marco a la atracción central de la reunión que sin lugar a dudas va a ser la carrera para la clase 125 cm³, en la cual correrá el celebérrimo actual campeón del mundo de la categoría, el español Angel Nieto. Esta competencia, además, brindará puntaje para el campeonato sudamericano.

Nieto llegará a nuestro país trayendo dos máquinas españolas Derbi: una de 50 cm³ y otra, la conocida bicilíndrica de 125 cm³ y 38 HP; acompañando al as ibérico vendrá también a estos pagos el titular de la Derbi, Sr. Angel Rabas.

También es destacable informar que vendrán algunas delegaciones de países latinoamericanos (los venezolanos Tursini y Bracamonte, dos pilotos peruanos, dos chilenos y con seguridad el doble campeón sudamericano, el uruguayo Limberg Moreyra).

El evento fue organizado por la Federación Argentina de Motociclismo, que se movió para conseguir el necesario apoyo económico, aunque hay quienes afirman que la gestión fue algo tardía y que sólo podría servir como verdadero medio de difusión o promoción del deporte motociclísico si la reunión pudiera tener alguna continuidad en el plano internacional (eventuales viajes a escenarios europeos de pilotos argentinos, tal como en automovilismo sucede con el equipo ACA-YPF-SEPAC).

Lástima —siempre hablando en el plano de las posibilidades de éxito promocional o económico— que las carreras no se hubieran podido realizar en el autódromo de Buenos Aires. La F. A. M. explicó que la elección del escenario (Junín) fue originada en la comunicación oficial emanada de la Dirección de Deportes por la cual se determinaba la imposibilidad de utilizar el autódromo porteño el 21 de noviembre, comunicación que recién fuera recibida el 24 de octubre último. Este inconveniente, surgido a pesar de seguridades anteriormente mencionadas en el sentido de poder contar con el autódromo del parque Almirante Brown, obligó a un replanteo a mil por hora para redistribuir y cubrir gastos y administración del evento. Los pilotos locales (pobres víctimas siempre del olvido oficial) se mostraron preocupados por las dificultades surgidas, ya que se suman a las de siempre: deporte costoso y medios mecánicos exhaustos al fin de una temporada.

No obstante todo ello, el motociclismo argentino apechuga y sigue para adelante gracias al lirismo de unos pocos que no reparando en sacrificios están siempre en la línea de largada. Ojalá que tan calificada presencia como lo será la de Nieto y los ases de Sudamérica sirvan para incentivar los alicaídos ánimos...

G. M.

TC EN

EL MAESTRO SI



Pirín Gradassi tuvo brillantísima actuación en su serie con el Ford Falcon preparado por el polaco Herceg.

El "mago" Eduardo Copello se reencontró con el triunfo en una de sus esporádicas escapaditas al Turismo de Carretera Walter Loeffel llevó a su Dodge al segundo puesto en la final.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PERGAMINO

GUE ENSEÑANDO

Eduardo Copello volvió al podio de los triunfadores como en sus mejores épocas. Una gran carrera se vió en Pergamino, donde tres marcas ganaron las series: Gradassi (Ford), Bordeu (Dodge) y Copello (Torino), que además se llevó la final. Segundo, Loeffel y gran actuación de Castañón, tercero con su Peugeot 504 2 litros



por SERGIO JOSE CORNEJO
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

El paréntesis obligado que produjo la suspensión de la carrera de Capilla del Monte originó que la expectativa por ver nuevamente en acción a los TC creciera en forma considerable. Los muchachos contaron así con el tiempo suficiente como para afilar sus uñas detenidamente. Los ingredientes para que la corsa fuera completa se encontraron en los papeles ya el viernes por la noche, al cerrarse la inscripción con cifras en calidad y cantidad excelente.

La lista mostraba asistencia perfecta. Las cuatro marcas saldrían a defender sus colores con sus pupilos más destacados. Si a esto se suman las bondades del circuito de Pergamino que se acerca mucho a lo ideal por sus dimensiones para el tipo

→



¡Fuerza, don Carlos! La cara de Loeffel demuestra que el hombre de Marcos Juárez puso todo de sí para andar en la punta.

TC EN PERGAMINO

de carrera queda ampliamente justificada la circunstancia de que la cantidad de público haya sido impresionante. Para beneficio de todos la realidad condijo con las predicciones y es así que el domingo la lógica del noventa y nueve por ciento de los vaticinadores tuvo aunque más no sea momentánea vigencia, ya que todos los posibles triunfadores estaban presentes.

El sistema empleado por el Pergamino Automóvil Club de hacer correr tres series eliminatorias y final entendemos que fue muy acertado y al mismo se debe en gran medida el éxito de la carrera. Es muy sencillo: al correrse cuatro baterías hubo cuatro ganadores de forma tal que conformó (aunque sea en parte) a muchos.

La primera fue una guerra sin asco en la que se prendieron Gradassi, Di Palma, Pairetti y el ruso Marincovich. Finalmente los honores se repartieron en forma equitativa. Los cuatro por momentos fueron dueños de la punta. Gradassi fue el más consecuente y merced a no padecer problemas fue en definitiva el triunfador. Di Palma, a quien el motor no le rindió en forma pareja, perdió toda la posibilidad al pinchar una goma. Pairetti, luego de empujar durante el comienzo en forma impresionante, debió parar definitivamente por problemas eléctricos. Y Marincovich a quien el auto esta vez le viajó una barbaridad no pudo con Pirín, a quien Herceg le preparó una verdadera aplanadora. El "tío" Loeffel, sin llegar a estar en la conversación anduvo parejo y consiguió un tercer puesto. Más atrás Del Vitto y un debutante, Juan Traverso, que promete. El origen por lo menos es bueno, es de Ramallo el hombre y lo hemos visto en yunta con el gordo Zavaleta.

En la segunda, la guerra no fue tal, ya que la punta fue para Bordeu desde el vamos. El ritmo de Maneco no admitió competencia de ninguna naturaleza. Claro está que el que más posibilidades tenía de poder ofrecerle lucha era Cupeiro pero aparentemente se identificó como gran indio guardador de rollo para la final. Así y todo lo cierto es que Bordeu aplastó como quiso. Durante las primeras vueltas acumuló una diferencia respetable (12 s.) y luego se dedicó a mantenerla prudentemente. El resto de los clasificados (coincidentemente todos con Chevrolet), estuvieron en la suyo mostrando sus verdaderas posibilidades. Faraoni, quien anduvo cuatro vueltas antes de romper todo, apareció fugazmente mezclado en algún momento.

También la última de las series tuvo un dueño absoluto, el abuelo Copello que volvió a dictar cátedra, Tornado-Berta mediante. Solamente logró proyectar un poco de sombra sobre él Francisco Espinoza, quien antes de volar todo, estableció el record de vuelta. García Veiga luchó con su Chevy aún un tanto falto de velocidad. Y esta vez también un hombre nuevo puso su nota de sorpresa, Rodolfo Mariani que llegó tercero pese a haber perdido 12s. en un trompo.

Con todo lo hasta el momento visto, los 45 minutos que duró el intervalo se hicieron interminables. Llegó el momento de la verdad y Bordeu salió a repetir lo de la serie. Al llegar a la primera curva ya estaba primero. Copello trataba de seguirle pisada con Di Palma a su cola por tiempo. Pero al igual que los males no hay suerte que dure cien años y en la segunda vuelta Maneco perdió su chance al romperse una insignificancia en su caja de cambios. De esa forma quedó Copello como líder pero hete aquí que al retrasarse Di Palma con problemas de temperatura el niñito Marito García irrespetuosamente comenzó a inquietar al viejo maestro. De acuerdo a los tiempos que habían obtenido en sus respectivas series les había tocado largar juntos por lo que la emoción fue mayor ya que la lucha se planteó cara a cara. El que primero estuviese en el camino, ése sería el ganador. Es así como el comando cambió de manos constantemente, porque o por afuera o por adentro las trompas de ambos amenazaron en cada una de las tres curvas del circuito a su adversario.

Por su parte otros como Cupeiro, Marincovich y Salatino que también se ubicaron en puestos privilegiados de entrada, fueron claudicando por distintas circunstancias abriendo camino a los que trataban de empujar desde atrás. Entre ellos García Veiga y Rodolfo Mariani que se dieron como en la guerra integrando otro de los tandem que dio espectáculo.

Las cosas trascurrieron durante el resto de las veinte vueltas más o menos de la misma forma, hasta que faltando una vuelta para finalizar Marito García claudicó en el duelo y dejó paso a Loeffel que remando parejo colocó nuevamente segundo a Dodge. También Castañón con su Peugeot ahora 1940 cm³ aprovechó bien el entrevero y arañó un magnífico tercer puesto. Di Palma, a pesar de su constante temperatura de agua (130°), pudo continuar y finalizar consiguiendo así 0,50 puntos para el Campeonato, fracción ésta que aunque minúscula puede resultar importante a esta altura de los acontecimientos.

Así se llegó al final de una carrera que entregó interesan-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Qué automóvil nacional no está equipado con algunos de estos productos de indiscutible calidad?

(creemos que ninguno)

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



El Peugeot 504 de Norberto Castañón tuvo un premio a tantos intentos. Tercero brillante en la final. Que siga.

Copello adelante y Marito García atrás. Luego se invertirían las posiciones y finalmente el "maestro cuyano" se llevaría la carrera.



tes temas para extraer conclusiones. Por un lado, el puramente deportivo, significó todo un éxito ya que el interés que brindó la competencia a través de las innumerables alternativas ofrecidas confirma una vez más una serie de aciertos de tipo organizativo que garantizan buen espectáculo. Volvemos a repetir, el sistema elegido sin lugar a dudas es el ideal.

De las cuatro marcas (exceptuando a Peugeot) que compitieron, tres resultaron ganadoras. La paridad de performances es otro de los ingredientes que aporta un interés aparte. Se ha llegado gracias a ello a erradicar de los pronósticos las fijas de dos pesos que lógicamente restaban expectativa.

Esta vez el tema seguridad se trató con el detenimiento que corresponde. Si bien no podemos afirmar que fue perfecta por algunos detalles en general, fue de lo mejor visto hasta el momento. Y ello, si es importante.

PERGAMINOS Y PAPIROS

El Picho y el Pichi se lamentaban. Pascualini y Albizú, respectivamente munidos de caras largas, observaban restos de pistón y biela que habían visto la luz a través del block del Dodge de Rafaela. **"El auto viaja una barbaridad** —decían— **pero no lo podemos hacer durar"** —maldecían—. No desesperar.

Pairetti punteó por instantes en su serie hasta que comenzaron en su motor rateos que evidenciaban fallas eléctricas. Se detuvo en boxes y no volvió a reanudar. **"La falla está en el distribuidor, antes de largar me lo cambiaron y creo que metimos la pata".**

Marcelino, el mariscal del equipo de Cupeiro cumplió años el sábado. Entre chiste y chiste nos cantó la precisa: son 73 los pirulos que acusa pero eso sí,



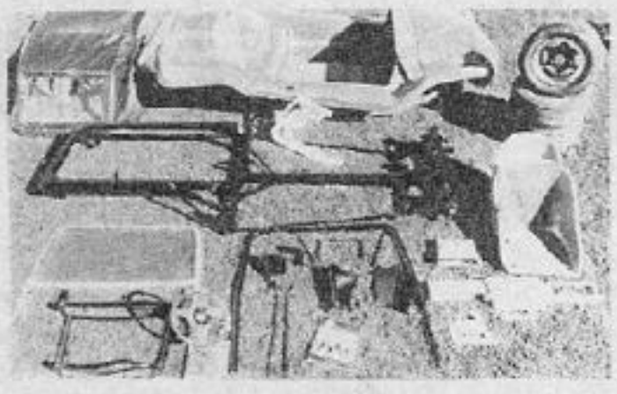
NO VENDO MI PUELCHE

No lo vendo bajo ningún concepto. No me llamen más... no me paren en la calle... NO LO VENDO. Lo quiero porque me acompaña a todas partes; a cazar, a saltar en las dunas de arena... Con él cruzo los terrenos más escarpados. Mi Dune Buggy **PUELCHE** va allá donde no van los otros. Es económico, robusto, entretenido... divertido. Y se pone muy serio cuando hay que juzgar su solidez, performance, diseño y tenida en ruta. Así es... no lo vendo como no vendería a mi mejor amigo.

Construyalo Ud. mismo. Necesita mecánica Gordini o Dauphine como base.

CONCESIONARIOS:

- **MAYA S.R.L.** - Juramento 5341/47. Capital.
- **EROS ONORATI.** - Casanovas 364. B. Blanca.
- **J PASTORINO S.A.** - Castro Barros 1660. Córdoba.
- **SHELLER y Cía. S.A.** - M. Loza 97. Goya. Corrientes.
- **CARIOLI Hnos. S.A.** - Vicente López 32. C. Casares.
- **BIELER S.A.** - Bv. y Rivadavia. Santa Fe.



GARBARINI VEHICULOS ESPECIALES. Calle 511 esq. 12. Ringuelet, La Plata. Tel.: 84.016 - 84.050.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





nos aseguró que sigue en vigencia. ¿¡...!?

En el intervalo entre la primera y segunda serie cruzó un tren por la ruta. Todo estaba previsto. Los horarios se cumplieron y de esa forma no se entorpeció la carrera. Bien.

Jorge Cupeiro corrió la serie con goma chica. Para la final colocaron la grande que pisa unos 10 cm. más. **"El motor llega a las 6800 vueltas y se duerme. Creo que con la goma de mayor pisada caminará mejor".** No pudo llegar a demostrarlo.

Norberto Castañón estrenó finalmente el motor grande. Tiene una cilindrada de 1940 cm³. El rendimiento según lo apreciado es muy superior al normal que utilizó hasta el momento. Su tercer puesto dice algo. La experimentación comenzó, habrá que esperar un poco para comprobar sus verdaderas posibilidades. El problema del domingo estuvo en el diferencial que terminó la serie prácticamente agarrado. En el intervalo cambiaron el dentado elemento y pudo largar la final.

El precio de la entrada fue de $ 1000 el domingo. Creemos que con actitudes como éstas el TC dejará de ser la categoría del pueblo para convertirse en la de una minoría. A parar un poco la mano. ¡Guárda el hilo, muchachos!

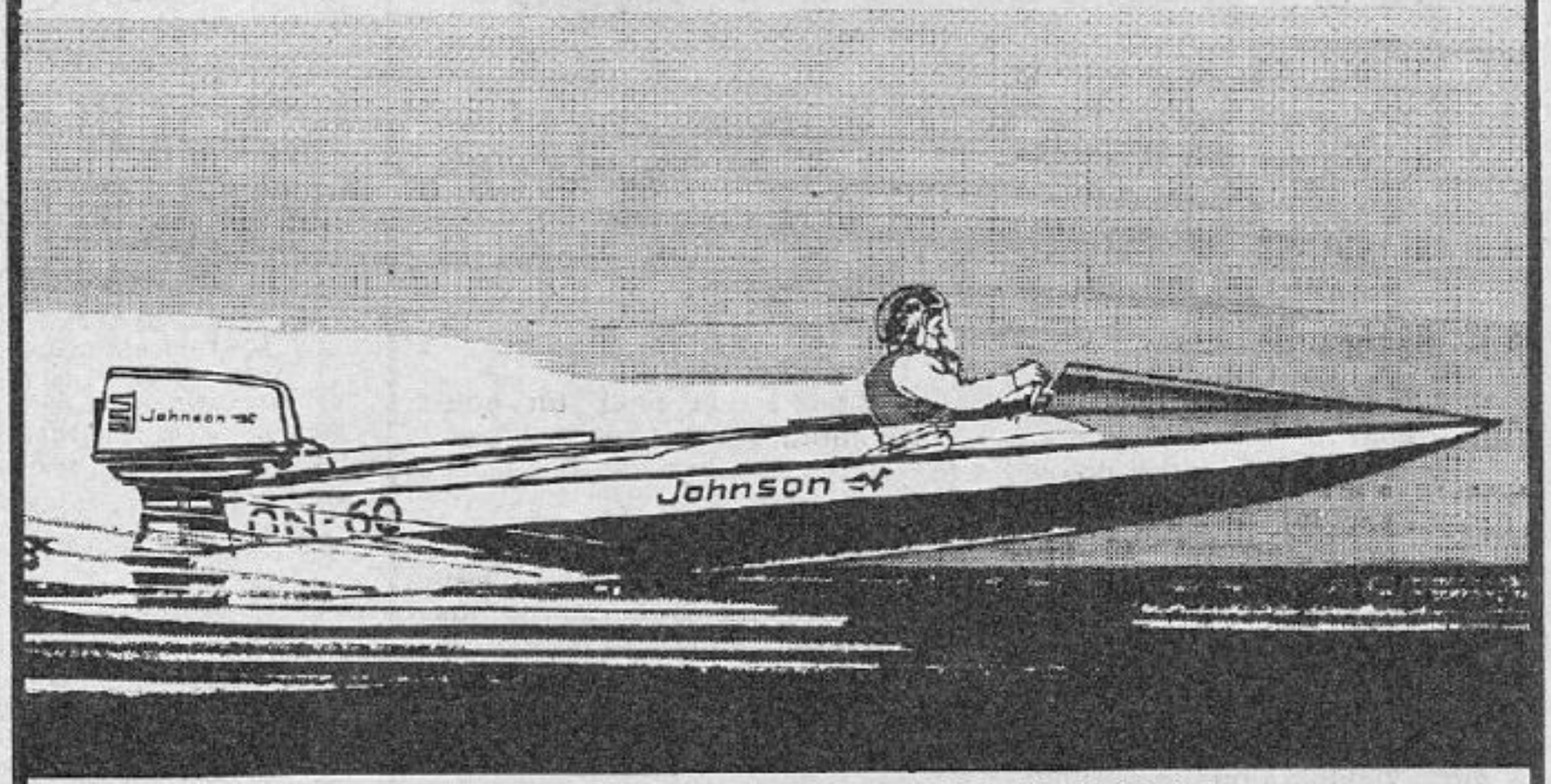
Falta de presión de aceite fue esta vez el problema que aquejó al Torino de Gastón Perkins. No hubo forma de solucionarlo a pesar que Zurita, luego de la serie, cambió la bomba. El "flaco" ante la circunstancia decidió parar para no volar todo. Constancia, que llegará la buena.

MOTORES

Johnson

Supremacía mundial en fuera de borda

1º mundialmente en ventas
en confiabilidad
en competición



UN TRIUNFADOR JOHNSON

Jorge Regnicoli, con "Orca II" casco Astillero Regnicoli, con motor JOHNSON de 1.630 c.c.

Octubre 10 de 1971 Regatas del 4º Campeonato Metropolitano realizadas en los Lagos de Palermo, Parque 3 de Febrero.
CATEGORIA ON: PRIMERO.

Octubre 12 de 1971 Club Marina Escobar..
CATEGORIA ON: PRIMERO con récord de vuelta, 118 Kms.

Sea Ud. también un triunfador adquiriendo un "confiable" Johnson

DISTRIBUIDORES

CASA STEWART S.A.

Comercial, Importadora e Industrial

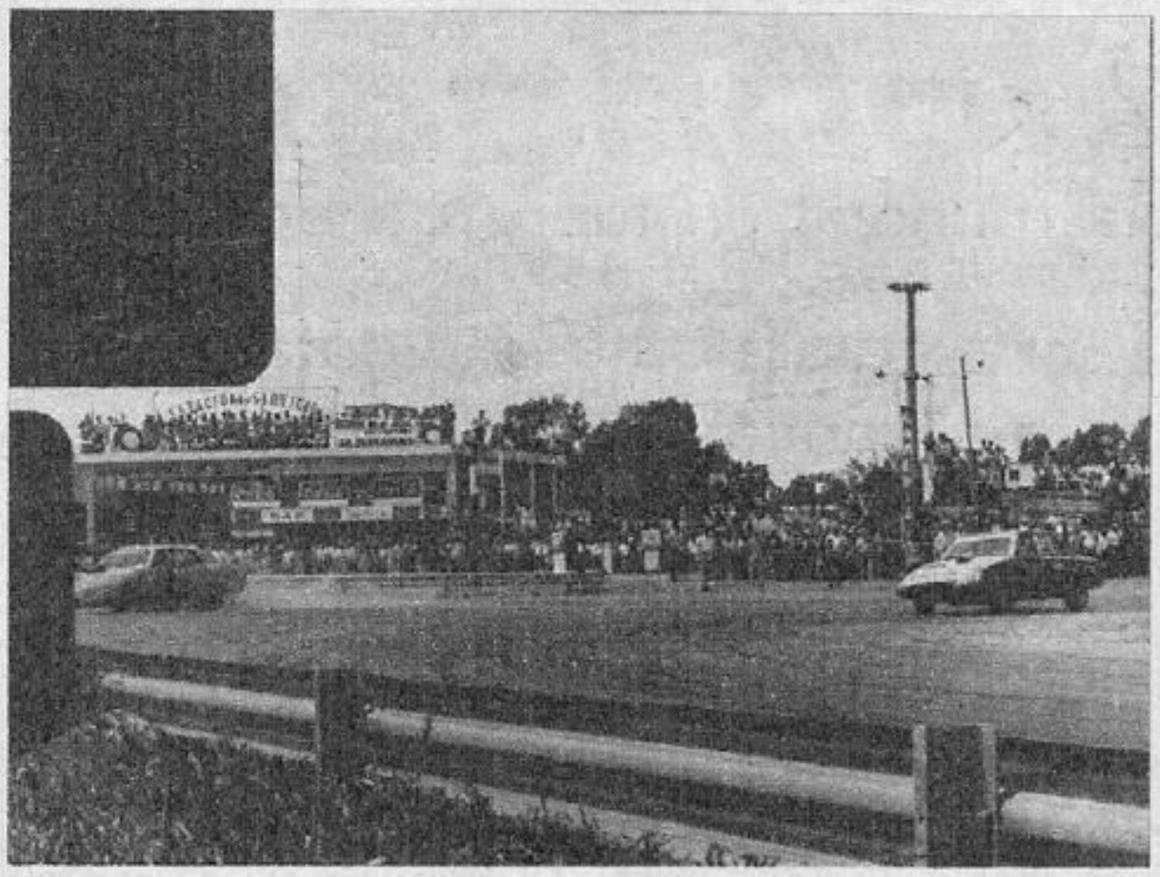
TUCUMAN 3550 - Tel. 89-3145 - BUENOS AIRES



Luis Di Palma no tuvo suerte esta vez y dejó ganar a otro: 6º en la primera serie y cuarto en la final.

Rodolfo Mariani se metió por la cuerda en su lucha con García Veiga, y el "Nene" siguió de viaje. El marplatense Mariani anduvo muy, pero muy bien con una mecánica robusta y veloz.

TC EN PERGAMINO



Pirín Gradassi fue otro de los que cambió rolado para la final. **"El rendimiento del auto no varió. Lo que ganamos fue que el motor viajara 200 rpm menos".**

La chaveta del perno de la caja de velocidades fue el problema que dejó a pie a Bordeu. El auto viajaba una barbaridad, creemos que hubiera sido difícil alcanzarlo en la final. Su acompañante ocasional el colega Néstor Carbia lució blanca palidez bigotes mediante.

Rodolfo Mariani merece sin duda un párrafo aparte por su actuación del domingo. En primer lugar por ser él, el preparador de la máquina que tuvo en constante jaque nada menos que a García Veiga. Y en segundo por su conducción, que fue brillante. Lamentablemente un cortocircuito en el cuentavueltas lo privó de obtener una buena clasificación en la final. En adelante habrá que tenerlo en cuenta.

Contada por Mariani: "Cuando llegábamos al cartel de los 500 metros antes de doblar, el Nene comenzaba a prender los stop. Seguramente lo haría peinando suavemente el pedal con el pie izquierdo. Yo seguía a la manija nomás". Pilín el fiamante papá.

El tío Fritz anduvo como pudo. Mejor dicho frenó como pudo. Por momentos el pedal se le iba a fondo sin obtener resultado. La verdad estuvo al final, dos puntitos más para el campeonato.

Un agradecimiento muy especial a Ford Motor Argentina que nos facilitó un Ford Fairlane V8 para cubrir esta competencia. Muchas gracias.

AUTOMOVIL CLUB PERGAMINO - PREMIO CIUDAD DE PERGAMINO
TURISMO DE CARRETERA - 3 series de 8 vueltas cada una y final a 20 sobra un circuito de 9.332,60 metros - 31/10/71

CLASIFICACIONES

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	20	Héctor L. Gradassi	Falcon	27m63s2	8
2º	4	Carlos Marincovich	Torino	28m07s	8
3º	17	Carlos W. Loeffel	Dodge	28m38s	8
4º	10	Antonio Del Vitto	Torino	29m34s	8
5º	71	Juan M. Traverso	Torino	29m36s	8
6º	1	Luis Di Palma	Torino	———	8
7º	68	Darío Di Palma	Torino	———	8
8º	47	J. Martínez Boero	Chevrolet	———	8
9º	35	Héctor Rey	Torino	———	8
10º		José D'Ambrosi	Torino	———	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,637 km por hora.

RECORD DE VUELTA: Di Palma, Luis, en la primera: 3m24s4, a 164,370 km/h.

Segunda Serie

1º	5	Juan M. Bordeu	Dodge	27m58s5	8
2º	8	Jorge Cupeiro	Chevrolet	28m10s9	8
3º	18	Mauricio García	Chevrolet	28m18s9	8
4º	66	Eduardo Kovacs	Chevrolet	28m45s1	8
5º	11	Carlos Giay	Chevrolet	29m11s4	8
6º	60	"Hnos. Suárez"	Dodge	———	8
7º	69	Emilio Parisi	Torino	———	8
8º	2	César Malnatti	Torino	———	8
9º	48	Félix Luluaga	Torino	———	8
10º	30	Roberto Mouras	Torino	———	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,130 km por hora.

RECORD DE VUELTA: Bordeu en la segunda: 3m25s4 a 163,570 km/h.

Tercera Serie

1º	19	Eduardo Copello	Torino	28m11s	8
2º	6	Néstor García Veiga	Chevrolet	28m19s6	8
3º	34	Rodolfo Mariani	Torino	28m35s6	8
4º	43	Juan C. Salatino	Dodge	28m37s2	8
5º	3	Gastón Perkins	Torino	28m40s2	8
6º	67	Victorio Coppa	Torino	———	8
7º	16	Norberto Castañón	Peugeot	———	8
8º	22	Oscar Fangio	Dodge	———	8
9º	9	"Larry"	Torino	———	8
10º	55	Ricardo Iglesias	Falcon	———	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,956 km por hora.

RECORD DE VUELTA: Francisco Espinosa en la cuarta: 3m25s1 a 163,809 km/h.

FINAL

1º	19	Eduardo Copello	Torino	1h10m05s	20
2º	17	Carlos W. Loeffel	Dodge	1h10m29s9	20
3º	16	Norberto Castañón	Peugeot	1h10m43s5	20
4º	1	Luis Di Palma	Torino	1h10m52s	20
5º	2	César Malnatti	Torino	1h11m15s7	20
6º	20	Héctor L. Gradassi	Falcon	1h13m03s8	20
7º	60	"Hnos. Suárez"	Dodge	———	19
8º	55	Ricardo Iglesias	Falcon	———	19
9º	18	Mauricio García	Chevrolet	———	18
10º	34	Rodolfo Mariani	Torino	———	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 159,797 km por hora.

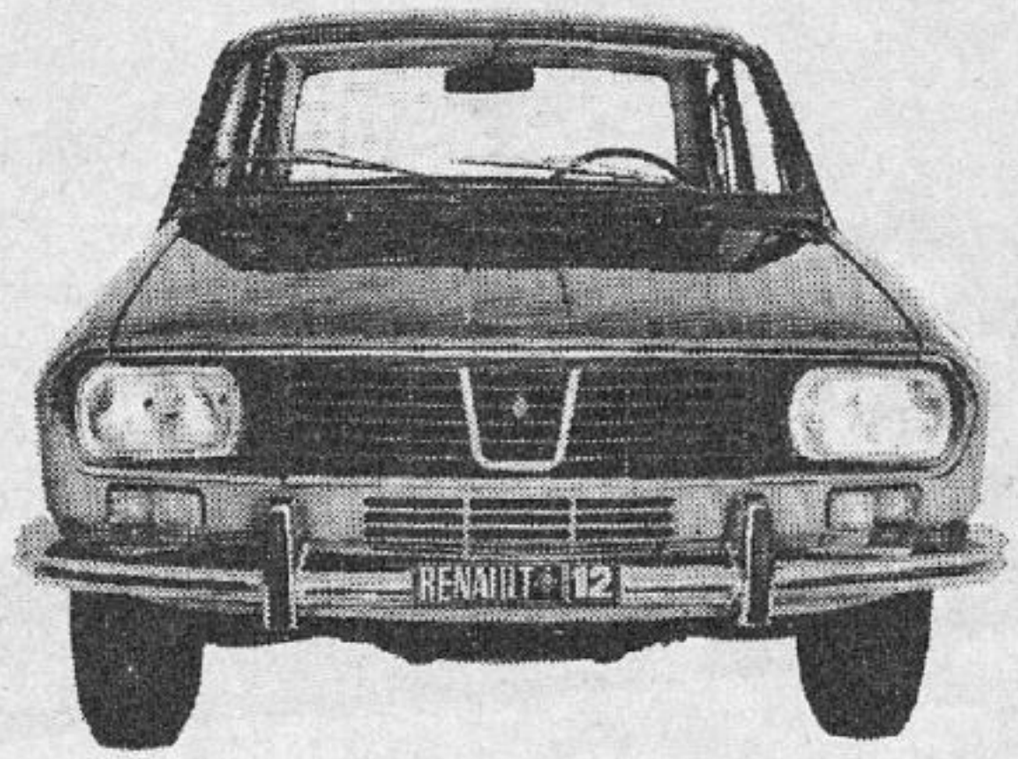
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma en la tercera: 3m24s6 a 164,209 km/h

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CAR S. A.

IKA RENAULT **CONCESIONARIOS** IKA RENAULT

Venga a habitar su Renault 12



Y cuando lo maneje va a entender por qué, con su línea Flecha, es más bajo adelante y más alto atrás.

Va a entender su precisa mecánica.

Va a vivir su confort: cómodos asientos regulables e inclinables, piso plano, baúl espacioso.

Venga a manejar un Renault 12.

Sienta todo el Poder del Diseño.

RENAULT 12 es un producto
IKA RENAULT

ROMBO SUR
Avda. H. Yrigoyen 8525 - L. de Zamora
Avda. H. Yrigoyen 12802 - Adrogué

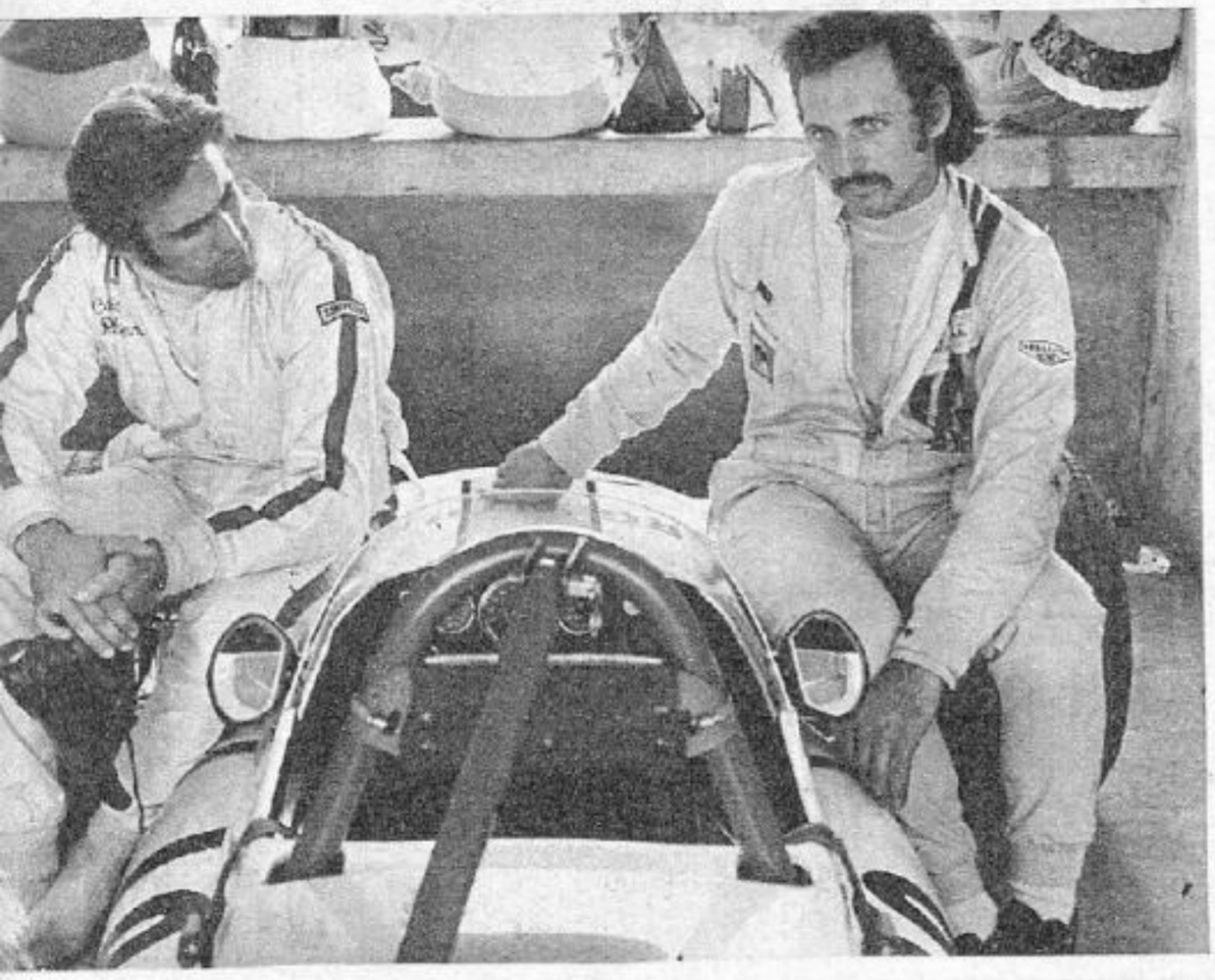
DONATI HNOS. S.A.
Avda. del Libertador 850/98 - Cap.

AUTOMOTORES S.A. SANABRIA
Sanabria 2470
Avda. Juan B. Justo 7493 - Capital

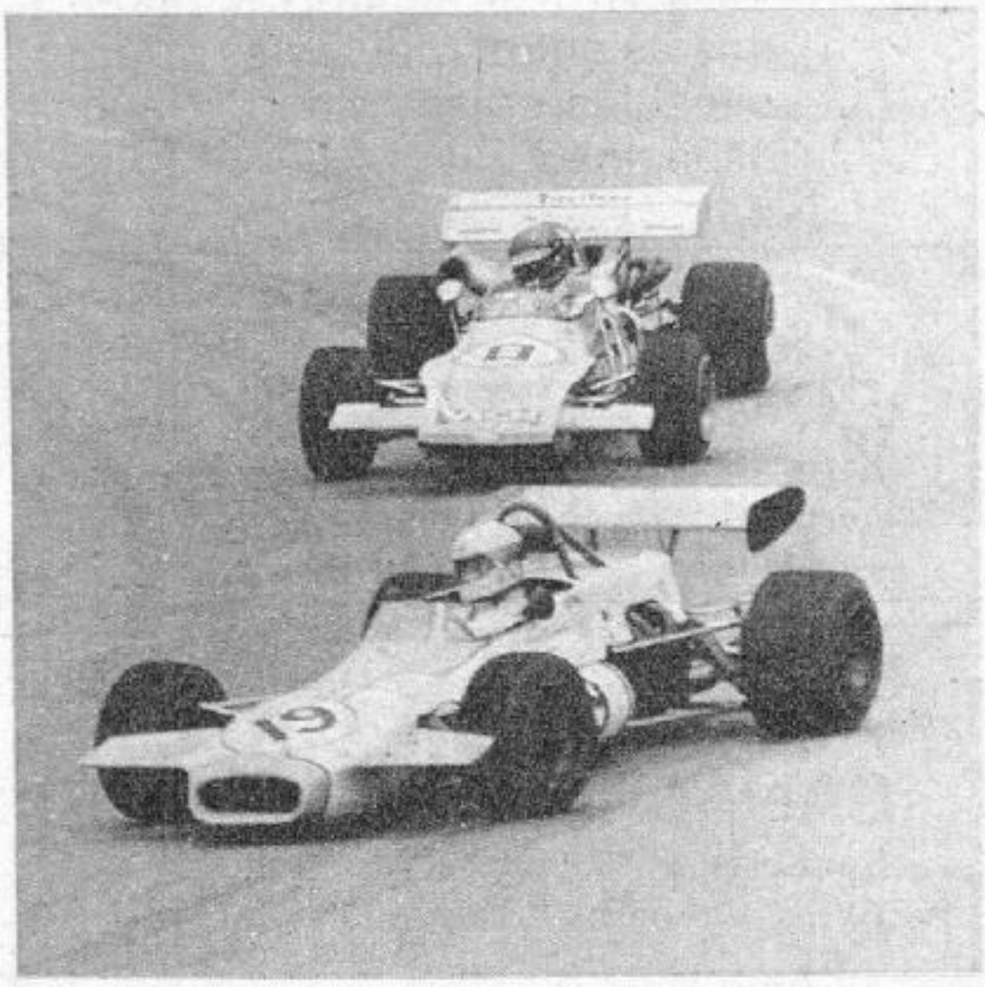
CENTRO AUTOMOTORES
Oro 1744 - Capital

JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO

Emerson Fittipaldi. Trompa aerodinámica, conocimiento del circuito, picardía sudamericana, habilidad para el remate, habla inglés..., una joyita.



En los boxes de Interlagos, poco antes de largar la primera serie, Reutemann y Ruesch meditan sus posibilidads.



El mejor momento de Reutemann. Durante las primeras vueltas de la segunda serie puntea seguido del campeón europeo, Ronnie Peterson.



Wilsinho Fittipaldi es de diseño prop

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

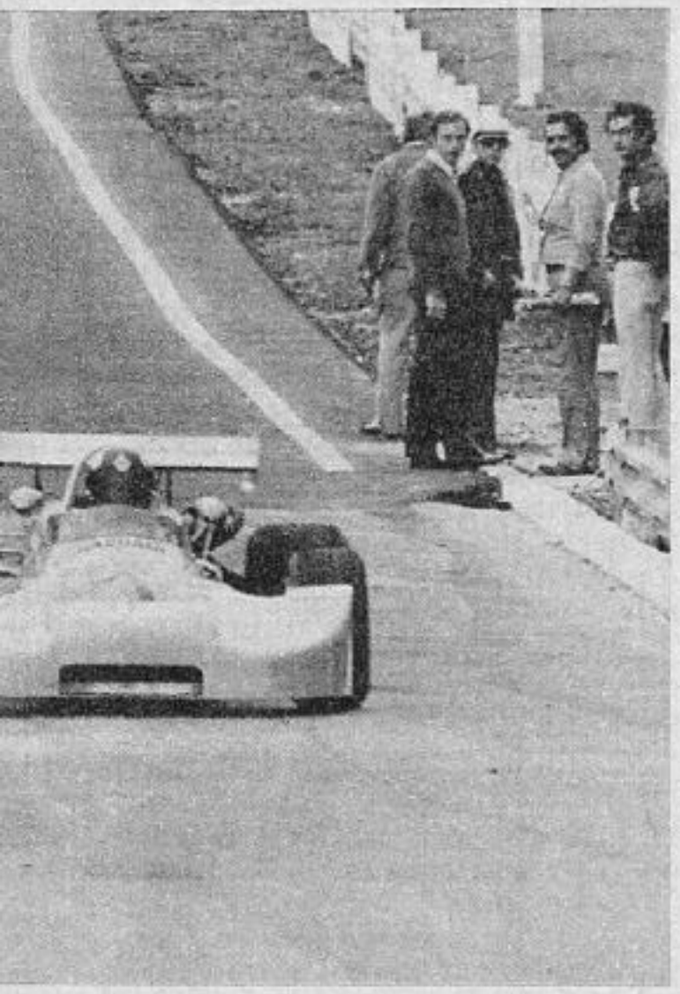
DESDE INTERLAGOS

Texto y fotos de nuestro "desviado" especial
JULIO PEREZ BALBI

CON EMERSON FITTIPALDI 1º y WILSINHO 3º...

BRASIL EUFORICO

Comienzo brillante de la temporada brasileña de Fórmula Dos con la cual continúa la Copa Dos Mundos. Emerson Fittipaldi le ganó un final electrizante a Ronnie Peterson y su hermano Wilson salió tercero a pesar de 30 segundos de recargo reglamentario. Mientras tanto Reutemann fue cuarto, posición lograda a pesar de una parada en boxes en la segunda serie cuando discutía la punta con el terrible sueco. Ruesch abandonó a poco de comenzar la primera serie. Amplio predominio sudamericano



Magnífico tercero. La trompa de su auto y dio buen resultado.

"No sé, para esta carrera me siento inspirado. Me gustan las pistas en las que se dobla para los dos lados, donde hay que meter la rueda de vez en cuando sobre el cordón..." nos dijo Carlos Reutemann el sábado durante las pruebas de clasificación. Fue evidente que en todo momento se encontró cómodo; estuvo entre los posibles ganadores. **"Pero el auto de Emerson tiene más cara de bueno que el mío"** —agregó. Y fue así nomás: Emerson triunfante sobre el "sueco volador" este chico que mamá y papá Peterson llamaron Ronnie.

Los días previos a la carrera se caracterizaron por el trabajo que tuvo todo el mundo para encontrar las relaciones de caja ideales. Peterson, Schenken, Emerson, a cada rato aparecían por el box de Reutemann para charlar e intercambiar ideas al respecto y las Hewland se desarmaban a cada rato, porque en alguna de las dieciséis curvas de Interlagos alguna marcha no estaba bien relacionada.

Reutemann, al fin de cuentas, largó con las relaciones de cambio ideales. Después de la primera batería cambió primera y cuarta por otras más cortas y en definitiva las relaciones de caja fueron seguramente un factor decisivo para que Emerson emergiera como triunfador al final. Conocedor del circuito, emboca fácilmente las relaciones ideales de cada uno de los cambios. Los dos Fittipaldi sabían que esta carrera les planteaba un compromiso muy serio: ganar en Brasil para ellos era algo muy importante, especialmente ahora que llega el momento de renovar los contratos para el año que viene. Ganar era imprescindible, teniendo en cuenta que están auspiciados por empresas brasileñas.

Viento, algo de calor en determinado momento, fueron algunas de las peculiaridades de esta carrera, además de las apuntadas más arriba. Por el problema del calor fueron eliminadas las cubiertas "slicks" que tienen un compuesto demasiado delicado como para soportar altas temperaturas de asfalto.

El viento además obligó a muchos a usar la trompa que carenan las ruedas delanteras, ya que en tres largas rectas sus ventajas eran evidentes. Reutemann tuvo un día muy bueno. Como nos aseguró, en la pista lo vimos realmente inspirado; doblando sobre el límite constantemente en los curvones veloces que caracterizan al circuito. Lástima que en carrera las cosas no le salieron como a él y a todos nosotros nos hubiera gustado.

En la largada de la primera serie Lole se quedó un poco porque no pudo hacer patinar lo justo a sus neumáticos. Lo pasaron varios y en el pelotón perdió unos diez segundos con respecto a Wilsinho que fue el ganador de la serie. Por supuesto, le resultaron indescontables, pero a pesar de ello trepó hasta el cuarto lugar. En la segunda serie corriendo detrás de Peterson y con Emerson Fittipaldi detrás, una piedrita arrojada por el auto del sueco, le partió uno de los spoilers. Pedazos del mismo fueron a alojarse en la suspensión trasera. En la recta lo pasaban como a un poste, y no tuvo más remedio que meterse en los boxes, donde perdió toda oportunidad. Pero lo que le vimos hacer en la mitad de esta

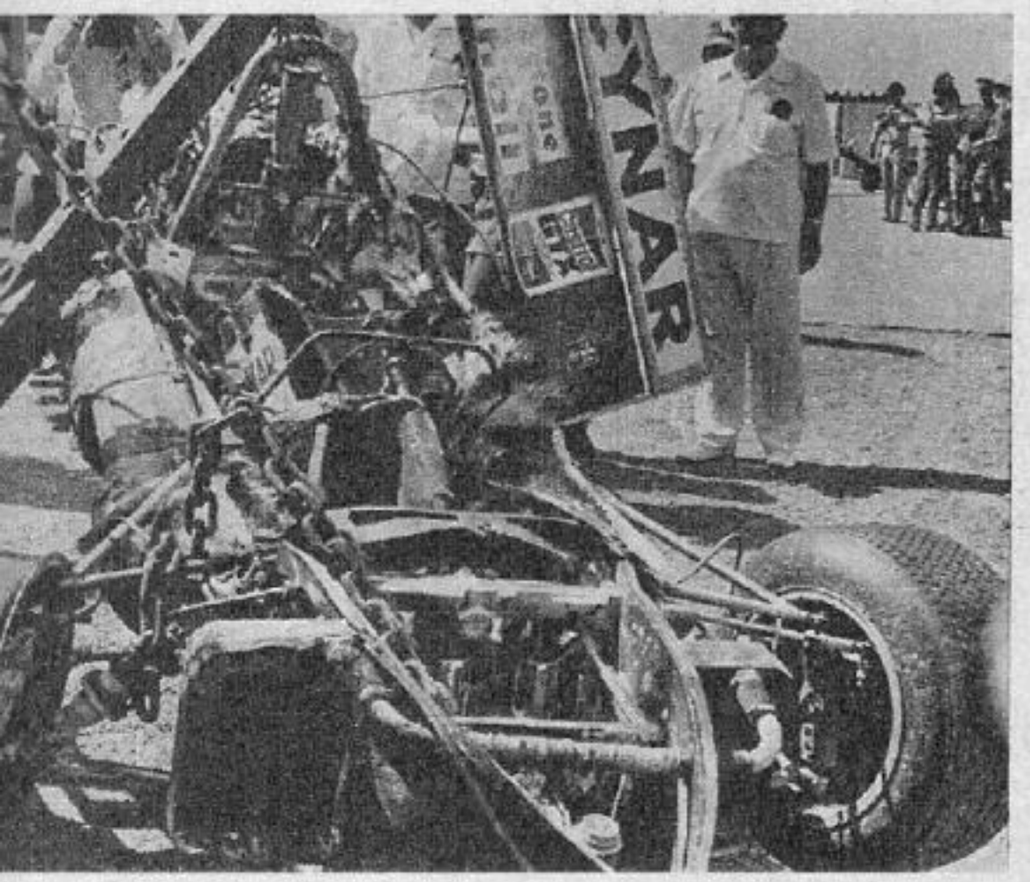
→

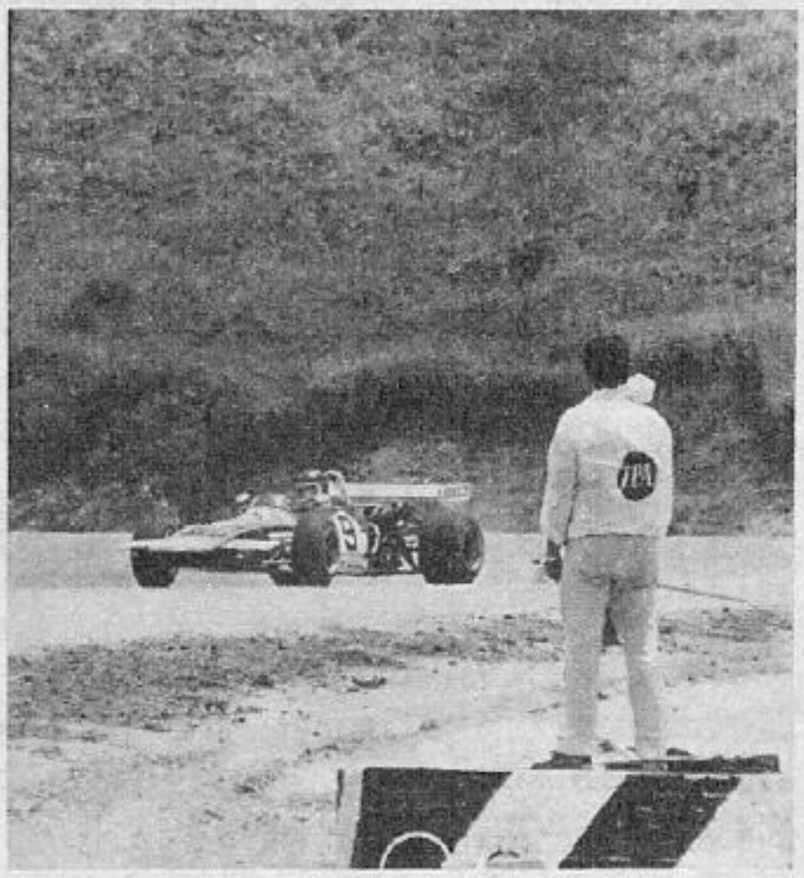


Una barra argentina presente. Gritaban como locos...

segunda serie, cuando luchaba contra Ronnie y Emerson a brazo partido, dos hombres graduados y de F.1, fue realmente estupendo. Los tres se escaparon del resto. Reutemann, como un duque (santafesino, pero duque al fin) entre los dos, podría haber ganado la serie pero el affaire del spoiler decidió que no.

Carlos Ruesch por su lado, durante la primera vuelta de la serie inicial comenzó a pasar autos. Largó bastante atrás ya que su tiempo de clasificación no fue muy bueno, pero en la carrera sobrepasó la marcha de muchos y estaba como para un quinto puesto (o sexto) final. En la cuarta vuelta se le cortó el cable del distribuidor y abandonó definitivamente. **"No importa, ya le descubrí algunas mañas a este circuito, andando atrás de alguno. La próxima carrera vas a ver. Ahora no largo la segunda serie para no gastar el motor, ya que quiero reservarlo para el domingo que viene".**





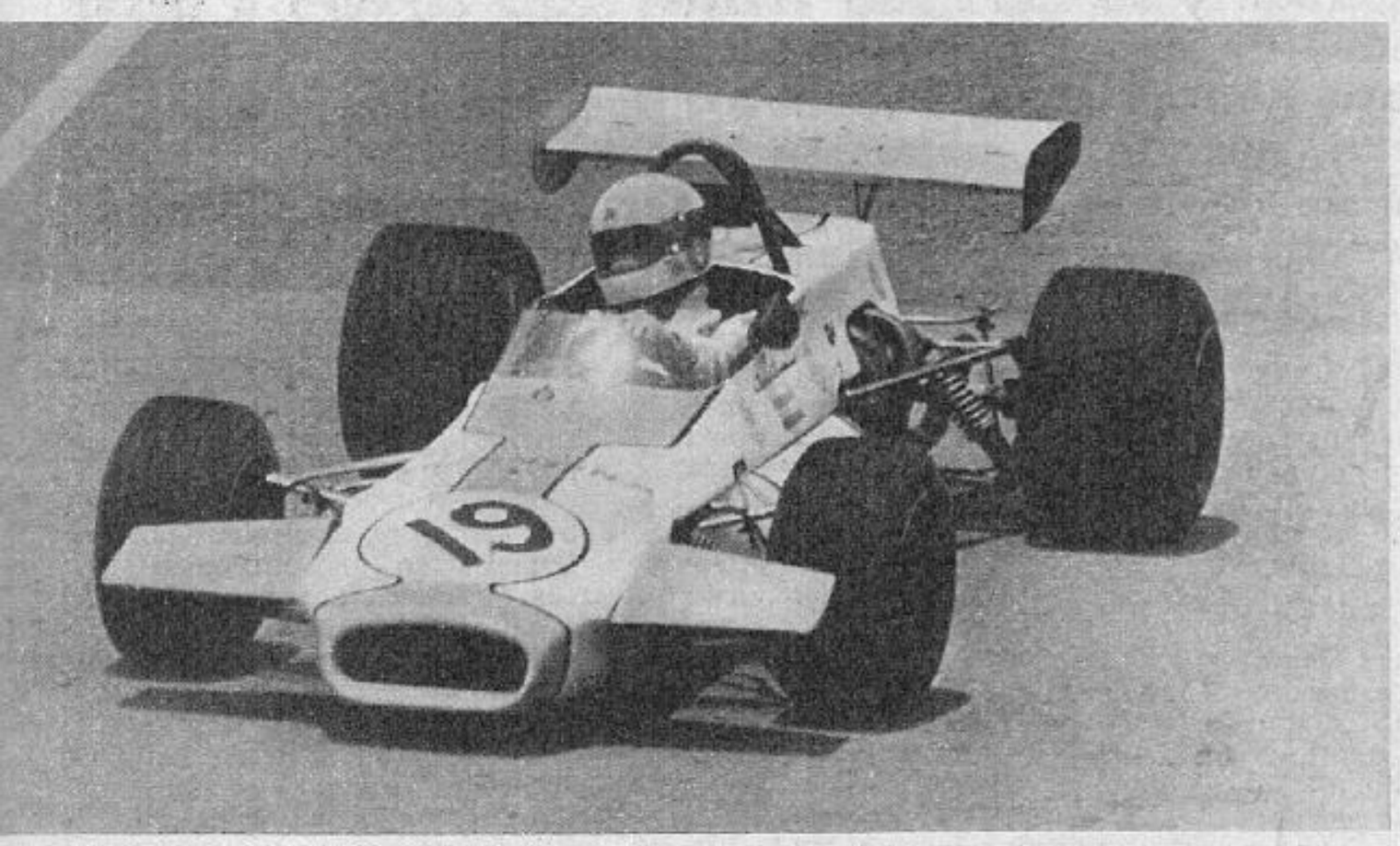
Soberbia piñata del bravissimo Francisci. Del auto quedó poco útil.

Izquierda, abajo: El francés Jarier. un hombre de notable regularidad.

LA CARRERA

La primera serie fue para Wilson Fittipaldi. Emerson asomó al principio como el más veloz, pero un resorte de válvula le tiró a menos el motor y Peterson y Wilsinho se le vinieron encima. Wilson ganó y Ronnie Peterson llegó segundo superando a Emerson y a Reutemann bastante alejado, ya que quedó solo y sin posibilidad de chuparse a los tres que lo precedían que trencito mediante, se tomaron un raje impresionante.

La segunda serie ya fue para Emerson y entonces fue cuando se afianzó definitivamente en la suma de tiempos final, aunque leve fue el margen que lo separó del segundo. De entrada Peterson, Reutemann y él, se escaparon del resto. Lole, para compensar su mala largada en la otra serie, picó y al fondo de la recta principal ya estaba primero, pero el sueco, desde atrás se le chupó y lo "sorpasó" en la entrada del viraje. De ahí en adelante continuaron en ese orden con Emerson tercero, y dándose como en la guerra, hasta que Lole tuvo que parar por el piedrazo ya descripto. Ronnie y Emerson siguieron dándose con todo, hasta que un rezagado los taponó a ambos y la picardía de Emerson fue la que mejor pescó en el río revuelto. Desde ahí: primero hasta la bandera a cuadros, con unos pocos metros de ventaja sobre Peterson. Tercero Wilson —a quien recargaron 30 segundos— y cuarto Reutemann en un increíble puesto, ya que a pesar de la detención no bajó los brazos y siguió remando, con una garra digna de mención.



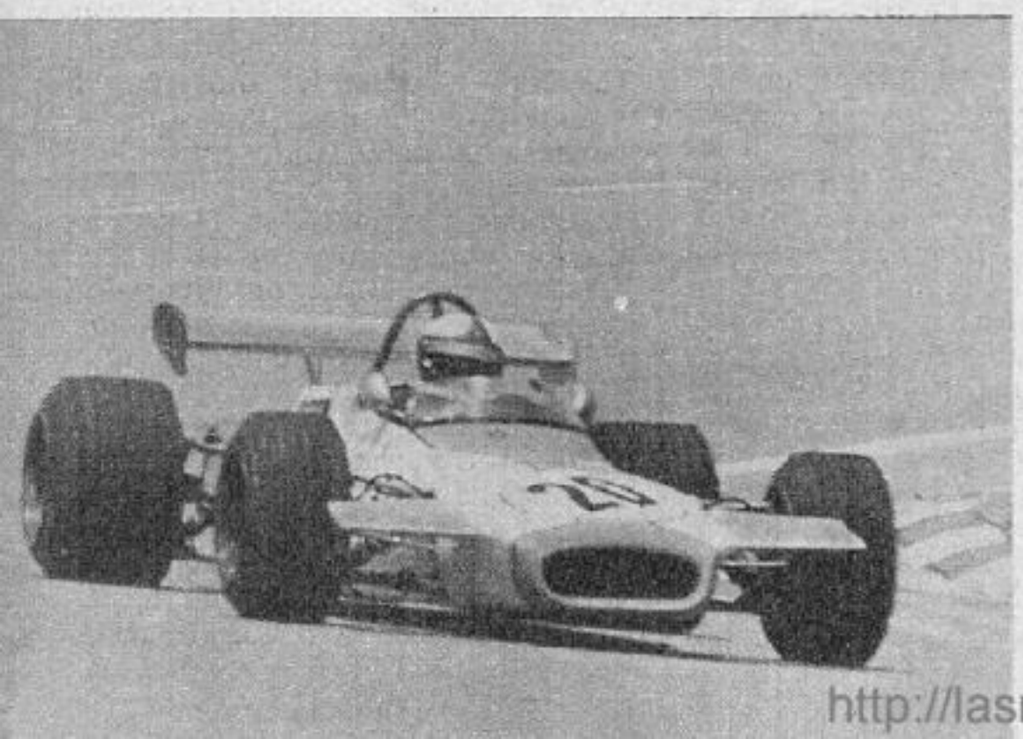
Lole en su oficina de trabajo amagándole a una curva.

Pocas vueltas dio Cacho Ruesch. Porca miseria...!

abajo: Bien anduvo Salvati. Salvó el honor italiano guadagnando puntiti.

INTERLAGUNITAS

Muy honesto fue un comentario de Alan Rees, director deportivo del equipo March, para el cual compite Ronnie Peterson: "Reutemann es un piloto que anda muy fuerte, y si lo comparamos con Peterson siempre sale bien parado. Nosotros estuvimos probando el March de F2 antes de que comience la temporada en Sud Africa. Hicimos





http://lasrevistas...

-8000 millas con el auto y por supuesto lo manejó Peterson siempre. Para él fue un entrenamiento muy importante porque lo ayudó a conocer a fondo el auto. En cambio Reutemann las 8000 millas las debe haber haber logrado recién cuando terminó la temporada. Peterson comenzó el año con un entrenamiento muy grande y Reutemann no...".

Para el año que viene Brabham ya está construyendo los primeros BT 38 de F2. Tendrán forma acuñada y el chasis podra adquirirse opcionalmente tubular o monocasco. El que se incline por la primera solución no tendrá que desembolsar tantos morlacos, especialmente en caso de accidente. Las suspensiones y elementos ajenos al chasis en sí serán siempre idénticos. El equipo del ACA adquirirá los futuros BT 38 en el mes de diciembre, fecha en la que Lole también viajará a Europa para recibir un trofeo por el subcampeonato logrado en F2 y cobrar unos cuantos francos suizos por el Tógulo por parte de la FIA. La entrega se hará en París.

Durante las pruebas de clasificación los autos del equipo Rondel Racing, team oficial de Brabham, giraron siempre juntos. Ya sea Schenken y Hill o Wollek y Schenken siempre que salían a buscar tiempos se los veía andar chupados. Al equipo del ACA nunca se lo vió hacer algo así. Excepto en Hockenheim, los Brabham argentinos nunca salen a tirar juntos. Si es que Ruesch no puede mantener el ritmo de Lole, éste podría "tirarlo" durante las cinco vueltas finales de cada clasifica y el cordobés podría haber mejorado sus tiempos que a lo largo de la temporada hubiera sido algo muy importante para clasificarse en carreras donde quedó afuera. Además de ser una gran enseñanza para Cacho. Grueso error táctico por parte de Staffa. Eso sí, en Interlagos Schenken rompió un motor.

Como Reutemann no aceptó el ofrecimiento de March para integrar el equipo de F1 junto a Peterson, la plana mayor de la casa inglesa se inclina ahora por Niki Lauda, hombre de la marca en F2.

Comentado por Graham Hill después del accidente de Siffert en Brands Hatch: "Cuando sucede una cosa así lo primero que se nos ocurre es dejar de correr. La idea nos da vuelta en la cabeza como una abeja durante cuarenta y ocho horas. Después volvemos a lo mismo. Dejar de correr nos resulta muy difícil".

Reutemann asegura que el día que deje de correr formará un equipo, cosa que le interesa mucho y para lo cual, gracias a la sabia intuición que posee puede ser una persona muy capaz. Eso sí. "Para que deje de correr falta mucho todavía — claro, todavía nos debe un Campeonato Mundial, ¿no es así, Lole?

Lian Duarte, conocido nuestro en las carreras de SP, también corrió el domingo. El club organizador le cedió un March casi oficial que en principio era para Luisinho Pereira Bueno, el que no pudo ser de la partida porque le "vino el sarampión". Duarte nos comentó que es muy probable que el año que viene corra en Europa con un March de F2. "Es la primera vez que manejo este tipo de autos y me siento muy cómodo, porque aunque dobla más rápido, no anda tan rápido en las rectas como mi Porsche. En términos generales el comportamiento es muy similar".

Los brasileños tienen pedida una fecha no puntable de F.1 para el mes de marzo. Los autos serán trasladados después del GP de Sudáfrica y la carrera se llevará a cabo el 8 de marzo: Peter Westbury viajó a Brasil para correr y también como delegado de la Asociación de pilotos de Gran Prix. Pidió alguno que otro guard rail más pero en términos generales se retiró con una buena idea del circuito y parece que la carrera se hará no más.

El italiano Claudio Francisci sufrió un despiste en una de las vueltas de calentamiento. El auto quedó bastante maltrecho y apenas se bajó se prendió fuego. El sólo sufrió un corte en uno de los brazos.

Wilson Fittipaldi ya firmó contrato con Lotus para correr en F.2 junto a su hermano en forma oficial. Sobre las posibilidades de un F.1 nos dijo —"Tuve un ofrecimiento de March para correr pero considero a F.1 como el sumum del automovilismo y no me parece lógico tener que pagar para hacerlo. Yo podía conseguir toda la publicidad necesaria pero te repito: no me parece lógico Es como una cuestión de principios, ¿entendés?". Entre paréntesis cabe destacar que Wilsinho diseñó por sí mismo una trompa aerodinámica para su March, construída en Brasil, que anduvo muy bien. — "La de fábrica no dio resultado y la mía sí, ¿viste?". — Ya no se puede creer en nada.

Reutemann rompió embrague en las pruebas de clasificación. Había tenido el mismo problema con ese mismo motor (un Cosworth flamante) en la carrera de Tulln. "Creo que es por lo desparejo del piso", nos comentó Staffa. "Cuando el auto salta y salta se resiente todo arriba. Lo de este embrague puede haber sido eso".

TROFEO DE DOS MUNDOS

PUNTAJE PARCIAL (corridas 3 carreras)

Pos.	Piloto	Nación	Puntos
1º	Carlos Ruesch	Argentina	37
	Carlos Reutemann	Argentina	37
3º	Giovanni Salvati	Italia	27
4º	Emerson Fittipaldi	Brasil	20
	Wilson Fittipaldi	Brasil	20
6º	Claudio Francisci	Italia	11
7º	José Carlos Pace	Brasil	10
8º	Lian Duarte	Brasil	6
9º	Ronald Rossi	Brasil	5
10º	José María Ferreira	Brasil	3

Nota: A pesar de su poco afortunada actuación en Interlagos, es notable cómo Carlos Ruesch consigue dos puntos que le permiten seguir a la cabeza de la lista, debido al sistema particular por el que se otorgan los puntos.

GRAN PREMIO DE BRASIL DE F-2

AUTODROMO DE INTERLAGOS (7.960 m)

SAN PABLO, 31 DE OCTUBRE DE 1971

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	7	Wilson Fittipaldi	March 712-Cosworth	38m32s86
2º	8	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth	38m33s57
3º	6	Emerson Fittipaldi	Lotus 69-Cosworth	38m34s39
4º	19	Carlos Reutemann	Brabham BT 36-Cosworth	38m55s22
5º	15	José Carlos Pace	March 712-Cosworth	39m12s21
6º	23	Giovanni Salvati	March 712-Cosworth	39m24s52
7º	1	Graham Hill	Brabham BT 36-Cosworth	39m25s33
8º	3	Bob Wolleck	Brabham BT 36-Cosworth	39m27s62
9º	25	Peter Westbury	Brabham BT 36-Cosworth	39m33s40
10º	16	Reine Wissell	Lotus 69-Cosworth	39m40s47

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,450 km/h.

RECORD DE VUELTA: Ronnie Peterson en la 13ª con 2m43s0 a 175,803 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	6	Emerson Fittipaldi	Lotus 69-Cosworth	38m26s13
2º	8	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth	38m27s24
3º	7	Wilson Fittipaldi	March 712-Cosworth	38m59s35
4º	1	Graham Hill	Brabham BT 36-Cosworth	39m00s97
5º	23	Giovanni Salvati	March 712-Cosworth	39m00s98
6º	19	Carlos Reutemann	Brabham BT 36-Cosworth	39m09s87
7º	3	Bob Wolleck	Brabham BT 36-Cosworth	39m17s16
8º	16	Reine Wissell	Lotus 69-Cosworth	39m18s65
9º	9	Jean Pierre Jarrier	March 712-Cosworth	39m31s59
10º	11	Lian Duarte	March 712-Cosworth	39m39s88
11º	18	Ronald Rossi	Lotus 69-Cosworth	39m13s31
12º	2	Tim Schenken	Brabham BT 36-Cosworth	28m26s29
13º	25	Peter Westbury	Brabham BT 36-Cosworth	11m20s37

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,977 km/h.

RECORD DE VUELTA: Ronnie Peterson en la 9ª y Emerson Fittipaldi en la 13ª con 2m43s2 a 175,688 km/h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	6	Emerson Fittipaldi	Lotus 69-Cosworth	1h17m00s61
2º	8	Ronnie Peterson	March 712-Cosworth	1h17m00s81
3º	7	Wilson Fittipaldi	March 712-Cosworth	1h17m32s22
4º	19	Carlos Reutemann	Brabham BT 36-Cosworth	1h18m05s10
5º	23	Giovanni Salvati	March 712-Cosworth	1h18m25s48
6º	1	Graham Hill	Brabham BT 36-Cosworth	1h18m25s29
7º	3	Bob Wolleck	Brabham BT 36-Cosworth	1h18m44s78
8º	16	Reine Wissell	Lotus 69-Cosworth	1h18m59s12
9º	9	Jean Pierre Jarrier	March 712-Cosworth	1h19m00s00
10º	11	Lian Duarte	March 712-Cosworth	1h19m24s84
11º	18	Ronald Rossi	Lotus 69-Cosworth	1h18m30s62
12º	25	Peter Westbury	Brabham BT 36-Cosworth	50m53s77
13º	15	José Carlos "Moco" Pace	March 712-Cosworth	39m12s21
14º	2	Tim Schenken	Brabham BT 36-Cosworth	37m15s78
15º	12	José María Ferreira	Lotus 69-Cosworth	39m49s40
16º	10	Mike Beuttler	March 712-Cosworth	28m07s79
17º	20	Carlos Ernesto Ruesch	Brabham BT 36-Cosworth	19m12s67

PROMEDIO DEL GANADOR: 174,704 km/hora.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7989.

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PEUGEOT 202

Casa adherida a Crédito: LONDONCARD · CITICARD y DINERS CLUB

ENVIOS AL INTERIOR

CAPITAL: PICHINCHA 1657 T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166

ELASTICOS ANGELITO



ESPIRALES
AMORTIGUADORES
REPARACIONES
ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO

ANGELITO S.R.L.

MONROE 4069 - CAP.- T.E. 52-5262

CITROEN

REPUESTOS - ACCESORIOS - HERRAMIENTAS - STOCK COMPLETO
REPUESTOS REPARADOS CON RECAMBIO
Chasis - Traviesas - Brasos - Capotas - Radiadores - Centrifugos - Embragues - Cigüeñales - Cilindros - Estabilizadores - Asientos
SOLICITE COTIZACION
ENVIOS AL INTERIOR

R.I.D.A.C.

AV. LA PLATA 1917 · CAP.· 923-1247

COLOCACION EN EL ACTO

Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS



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



SU FABRICA

COLOCAMOS EN EL ACTO
SILENCIADORES, CAÑOS DE ESCAPE Y EQUIPOS DEPORTIVOS O STANDARD

MARLIT®

BATALLA DEL PARI 436 al 68 (Ex PALIQUE) T. E. 54-0303
HERRERA 582 - T. E. 21-4075 - BUENOS AIRES

DIRECCION SUSPENSION AMORTIGUACION

EROSTAL

ATENCION TALLERISTAS Y PARTICULARES
DIRECCION HIDRAULICA RAMBLER - FAIRLANE
RECAMBIO EN EL ACTO
ARREGLOS - REPUESTOS TODAS LAS MARCAS
AGENTE FRIC - ROT THOMPSON
AV. MAIPU 1471 - VTE. LOPEZ
CONSULTE AL 797-6559
Y SERA UN CLIENTE MAS.

PALANCA AL PISO



Para FALCON - FAIRLANE - VALIANT - DODGE CHEVROLET - CHEVY - FIAT - PEUGEOT -
PICK-UPS Y OTRAS MARCAS

COLOCACION EN EL ACTO
ENVIOS AL INTERIOR

Fabrica y Distribuye:

ESTAMPA LTDA. S.R.L.

CARRASCO 267 · CAP.· T.E. 67-8106



CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS

LLANTAS Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino, Peugeot, Fiat 1500

M. R.

EMACA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA" SON EXACTAS

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE
PCIA. BS. AS. - TEL. 653-1175/8647
AV. JUAN B. JUSTO 8557 - CAP. FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR

butacas

Fintap M.R. y... nada más

Modelo Universal Reclinable



TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

fundas

FIAT 600	$ 99.-
CITROEN	$ 114.-
RENAULT	$ 115.-
DI TELLA	$ 119.-
RAMBLER Ent.	$ 124.-
VALIANT	$ 126.-
FALCON Ent.	$ 127.-

TECHOS VINILICOS
FUNDAS DE BOUCLE T-TOALLA
FABRICA DE BUTACAS
LONDON CARD · Cto. CABALLITO
Cto. NAZCA

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA

SE CERRO EL LIBRO DEL G.P.

A las 19 horas del domingo se bajó la persiana en el 7º piso del Automóvil Club Argentino en lo que a inscripciones para el G. P. se refiere con un número nada despreciable de postulantes, si se tiene en cuenta lo mal barajado que venía el tema unos días antes.

. En lo que se refiere al número, podemos decir que son 127 los anotados, de los cuales 38 lo hicieron en la clase A (hasta 1.300); 86 en la B (de 1.301 a 2.000) y solamente 5 en la C (de 2.001 a 5..000). Si nos remitiéramos al Reglamento de la prueba, que requiere 50 unidades en cada categoría, podríamos asegurar que el G. P. no se concretaría. Sin embargo, y debido a que una de las clases (la B) reúne este requisito y que la clase A tiene un número de inscriptos razonable, sería idea del ACA largar la carrera prescindiendo de la clase C, que sólo registra cinco anotaciones. También es posible que el día martes se reciban en el ACA algunos telegramas que amplien el panorama, para que desde ningún punto de vista contribuirán a llenar los requisitos del reglamento.

En lo que se refiere a la lista de inscriptos vemos el debut, en carreras nacionales, de los Renault 12, Dodge 1500 y Renault 4S. También tres Citroen 3 CV serán de la partida.

En materia de pilotos, vemos la "rentrée" de Rodolfo Alzaga con Peugeot 504. También una extraña inscripción: Carlos "Peto" Colavino con un Renault 4S.

XIX GRAN PREMIO DE TURISMO

(Turismo Nacional)

LISTA DE INSCRIPTOS

Clase A

1 Norberto L. Pagliaso
2 Daniel Alonso
3 Edgardo H. Medrano
4 J. Taconelli
5 Jorge A. Dellegrazie
6 "Danny Poll"
7 "Transfer"
8 Cedrón Villaverde
9 Enrique Cavallaro
10 José Pérez Moreno
11 Gonzalo Barceló
12 Raúl Santa María
13 Alfredo Rikkens
14 Daniel Bonamico
15 Juan José Strube
16 Walter Gasparini
17 Tulio Riva
18 Rosmaldo Visintini
19 Nicolás Raimondo
20 Eitel Manzoni
21 Juan Arce
22 Luis Grossi
23 Carlos Pascualini
24 Aldo Caldarella
25 Gianni Novara
26 Julio Baronio
27 Aníbal Viale
28 "Los Vascos"
29 Norberto Pereira
30 "N. N."
31 Carlos Colavino
32 "N. N."
33 Héctor Moreno
34 "Epsilon"
35 Jorge Boragina
36 Walter Taddey
37 Enrique Vergez
38 Julio César García

Clase B

1 Roberto Bogado
2 Narciso Mendoza
3 Horacio Lucchetti
4 Osvaldo Lofeuddo
5 Wilfredo Candia
6 Dora Bavio
7 José M. Grosso
8 Carlos Lafuente
9 Ernesto Susaca
10 Mario Hipólito Vessuri
11 Félix Mabellini
12 Oscar Rodríguez
13 Juan Pablo Concaro
14 Osvaldo Cocho López
15 Francisco Mayorga
16 Alberto L. Giordano
17 "El Orejano"
18 "Armando Lío"
19 Pedro Memi
20 Roberto Lustig
21 Norberto Castañón
22 Francisco Talone
23 Luis Mugica
24 "Carballo-Neira"
25 Roberto Laffaye
26 José Migliore
27 Carlos A. Zanettini
28 José Muñiz
29 Máximo Macchi
30 Manuel Rial
31 Juan A. Rodríguez
32 Gustavo Delgado
33 Héctor Costilla
34 Justo Ortiz
35 Mauro Niera
36 Osvaldo Rey
37 Jorge M. Tubaro

La mejor publicidad de Xerox:
la copiadora Xerox.

Por eso se la prestamos por un mes.

Hagamos esto: usted nos llama por teléfono y nosotros le enviamos un analista para explicarle cómo funciona XEROX. (XEROX no vende máquinas, ni las alquila. Usted paga sólo por las copias que realiza).

Luego, si usted está de acuerdo, le remitimos el equipo más adecuado a sus necesidades —ya sean éstas pequeñas o grandes— y se lo dejamos por un mes, a prueba.

Durante ese lapso, usted hace trabajar la copiadora cuanto quiera. Saca sus cálculos. Ve sus posibilidades. Comprueba las ventajas de tener una copiadora XEROX en su propia oficina. Después, decide si se queda con ella o no.

De todos modos, lo único que usted paga son las copias que realiza.

Llámenos a 31-0318.

XEROX®

L. N. Alem 619 - Buenos Aires - Tel. 31-0318

® Xerox es Marca Registrada de Xerox Corporation.

GRANT ADVERTISING

38 Carlos Francia
39 Hugo Aguirre Zabala
40 Carlos Iturburo
41 Raúl Bravo
42 "Red Indian"
43 Carlos A. Luaces
44 Guillermo Muller
45 Danilo Bonamici
46 "Grilli-Gabriels"
47 Alejandro Sarasola
48 Germán F. González
49 Héctor Junco
50 A. Gandini
51 Alfredo Boix
52 Juan Carlos Repila
53 Jorge A. Jaureguiberri
54 Felipe Macarron
55 C. Rodríguez Arruabarena
56 Jorge A. Maggi
57 Geinestet Brown
58 Ildemar Cabrera
59 Juan C. Verrón
60 Héctor G. Fiorda
61 R. Rabanaque Caballero
62 Carlos Juárez
63 E. Rodríguez Canedo
64 Angel Di Nezio
65 Miguel Angel Galluzzi
66 Oscar Fangio
67 "Cano-Acosta"
68 Ricardo Varrone
69 Alberto Jobad
70 Carlos Serafini
71 Ricardo Baratucci
72 César Alonso
73 Máximo Pinasco
74 Jorge Ahumada
75 "Guillermin-Marques"
76 Roberto Franzzetti
77 León López
78 R. Rodríguez Romero
79 Rodolfo Alzaga
80 Helio Papini
81 José L. Verri
82 Carlos Garzona
83 Juan Alvarez
84 R. Simón Padrós (h)
85 Juan Vallasciani
86 Vicente Castiglione

Clase C

1 Carlos A. Carioni
2 Antonio Fumusu
3 Vicente Edreira
4 Daniel Merino
5 Mario A. Lizier

II CONGRESO DEL AUTOMOVILISMO

En la ciudad de Las Rosas ya se está trabajando activamente para la realización del II Congreso del Automovilismo Deportivo. El segundo congreso contará con la participación oficial de CADAD en la presencia de su presidente Ricotti. También están comprometidas para participar todas las fábricas de automóviles y las asociaciones que nuclean pilotos, incluyendo la Asociación Pilotos de Fórmula Uno, que se ha de formar en estos días.

Como complemento del congreso se llevará a cabo la Exposición del Automóvil de Competición con la presencia de 35 firmas que pondrán stands individuales con exhibición de autos de carrera, motores, partes, etcétera. También se llevará a cabo un Simposio para Preparadores y Constructores, que contará con el concurso de los representantes de estas dos disciplinas automovilísticas.

Una competencia de Turismo Grupo 2 será el broche de oro del congreso, que se llevará a cabo entre los días 25 y 28 de noviembre.

Es de hacer notar la importancia de este congreso, que en su anterior edición produjo resoluciones que en estos momentos están siendo adoptadas por CADAD, como en el caso del calendario 1972 y las medidas de seguridad en TC. Una loable iniciativa, a cuyo frente está el "alma mater" de Las Rosas, Uber Maccari.

TUCUMAN: LISTAS LAS 12 HORAS CITROEN

El próximo 7 de noviembre a la 0 hora se dará la señal de partida para la iniciación de las 12 Horas Citroen en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, reservada a vehículos de la marca y del modelo 2 CV. Como máximo se alinearán 50 coches en la largada, y como mínimo 30 unidades. El cierre de las inscripciones se verificará el 3 de noviembre a las 20 horas en la sede del club organizador, Asociación Tucumana de Automóviles Standard, José Colombres 10, Tucumán. Los automóviles podrán tener como máximo 2 pilotos, que se podrán alternar cada dos horas con una tolerancia en más de 15 minutos. Como tiempo mínimo de conducción se ha establecido 1 hora por piloto.

El programa de la carrera será el siguiente: días 4 y 5 de noviembre, entrenamientos oficiales de 14 a 19 horas; día 6, clasificación oficial de 10 a 13 horas; y día 7 a la 0 hora largada de la competencia. El circuito sobre el cual se llevará a cabo esta competencia tiene un desarrollo de 2.720 metros.

La competencia será patrocinada por la firma Citronort (concesionaria Citroen en Tucumán) y por Bardahl. Además, la concesionaria Citronort presentará un equipo de cuatro automóviles, uno de los cuales ha sido confiado a la pareja Sopeña - Sánchez Ortega, representantes de CORSA, que irán a revalidar prestigios sentados en ése y otros circuitos (¿o no?).

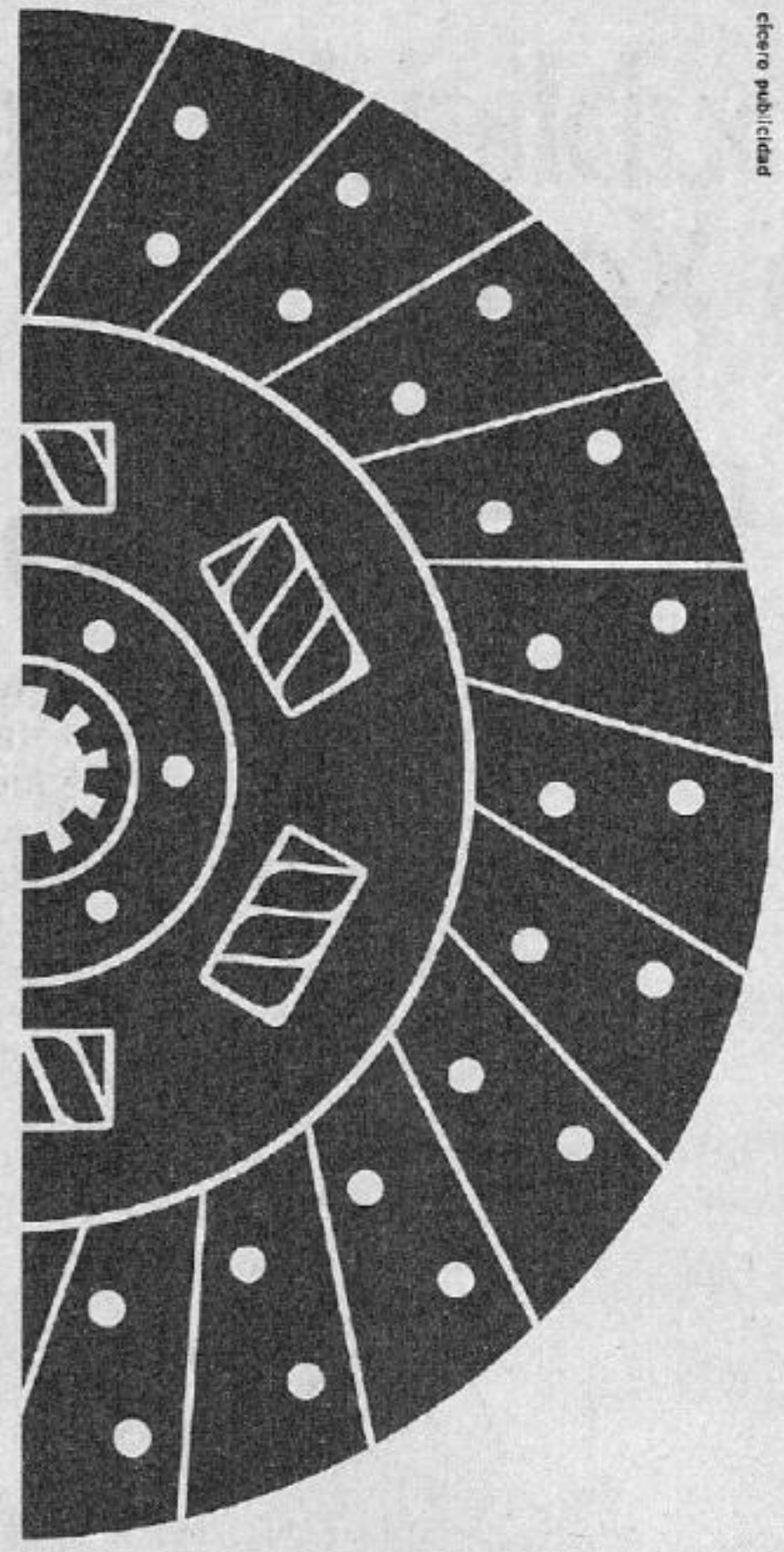
El año pasado, en ocasión de la disputa de la 1ª Edición de las 12 Horas, el binomio vencedor fue "Bonny" Blasco - E. Formoso, a un promedio de 80,500 km/h. Segundo se clasificó "Andrea" - Perantoni y tercero Sundberg - Barrere.

Cuando usted y Di Palma corren, el embrague es nuestro.

No hay nivel de exigencia que no haya sido previsto en las líneas de producción Wobron, y probado en las difíciles exigencias de las competencias deportivas.
Wobron, empresa argentina con veinte años de saber "poner velocidades", cubre con su producción y su tecnología los requerimientos del amplio parque automotor argentino y las necesidades crecientes de millones de usuarios.

Embragues WOBRON
Legítimo
Industria Argentina con calidad internacional.
Adherida a CIFARA





cicero publicidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tener un Renault 6

Es viajar en el espacio
que se habita.

Es casi no acordarse
de los baches.

Es olvidarse la
palabra engrase.

Es llevar cinco
personas, sus valijas.

Es comentar
un alto precio
de reventa.



Es descubrir
un motor con gran reserva.

Es lucir una línea
que no cansa.

Es gozar lo mejor
de un auto grande.

Es rescatar lo mejor
de un auto chico.

Es imponer un estilo
personal. Y entusiasmarse.



RENAULT 6 es un producto
IKA RENAULT

En 1971 no se produjo ningún tipo de revolución técnica en F1, pudiendo destacarse solamente como hecho digno de mención el aumento de potencia y performance general del motor Cosworth.
O sea que en general todo sigue parecido al año pasado. Sin embargo, es notable cómo ha cambiado el aspecto de los monopostos en



1

DETALLES DE F1 INTERNACIONAL

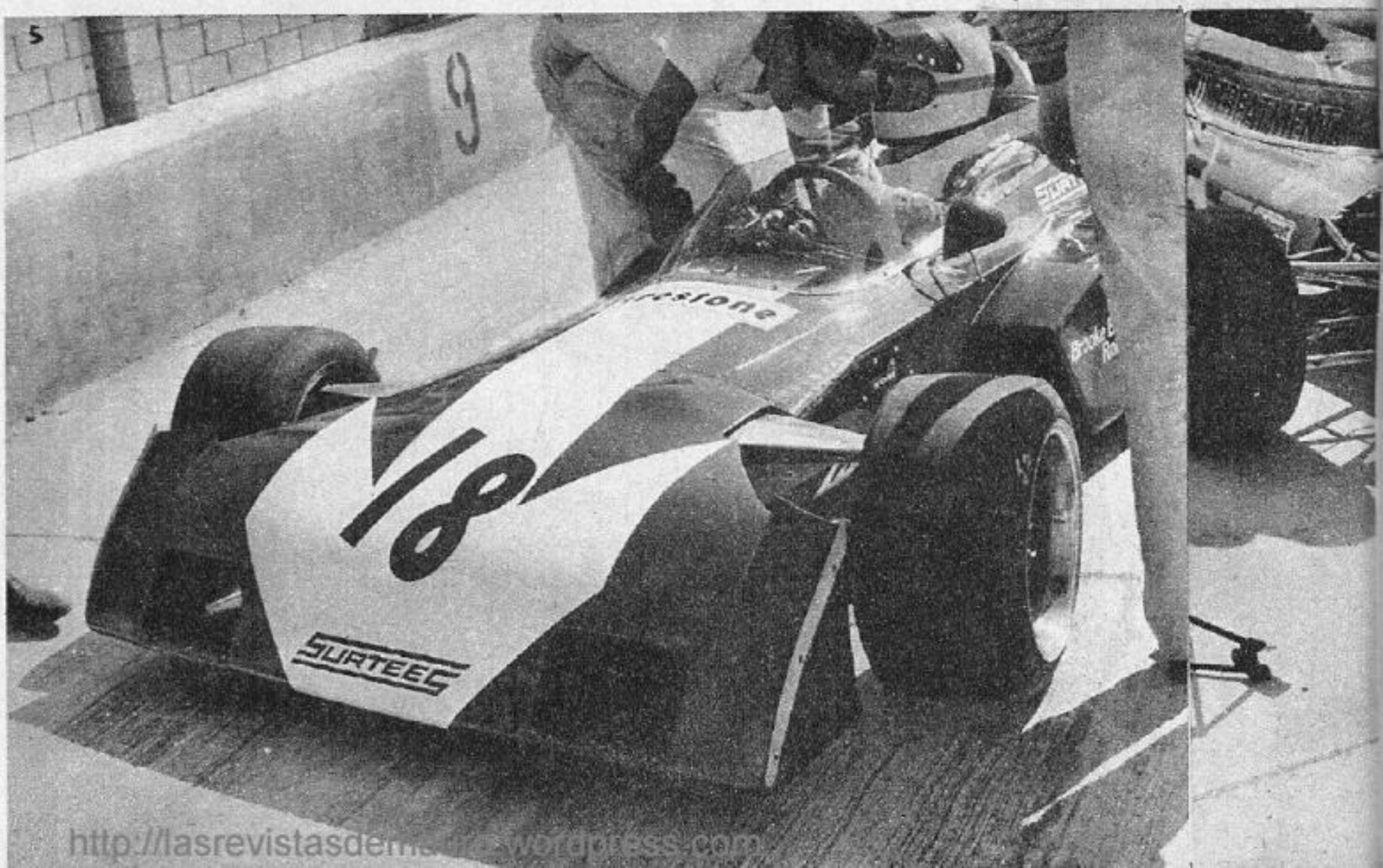
SOBRE TROMPAS Y TROMPETAS



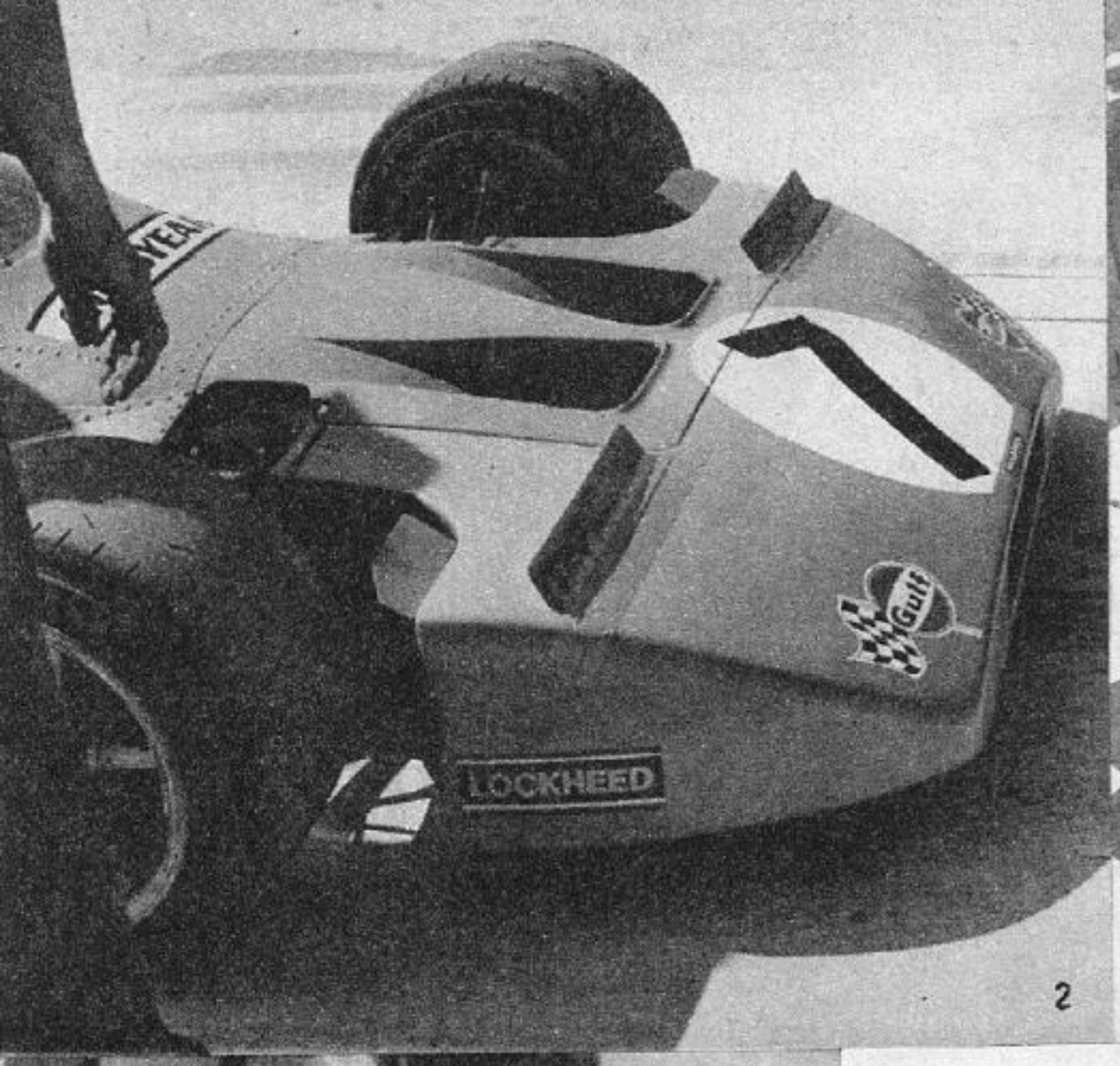
4

la temporada reclén fenecida, buscando por medio de artificios aerodinámicos, aumentar las condiciones de tenida o la velocidad. En esta reseña fotográfica obviaremos, por ser las más vistas, las soluciones adoptadas por Tyrrell, origen de la nueva moda, para dar lugar a lo realizado por otras marcas en afán de darle alcance

fotos de FRANCO LINI



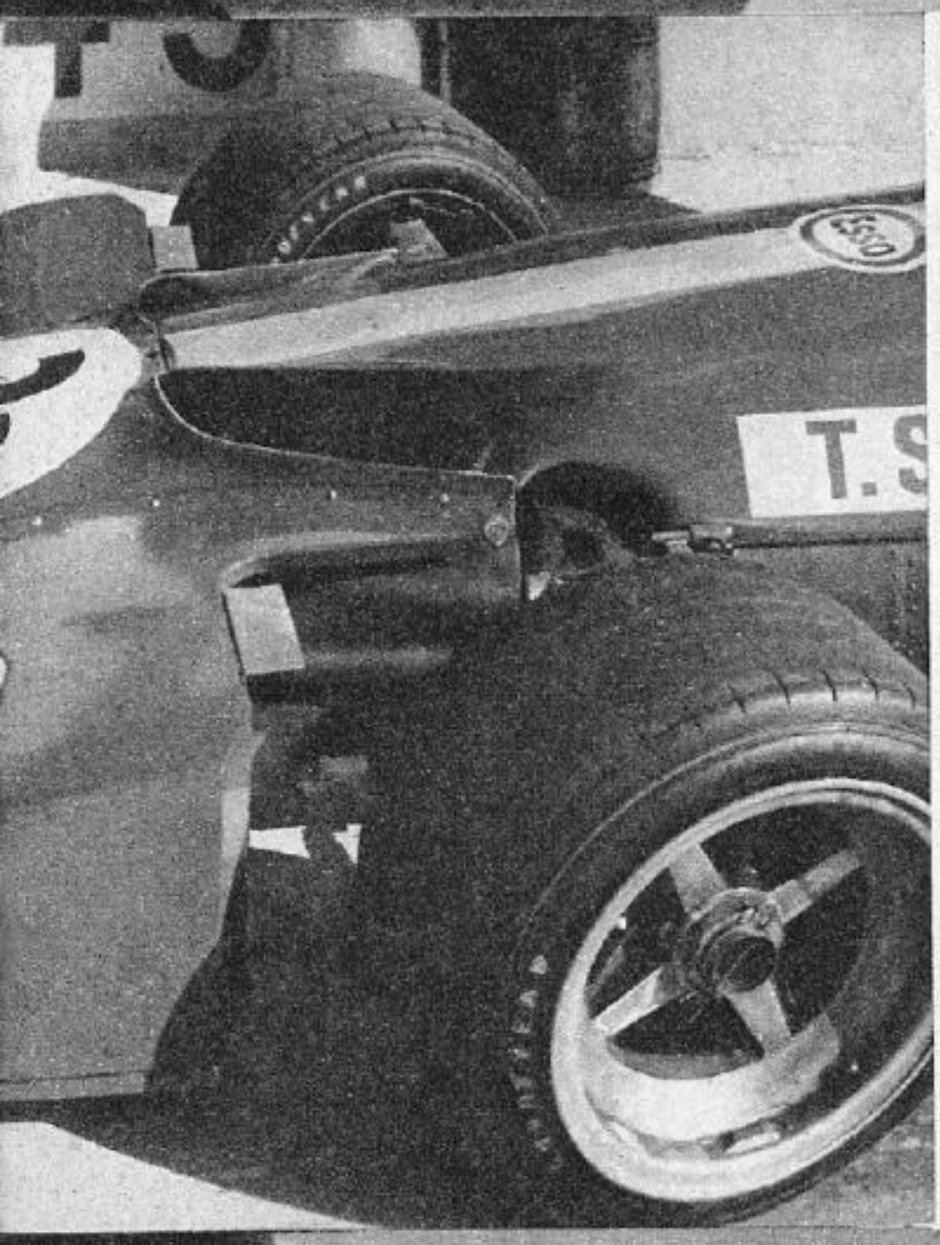
http://lasrevistasdem...wordpress.com



2



3



1 Inspirado por una innovación presentada por BRM en Hockenheim y en Paul Rickard, Mauro Forghieri adosó estos dos carenados a los extremos de los alerones de las Ferrari. La solución no dio resultados para ninguna de las dos marcas y fue desechada.

2 McLaren, por su parte, adoptó para Monza este formato de trompa aerodinámico calcado del Tyrrell. Resultó demasiado pesado y no se siguó usando.

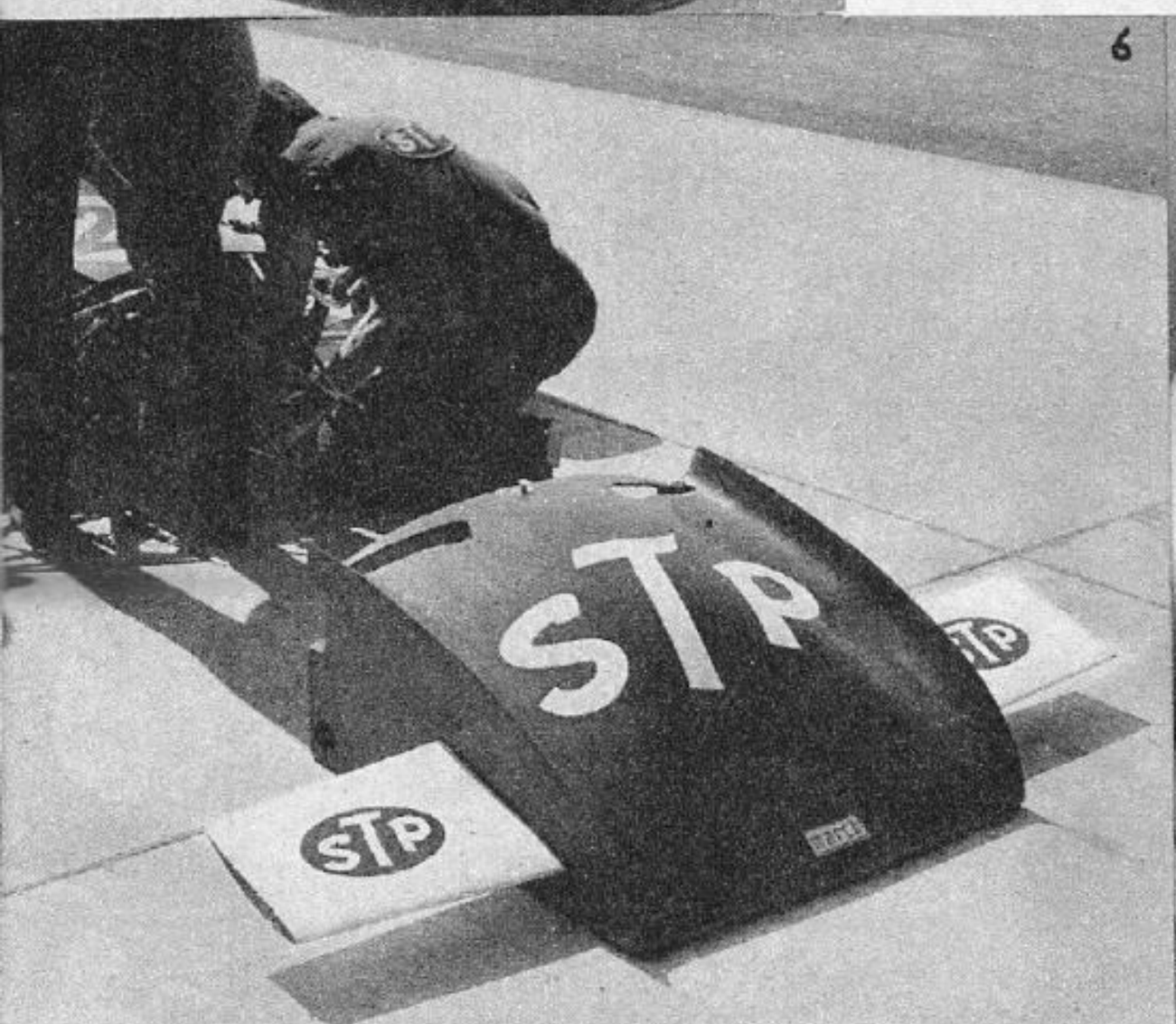
3 Matra fue de los muy pocos que no participaron en la copiatina, produciendo soluciones propias y originales, como esta trompa presentada en Monza. A pesar de tener mucha menos potencia que otros, Chris Amon consiguió la pole position allí, lo que indica que el conjunto funciona y que sólo falta mejorar el motor.

4 Este injerto en la trompa del Brabham BT-33 que condujo Tim Schenken no es precisamente el desiderátum en elegancia, pero colaboró en el buén desempeño del mismo. El diseño tipo Porsche "Targa", al no permitir el fluir libre de aire por debajo de la trompa, origina una componente aerodinámica que no deja que se levante la trompa.

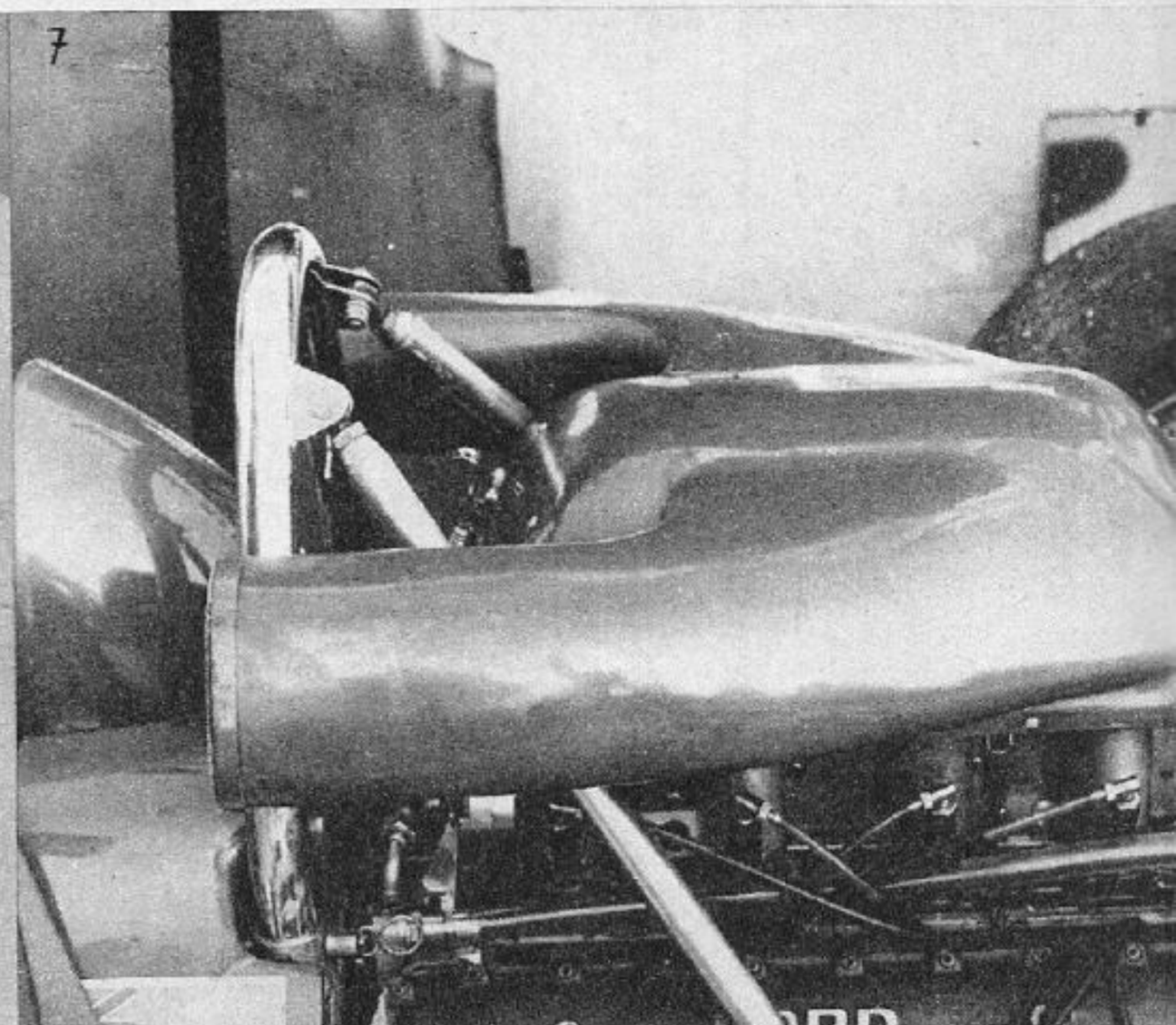
5 En esta nueva trompa, simple y masiva, John Surtees practicó dos poderosos túneles de corte rectangular para permitir el paso del aire a los radiadores de agua, ahora mudados a la usanza Lotus en su muy reformado TS9.

6 También tratando de lograr más penetración para el GP de Italia, March probó en Monza esta nariz cuneiforme, pero en definitiva se optó por usar la trompa convencional, aunque sin el ala "Spitfire".

7 Ya en 1970 se comenzaron a probar tomas de aire en forma de trompetas de admisión que conducían a una cámara tranquilizadora donde "respiraban" los inyectores. Esta pertenece al Brabham BT 33 y una toma dinámica similar fue usada por Lotus, mientras que Matra iniciaba la moda de las "chimeneas" dinámicas.

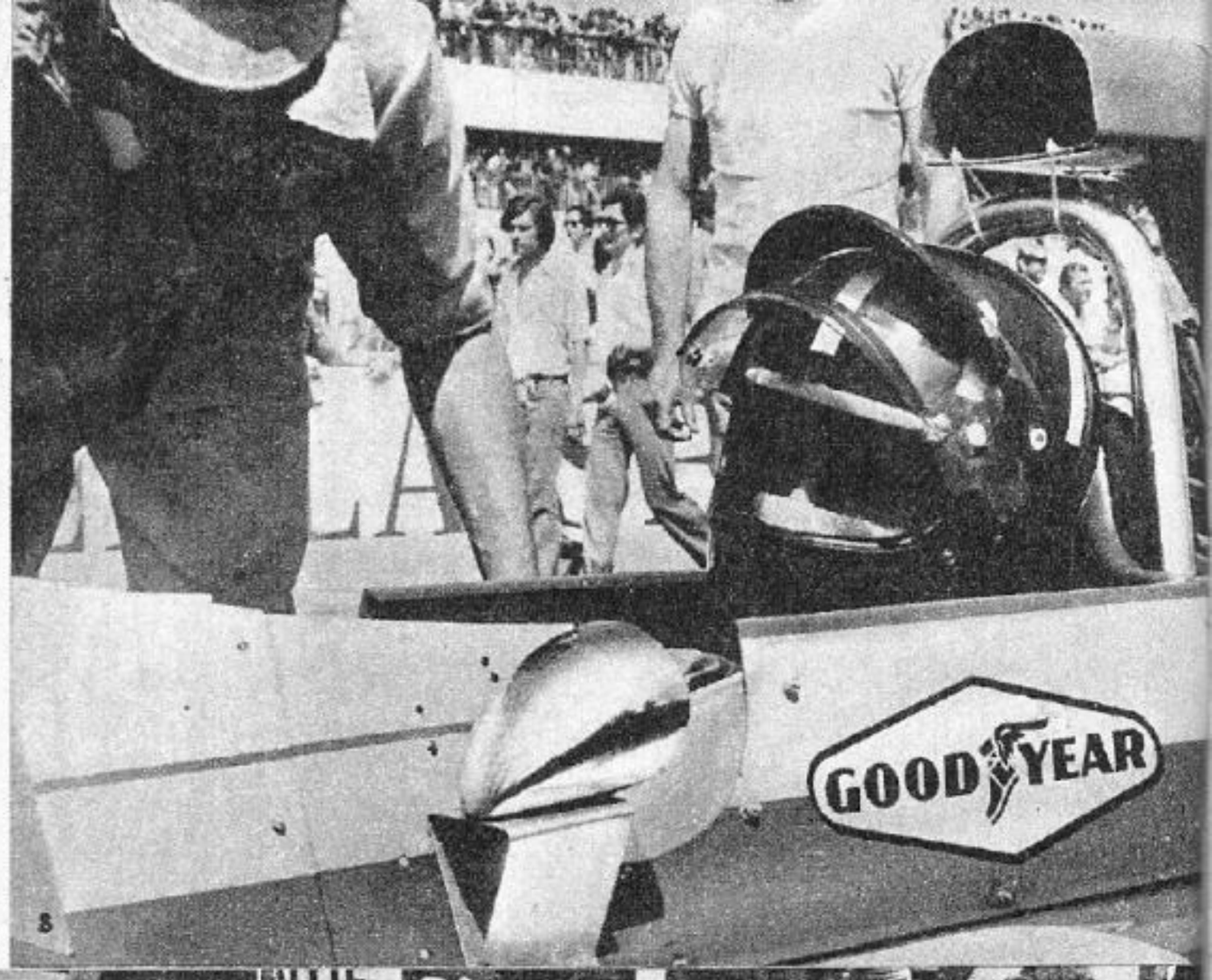


6

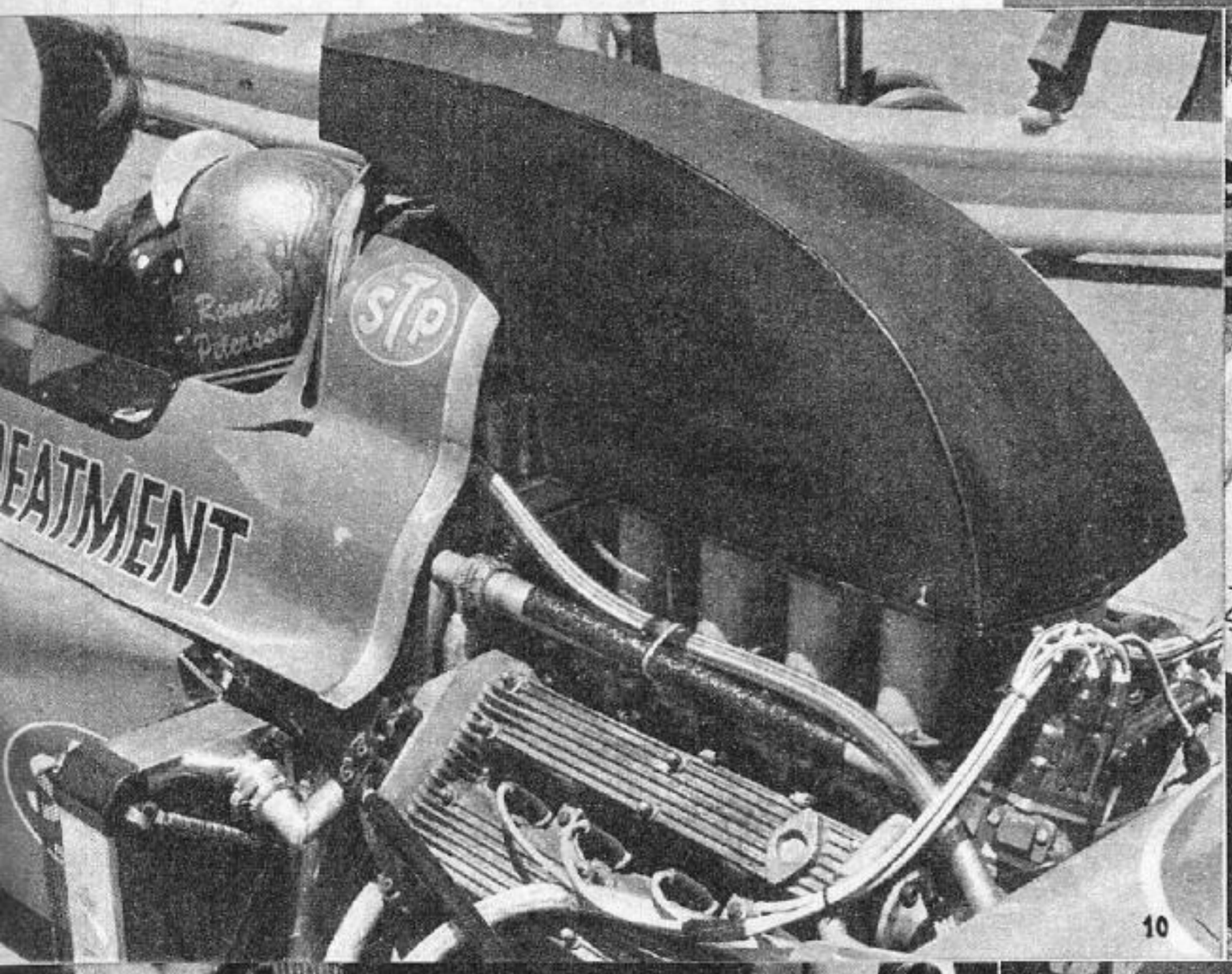


7

SOBRE TROMPAS Y TROMPETAS

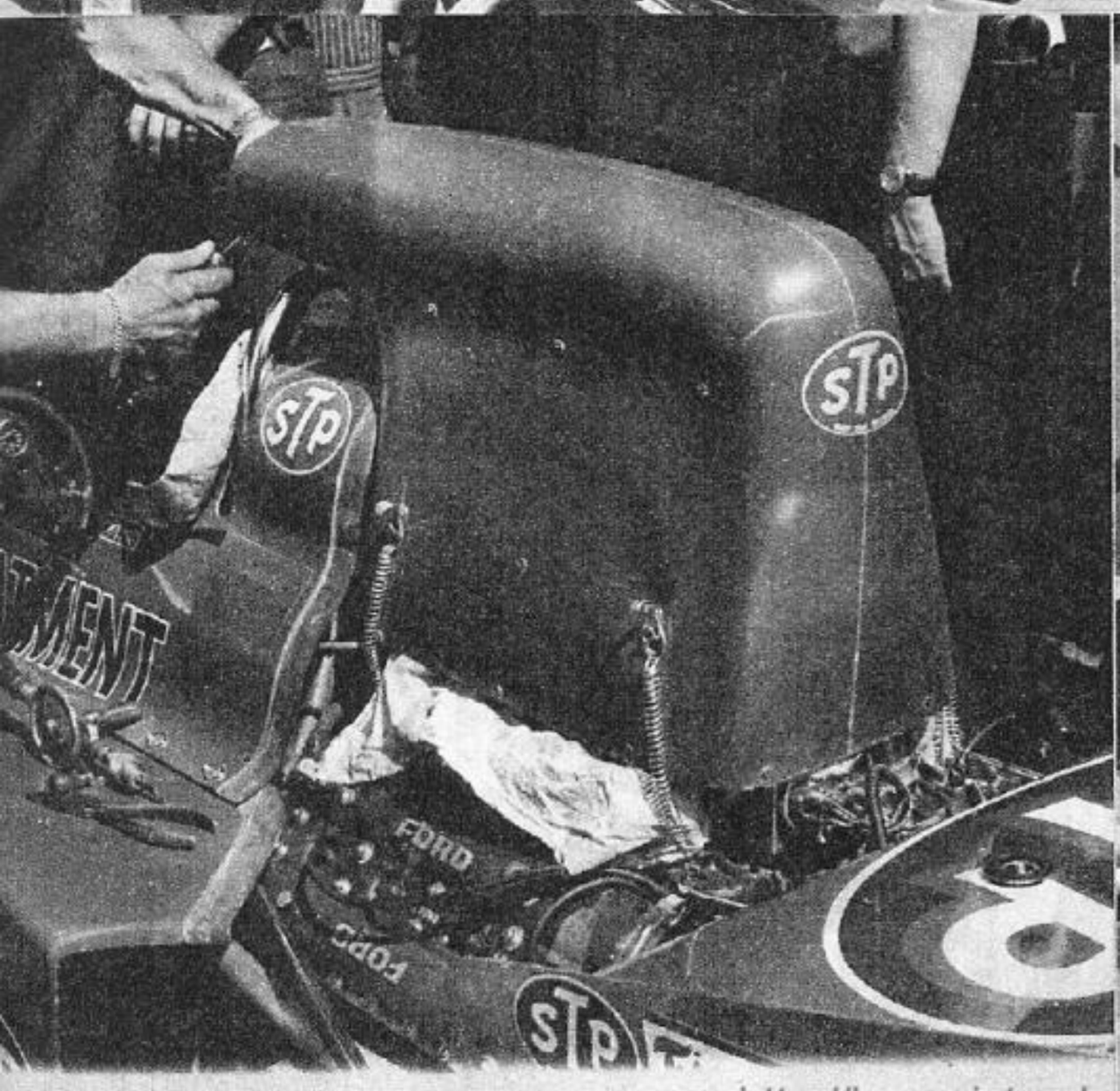


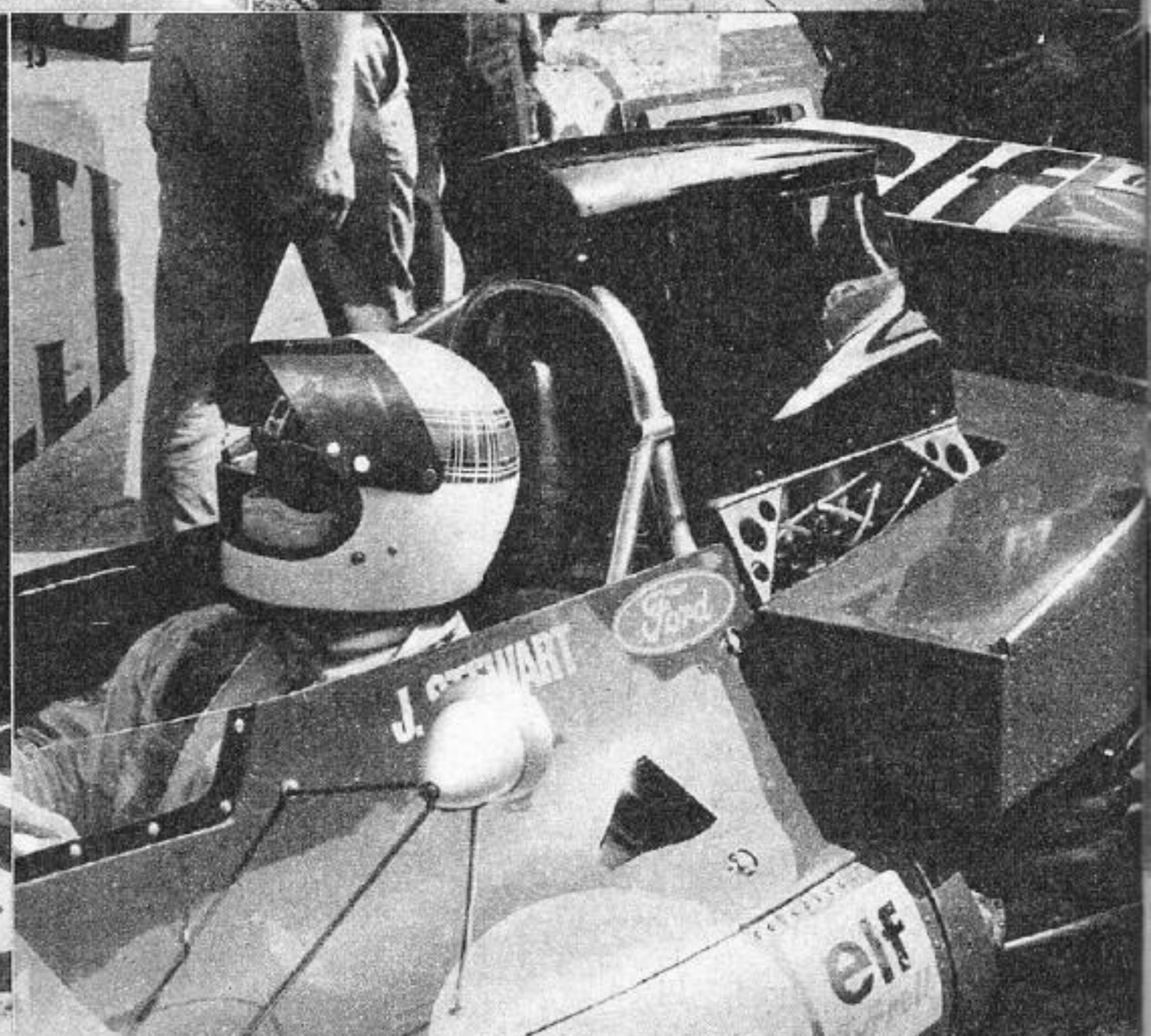
8





10





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

8 La toma usada este año en el Brabham BT 34 responde a los lineamientos generales vistos en la categoría: la trompa sobre la barra protectora y la cámara descendiendo hacia los inyectores.

9 Matra intentó reducir el tamaño de su toma dinámica en las pruebas del GP de Francia, pero el experimento no resultó, ya que el parabrisas y la cabeza del piloto originaban turbulencias que dificultaban una normal "respiración".

10 Esta toma dinámica, por cierto muy rudimentaria, fue la primera que se usó sobre el motor Alfa Romeo —empujando un March 711—. Como todo anduvo mal, no se sabe qué participación tuvo la toma en las fallas generales.

11 Como en el caso de la trompa, McLaren se ajustó lo más posible al diseño Tyrrell para realizar su "chimenea", la que al parecer funcionó bien, puesto que se siguió usando hasta fin de año.

12 También parecida a la usada en la máquina del campeón mundial es la toma de aire del Cosworth usado en el March 711 oficial. Hacia el fin de la temporada sufrió pequeñas modificaciones de forma.

13 Y aquí el diseño de toma dinámica más exitoso y menos retocado, el de Derek Gardner para el Tyrrell de Stewart, aquí probando una cola para circuitos veloces.

14 Espectaculares chapones —seguramente estudiados en túnel de viento— utilizados en la cola del Matra para aprovechar los vórtices de aire que se originan en esa zona para la refrigeración de los radiadores de aceite. Sobre los inyectores se ve la clásica toma dinámica de Matra.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL CUIDADO DE LAS CUBIERTAS

Comenzando por la seguridad general y siguiendo por el estado total del auto, muchas son las consecuencias que se desprenden del buen o mal trato de las cubiertas. La guía de problemas usuales y los remedios para tales problemas pueden ayudarlo a prolongar la duración de sus neumáticos

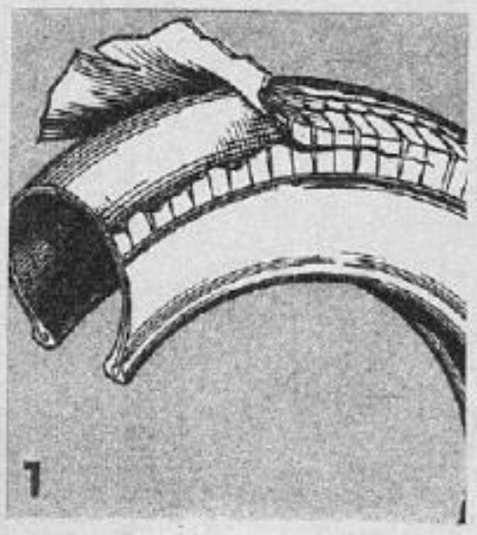
¿Cuántos automovilistas conocen perfectamente bien sus neumáticos? Realmente, pocos. Y no se trata de una apreciación pesimista; no es más que una realidad, ya que cuando de gomas se habla no cabe la menor duda con respecto a que la gran mayoría de los usuarios está todavía en el ABC del asunto. Sin embargo, el problema es importante desde cualquier punto de vista que se lo examine: seguridad, economía, confort, rendimiento... y en materia de actualidad, ya que la técnica, en cuanto a lo que atañe a neumáticos, ha perfeccionado sus métodos, llegando a puntos imprevisibles pocos años ha.

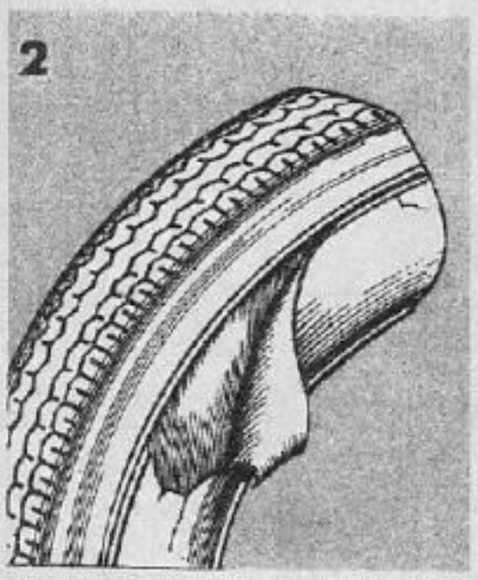
Para poder evaluar los recientes progresos o simplemente para actualizarse, pensamos que es útil ilustrar algunos conceptos sobre el empleo, manutención y cuidado de las cubiertas. Veremos entonces como individualizar las causas que pueden hacer mermar el rendimiento de los neumáticos y cuáles son las formas de evitar esa merma.

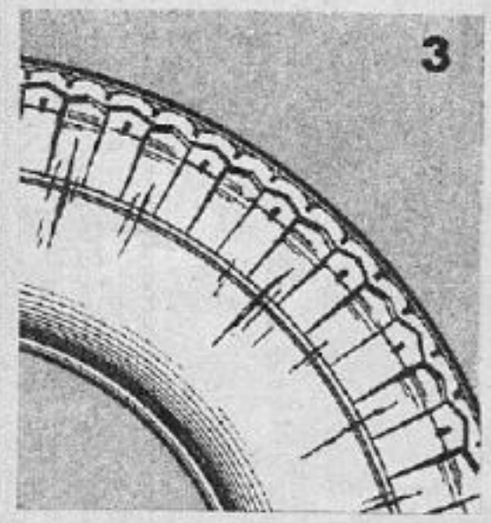
No debemos olvidar que las cubiertas actuales están en condiciones de efectuar un adecuado recorrido —40.000 km—; aun con esta duración garantizada, puede suceder que la cubierta se desgaste en un período mucho menor que el estimado. No bastará entonces con cambiar la cubierta y a otra cosa; convendría mejor revisar el tratamiento que ha recibido el neumático: manutención inadecuada, método de manejo equivocado, variaciones en la geometría de las suspensiones, factores accidentales, etc., etc. No podemos negar que —además de lo enumerado— las cubiertas son elementos que de por sí están sometidos a un severo régimen de trabajo, por lo cual se tornan mucho más peligrosos los incidentales enemigos de la larga vida del neumático.

Veremos entonces la lista de

→

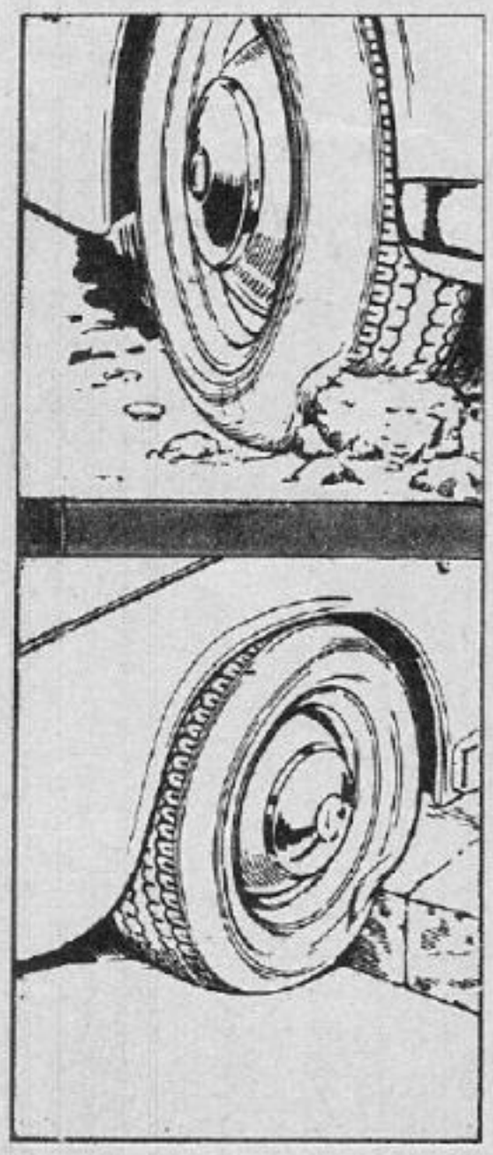


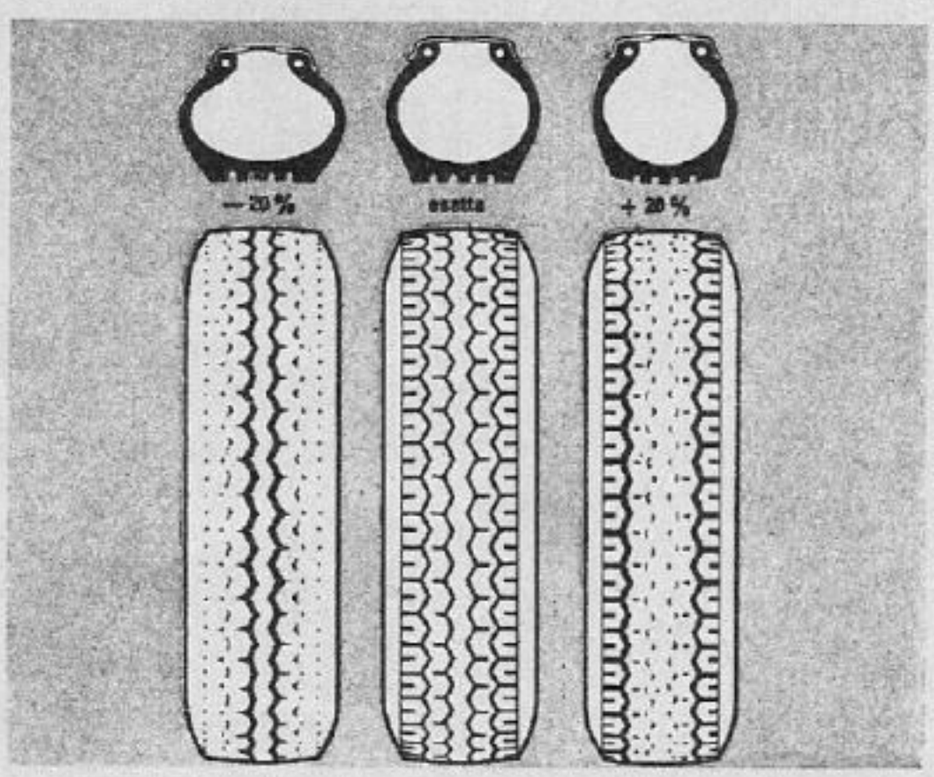




Los peligros de la presión insuficiente: 1) rotura de la banda de rodamiento; 2) rotura del flanco del neumático; 3) agrietamiento radial.

Los golpes prohibidos, que no tienen por qué ser los 400 golpes; con menos basta para dañar las cubiertas.





Si la presión no es la exacta, la superficie de contacto de la banda de rodamiento sufre deformaciones. En el caso de presión insuficiente, el peso incide directamente sobre los bordes, que se desgastan más rápidamente. Si la presión resulta excesiva, el consumo se verifica en el centro de la banda, disminuyendo por consecuencia la tenida, ya que se reduce notablemente la superficie de apoyo del neumático.



Nor es necesario poner tanta cara de inteligente ni sacar las basuritas con una Parker; sí es positivo revisar periódicamente la presencia de cuerpos extraños en las canaletas de la banda y hombros de las cubiertas.

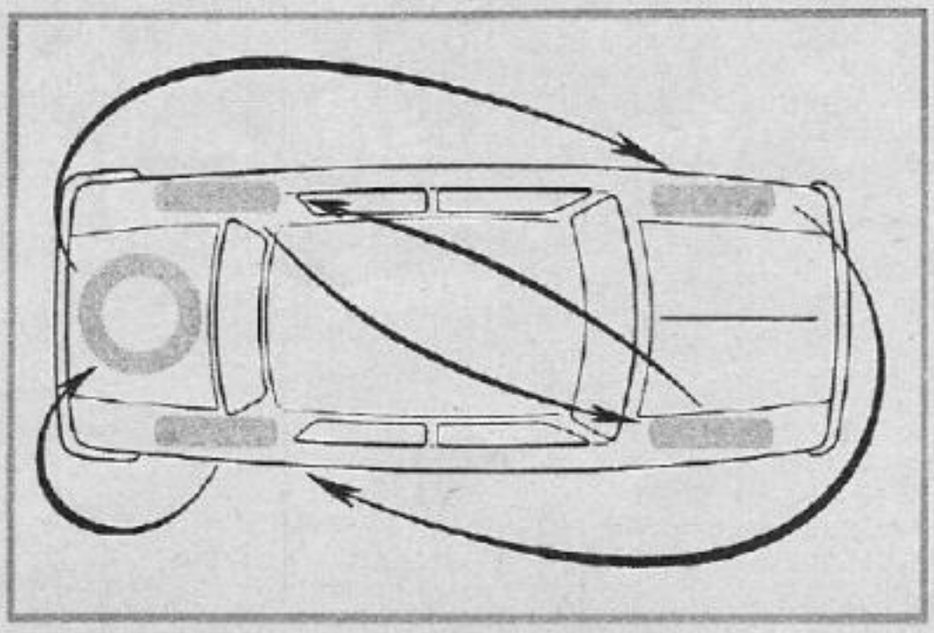
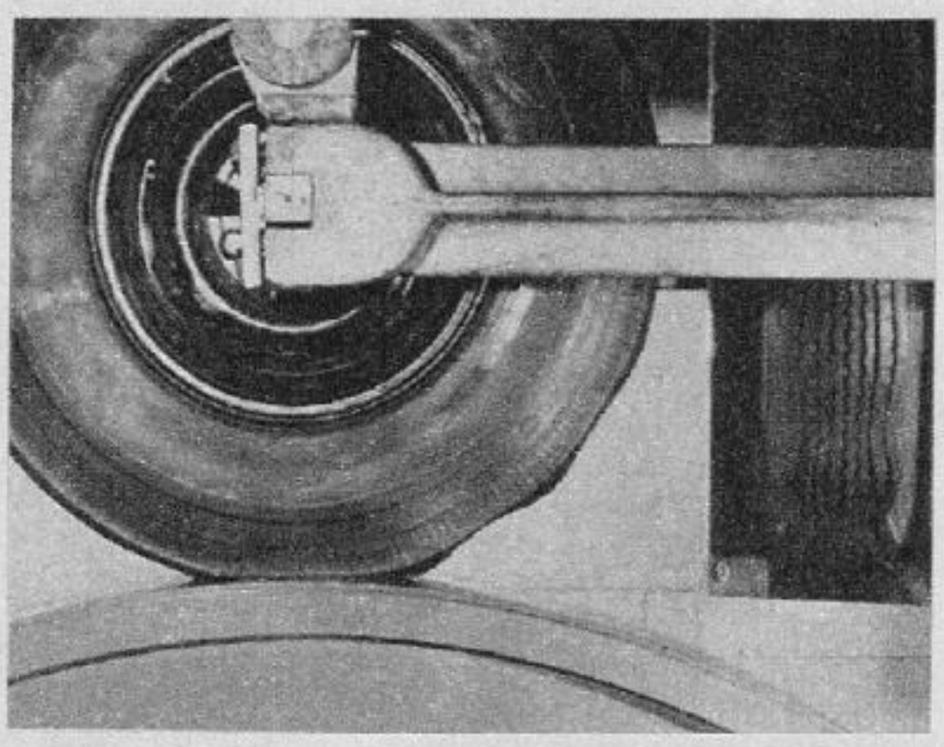


Diagrama de rotación de cubiertas, a cumplirse cada 5.000 km.



El conducir a altas velocidades aumenta notablemente el desgaste de los neumáticos. Como prueba va esta foto tomada con luz estroboscópica de un neumático que está girando a una velocidad angular equivalente a 177 km/h. Obsérvese la onda de tracción y distorsión permanente que se genera inmediatamente por detrás del punto de apoyo con el pavimento. Este esfuerzo y deformación reiterativa conspiran contra la duración de los neumáticos.

las más frecuentes causas de averías.

PRESION INSUFICIENTE

No comenzamos por la presión arbitrariamente, ya que ésta es la causa más común y resulta un verdadero atentado contra la cubierta. La consecuencia de la presión insuficiente es desastrosa, ya que causa un acelerado desgaste de la banda de rodamiento, **además de daños irreparables en el flanco del neumático.** Dado que es precisamente el neumático todo el nexo entre el vehículo y el suelo, erigiéndose en el elemento portante de la carga y a la vez, en parte sustancial, de la elasticidad de la suspensión, deberá mantenerse **siempre** la presión exacta. Cada medida de neumático ha sido proyectada para soportar una carga máxima a cierta presión; si ésta resulta insuficiente se produce —por la mayor deformación— un recalentamiento excesivo y, en consecuencia, se crean condiciones que favorecen las averías. La presión insuficiente se evidencia bajo las siguientes formas: ruido en las curvas, shimmy, dirección dura, inestabilidad longitudinal en frenadas bruscas y mayor consumo de combustible.

PRESION EXCESIVA

Contrariamente a lo que puede suponerse, un neumático excesivamente inflado es mucho menos peligroso que uno desinflado. Lo cual no quiere decir que no se presenten inconvenientes. En primer lugar, se disminuye la vida del neumático; cosa fácil de entender, ya que un neumático excesivamente inflado hace que solamente el centro de la banda de rodamiento se consuma, robando miles de kilómetros a la vida útil de la cubierta. Se disminuye notablemente el confort de marcha, el manejo se torna difícil y duro y —obviamente— se alteran en cierta medida las condiciones de adherencia. Daño más común en este caso: rotura de las telas de la banda de rodamiento.

CARGA SUPERIOR A LA PRESCRIPTA

Las fábricas de autos prevén —convencionalmente— que un auto debe soportar una carga de 65/70 kg por pasajero más 10 kg de equipaje por cada ocupante. Sobre esta estimación se establecen los límites de seguridad aceptables. Naturalmente, además de las cargas estáticas deben tomarse en cuenta las cargas dinámicas. Un bache afrontado a alta velocidad puede redoblar la carga sobre el neumático afectado. En el estudio de las contingencias existe toda una previsión de situaciones para los neumáticos: la marcha lenta, el comportamiento en curvas, la frenada en curva, etcétera. Es claro que si el auto trabaja sobrecargado el desgaste de los neumáticos aumenta y puede tornarse peligroso en el momento de las solicitaciones máximas. Parecerá extraño, pero la carga

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

insuficiente también puede ser causa de algunos inconvenientes. En estas condiciones, el auto está predispuesto a patinar —lo cual no quiere decir que el auto sea un patín...—; patina, no más...

DAÑOS A ALTA VELOCIDAD

Un bache, una piedra afilada, un cordón alto, tomados a alta velocidad, pueden trasformarse en un peligro que no debe subestimarse. Advertido el golpe en el momento en que se produce, el automovilista tiende a disminuir la marcha para apreciar si "se ha roto alguna cosa"; escucha atentamente, y si no siente nada acelera nuevamente. Poco después —un día, un mes— no se explica por qué el daño tremendo en "esa cubierta".

CORTES EN LA BANDA DE RODAMIENTO

Un pequeño corte en la banda puede generar daños más que serios. Los cortes, consecuencia de la continua solicitación, tienden a alargarse. Este proceso es acelerado cuando cuerpos extraños —o el mismo cuerpo que generó el corte— penetran más profundamente. Un pequeño corte superficial debe ser reparado inmediatamente para prevenir daños mayores.

EL ESTILO DE MANEJO

...Dime cuántos neumáticos consumes y te diré cómo manejas... Se puede afirmar, parafraseando un viejo adagio. En efecto; la duración del neumático está en relación directa con el modo de manejar. La vida del neumático disminuye apreciablemente si el piloto acostumbra "picar", partiendo de parado, o a frenar bruscamente. El exceso de uso de la dirección —más cuando el auto está parado— influye negativamente.

El manejo "alegre y veloz" resulta particularmente oneroso para los neumáticos en época de verano (las gomas resisten menos al calor que al frío), así como la conducción sobre caminos rugosos, que ejercen una acción de desgaste acentuada. Y no hablemos de doblar muy rápido; los problemas de deformación a causa de la trasferencia de pesos y del trabajo de la suspensión son más que evidentes en esas fotos que ustedes están acostumbrados a ver en CORSA; ruedas en el aire, otras aplastadas contra el suelo... las de atrás traccionando como locas... Los platos rotos los pagan las gomas.

Manejando derecho, las estadísticas basadas en estudios técnicos intensivos demuestran que un auto manejado a una velocidad promedio que oscile entre 100 y 130 km consume las cubiertas dos veces más rápido que otro manejando a 50/70 km/h.

También vale la pena aclarar que el tipo de camino influye en la vida de la cubierta. Podemos enumerar, en orden decreciente, los siguientes: pedregullo suelto; pedregullo y asfalto; calzada de cemento; macadam; asfalto. Y, lógicamente, el trazado de esos caminos: trayectos de montaña, donde se requiere mucho freno y frecuentes cambios de velocidad o aceleradas bruscas. Puede afirmarse que este tipo de camino consume el doble de cubiertas que un trazado plano.

DEFECTOS MECANICOS DEL AUTO

No siempre el estado de un neumático depende del trato que se le dé específicamente o de la impericia del conductor. Puede ser que factores ajenos incidan, como por ejemplo la falta de balanceo en las ruedas, equivocaciones en la convergencia, inclinación o incidencia de las ruedas directrices, falta de paralelismo entre los ejes anterior y posterior, frenos mal regulados, amortiguadores descargados, pernos torcidos, vibraciones en la dirección, juego excesivo en las articulaciones y cojinetes, etc.

Resulta parcialmente negativo sobre los neumáticos, pero sustancialmente grave en cuanto al comportamiento del auto, el desbalanceo de las ruedas, que puede ser estático o dinámico. El desbalanceo estático provoca un movimiento del auto —en sentido vertical— que repercute directamente sobre la dirección y sobre las suspensiones, provocando una compresión inadecuada sobre los amortiguadores; y cargas dinámicas sobre elementos de suspensión (rótulas, cojinetes, etc.). El descalanceo dinámico de la rueda genera un desplazamiento lateral alternativo oscilante de la rueda, que repercute negativamente sobre la dirección. Efectos colaterales de ambos tipos de desbalanceo: el "shimmy", que resulta dañino para muchas partes mecánicas del auto, produce un estado de inseguridad en la persona que maneja y hace traspirar frío a los ocasionales pasajeros, especialmente si el auto se desplaza a velocidad.

La consecuencia de todos estos efectos mecánicos son generalmente mucho más graves de lo que se cree; para dar una idea, basta decir que un desequilibrio de 100 gramos sobre un neumático provoca, a una velocidad de 150 km/h, una fuerza o golpe perturbador de **60 kg.**

VIBRACION INDUCIDA

Nos queda señalar un problema —quizás el más singular—, por cierto muy "misterioso": el de la vibración inducida. Se ha comprobado que —a veces— la estructura de un neumático provoca vibraciones a determinada velocidad. Por ejemplo, tomemos 110 km/h. A esa velocidad el auto comienza a vibrar totalmente; si se acelera o se desacelera, el efecto desaparece, para volver a repetirse cuando el auto arriba a la velocidad crítica. Muchos automovilistas se han quedado noches enteras sin dormir tratando de explicarse el fenómeno. No tiene explicación. Pero otros han obviado el expediente cambiando de marca de neumático y alterando por lo tanto el equilibrio general del auto, para comprobar que tales vibraciones desaparecen como por arte de Mandrake.

REMEDIOS Y CONSEJOS

Ahora sabemos cuáles son los problemas que pueden afectar a nuestros bienamados neumáticos. Y, por lo tanto, estamos en condiciones de tomar los recaudos para evitar tales males o por lo menos para atenuarlos en gran medida. Las roturas, una vez sucedidas, no tienen remedio... pero las causas que conducen a tales roturas sí pueden evitarse. He aquí una serie de consejos para tener en cuenta:

VERIFICAR PRESION Y ESTADO DE NEUMATICOS

La presión de los neumáticos debe ser controlada con una frecuencia que no exceda los 500/600 km recorridos, debiendo efectuarse tal control estando los **neumáticos fríos** e incluyendo en el chequeo a la rueda de auxilio. Si se comprobaran pérdidas verdaderamente anormales, conviene inspeccionar la válvula, causa más que frecuente de tal anomalía. La verificación es de rigor al suceder cada cambio de estación (lo cual no significa que haya que revisar las cubiertas en Vicente López, Olivos, La Lucila... sino en comienzos del otoño, invierno, primavera y verano). Grave error resulta desinflar las gomas ("sangría") al comenzar el calorcito pensando que se evitarán de esa manera las consecuencias de la dilatación. Cuanto más se desinfla una goma, mayor es la deformación que sufre y, por consecuencia, mayor es la temperatura que se genera. Conviene —sí— antes de iniciar un viaje largo aumentar dos décimas de atmósfera (0,2 kg/cm³) la presión de los neumáticos (y ya que está en controlar, revise los implementos de recambio de gomas...).

En cuanto al examen periódico del estado de los neumáticos, conviene asegurarse de que no haya cuerpos extraños en las canaletas de la banda de rodamiento y comprobar la existencia de eventuales daños de cualquier género en la superficie total de la cubierta. Por supuesto, descontamos que los dibujos de la banda de rodamiento tienen una profundidad no menor a los 2 mm, porque si no hay que considerar que los pobres ya están jugando descuento...

EQUILIBRIO DE LA CARGA

Esta es una operación que se ejecuta instintivamente; si carga en el auto dos gordos y dos flacos... nos imaginamos que no pondrá a los gorditos del mismo lado...

Bastará con abstenerse, por lo menos mientras sea posible, de sobrecargar al auto durante los meses de mayor calor. Durante los días más calurosos (38° C de media) el desgaste del neumático **es tres veces mayor que durante el tiempo en que la temperatura media no pasa los 15 C.**

MANEJAR CORRECTAMENTE

Esto es, quizás, lo más difícil de la cuestión, ya que no hay parámetros comparativos. Todo el mundo cree que maneja bien, y vaya usted a decirle a un fulano que tiene los neumáticos a la miseria, que eso se debe a que maneja mal... No obstante, puede ayudar bastante observar las siguientes reglas:

- Evitar tomar las curvas a excesiva velocidad, a fin de no provocar tensiones extremas en los flancos de las cubiertas.
- Evitar las "picadas" partiendo de parado. Recordar que a la satisfacción de pasarle el trapo al de al lado se contrapone un consumo tremendo de la banda de rodamiento al patinar el neumático.
- Evitar la alta velocidad sobre caminos rugosos y abrasivos.
- Evitar las frenadas y cambios de dirección bruscos. Además de causar excesivo desgaste en la banda de rodamiento provoca una abrasión irregular en los neumáticos delanteros.

UNIFORMAR LOS NEUMATICOS

No conviene bajo ningún concepto utilizar —al mismo tiempo— neumáticos de marca diferente. Los diferentes dibujos —diseño de banda de rodamiento— difieren entre sí en cuanto al grado de elasticidad y adherencia al terreno. Por lo tanto, resulta no homogénea la conducta de las cubiertas, con las consecuencias previsibles.

En la elección de los neumáticos conviene tener en cuenta el estilo de manejo de cada uno, el clima de la zona y el tipo de camino que habitualmente se recorre.

ROTACION DE CUBIERTAS

Para mantener uniforme el desgaste y prolongar la vida de los neumáticos resulta imprescindible rotarlos de posición cada 5.000 km. Si bien —generalmente— los manuales de fábrica incluyen diagramas de rotación particulares para cada caso, el gráfico adjunto puede resultar útil y acertado para casos generales.

Estos conceptos, por repetidos, pueden parecer tediosos... pero, ¿quién —a pesar de haberlos leído alguna vez— los pone en práctica?

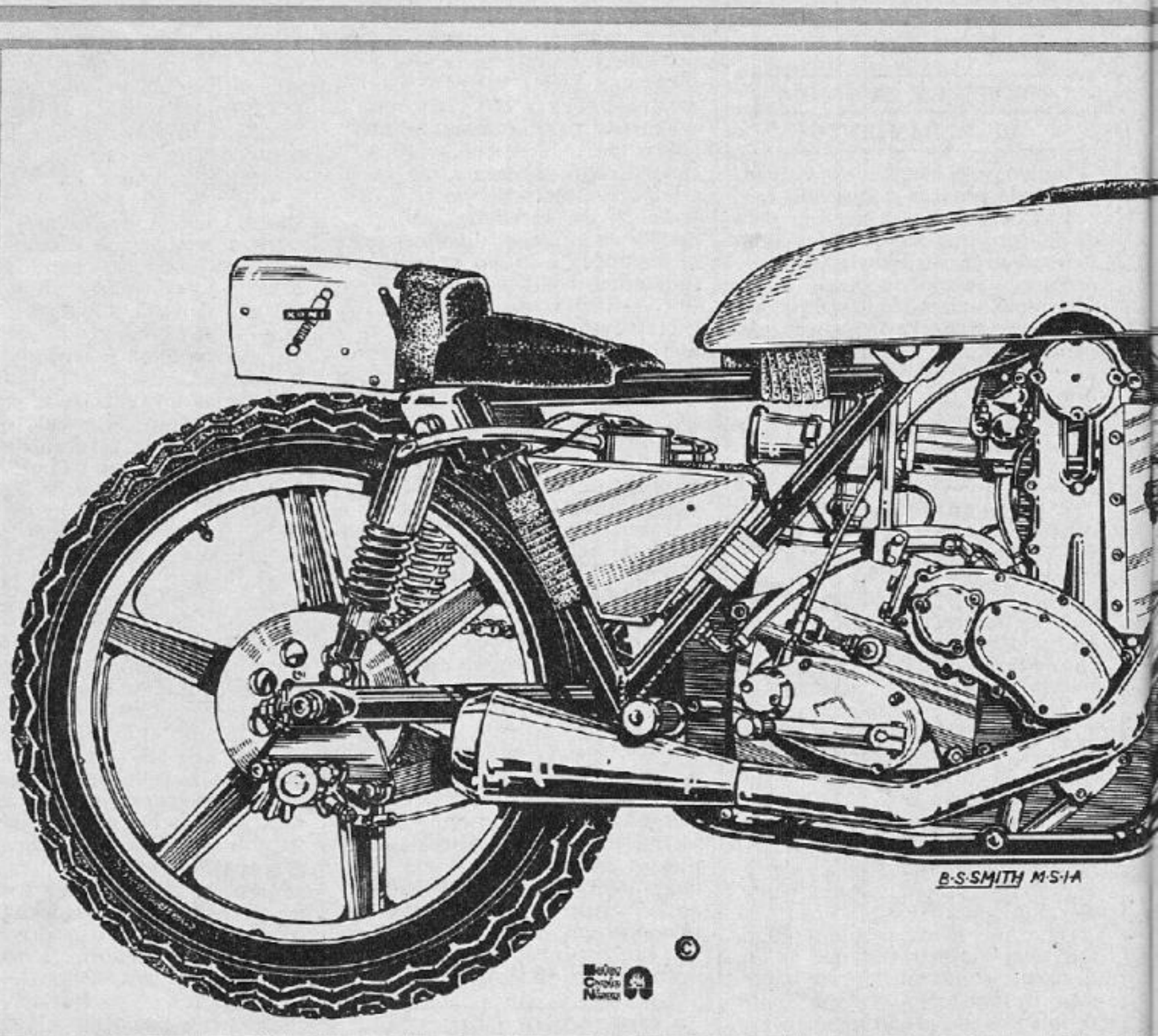
EQUILIBRIO DE LAS RUEDAS

Una o dos veces al año conviene llegar hasta algún taller que cuente con el instrumental necesario para la verificación estática y dinámica de las ruedas. Insistimos sobre este punto, ya que no se trata solamente de rectificar eventuales desequilibrios de las ruedas sino de evaluar el estado integral del conjunto rodante. En este sentido, la condición de correcto equilibrio del conjunto y sus beneficiosas consecuencias directas sobre el estado del auto resulta indiscutible. Y ahora que sabe cómo se comportan sus cubiertas con usted, compórtese usted bien con ellas.

MOTOCICLISMO

LA CARRETILLA

Así denominan los ingleses, inspirados por el tipo de llantas que utiliza, a esta moto singular. Una realización interesante de un no menos famoso corredor de motos: Peter Williams. Breve análisis constructivo



por LUCIANO FERNANDEZ

Wheelbarrow, carretilla en nuestra lengua, es el resultado de la aplicación del peculiar humor inglés para identificar cariñosamente a la realización personal de Peter Williams, excelente piloto de renombre internacional que une a sus méritos el de ser hijo del famoso Jack Williams diseñador de las Matonless G-50.

La original construcción de las ruedas fundidas en magnesio, tiene la explicación básica en el "delirium tremens" que sufre Peter con referencia a la eliminación de peso en todos sus fierros corsaiolos. En este caso su realización muy personal cuenta con la colaboración de un ex motociclista y desde muchos años atrás representante de la marca inglesa, Tom Artere, y que también estuviera asociado a figuras como John Surtees antes de su ingreso a la M.V.

Williams ha heredado en parte estos beneficios ya que el bastidor original es uno de los que inicialmente diseñara Surtees para su uso personal y que Arter hiciera construir en pocos ejemplares con la colaboración de la Reynolds Tube y el constructor Ken Sprayson.

Al respecto, cabe señalar que el ilustrado corresponde a una nueva serie que presenta la variante de incidir, en el frente de la dirección, seis caños en reemplazo de los cinco originalmente utilizados. Esta modificación, no obstante, ofrece menor peso por haber utilizado materiales con mayor sección pero menor espesor de pared, merced a las nuevas aleaciones y técnicas de soldadura.

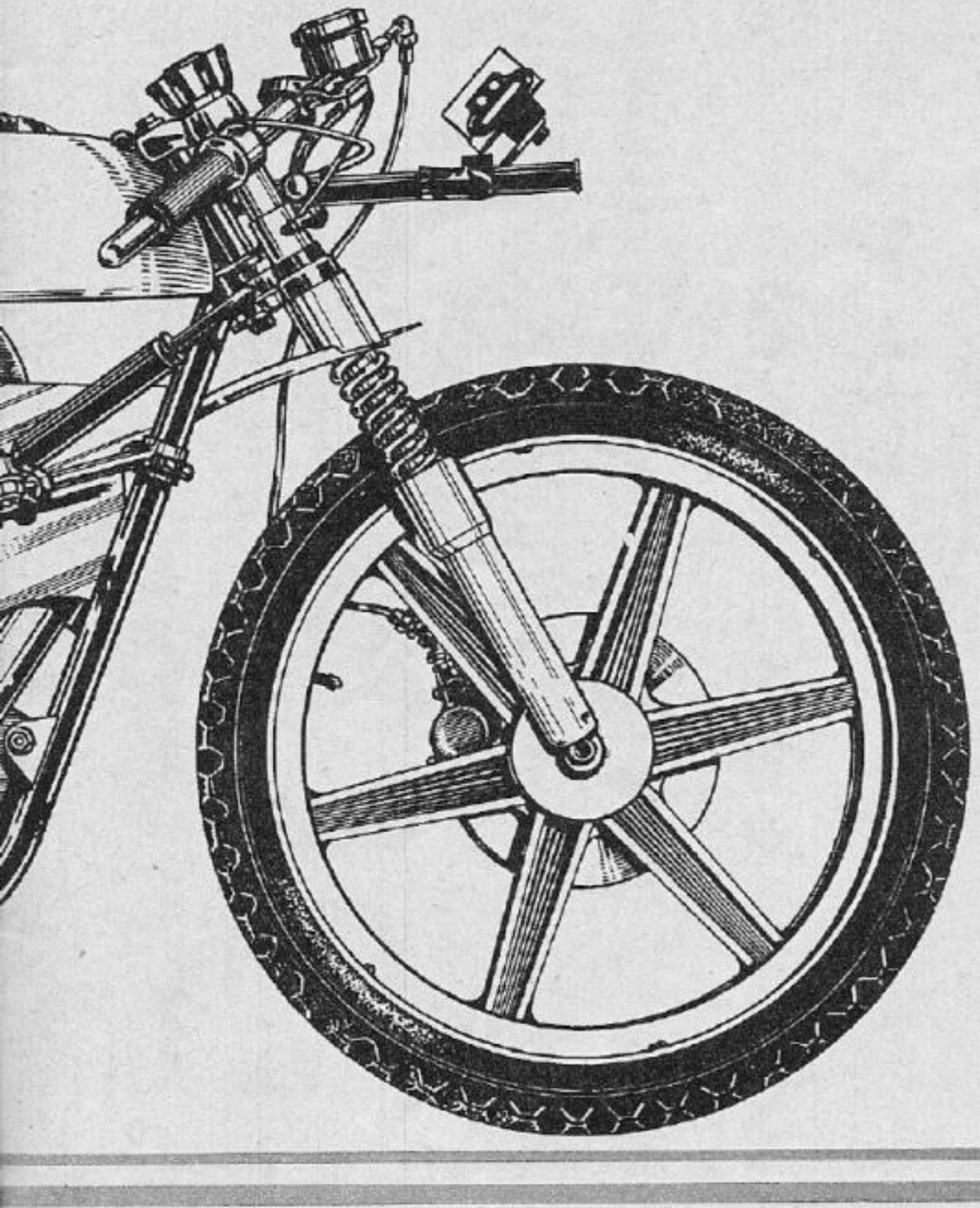
La suspensión está compuesta por una horquilla delantera derivada de las Norton Modelo Manx, levemente acortada y con sus "botellas" inferiores fundidas y maquinadas especialmente, para permitir fijar los frenos a disco, de los cuales su piloto se constituyó en arduo defensor desde su aparición en el mercado de la competición; el conjunto de las ruedas fundidas con aleación de magnesio, según dibujo de Williams permite que la rueda, sin rodamientos pese aproximadamente 3,500 kg y se comporte eficientemente al recibir el esfuerzo frenante. No denota distorsiones peligrosas que fueron, en principio, más de una causa de accidentes al aplicarse a las convencionales armadas con rayos y niples, los primeros frenos Lookheed a disco. La suspensión trasera realizada en base a horquillón basculante, montado sobre agujas, absorbe las diferencias de la pista a través de dos refinados elementos de la **ahora popular marca** KONI.

El tanque de combustible, de reducida capacidad, se ve complementado por dos tanques más que corren dispuestos lateralmente en el lado interno del carenado, idea que Williams, en honroso gesto poco común en nuestros días, manifestó haber "tomado prestada" de los Modelos AJS "Porcupine" de 1954.

El motor utilizado es, básica-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE CARRERA



mente, un G-50 del cual cuenta con dos ejemplares adquiridos en 1966 y que mantienen sus características originales, salvo pequeñas mejoras introducidas en rodamientos y pequeños detalles de puesta a punto.

Donde nuevamente salta a la vista la preocupación y dedicación personal es en la caja de velocidades, nada más ni nada menos que una "Schafleitner" de cinco marcas y otra de repuesto, de seis velocidades, para trazados súper veloces como Brno.

Entre las modificaciones previstas para el próximo receso entre temporadas, la tendiente a reemplazar el sistema de encendido a magneto tradicional, por uno más eficiente transistorizado realizado en Inglaterra, es la que más resalta, entre otros no menos importantes como la reducción del área frontal (ya bastante exigua) mediante un diseño de carenado, que deberá ser sometido a túnel de viento y las menores preocupaciones por satisfacer la manía de la reducción del peso.

Habiendo tocado este punto, es necesario señalar que el conjunto analizado en orden de marcha, con carenado y tanques llenos, apenas pasa de los 134 kilos, en contra de la versión original de fábrica de 148 kilos sin carenado, lo que permite obtener una interesante relación peso-potencia, sin alterar a fondo las características del motor, sacrificando su confiabilidad, en la difícil busca de H.P.

Quizá este señor le es desconocido, pero tiene algo en común con Usted. Ser...



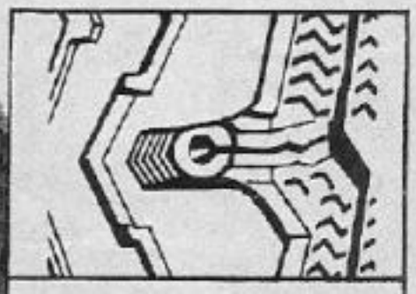
Miguel Herrera.
Automovilista. Ganador de 3 Rallys seguidos.
Sus amigos le dicen que estuvo regular, regular.

...Fanático!

Bueno, en alguna medida todos somos fanáticos de algo, no? El Sr. Herrera, fanático de la tenida, sabe de neumáticos con agarre y también de rebajes, volantazos, corregir y no aflojar en todo el camino, aun estando éste mojado, húmedo o con "barrito".
Por eso elige para su coche neumáticos SP AQUAJET CB73, los del invento que le ganó a la lluvia.
El y usted van para adelante y tienen algo en común:
Son los fanáticos de DUNLOP...: Es decir, de lo mejor!

SP AQUAJET CB 73





Aquajet:
Multicanales y agujeros laterales que secan el área de apoyo.

DUNLOP

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE

LINTAS DAL 161

LOS SEVEN BUGGY
CITROCAR BUGRI
CAMBIAN MECHE
PUEDEN BRINCO
VARONES



A fines de la década del 50, Bruce Meyers tenía dos opciones sobre un viejo Volkswagen: o tirarlo a la basura o divertirse un rato y ponerle una carrocería rara, de plástico reforzado. Optó por esto último y con el engendro ya terminado comenzó a circular por las calles de Newport Beach, California.

Para su sorpresa, cada vez que paraba en un semáforo se encontraba en el centro de un torbellino humano.

—¿Míster, cuánto le costó?...

—¿Hey, boy... dónde lo compró...?

Poco a poco, Meyers se fue dando cuenta de que lo que había iniciado como un hobby, o como la salvación de su "escarabajo", podía convertirse en un negocio floreciente buscando como epicentro de su mercado la inquieta juventud norteamericana siempre a la búsqueda de autos raros y veloces para distinguirse de los demás.

Ante la evidencia, Meyers se puso a trabajar sobre su carrocería para darle una línea más "potable" que lo hiciera comercializable en gran escala. En un fulminante "boom", la idea primera de Meyers se convirtió por arte de magia en una gran empresa a nivel nacional.

Hoy, a casi veinte años de la primera idea, las fábricas de "buggys" en los Estados Unidos llegan casi a 80. Más cerca de la Argentina, en Brasil, 4 empresas se dedican única y exclusivamente a abastecer el mercado tan especial de los "dune-buggy".

Y llegamos finalmente a

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ya se acercan los días de sol, de calor... y qué mejor para esos días que tener un auto especial. En este informe exclusivo, Corsa analiza todos los autos para el verano y los muestra tal cual son... divertidos, despreocupados, alegres...

por JORGE A. AUGÉ BACQUÉ

fotos: ALFREDO ALBORNOZ

nuestro país donde una fiebre creciente por este tipo de vehículo se ha desarrollado en el lapso de los nueve meses que media entre enero y octubre de este año. Tres fábricas de buggys (Puelche, Burro y Cavaro) crecieron rápidamente distribuidas en el cinturón suburbano de Buenos Aires. A esta irrupción en el mercado automovilístico argentino (que muchos creyeron agotado en variedad el año pasado) de los "buggys", se ha adicionado la aparición del Lotus Seven, largamente elaborado por Lotus Argentina y del Citroën Mehari, un trasplante de su similar francés al nuevo mercado argentino de vehículos "informales".

De tal manera se presenta el panorama donde podemos decir que en nuestro medio estamos presenciando el primer "verano" con autos especialmente creados para divertirse, para tomar sol y andar ligero.

En este análisis numérico vemos tres tipos de vehículos perfectamente definidos: el "buggy", auto netamente juvenil, con tendencias marcadas a las zonas marítimas donde se desempeña a las mil maravillas; el Lotus Seven que se erige en el primer auto "sport-sport" producido en el país y propietario de una exclusividad sin parangón; y el Citroën Mehari auto netamente "práctico" con reminiscencias "bélicas", pero adaptable a los requisitos que debe reunir un "auto para el verano".

En materia de precios, también hay una diferencia notoria que hace que los "buggys" sean los que más al alcance de la juventud se encuentran. La posibilidad de armarlos uno mismo con una considerable reducción en su precio final hace aún más excitante la posibilidad de diversión que traen implícitos en su concepto genérico: desde $ 350.000 un entusiasta puede adquirir lo básico para armar su propio "buggy" aunque sin motor, caja, suspensiones y cubiertas. El desembolso final podrá resultar cercano a los $ 700.000 si trabaja uno mismo en su concepción total. También pueden adquirirse totalmente listos para circular, en cuyo caso se puede optar por tres precios base: Burro Buggy 940.000 pesos; Puelche: $ 950.000 y Cavaro Brinco: $ 943.000 versión Sport, y $ 1.090.000 en la versión Super Sport.

Un stock completo de accesorios y "chiches" completa el panorama de este tipo de vehículos de los cuales ya hay unos sesenta en marcha por todo el país.

El Lotus Seven, solitario sostenedor argentino de la categoría de auto sport, es un lujo algo más caro que el despreocupado "buggy". Su costo se acerca mucho a los dos millones de pesos y es posible adquirirlo únicamente armado en forma total. En Inglaterra sin embargo, el Lotus Seven puede comprarse en "kits" siguiendo la misma teoría del "buggy". Casi una veintena de Lotus Seven (todos de colores distintos) han sido fabricados y entregados a sus propietarios en lo que va del año y se prevé una producción mí-

→

LOTUS SEVEN

El origen del Lotus Seven se remonta a 1957, cuando Colin Chapman diseñó el primer auto. La idea era excepcionalmente buena: un auto barato, dirigido exclusivamente a la juventud, rápido y que pudiera ser armado por cualquiera en el garaje de su casa. Por supuesto que lo logró, ya que a partir de ese momento el Lotus Seven pasó a ser furor en Europa. Sin embargo, Colin Chapman pensó también que un auto de ese tipo debía estar dirigido a un mercado altamente exclusivo, objetivo que también logró a través de las 2.840 unidades producidas y vendidas en todo el mundo durante catorce años.

A principios de 1970, Edgardo Boschi consiguió la patente exclusiva de Lotus Cars de Inglaterra, para producir y vender el Lotus Seven en la Argentina con mecánica Fiat. En los primeros meses de este año, los primeros Lotus Seven "made in Argentina" como reza el folleto de la empresa salieron de la pequeña planta de la Panamericana. Hoy día, a escasos siete u ocho meses de la puesta en marcha de la producción, 20 divertidos y coloreados Lotus deambulan por Buenos Aires (la mayoría) y por algunas capitales del interior.

El Lotus Seven se entrega totalmente armado mediante la entrega de dos millones de pesos viejos. En el equipo de "norma" se incluye el motor Fiat 1600 de 82 HP, la caja de velocidades y diferencial de origen de la misma marca. En lo que respecta a la estructura del auto la podemos definir como multitubular de sección redonda y cuadrada combinada, con carrocería de aleación de aluminio y guardabarros y trompa de plástico reforzado.

Los opcionales para el Lotus Seven lo constituyen el motor Fiat de 100 HP, caja de cinco marchas, diferencial con relación más larga, parabrisas coloreado, pintura dos colores, llantas de aluminio, cubiertas especiales y tapizado de lujo.

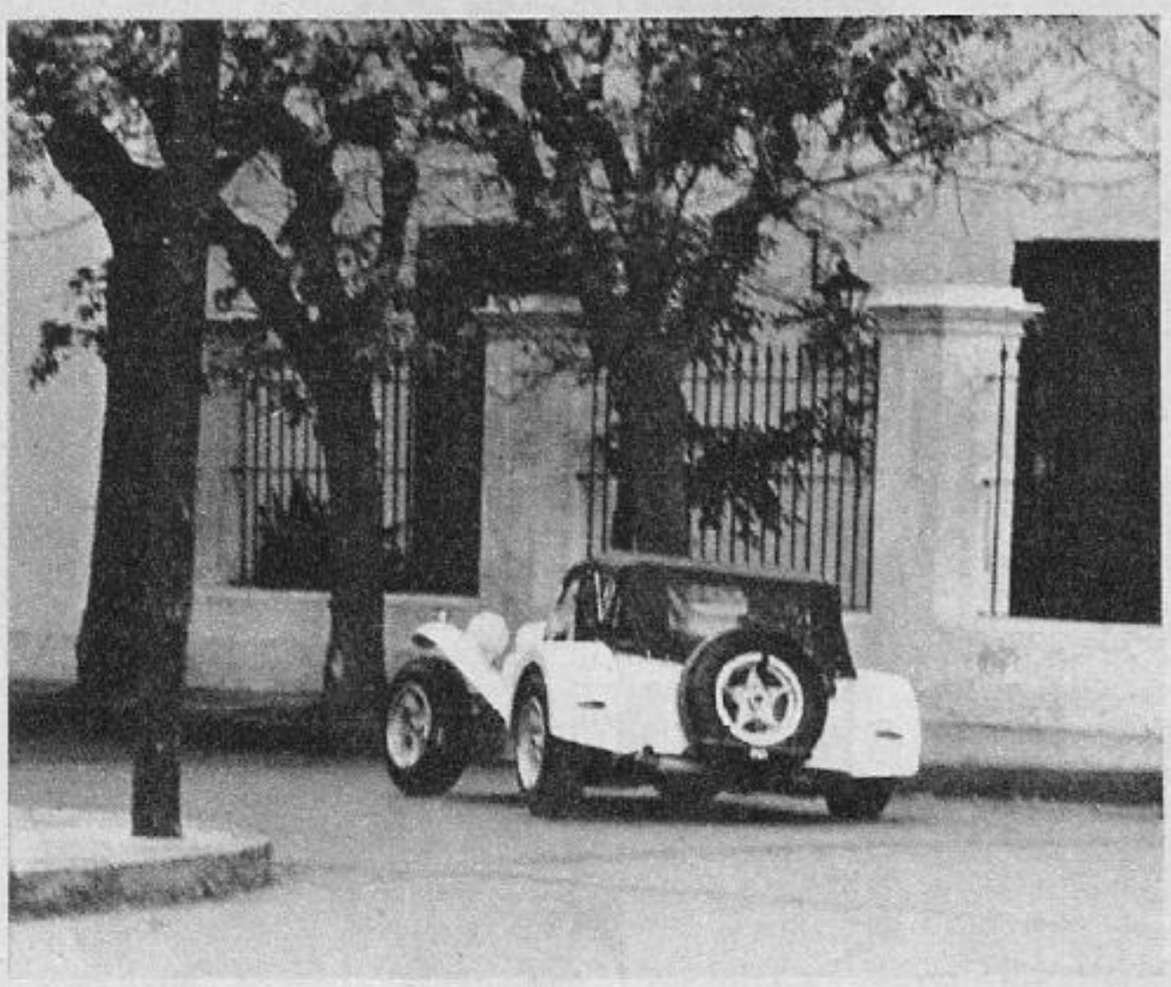
"Esta es una fábrica muy original —se empeña en definirla Boschi— **cuando alguien me dice que vio un Lotus colorado, o amarillo, o violeta con guardabarros blancos yo sé inmediatamente quién es el dueño, de qué trabaja, si es casado, si tiene hijos, si vive en San Isidro o en Temperley...".**

El Lotus Seven con su remozada facha de MG, es un auto picante, joven, y que está destinado a un público que admite la exclusividad como una condición más de su status social o que —más auténticamente— gusta de andar en un Sport-Car.

LOTUS SEVEN

Distancia entre ejes	2,30 m
Largo total	3,38 m
Trocha delantera	1,20 m
Trocha trasera	1,36 m
Ancho total	1,58 m
Despeje	0,15 m
Altura total con capota	1,10 m
Altura total al parabrisas	1,00 m
Rodado delantero	13" x 5½"
Rodado trasero	13" x 5½"
Peso vacío	510 kg
Velocidad máxima (c/motor Fiat 1600 82 HP)	178 km/h

Empresa constructora: Lotus Argentina S.A.I.C. y F., Ruta Panamericana 935 (Martínez, Prov. de Buenos Aires). Teléfono: 798-4453, Télex: 012-2077 AR-MINIM.



BURRO BUGGY



Mientras trabajaba en los talleres de Competición S. A. de Horacio Steven, entre los años 69 y 70, Máximo Aldunate tuvo la inquietud por diseñar un buggy, similar a los ya producidos en Estados Unidos pero que reuniera características especiales como para ser adaptado al mercado argentino. Durante dos años, Aldunate fue elaborando ideas y perfeccionando el proyecto original, hasta que quedó completamente listo para comenzar su fabricación.

Es importante señalar que en la construcción del Burro Buggy, como también durante la etapa de diseño anterior, un factor muy importante del éxito posterior de este modelo fue la colaboración de Pedro Campo que fue responsable del cálculo y diseño estructural del chasis.

El 10 de febrero de este año, el primer Burro Buggy fue oficialmente presentado en Expo Auto en Mar del Plata logrando un inmediato éxito y una repercusión masiva por parte del público. Su versatilidad es notable y es apto para viajes, para excursiones de caza o de camping, para andar por la playa y hasta para usos rurales.

El Burro Buggy se puede adquirir a través de dos posibilidades bien definidas: el kit básico desarmado o el auto completo y listo para circular.

En el primero de los casos el desembolso asciende a $ 340.000 y contiene carrocería completa y pintada del color que desee el comprador, chasis, parabrisas, 2 butacas tapizadas, instalación eléctrica y faros delanteros. Queda a cargo del comprador, toda la parte motriz, de trasmisión y suspensiones. El segundo plan contempla la entrega del auto completo, incluyendo mecánica y todos los órganos de suspensión y trasmisión, equipado además con llantas y cubiertas y sale aproximadamente $ 940.000. El Burro Buggy se entrega en los siguientes colores a pedido del cliente: amarillo, amarillo Le Mans, azul noche, azul regata, blanco Bariloche, bordó, naranja tangerine, naranja burro, negro noche, marrón antiguo, rojo burro, rojo italiano, verde inglés y verde Irlanda.

También una lista de accesorios muy completa puede llegar a complementar perfectamente el kit básico: barra antivuelco ($ 16.000); butacas Grand Prix ($ 15.000); capota de lona c/puerta ($ 54.000); fileteado de carrocería ($ 10.000); guardapolvos guardabarros ($ 12.000); instrumental especial ($ 35.000); llantas 13 x 6 (c/u. $ 15.000); etc....

BURRO BUGGY

Distancia entre ejes	2,10 m
Largo total	3,37 m
Trocha delantera	1,35 m
Trocha trasera	1,34 m
Ancho total	1,60 m
Despeje	0,20 m
Altura c/barra protectora	1,40 m
Altura al parabrisas	1,22 m
Rodado delantero	165 x 13 ó 165 x 15
Rodado trasero	165 x 13, 165 x 15, 185 x 15 ó 1030 x 15
Peso vacío	452 kg
Velocidad máxima (c/motor Gordini)	145 km/h

Empresa productora: DICKY S.A., Suiza 268, Villa Sarmiento, Haedo (altura Av. Gaona al 2000). Teléfono: 658-0729.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CITROEN MEHARI

Quizás el más seriecito de todos los autos "para el verano", el Mehari vio la luz en nuestro país merced a un postulado de las actas de la ALALC en relación al intercambio de partes entre industrias del cono sur. Por este convenio, las carrocerías del Mehari (de plástico reforzado) son uruguayas, mientras en nuestro país se les adosan a su llegada los órganos motrices.

El Mehari es indudablemente el más "utilitario" de todos los autos que presentamos en esta nota. Su aspecto, neutro, no lo encasilla ni entre los denominados "buggys" ni en la línea que regentea solitario el Lotus Seven; sí se empareja con la postura casi bélica del famoso y ultraconocido Jeep.

Al ser un auto del tipo jeep, su capacidad de carga (humana o de otro tipo) es bastante mayor que la de los buggys o el Lotus. Sin embargo sus eventuales propietarios no podrán disponer de una exclusividad tan estricta como en los casos anteriores.

El precio del Mehari es de $ 1.350.000 y se entrega completo incluyendo la capota de lona con laterales. Por el momento solamente se encuentra disponible en color colorado y en los próximos días podrá comprarse también verde oliva.

Las condiciones de financiación del Mehari son las normales de Citroen y el auto se puede adquirir en todas las concesionarias Citroen del país.

Uno de los detalles interesantes del Citroen Mehari lo constituye el hecho de poseer comodidades para el trasporte de cuatro pasajeros. Asimismo, el asiento trasero es rebatible para utilizarlo como camioneta tipo pick-up.

En suma, el Mehari es básicamente un vehículo ideal para tareas rurales, de reparto urbano rápido y para servicios de bomberos, primeros auxilios, etcétera... A estos usos típicamente utilitarios se les agrega como variante específica de recreación la posibilidad agradable de circular sin problemas por la playa, montañas, etc.

CITROEN MEHARI

Distancia entre ejes	2,40 m
Largo total	3,52 m
Trocha delantera	1,26 m
Trocha trasera	1,22 m
Ancho total	1,53 m
Despeje	0,18 m
Altura total (con capota)	0,64 m
Rodado delantero	135 x 380 ó 5" x 15"
Rodado trasero	135 x 380 ó 5" x 15"
Peso vacío	590 kg
Carga admitida	400 kg
Velocidad máxima	115 km/h

Empresa productora: Citroën Argentina S.A., Zepita 3220, Capital Federal.



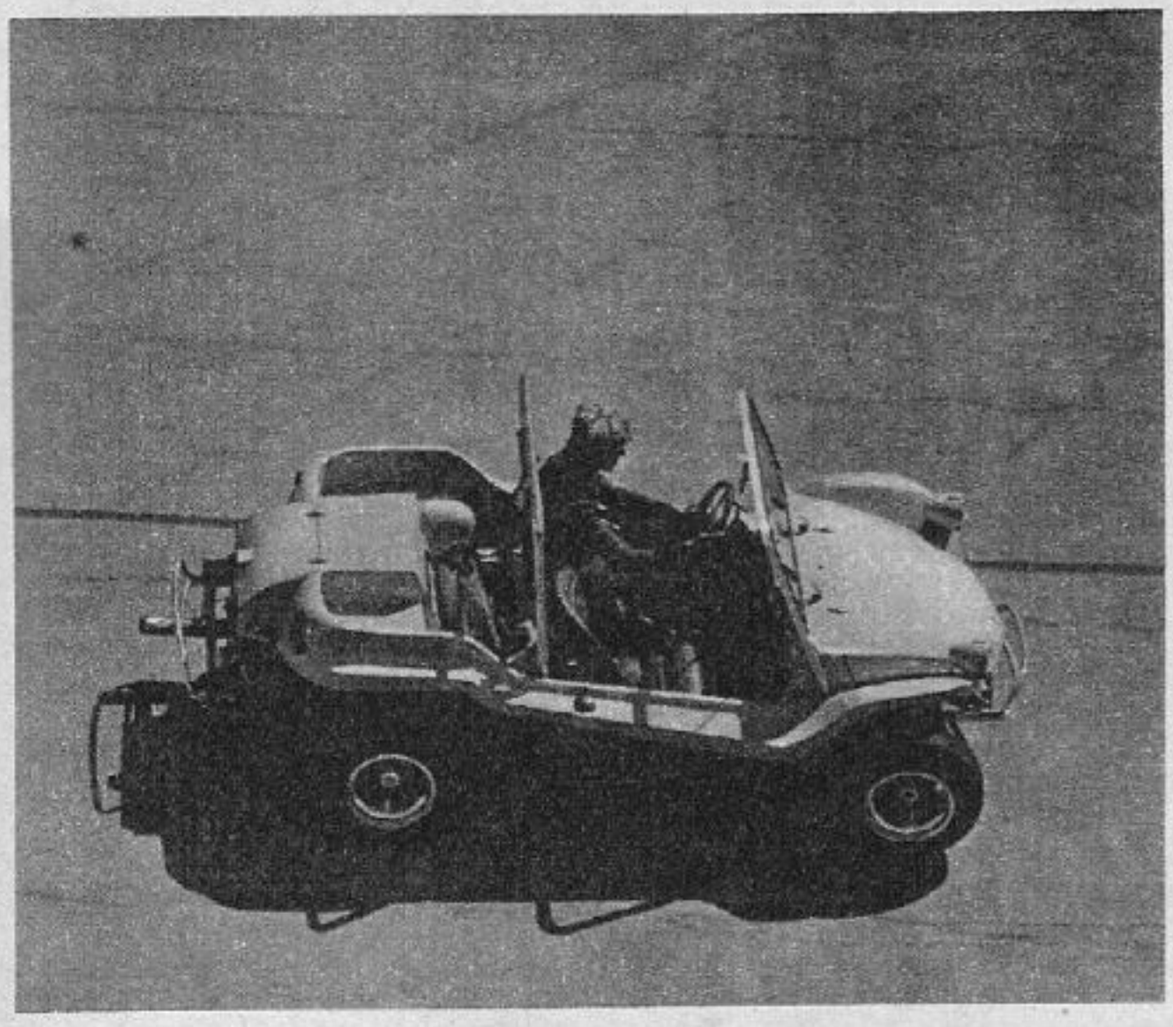
FOTO 2: Una nueva posibilidad se abre para este verano: autos abiertos, deportivos y, por sobre todo, con cara de alegres...

FOTO3: Cinco posibilidades distintas para encarar el verano que se avecina.





PUELCHE



En 1967, Juan Arturo Garbarini (31), pensó por vez primera en su vida que sería lindo tener un autito como esos que había visto en un Road & Track y armarlo uno mismo. Durante 1968 y 1969, Garbarino estudió la posibilidad de concretar su sueño pero a nivel de pequeña serie para ocupar un mercado aún inexplorado. Tomó contacto primero con Ruben Narvarte que ya había trabajado en autos especiales con Fisanotti y se construyó el primer "proyecto de buggy" en chapa. El diseño de la carrocería fue obra de Luis M. G. Varela, nombre vastamente conocido en el ambiente de las carrocerías y autos especiales.

El 15 de septiembre de 1970 ya el banco-molde para hacer el chasis estuvo listo; en octubre el primer chasis salió del taller de Ringuelet y en enero del 71 el primer auto completo estuvo rondando.

El Puelche está diseñado de tal manera que puede recibir todos los órganos mecánicos de la línea Renault. En lo que respecta a motores, puede equiparse con las plantas del 4S, R6 o R12. Tanto la caja de velocidades como el embrague, escape, suspensiones, etc., son todos elementos Renault.

El diseño del Puelche está inspirado en aquel primer buggy que Garbarini viera en 1964 en un Road & Track, y que justamente era un Meyer-Manx marca muy popular en los Estados Unidos.

Garbarini Vehículos Especiales, tiene ya entregados a su clientela 38 automóviles y actualmente está trabajando sobre infinidad de pedidos.

El Puelche se puede adquirir en dos maneras distintas: a) Kit básico ($ 350.000) que incluye chasis, carrocería, defensas, barra protectora, butacas tapizadas, parabrisas, tanque de nafta y volante, y b) kit completo ($ 950.000) que representa el auto listo para andar por la calle y equipado con motor 0 Km, llantas especiales y cubiertas.

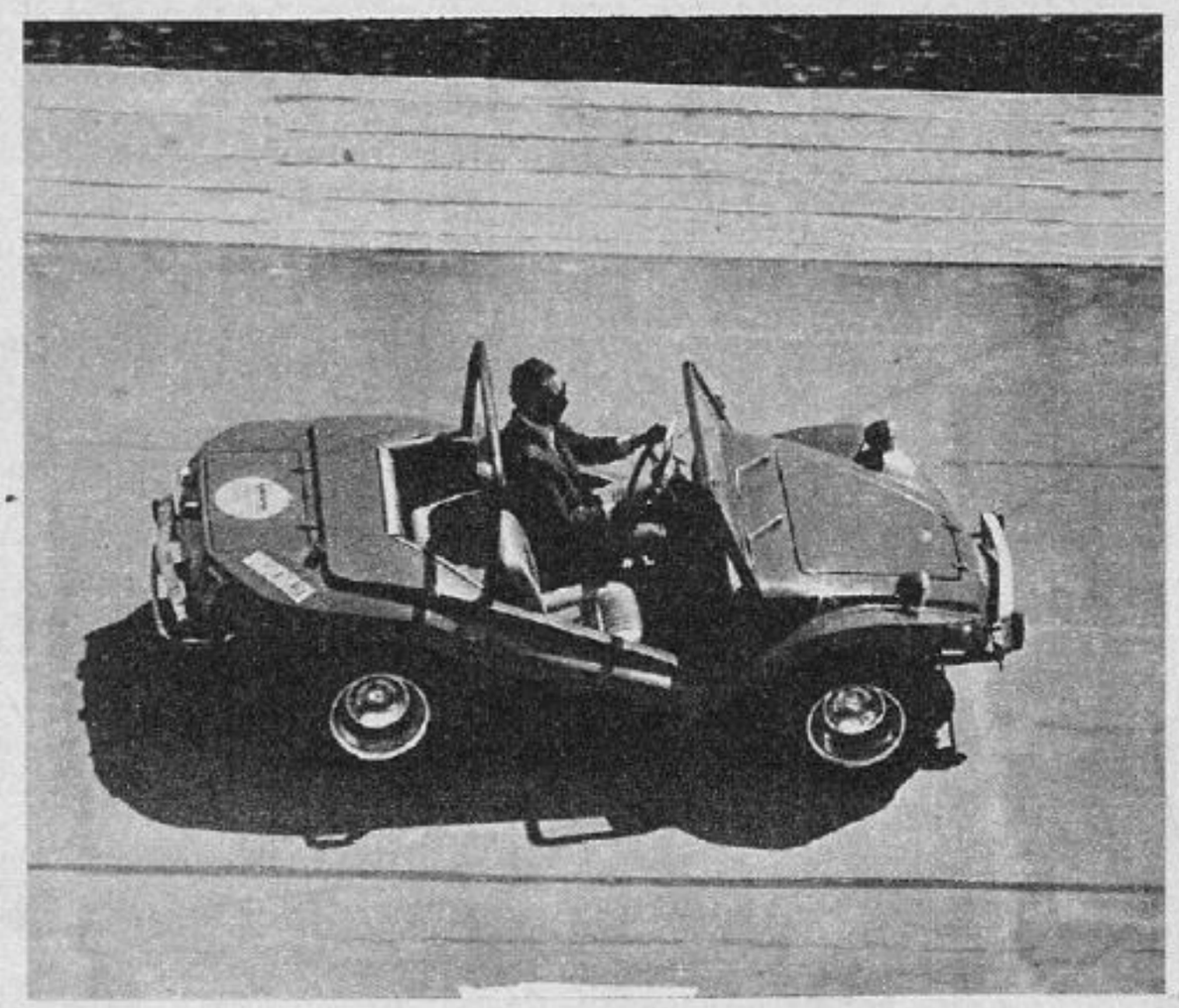
La financiación del Puelche es la siguiente: 50 por ciento al encargar el auto y 50 por ciento al retirarlo. En materia de colores, el cliente siempre tiene razón y la gente de Puelche se lo hace como quiera.

PUELCHE

Distancia entre ejes	2,05 m
Largo total	3,15 m
Trocha delantera	1,32 m
Trocha trasera	1,35 m
Ancho total	1,47 m
Altura total	1,40 m
Peso total	450 kg
Rodado trasero	13 x 7"
Rodado delantero	13 x 7" ó 13 x 10"
Capacidad del tanque de nafta	32,5 litros

Empresa constructora: Garbarini Vehículos Especiales, Calle 511 esquina 12, Ringuelet, La Plata. Teléfono: 84050.

CAVARO BRINCO



El Cavaro Brinco es el ultísimo producto de esta nueva línea de vehículos "divertidos" que irrumpieron en el mercado argentino en los últimos meses. Producido por Cavaro SAICF, el nuevo "buggy" tiene una estructura tubular cuyos cálculos de resistencia fueron realizados por el Ing. Rafael Sierra en la Universidad Tecnológica de Buenos Aires.

La carrocería del Brinco es de fibra de vidrio y resina poliester construido en siete piezas básicas. Por otra parte, el Cavaro utiliza elementos motrices, de trasmisión y suspensiones originales de Renault.

El proyecto del Cavaro Brinco comenzó en julio de 1970 y ya en los primeros días de septiembre los primeros autos salieron de la planta de Villa Lynch.

También el Cavaro Brinco tiene una línea extremadamente original dentro de la estructura general de un auto del tipo "buggy". Su concepto básico, demostrado en las butacas, el tablero, los tapizados, la línea de carrocería lo asemejan mucho a un auto común y corriente.

El Cavaro se entrega en tres versiones o tres posibilidades distintas: Plan 1 (kit para armar): bastidor, carrocería, parabrisas, tablero, espejos, faros, capota y puertas de lona y pintura a elección: $ 500.000; Plan 2) todos los elementos antedichos armados por el cliente y Cavaro pone el desarme del Renault entregado y la colocación y puesta a 0 de todos los elementos; Plan 3) Cavaro Brinco Sport: el plan 1 más el 2 con el agregado de volante deportivo, 5 llantas de 5", 5 gomas de 5.00 x 15 x 16, instrumental Renault Dauphine, tanque, batería y butacas: $ 943.000 y Plan 4) Brinco Super Sport: Los plantes anteriores más luz de marcha atrás, 5 llantas de 7" cromadas, 5 gomas de 165 x 380 x 7", instrumental deportivo completo, asiento trasero tapizado, alfombras y encendedor: $ 1.090.000.

En materia de colores, la empresa pinta el auto de acuerdo al gusto del cliente.

Es importante hacer notar que los planes 3 (Brinco Sport) y 4 (Super Sport) cuentan con extensos y ventajosos planes de financiación. Los kits 1 y 2 en cambio pueden adquirirse con el 50 por ciento al encargar el kit y el resto al retirarlo.

CAVARO BRINCO

Distancia entre ejes	2,00 m
Largo total	3,60 m
Trocha delantera (con llantas 7")	1,36 m
Trocha trasera (con llantas 7")	1,34 m
Ancho total	1,57 m
Despeje	0,10/0,26 (s/tipo suspensión)
Altura total con capota	1,21/1,37 (" ")
Altura total sin capota	0,78/0,94 (" ")
Rodado delantero	5,00 x 15 x 6"
Rodado trasero	165 x 380 x 7"
Radio de giro	4,10 m
Peso vacío	400 kg
Carga máxima	300 kg
Velocidad máxima (c/motor Dauphine)	145 km/h

Empresa constructora: Cavaro S.A.I.C. y F. Ingeniería Automotriz, Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch, San Martín, teléfono: 757-5162.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



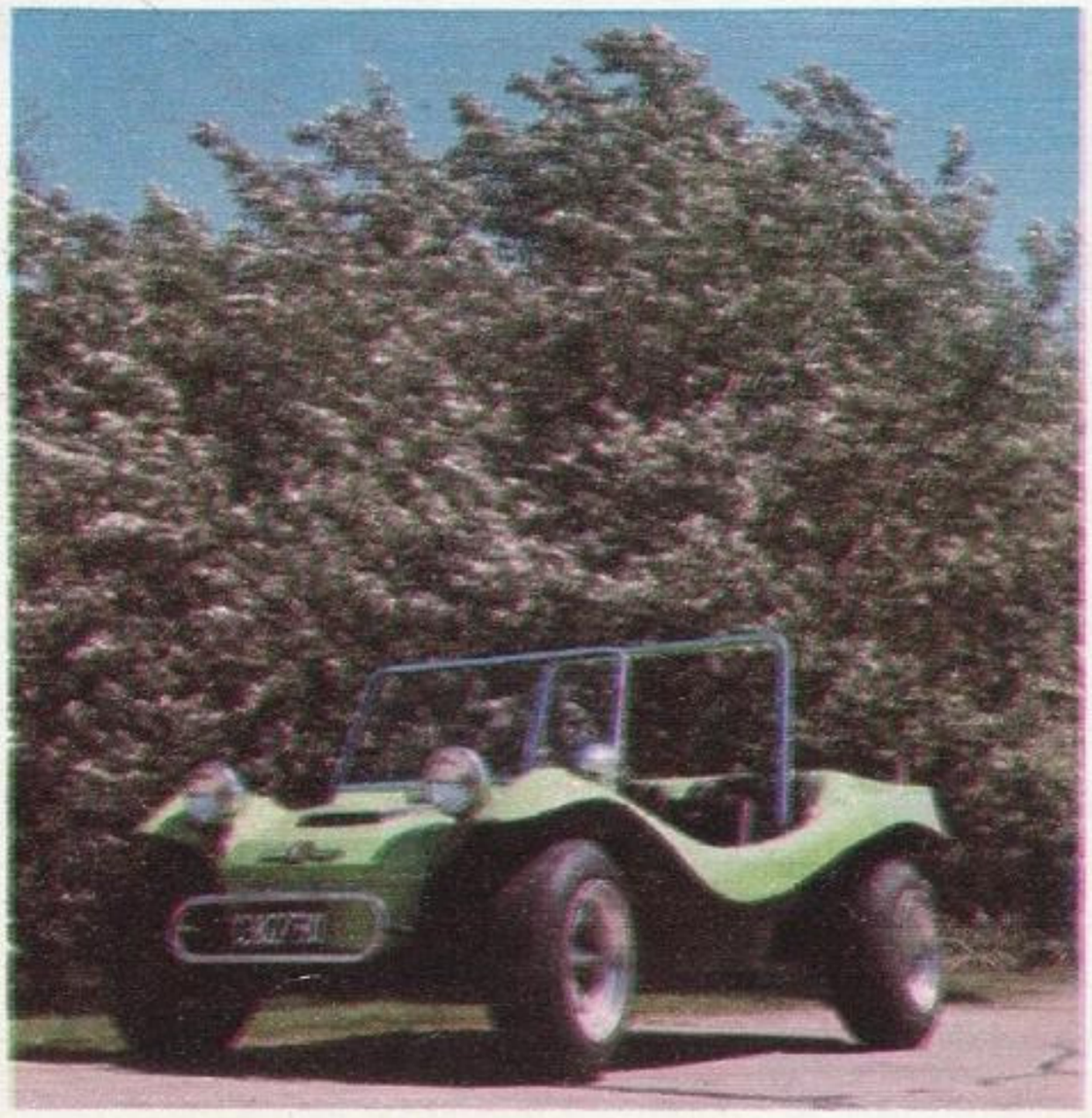




FOTO A: Burro-Buggy: Un buen diseño de Pedro Campo.

Cavaro Brinco: Un nuevo concepto en buggies.

Una nueva posibilidad para gente exigente: los autos casi-exclusivos.

nima para 1971 de cinco autos mensuales.

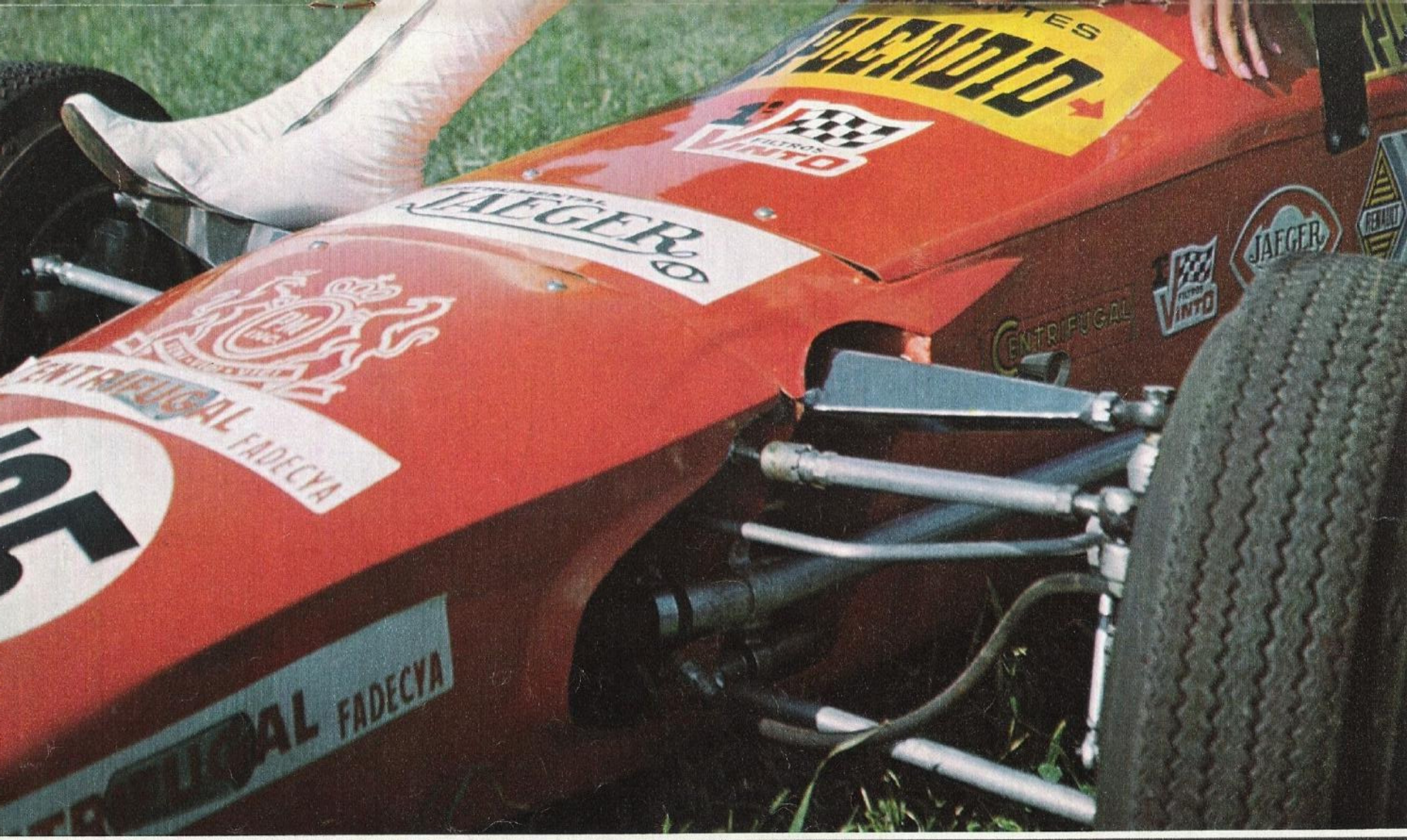
También el Lotus ofrece una serie de accesorios adicionales, mientras toda la mecánica y sistemas provienen de un origen largamente elaborado y seleccionado por Lotus Argentina: Fiat.

Finalmente, el Citroën Mehari ($ 1.035.000) viene a constituirse en el primer auto en su tipo producido en serie en nuestro país. No es una creación argentina, sino que su concepto y línea son similares en un 99 por ciento al modelo similar producido por la casa matriz en Francia.

Con esta presentación, CORSA cumple en brindar un servicio a sus lectores analizando y mostrando esta nueva línea de vehículos nacidos en nuestro país para cubrir una línea nueva en el mercado argentino: los autos divertidos, desenfadados... en fin, los autos para el verano.

CORSA

Collasteron esdemauro.wordpress.com



NOVIEMBRE/71

LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR	MIE	JUE	VIE	SAB	DOM	LUN	MAR
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

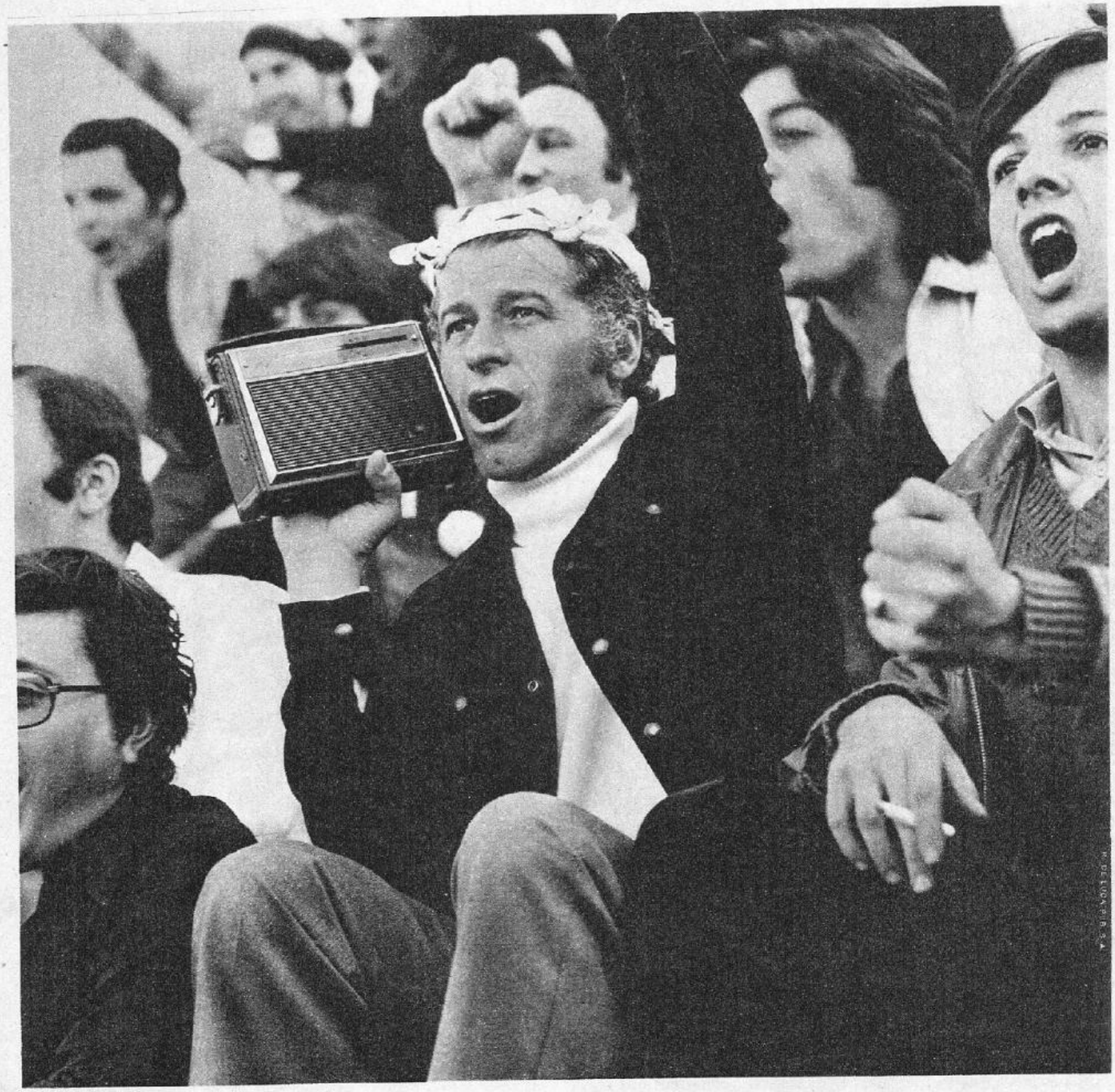
COMPETENCIAS NACIONALES: Noviembre 7: Turismo en el Autódromo de Buenos Aires; F-4 en Allen. • 14: SP en Maggiolo; TC en Bragado. • 21: F-4 en Comodoro Rivadavia. • 28: Turismo de Carretera en Zapala.
COMPETENCIAS INTERNACIONALES: Noviembre 7: F-2 en Interlagos. • 14: F-2 en Curitiba. • 21: F-2 en el autódromo de Córdoba.

CARLOS RUESCH

BRABHAM BT - 36



http://lasrevistasdem...aur...wordpress.com



La radio transmite tanta emoción al deporte, que usted no se conforma con verlo...

La radio deja hacer y acompaña

(a más gente, más horas, en más lugares del país*)

disfrútela.

* Para el anunciante, es el medio donde aún se hace mucho con poco.
No sufre cambios de estación. Y sus mensajes penetran con fuerza a nivel consciente y subconsciente.

MOTONAUTICA

UN CRUCERO DE

por NICOLAS GELORMINI

Presentación del América

El crucero América en todos sus detalles. Frers, Ratti, Tedín y Ezcurra son los responsables. Mucha calidad en los 8,30 metros de eslora. Amplio interior, buena manga, mucho espacio en el cockpit y cubierta. Nacido para el río de la Plata, encuentra su mejor aplicación para pequeños y largos cruceros. Su autonomía sobra para ir y volver a Montevideo



1

Hugo Tedín (h) y Daniel Ezcurra son dos figuras bien conocidas en el ambiente náutico tanto de vela como de motor, el que practican como actores desde su infancia y al que se han dedicado en forma comercial desde hace algunos años. Esa dualidad de sus actividades hizo que palparan claramente en nuestro medio la falta de un crucero en el campo de los ocho metros con el que la navegación del Delta interior y del río de la Plata exterior no fuera problema, pensando sobre todo en el aprovechamiento del fin de semana no para fondear en el San Antonio sino para cruceros a lo largo del Paraná y el Uruguay y los balnearios uruguayos como Barra de San Juan, Colonia, Montevideo y Punta del Este.

Planteados así los requisitos recurrieron al estudio de Germán Frers donde nació el diseño del casco, que es en definitiva una amplia "V" en proa que se va aplanando hacia la popa y la construcción se realizó en Astilleros A. Ratti Hnos.

La característica principal del diseño es lo profundo de la "V" y la amplia manga elegida; la primera se ha buscado especialmente para aguas agitadas y posee cuatro deflectores, dos por banda, que arrancan desde la zona de proa (justo a nivel del borde de la cantonera), donde no convergen a un solo punto sino que mantienen su distancia entre sí colocándose casi paralelos al perfil de la roda. Hacia popa desaparecen en el cuarto posterior de la eslora antes de llegar al espejo. Desde el punto de vista de la construcción, el casco está hecho con el sistema "airex", es decir, tipo sandwich, formado de esta manera: una capa de fibra de vidrio y resina poliester, una gruesa capa de relleno de poliuretano de célula cerrada y luego otra capa de plástico idéntica a la primera. De esa manera es que se han colocado fuertes espesores que son del orden de los 30 milímetros en el fondo, de 40 en el espejo de popa y de 27 a los costados.

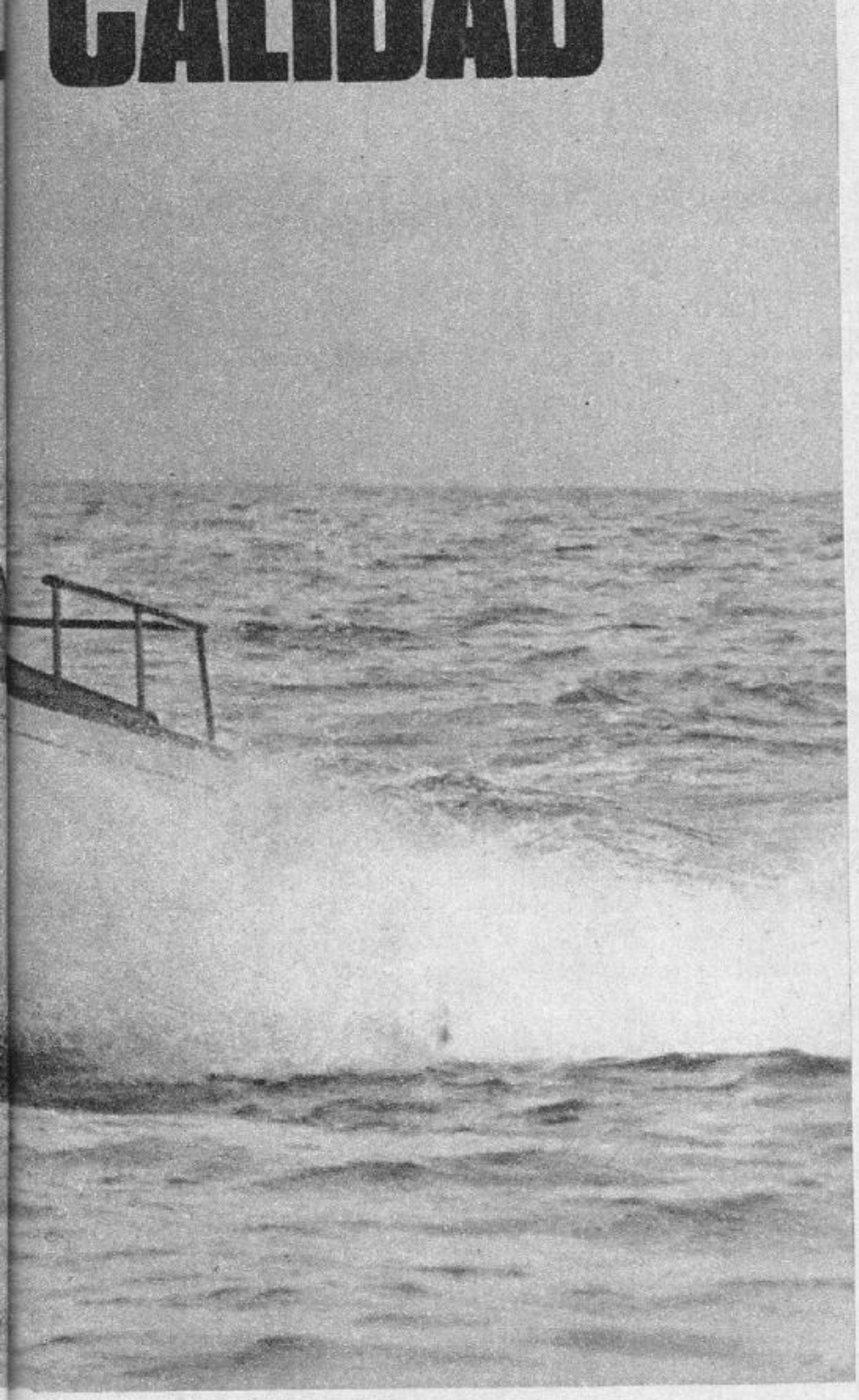
El casco, de por sí muy robusto, lleva cuatro refuerzos longitudinales de viraró plastificado, los que dan una resistencia estructural suficiente como para evitar la presencia de trasversales, ya que al armar la cabina y cubierta queda conformado un anillo cerrado rígido. Los largueros mencionados sirven, en popa, de apoyo a los motores. Para la construcción del América se utiliza una sola matriz: la del casco, que es el único elemento moldeado, ya que el resto se hace todo de terciado plastificado.

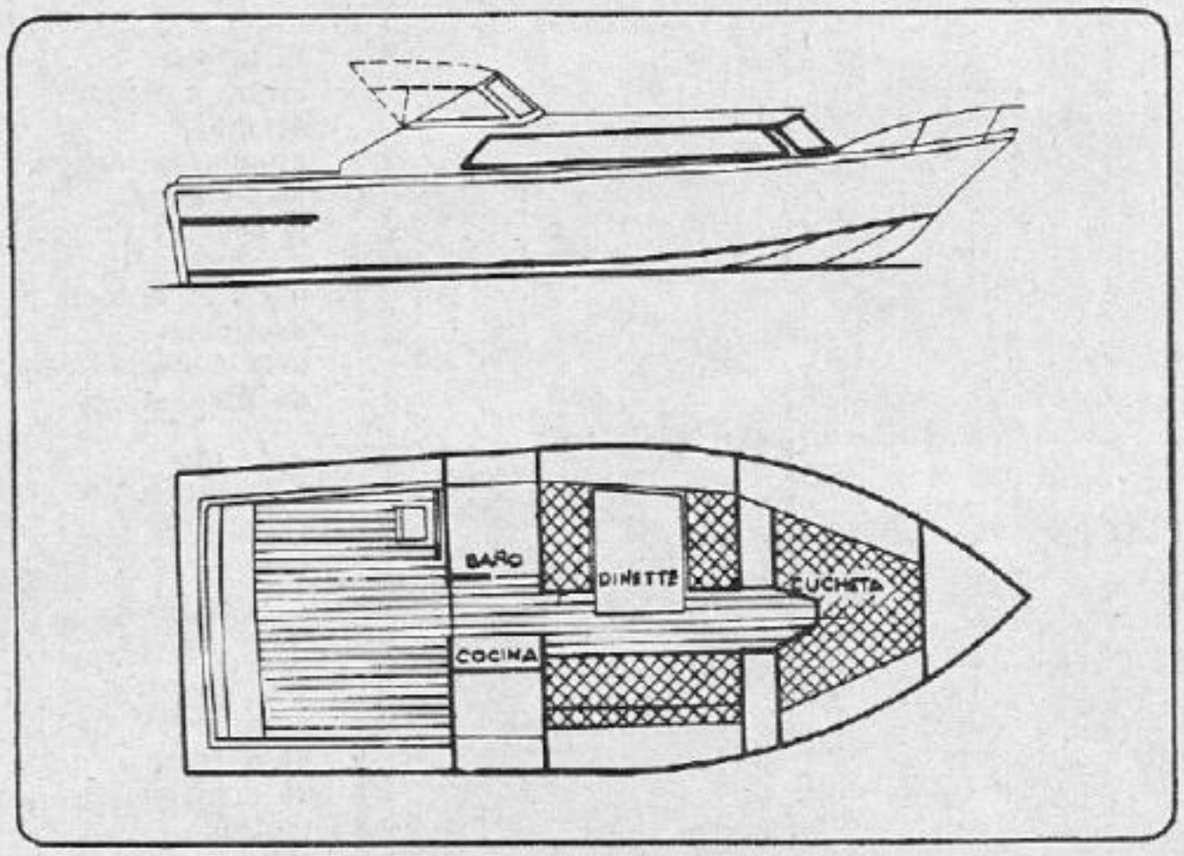
El cockpit es amplio: tiene más de dos metros y medio en sentido de la manga y de dos metros en sentido de la eslora; el puesto del piloto y copiloto son cómodos, con asientos y respaldos bien mullidos; van montados sobre una armazón de tubos de acero cromados que permiten rebatirlos hacia las bandas donde quedan plegados facilitando la conducción de pie.

Todo el ancho del espejo de popa va ocupado por una larga bancada de enjaretado de cedro sobre la que se ubican dos almohadones tipo colchoneta con respaldo: pueden sentarse seis o siete personas. Debajo de dicha bancada queda un lugar abierto para meter elementos como defensas, chalecos, etcétera y en cada rincón espejo-banda hay un cajón con tapa para cosas de menor volumen. Sobre cada banda, a la altura del piso, hay una larga guantera que se interrumpe a la altura de los asientos de piloto y acompañante,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CALIDAD



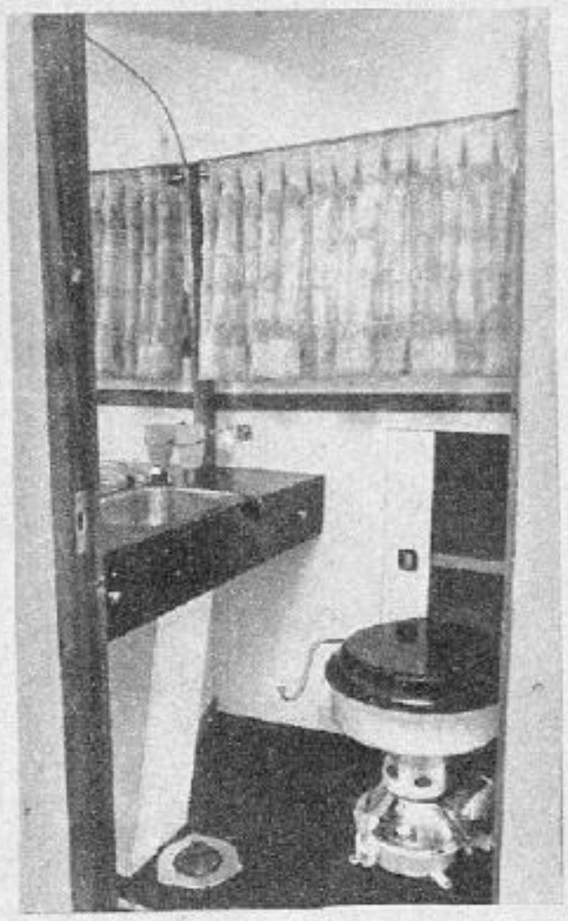




2



3



4

1 En el río de la Plata, rumbo a la Barra de San Juan, el América mostró sus virtudes de casco frente a la marejada.

2 Visión del amplio cockpit por la popa, los dentro-fuera inician su trabajo en la virada; enmarcando el nombre del crucero las dos rejillas de salida de ventilación de los motores.

3 La cocina, heladera y armario "despensa".

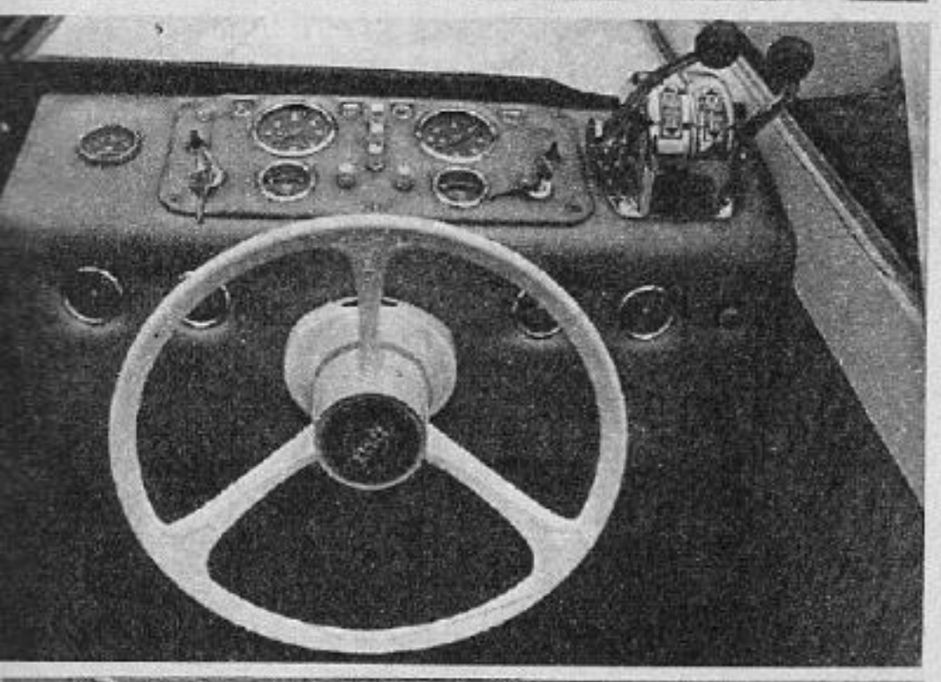
4 El baño: amplio y con detalles de categoría.

donde queda reemplazada por compartimentos cerrados, con tapa abisagrada, aptos para cabullería, bengalas, etcétera. El tablero de comando es directamente de lujo, forrado íntegramente en capitonné de plástico marroncito claro, donde hay más que espacio para alojar los instrumentos. Estos son bastantes ya que al equipo básico del tablero que viene con el grupo propulsor Volvo Pena se han agregado algunos otros suplementarios. El tablero original trae, para cada motor, los siguientes elementos: cuentavueltas, indicador de temperatura de agua con aguja, luz testigo de presión de aceite, luz testigo de carga de batería, llaves de luces, y sistema de levantar la pata. A ello se le ha incorporado un amperímetro de aguja, indicador de presión de aceite con aguja, cuentahoras, cambio de marcha morse, volante teleflex, bocina y lim-

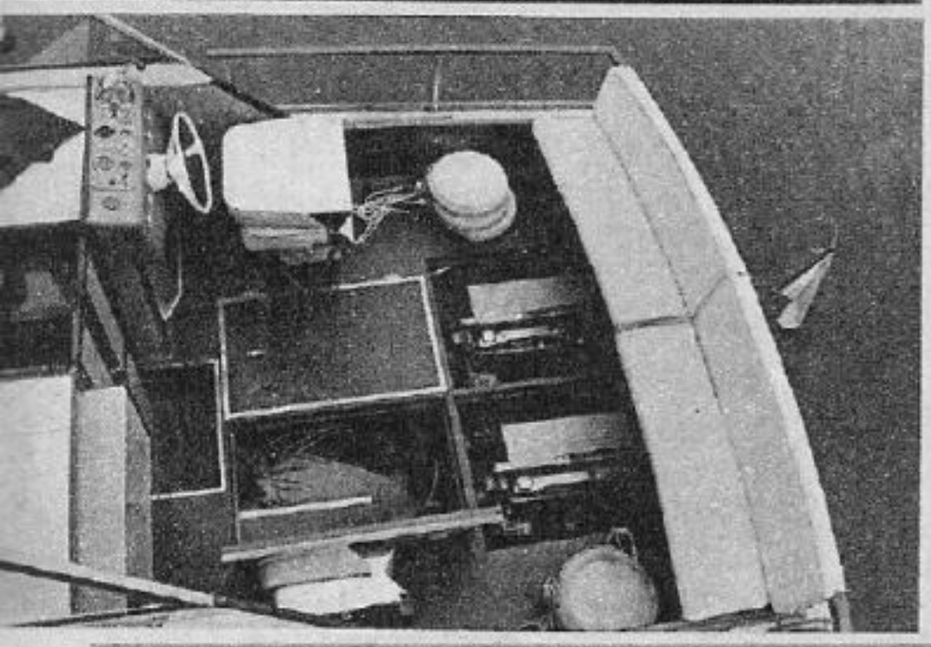
→



El interior: altura suficiente, asientos amplios y mucha luz; nótese el tamaño de los artefactos de luz y el espacio destinado a la cucheta de proa.



El puesto de comando: tapizado, cromados, etc.



El cockpit: asiento de copiloto rebatido, larga bancada popel, compartimientos de motores y "bodega".

CARACTERISTICAS DEL EQUIPO PROPULSOR

Marca: Volvo Penta
Modelo: Aquamatic 170
Tipo: 4 tiempos, válvulas a la cabeza
Potencia (SAE): 170 HP
Cantidad de motores: 2
R.P.M. máx.: 5.000
Cilindros: 6 en línea
Carrera: 88,9 mm
Diámetro: 80 mm
Relación de compresión: 9,5:1
Relación de trasmisión: 1,89:1
Peso total: 280 kilogramos
Comando: A distancia, tipo Morse

CARACTERISTICAS DEL CASCO

Constructor: Astilleros Ratti Hnos. S.R.L.
Distribuidor exclusivo: Tedín, Ezcurra y Cía.
Modelo: América
Material: plástico, tipo airex
Eslora: 8,30 m
Manga: 3,19 m
Puntal: 1,40 m
Desplazamiento: 3,6 toneladas
Capacidad de combustible: 2 tanques de 250 litros cada uno
Capacidad de agua potable: 160 litros
Accesorios incluidos en equipo original: ancla de 6 kilos tipo danphort, cabo de fondeo, extinguidores, bomba de achique eléctrica, púlpito de acero inoxidable, cornamusas y portaespías, luces de navegación y fondeo, etcétera.

piaparabrisas. En correspondencia con este tablero, y ya frente al puesto del copiloto que tiene sobre la banda de babor una manija para agarrarse hay un armario que encierra un bar. El espacio detrás del parabrisas es inmenso, puede ponerse hasta ropa y hay un enchufe para conectar reflector portátil; la altura del parabrisas (que va rematado en goma y aluminio) es pronunciada y cubre perfectamente a las personas sentadas en los puestos de comando. El espacio que queda libre en el cockpit para ir de pie, sentado o acostado (acá los constructores dan amplia libertad al comprador sobre la forma en que deseen hacer colocar a sus acompañantes) tiene como piso cuatro puertas o tapas; las de popa permiten el acceso a los motores Volvo Penta 170 HP y las más cercanas a proa se presentan hacia crujía como amplísima bodega y hacia las bandas están ocupados por los tanques de combustible, los que tienen boca de carga por las bandas (para evitar peligrosos derrames) y los correspondientes venteos. El espacio que hemos definido como bodega es amplio, permite acomodar la carpa del crucero, la mesa de cockpit que se ofrece como adicional, etcétera. Toda la tapa de regala, en las bandas de cockpit, tiene suficiente ancho como para sentarse cómodamente (está protegida por baranda que oficia de respaldo) y es un seguro pasaje hacia la cubierta de proa. Para cuando el rigor del sol se torna excesivo, el América posee un generoso parasol que en la posición de plegado queda oculto bajo la colchoneta de plástico que cubre el techo de la cabina.

Saliendo del cockpit pasemos a la cubierta de proa. El techo de la cabina y los costados de ésta son de terciado de diez milímetros de espesor plastificado en una de sus caras (la exterior) y revestido por dentro con telgopor como elemento aislante. Por fuera tiene dos gruesos pasamanos cromados que además de cumplir su misión específica sirven para afirmar, mediante bridas de plástico, una colchoneta que ocupa todo el techo. Tanto la zona de proa, resguardada por púlpito, como la misma cabina, van terminadas en plástico antideslizante y poseen los herrajes que se indican por separado. Toda la superestructura va apoyada sobre baos de cedro y el botazo también es de madera.

Si estamos en el cockpit, abrimos una puerta y descendemos tres escalones, hemos llegado a la cabina. Los lugares para guardar cosas, que parecen haber sido la obsesión de los proyectistas, comienzan con el último escalón de acceso a la cabina, que tiene tapa. Sobre babor se encuentra el baño y a continuación de él una dinette, con cuatro asientos tapizados, amplia mesa de tapa de fórmica, que se convierte en una cama doble fácilmente. Hay una profunda guantera tapizada (caben botellas paradas) que se prolonga hasta el mamparo de proa, donde va a quedar limitado un compartimento cerrado para guardar elementos ,cabos, etcétera. Bajo cada asiento de la dinette hay buen espacio (1 x 0,30 x 0,30). Sobre la banda de estribor, frente al baño, está la cocina y frente a la dinette un asiento-cucheta cuyo respaldo se trasforma mediante dos pasadores-sostén en otra cama, cada una con su luz de lectura y guantera gemela de la de babor. Un armario de 1,40 m de altura, con luz interior y cajón especial para zapatos permite guardar la ropa colgada.

El interior es muy luminoso gracias a la buena superficie de las ventanas, que son todas corredizas menos las de proa, rebatibles hacia afuera. Los artefactos de luz son rectangulares, de amplia superficie y están por todos lados: sobre la mesa de la cocina, cucheta de babor, de estribor, de proa, baño. La cucheta de proa, de forma poco ortodoxa, resulta ideal para acomodar varios chicos; allí las guanteras se trasforman en bandejas y bajo el piso hay otro lugar para guardar cosas y el tanque de agua potable. La altura libre interior de la cabina es superior a 1,95 m lo que permite estar de pie tranquilamente y el techo está tapizado en plástico. Todos los bordes de mamparos, mesa, etcétera, han sido revestidos en madera de cedro y también son de madera los payoles bajo los cuales también pueden llevarse cosas entre y a los costados de los largueros allí ubicados. De más está decir que la fórmica, el tapizado, las cortinas, etcétera todo va en el mismo tono de color, un beige amarillento que, al decir de Huguito Tedín, da "verdadera sensación de verano aun en julio".

EN EL AGUA

Para probar este América salimos al río de la Plata, donde nos metimos hasta dejar chiquita la costa argentina; el comportamiento en la marejada fue excelente y eficaz el trabajo de los deflectores, que volvieron a demostrar lo útil de los ángulos vivos. Anduvimos orillando velocidades del orden de los 50 kilómetros, a los que se llega después de haber iniciado el planeo alrededor de las tres mil vueltas (la propulsión estaba dada por dos Volvo Penta de 170 HP cada uno); se mostró con un cockpit seco y un casco no duro en el encuentro con la marejada. La visión resulta cómoda por la buena altura del asiento y la maniobrabilidad se ve acrecentada por la presencia de los dos motores que permiten evolucionar en vueltas cerradas a 4.300 vueltas en un círculo de no más de veinte metros de diámetro. De vuelta en el Delta hicimos algunas medidas (si bien aproximadas) de velocidad, obteniendo alrededor de 54 Km por hora a 5.000 rpm, 40 Km a 4.000 y 30 Km/hora a 3.300; en cuanto al consumo, los proyectistas los estiman en unos 15 litros por hora y por motor a 4.000 vueltas, lo que equivale a una autonomía como para casi ir a Punta del Este y volver sin reabastecerse.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En un Reino muy lejano...

HABIA UN REY MUY PREOCUPADO.

Tengo un hijo muy travieso que no sabe a qué jugar.

Mago sabio de la corte un milagro yo te exijo, quiero algo divertido para que juegue mi hijo.

Oh, Rey, para tu hijo un milagro yo conozco. A la vuelta de la esquina lo encontrarás en el quiosco

Y ENSEGUIDA MANDO A COMPRAR EL CIRCO MAS GRANDE DE CUALQUIER LUGAR.

Y ASI FUE COMO EL NIÑO TRAVIESO SE CONVIERTIO EN UN PRINCIPE EJEMPLAR.

¡AHORA TENTA EL FABULOSO CIRCO DE RECREO ESCOLAR!





Papi: Si querés ser el Rey del hogar, traeme el circo de RECREO ESCOLAR!



¡Un mundo para armar y jugar!

Recreo

ESCOLAR

TODOS LOS VIERNES EN SU QUIOSCO.

TURISMO E

Aunque no tienen masivo eco popular, las carreras de Turismo en Europa llevan su público. Las fábricas hacen el negocio, los pilotos oficiales el suyo y los equipos particulares tratan de trepar en las clasificaciones de rallies y pruebas especiales como el Tour de France -por ejemplo- para que algún día alguien ponga los ojitos en ellos. Varios valores jóvenes y una lucha muy especial entre los Capri, Alfa y BMW







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N EUROPA
ESPIEMOS UN POCO



Ford Capri RS. Un auto que cada día anda mejor y que asustó en pruebas de velocidad pura. Un auto netamente pistero, con motor V6 y una potencia del orden de los 250 HP plus. Ni hablar de los neumáticos o los pasarruedas. Jean F. Piot es el que lo conduce en el circuito de Nürburgring una semana después de haberse clasificado séptimo en el Tour de France, luego de una detención que lo había relegado a la posición 88º. De ahí en adelante ganó todos los tramos, etapas y parciales imaginables. ¡Seguí así, francés!

Otro Ford Capri, pero éste sin el RS que caracteriza a la versión más polenta. Chevalier-Paoli son los tripulantes del Ford y pisándole los talones va el BMW 2002 oficial conducido por Tony Fall, ex piloto del team Lancia. Nadie puede negar la lucha que se entabla entre las distintas marcas debido a la poca diferencia de performance.

Un autito que dentro de su categoría no tiene oponentes. No es muy veloz, tampoco dispone de potencia, no es nada sensacional doblando y de aspecto es inofensivo. Sin embargo, llegan siempre, no se rompen nunca y, además.. ganan. Laurent y Marche son los dos primeros pilotos del equipo oficial DAF. Los holandeses, felices de su producto equipado con la revolucionaria caja Variomatic.

Los pilotos profesionales que se dedican a la categoría Turismo y GT alternan entre las pruebas de pista por el Campeonato Europeo de Turismo (Copa Challenge), algunos rallies y pruebas del tipo Tour de France, como muestra la foto. Al frente Ballot-Lena, con un Porsche 911, seguido por un Alpine Renault, un Corvette y otros dos 911.

La escena es en Montherly, durante una de las pruebas especiales. Aunque la importancia de este tipo de carreras en Europa es muy limitada, las fábricas son las que más se interesan en participar, ya que sirven para experimentar y son un excelente elemento de promoción.

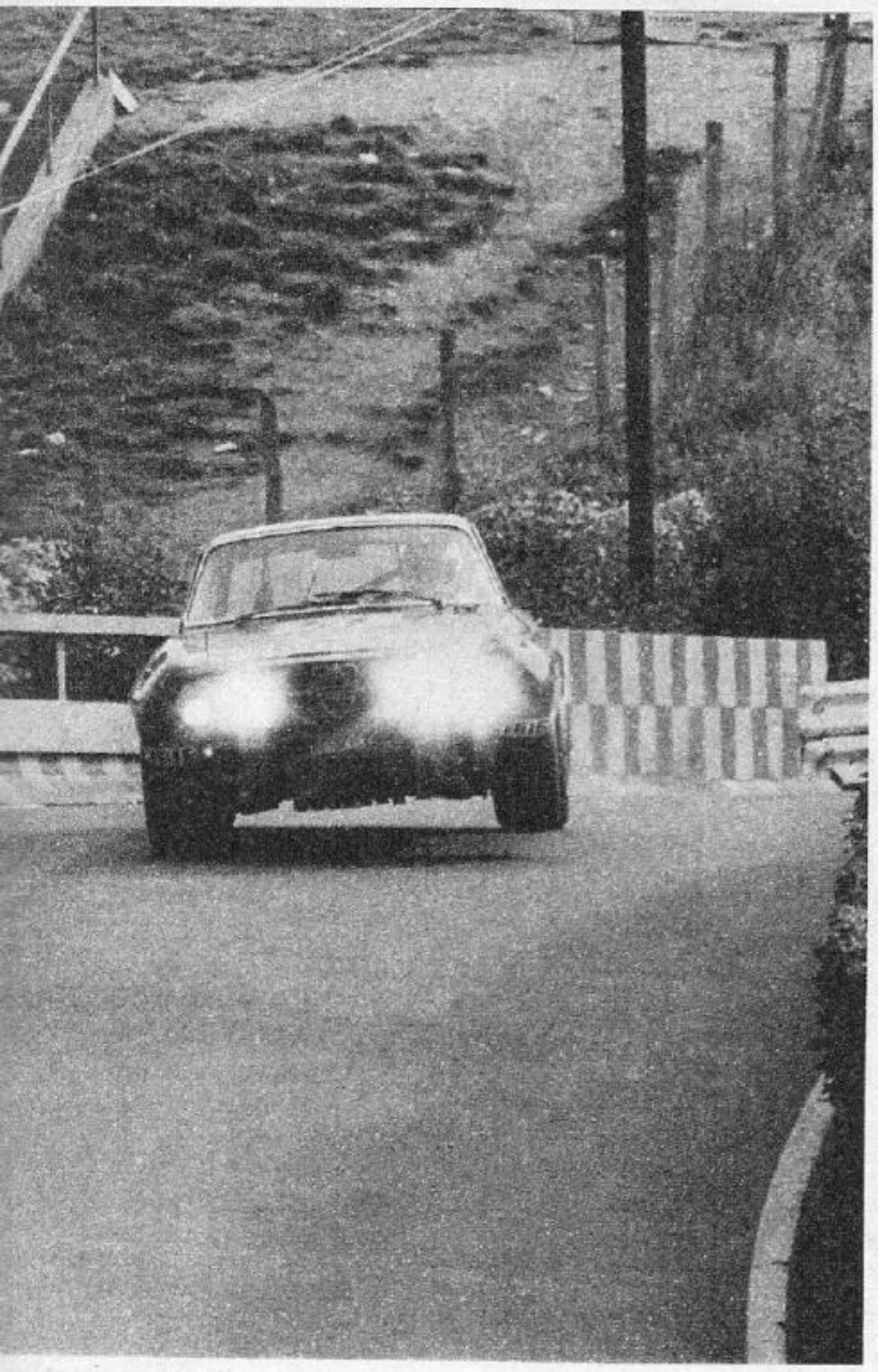
TURISMO EN EUROPA

Otro de los aparatos que dio que hablar durante las 24 Horas de Francorchamps y en pruebas posteriores. Opel Commodore G-2 powered by Steinmetz. Motor de tres litros, mucho HP's y un piloto (Jean Ragnotti) que está considerado como uno de los más rápidos del momento dentro de la categoría.

Guy Chasseuil (ex Porsche oficial) es ahora piloto de Alfa Romeo. Enderezó el circuito de Nürburgring, pero no le alcanzó para bajar el tiempo del Capri del francés Piot. Los GTAm, por medio de Auto-Delta (su concurrente) se lanzaron con todo esta temporada, donde acapararon muchos triunfos, pero a mitad de calendario los que repuntaron fuerte fueron los Ford Capri.

En Montjuich, Tony Fall fue el ganador con el BMW. Un manejo excepcional y un auto técnicamente perfecto. 245 HP y una velocidad máxima de 250 km/hora. Poco peso y aceleración envidiable. Al producto alemán le falta algo más de potencia para estar en la punta absoluta.



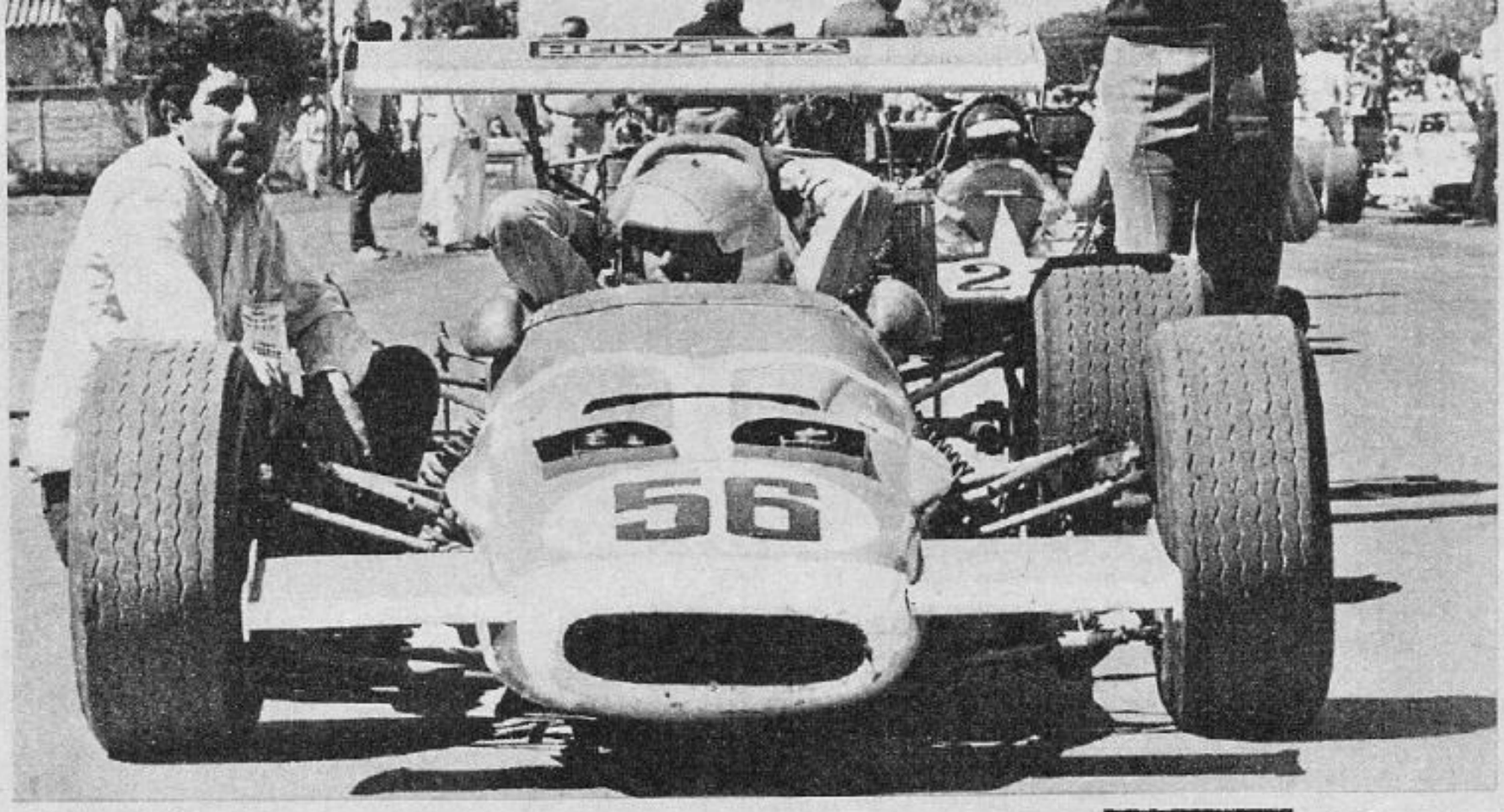




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EMILIO MAINARDI





UN CHAQUEÑO QUE NO ES TAL

Después de escalar desde la moto y el kart hasta la F2 de M.A., Emilio Mainardi, en realidad nacido en Rafaela, se supera en cada actuación, y analiza ahora algunos temas vinculados con su gran pasión: los monopostos

Para muchos fue y es "el piloto del Chaco"; pero Emilio Mainardi (26 años, un hijo en camino) es nacido y vive en Rafaela. **"Lo que sucede es que cuando mi nombre empezó a sonar un poco (en realidad muy poco) fue cuando yo, transitoriamente, vivía en Resistencia, donde estuve radicado un año y medio. De ahí viene el error y por eso me quedó lo de chaqueño."**

Hoy, Mainardi, después de transitar las inevitables escalas de la competición motorizada, forma parte del selecto grupo de punta de la F. 2 de Mecánica Argentina.

Fue la tierra y en moto el escenario de sus primeros palotes, tal cual lo hizo otro egresado de la misma escuela: Jorge Ternengo. Este, juntamente con Manzotti, Zafrea, Balanggioni, Kaiser y otros mentados de los pagos de Santa Fe.

De ahí al kart. **"El karting me enseñó cosas muy importantes que mucho después, cuando empecé a correr en motopostos, pude poner en práctica; es aprendizaje excelente para todo chico que quiera iniciarse."** El próximo paso fue un Fiatín preparado por Grossi, que más adelante fue suplantado por una Berlina. Fueron los tiempos de su etapa Chaco. El zonal de Turismo lo vio haciendo tabla rasa y lo proyectó hacia la F. 2.

Para iniciarse en esta categoría adquirió el viejo e histórico De Tomaso con mecánica Fiat Grossi, que traído al país por el Gordo Galluzzi, fuera después piloteado por Reutemann, Daniel Arnold (cuando compró el coche la Peña Rueda) y Héctor Prono. **"La primera carrera que hice con ese coche fue en Rafaela en un complemento de SP, y me mantenía 2º y 3º cuando se me cortó la dirección. La siguiente fue en Paraná, también complementando un programa de SP y gracias a que abandonaron varios, pero especialmente al planillaje que me hacían desde los boxes los chaqueños Eduardo Ferreyra y Omar Sotelo (ambos colegas de ustedes de Resistencia), gané sin haber triunfado en ninguna de las dos series. Siguieron unas ocho carreras a aquella, siempre acumulando experiencia, y cambié de coche, pero siguiendo en la misma fórmula."**

Sin embargo, aquélla no es la carrera que más grata le resulta: este lugar lo ocupa el papel que hizo en el autódromo porteño con el Cancellieri-Fiat que antes tripulara Chiche Caldarella: **"Pese a abandonar, hice el record de vuelta, y eso fue para mí un espaldarazo moral; en Las Rosas pude haber salido primero si no hubiera sido por el trompo que hice en la final; pero para ser honesto, todos hicimos trompos ese día."** En esa carrera, que era de F. 1, sólo fue superado al final por Ternengo, siendo el suyo el único F. 2 que largó.

—Tu meta inmediata ¿cuál es: seguir en la F. 2 o pasar a la F. 1?

—A mí, personalmente, me gusta más la F. 2; el nivel es más parejo y creo que a partir del año que viene será una cosa seria. Indudablemente habrá siempre unos veinte coches en cada largada. Lo que no quita que incursione en la F. 1 si se concreta el ofrecimiento de Di Tulio, que me daría a conducir un Fisanoti monocasco igual al de Almeida. De todos modos, lo uno no quita lo otro.

—¿Esta paridad se debe en parte al fracaso del equipo local del ACA en los últimos tiempos?

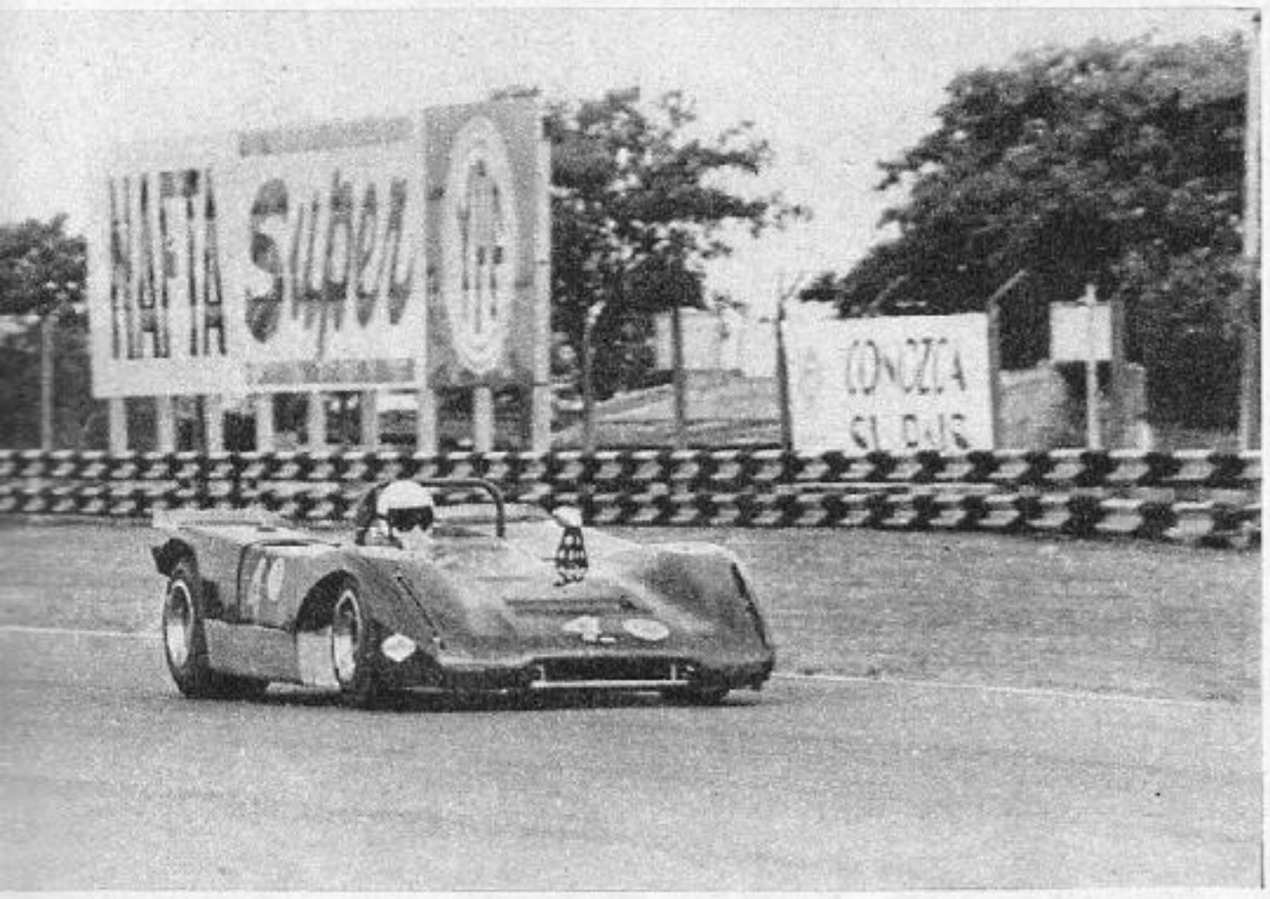
—Bueno, yo no hablaría de fracaso. Lo que pasa es que en 1970 el equipo de Sierra arrasó con todo, y como no repitió en 1971 por mala suerte y otros factores, todo el mundo desde afuera dice que es un desastre. Es exagerar.

—Si se hace lo del envío de un equipo de F. 3 a Europa, ¿quiénes te parece que tendrían que ser los pilotos elegidos?

—Hay que pensar antes que nada que un F. 3 en Europa tiene 180 HP y que un F. 2 de MA tiene unos 165 HP. Por lo tanto lo ideal y lógico es mandar a un piloto de F. 2. Y el más indicado para mi modo de ver las cosas es Osvaldo Bessia, que además de andar como el mejor ya está en el equipo del ACA. El otro tendría que ser Cocho López, dejando por supuesto de lado a Passadore únicamente por ser uruguayo, pues tiene condiciones como para mucho más que un F. 2. Lo que sí descarto, por absurdo, es que se ponga en un F. 3 a un piloto de la F. 4. Sería un salto demasiado grande, ya que la potencia se triplica.

Así es Mainardi, que confiesa un entusiasmo exclusivista por los monopostos al decir que no volvería para nada a Turismo, pese a que puede ser más divertido y que suele perdonar errores que serían decisivos en F. 2. Y que reconoce en Hugo Cigliutti —dueño del Cancillieri— al verdadero artífice de sus últimas performances: **"A él le debo, por lo menos, el 80 por ciento de lo que yo hago sobre el coche. Nunca me sentí tan cómodo en un auto como ahora. Y eso es lo verdaderamente importante para un piloto..."**.

C. N.



Lola T-210



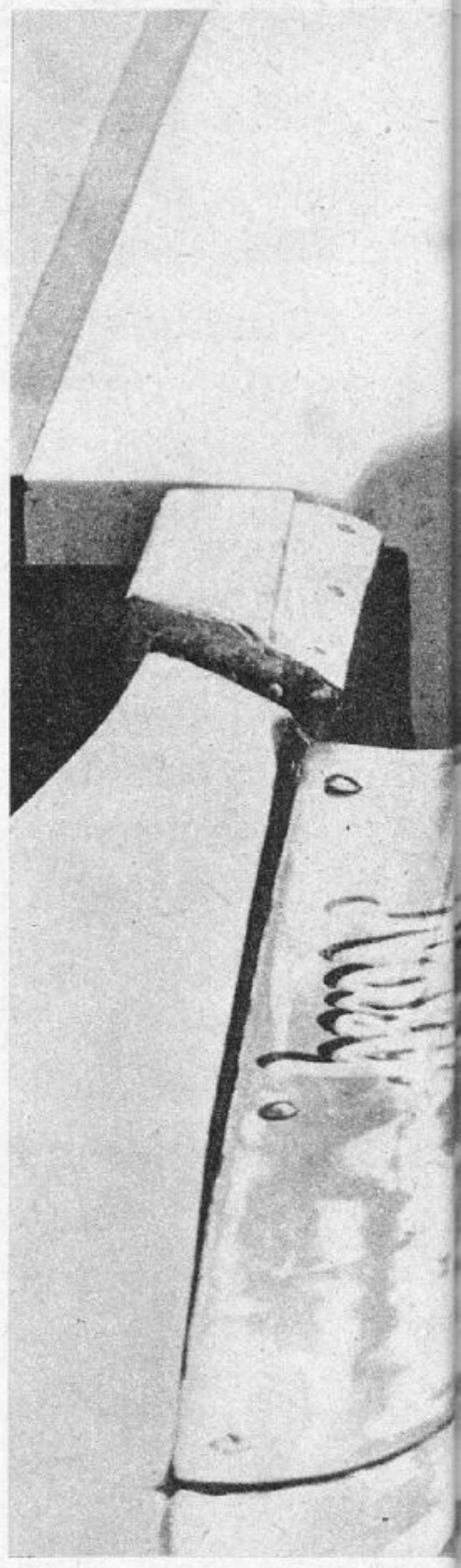
Fiat 1500

NASIF ESTEFANO:

"LOS AUTOS QUE YO MANEJE..."

Más de 20 autos de competición condujo Nasif Estéfano a través de su largo historial. He aqui algunas impresiones de los autos que considera más notables y que por otro lado recuerda. Desde aquel Ford T que corria en los zonales del Noroeste hasta el Mc Laren-Ford del equipo de Formisano. Pero dentro de esa larga veintena de autos que pasaron por las manos del Turco, hay cuatro que sobresalieron: Mc Laren-Ford, Brabham F3 Porsche 904 y Lola T-210.

He aquí las opiniones de Nasif Estéfano acerca de ellos



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

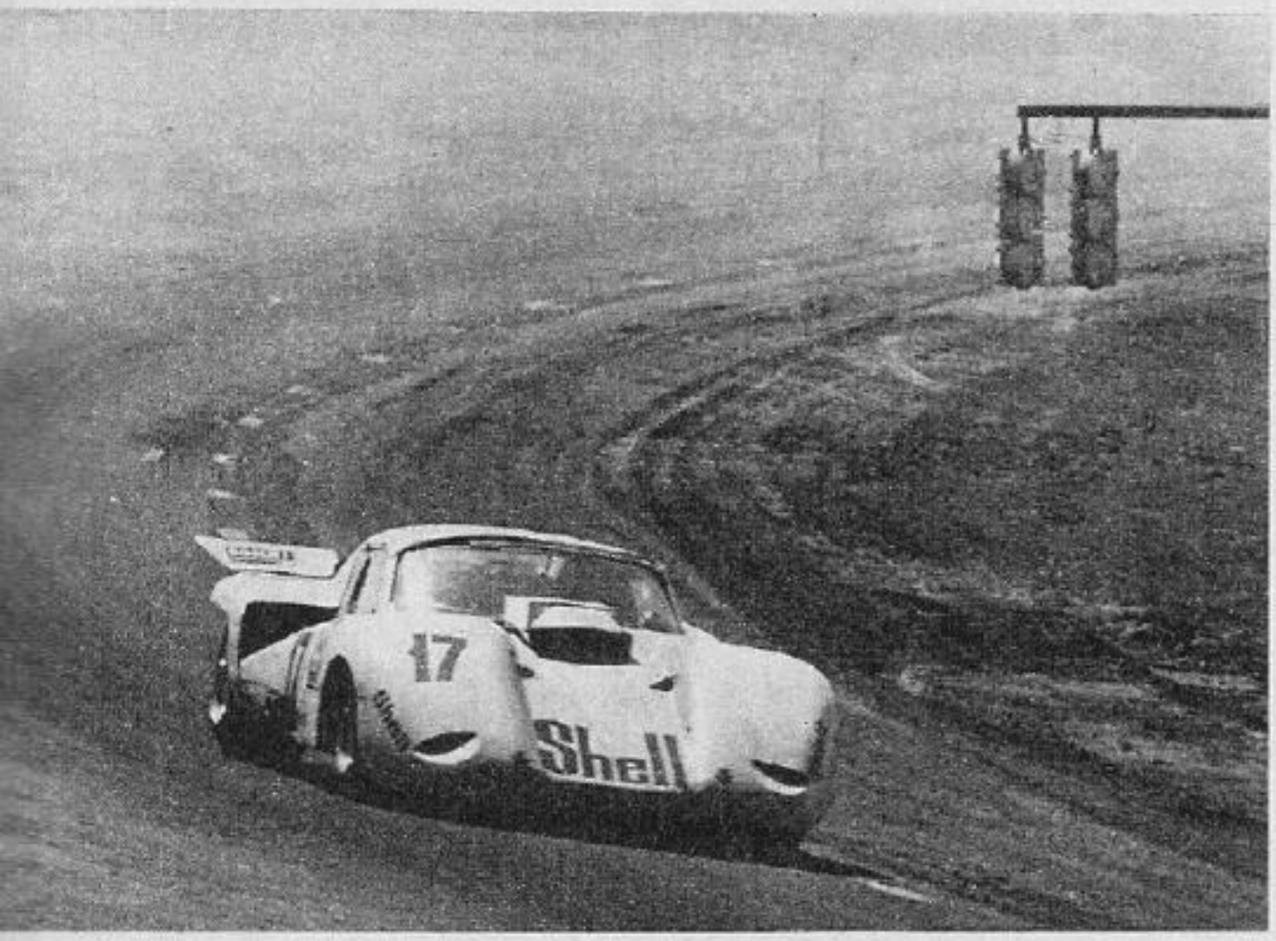


Volvo 1.800 cm³

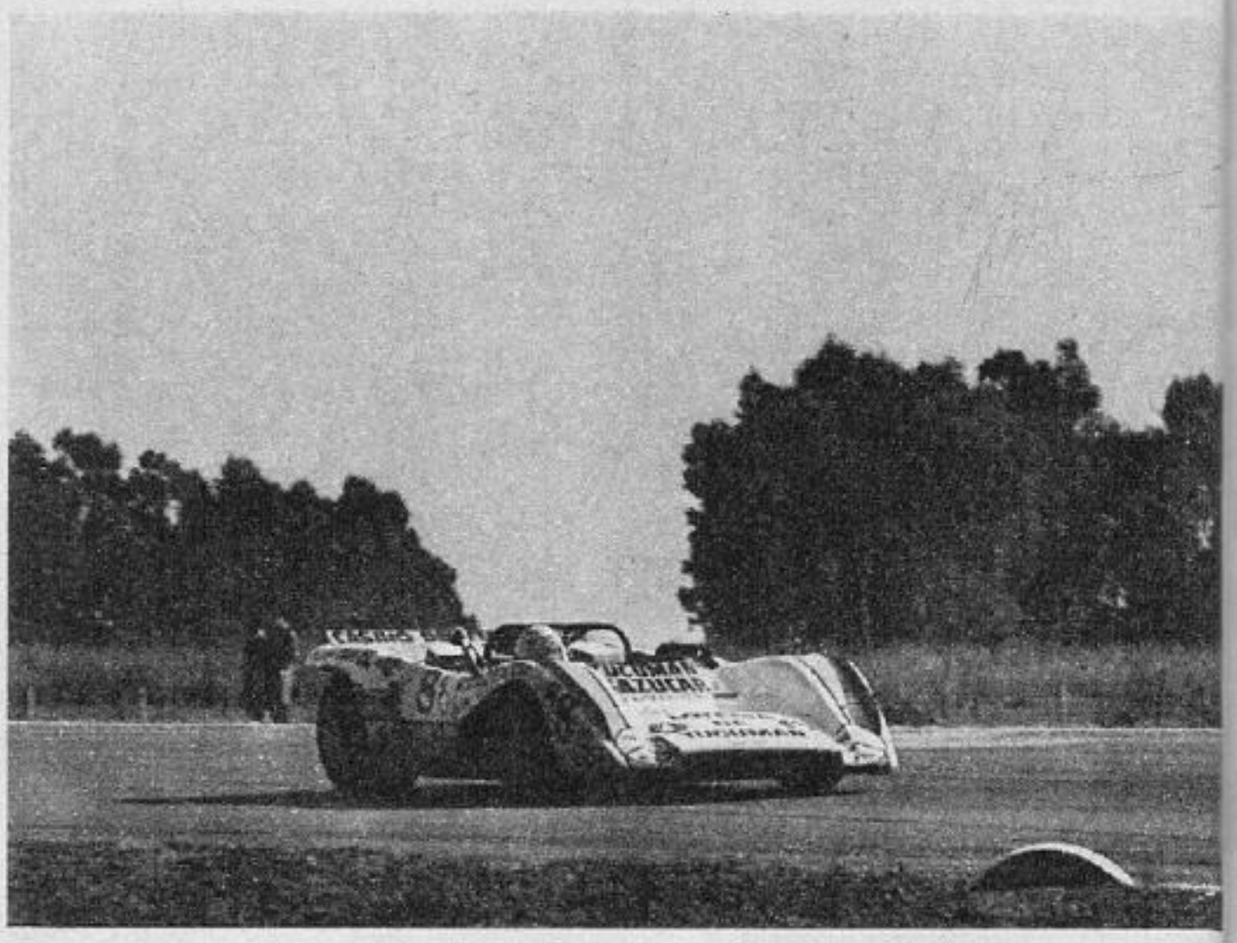


Alfa-Romeo Giulia Super





Romero - F/100



Mc Laren-Ford

Ford Cupé TC 1938: "Corrí dos Grandes Premios de TC... seguro que no sabías. El auto era una batata. Andaba 160 km/h. ¡Qué querés con esos coches!"

Campetelli-Montalenti: "La mecánica de ese auto era bárbara. El motor Chevrolet aguantaba cualquier cosa. El chasis era viejo, pero por esos años todos los coches eran iguales o peores. Gané quince carreras y dos campeonatos. Después me fui a Europa y lo empezó a correr Remigio Caldara. Volví y tuve que correr con el auto que era de Loeffel de F-1 y definí de esa manera el campeonato de Mecánica Nacional del año 1963".

Maserati 2.500 cm³ F-1: "Era un auto muy viejo. Yo lo corrí en la temporada Internacional puntable para el campeonato de 1960 y el coche era modelo 1958. Corrí para la Scudería Centrosud, y la Maserati, además de ser vieja, estaba mal atendida. Para mí, de todos modos, era importante porque me habían elegido para correr un auto en el GP de la Argentina y con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores".

Lotus Fórmula Junior: "Un chasis excelente. De lo más fino y muy bien terminado. Por supuesto que no estaba muy bien puesto a punto y no era fácil manejarlo, sobre todo considerando que los motores no eran potentes y se viajaba muy finito. Te digo que nunca me gustó y tampoco le tuve confianza. Era medio traicionero..."

Porsche 904: "¡Qué auto, viejo..., qué auto! ¿Te acordás? Con ese coche ganamos las 12 Horas de Reims con Andrea Vianini. Los del equipo oficial no lo podían creer. Tenía un motor de 2.000 cm³ y tenía algo más de 200 HP. ¿Sabés cuánto andaba? ¡270 km/h en la recta de Reims! Hicimos 189 km/h de media. Eso fue en 1964. Un auto sensacional que hacía todo bien. Doblaba, frenaba y aceleraba como ninguno. Unas semanas más tarde entramos quintos en Nürburgring".

Brabham F-3: "Corrí las temporadas del 65, 66 y 67. La mejor fue la del 66 con el equipo Automundo porque eran autos nuevos y así se podía andar bien. Además, el Brabham era lo mejor del momento en Fórmula 3. Te aseguro que ése fue uno de los mejores autos que manejé en toda mi carrera".

De Tomaso F-1: "Prefiero no hablar. El día del debut el coche ni arrancó, y entonces no pude largar. Después fuimos a Vallelunga y pegué dos vueltas con el coche en condiciones lamentables. Te aseguro que ésa fue la primera vez que me enojé en serio en toda mi vida. ¡Qué desastre!"

Alfa Romeo Giulia 1,6: "Lo mejor que hice con ese auto —además de ganar carreras acá en la Argentina— fue cuando salimos terceros en Nürburgring, en las Seis Horas, con Andrea. Y eso que paramos veinte minutos porque se rompió el asiento del auto. La carrera la ganó Bohringer con un Mercedes 300 SE y segundo salió el Lotus Cortina de sir John Whitmore. Terceros, nosotros".

Fiat 1500: "Corrí en el equipo Sergi. Es cuestión de épocas. Por esos años eran unos autos bárbaros. Andaban 170 km/h; hoy, con eso no le ganás a nadie".

Lola T-210: "¡Increíble! Dobla cualquier cosa, no te podés dar una idea. Excepcional para circuitos trabados. Me divertí mucho en la temporada pasada".

McLaren-Ford: "Buenísimo. Le falta puesta a punto, porque no tuvimos todavía mucho tiempo para experimentar. Doblando es una barbaridad. Creo que vamos a andar mucho mejor dentro de poco y cuando el motor de Vicente esté listo".

Mateton: "Luego de modificado por Romero andaba bien. Hice una campaña bastante buena; claro que doblar era un peligro..."

Alfa Romeo Giulietta TI: "En su época andaban muy bien. Era un auto muy divertido. Yo corrí un GP de TC con una Giulietta con motor 1,6 que andaba como 200 km/h. Así explotó también..."

Crespi-Tornado F-1: "Un auto normal. Nunca me gustó mucho, pero tampoco se puede decir que fuese un auto poco confiable".

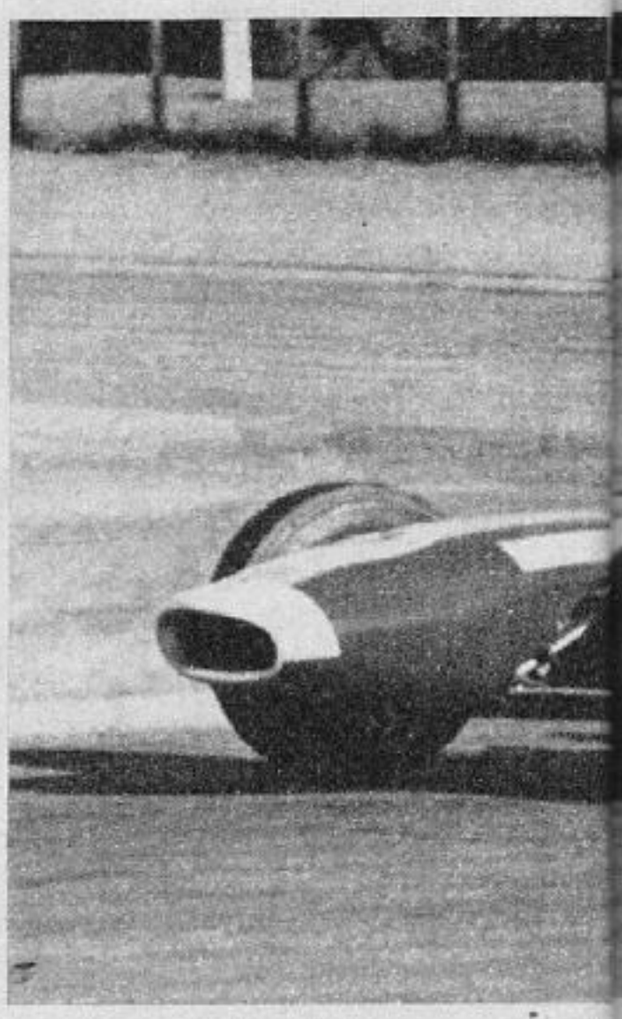
Liebres I, II, III y Crespi-Tornado: "Todos andaban bien. Buen chasis, y en ese momento a las Liebres-Tornado no había con qué darles".

Falcon 6 y F-100: "Dos autos buenos. El 6 cilindros no andaba mucho, pero en la montaña te las rebuscabas muy bien, porque doblaba y frenaba mejor que las cupecitas. Esa es la ventaja del motor de 6 cilindros. Tiene más salida de abajo que el V8. En la montaña, con el 6 los matábamos a todos. Preguntale a Rolo Alzaga...".

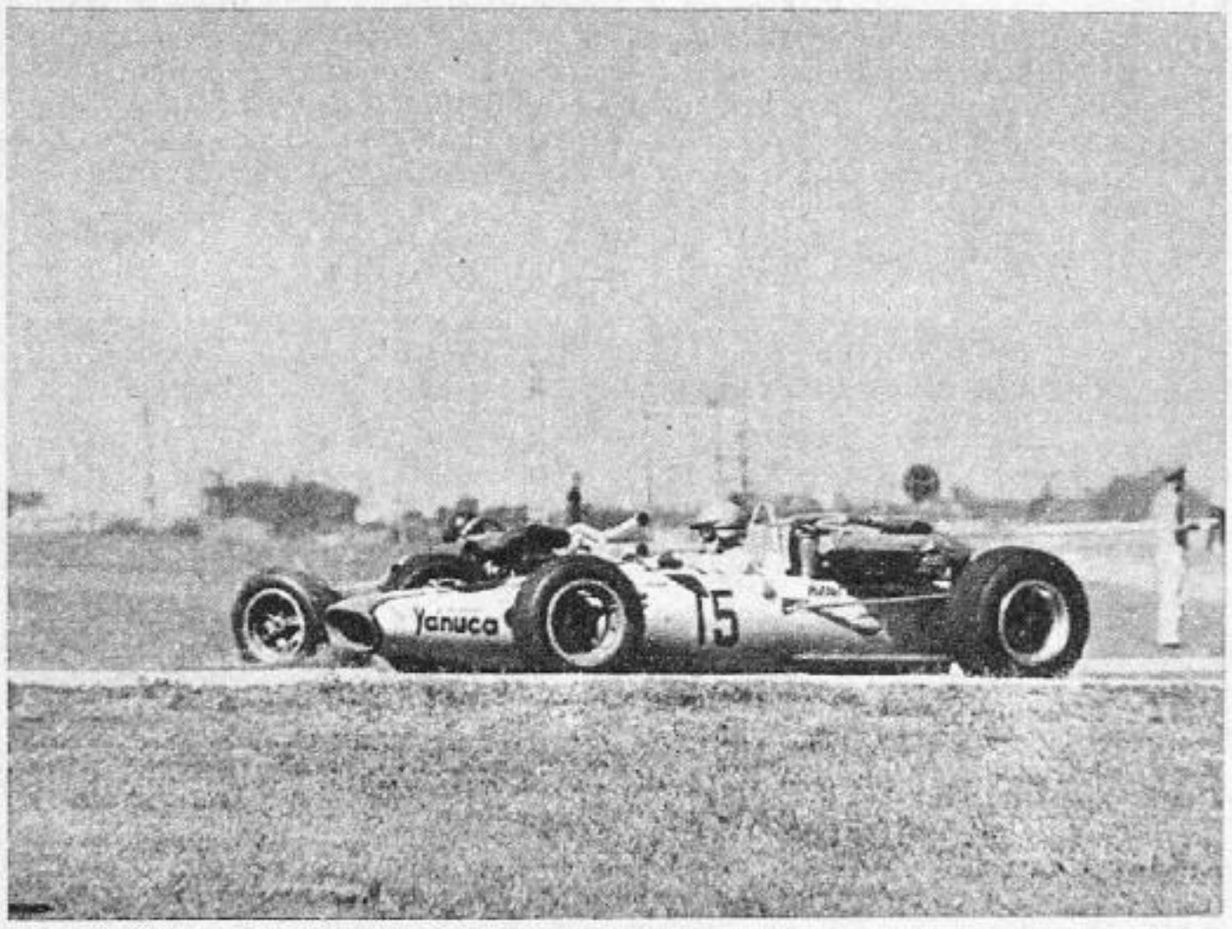
Renault R-8 Gordini: "Mejor no recordarlo. Muttio nos invitó a correr, se me cortaron los frenos y me fui afuera en El Pinar".

Volvo 1,8-122 S: "Muy buen motor, y sobre todo de una robustez impresionante. El motor no se rompía nunca. El auto, además, era muy duro. Lo corrí en TC y pasaba lo mismo que con el Falcon. En el sinuoso les ganabas los tramos a los punteros, pero llegaban las rectas y te pasaban por encima"

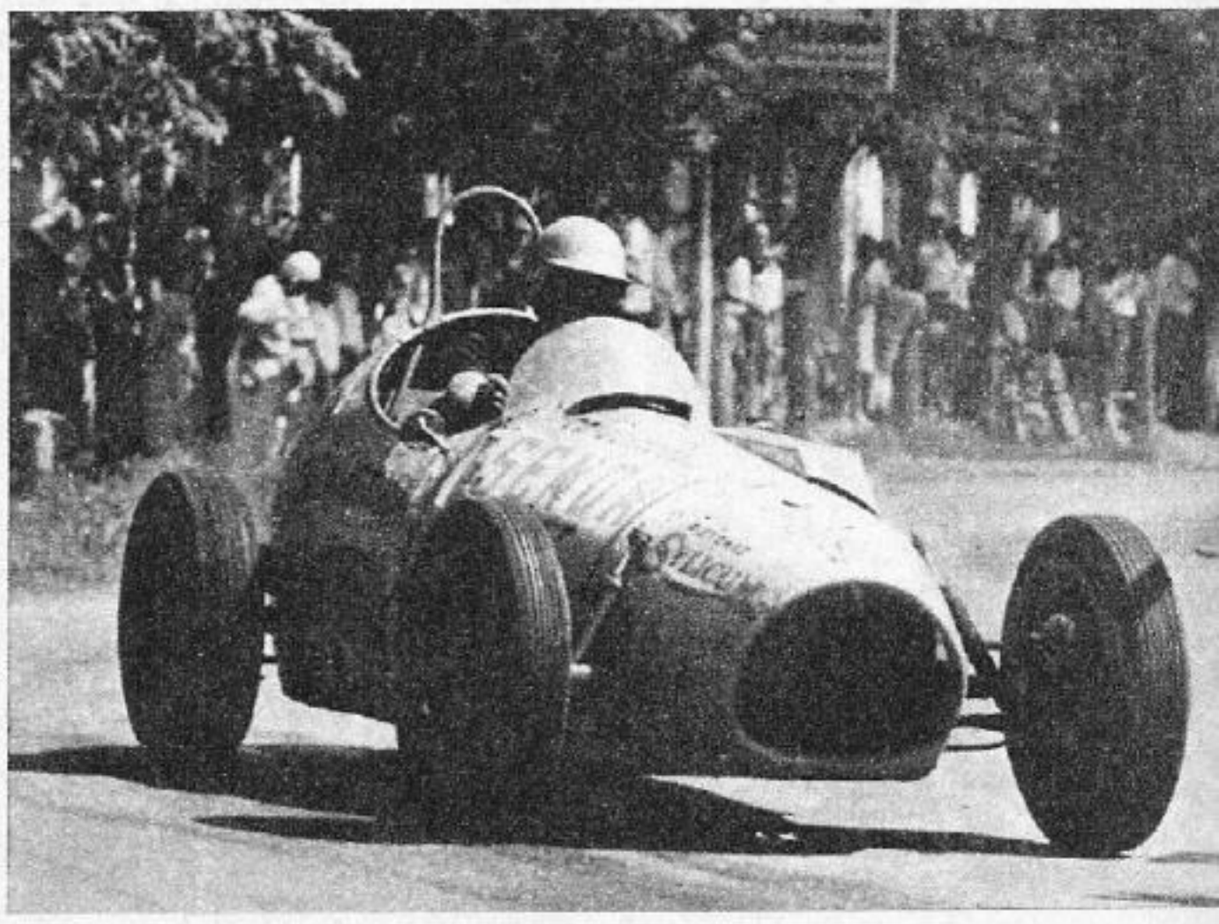




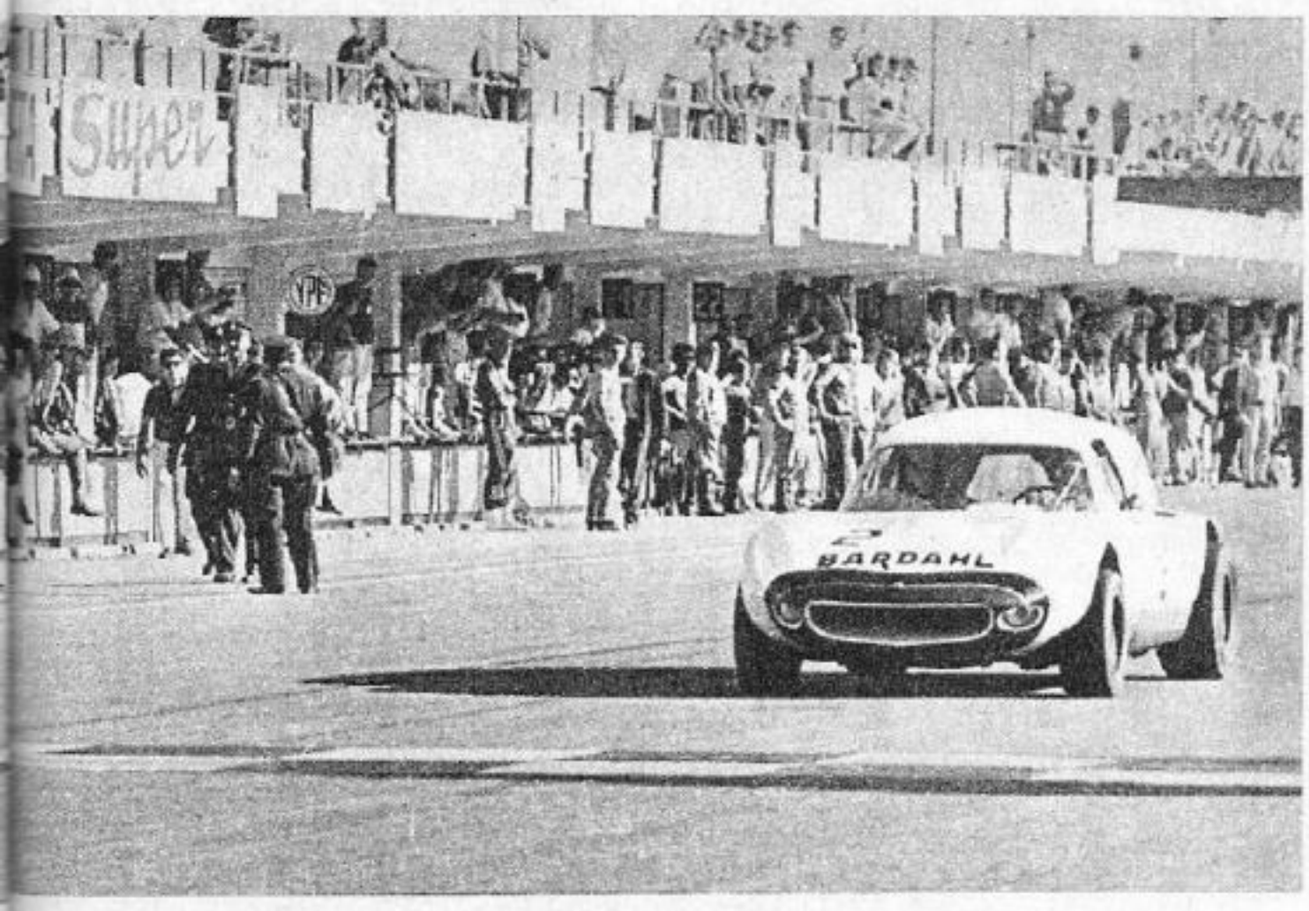
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Crespi-Tornado F-1



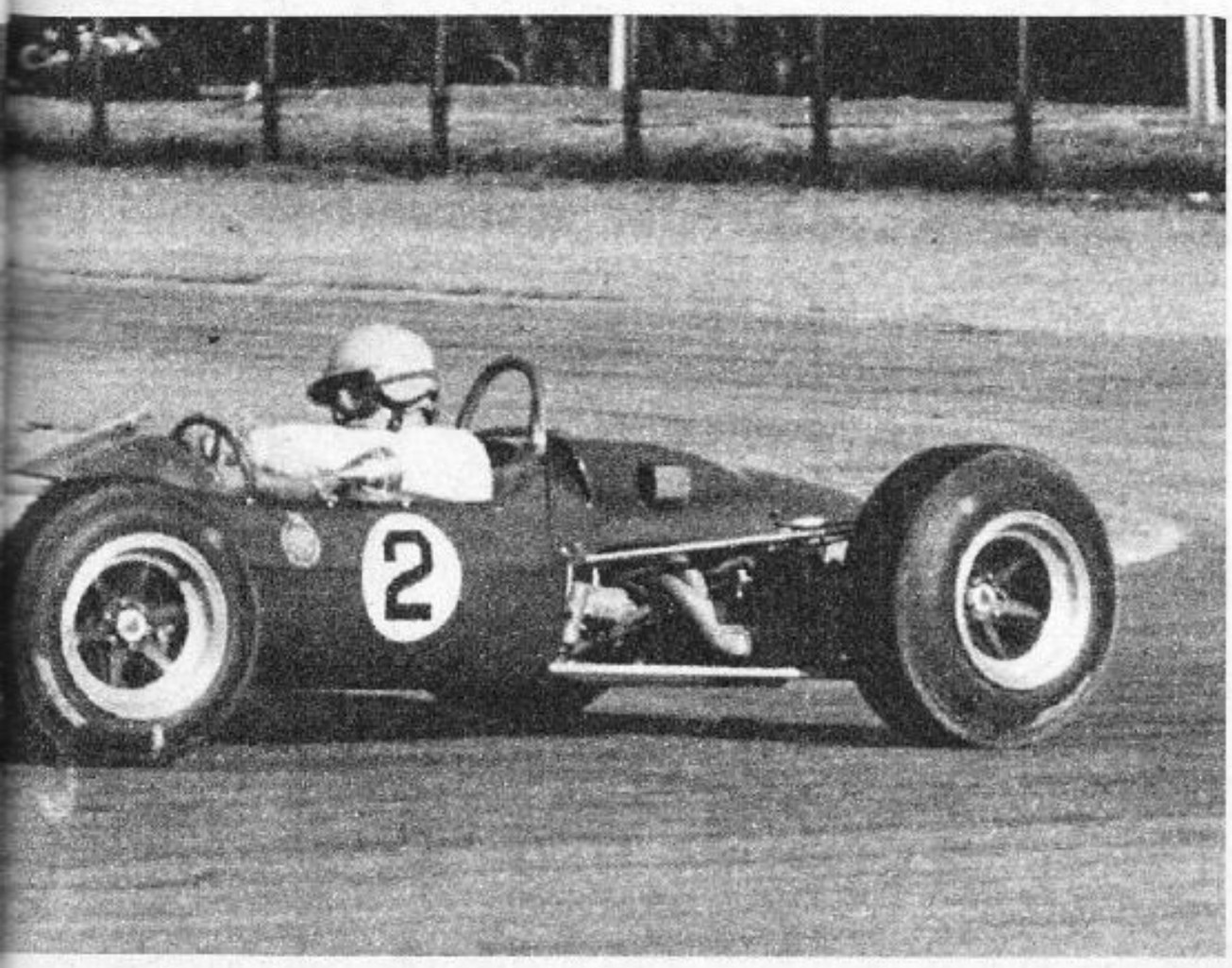
Campetelli-Montalenti/Chevrolet



Liebre II-Tornado



Torino 380 W



Brabham F-3



Ford Falcon 6

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.

UTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	4.900.—
2 CV lujo	1967	5.300.—
2 CV standard	1968	5.100.—
2 CV lujo	1968	5.500.—
2 CV standard	1969	5.500.—
2 CV lujo	1969	6.000.—
3 CV standard	1970	6.300.—
3 CV lujo	1970	6.900.—
CHEVROLET		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 8 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	9.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.200.—
Special	1969	9.800.—
Super lujo	1969	13.000.—
Super sport	1969	14.500.—
Rally Sport	1969	11.500.—
Rally Sport	1970	13.500.—
Chevy	1970	15.500.—
Chevy de Luxe	1970	16.500.—
Chevy SS	1970	18.000.—
Chevy SS Coupé	1970	19.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.600.—
4 p. 8 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
DE CARLO		
600	1960	900.—
700	1960	1.500.—
700	1961	1.800.—
700 coupé	1961	2.800.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.-
SL	1965	1.700.—
DI TELLA		
1500	1960	4.800.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	5.400.—
1500	1963	5.500.—
Magnatte	1963	6.100.—
1500	1964	5.800.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.100.—
Magnette	1965	6.800.—
Traveller	1965	6.800.—
1500	1966	6.300.—
Magnette	1966	7.100.—
Traveller	1966	7.100.—
1500	1967	7.500.—
Magnette	1967	7.900.—
Traveller	1967	7.900.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.100.—
Univ.	1964	5.100.—
Fissore	1965	5.300.—
Sedan	1965	5.400.—
Univ.	1965	5.400.—
Sedan	1966	5.800.—
Univ.	1966	5.800.—
Sedan	1967	6.500.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.000.—
Universal	1968	6.800.—
Sedan	1969	7.500.—
Universal	1969	7.500.—
DODGE		
Polara	1969	12.500.—
Coronado	1969	13.500.—
G. T.	1969	14.000.—
Dodge 3 veloc.	1970	12.500.—
Dodge 4 veloc.	1970	13.500.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.000.—
Ika	1959	3.200.—
Ika	1960	3.600.—
Ika	1961	3.900.—
Ika	1962	4.100.—
Ika	1963	4.500.—
Ika	1964	5.000.—
Ika doble tracc.	1964	5.000.—
Ika	1965	5.300.—
Ika doble tracc.	1965	5.300.—
Ika	1966	5.900.—
Ika	1967	6.400.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.200.—
600	1960	2.600.—
1100	1960	3.800.—
600	1961	2.800.—
1100	1961	4.000.—
2100	1961/2	4.800.—
600 D	1962	3.100.—
1100	1962	4.200.—
750	1963	3.500.—
1100	1963	4.600.—
1500	1963	5.800.—
600 E	1964	4.000.—
1500	1964	6.600.—
Familiar	1964	6.800.—
600 E	1965	4.500.—
1500	1965	6.600.—
1500 C. Largo	1965	7.200.—
Familiar	1965	7.500.—
Familiar Largo	1965	7.500.—
600 E	1966	5.100.—
800 Spider	1966	5.800.—
800 Coupé	1966	5.800.—
1500 C	1966	8.500.—
1500 Familiar	1966	8.800.—
1500 Coupé	1966	9.500.—
600 E	1967	5.700.—
800 Spider	1967	6.400.—
800 Coupé	1967	6.400.—
1500 C	1967	9.100.—
1500 Familiar	1967	9.400.—
1500 Coupé	1967	10.500.—
600 E	1968	6.100.—
800 Spider	1968	6.800.—
800 Coupé	1968	6.800.—
1500 C	1968	10.000.—
1500 Familiar	1968	10.300.—
1500 Coupé	1968	11.500.—
600 E	1969	6.700.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.000.—
1500 Familiar	1969	11.500.—
1500 Coupé	1969	12.500.—
1600	1970	14.500.—
1600 Coupé Sport	1970	16.500.—
FORD		
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1953	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
Rural	1968	13.200.—
De Lujo	1969	13.000.—
Standard	1969	12.000.—
Futura	1969	14.000.—
Rural	1969	14.500.—
Standard	1970	13.500.—
De Lujo	1970	14.500.—
Futura	1970	15.300.—
Rural	1970	16.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.000.—
2 p.	1960	1.500.—
GW-Wartburg	1962	2.300.—
ISARD		
300	1958/9	700.—
700	1963	2.200.—
Kombi	1963	2.500.—
700	1964	2.500.—
Kombi	1964	2.600.—
1204	1964	3.200.—
700	1965	2.800.—
Kombi	1965	2.800.—
1204	1965	3.500.—
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.—
IKA	1969	6.200.—
IKA	1970	7.100.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1956	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	32.000.—
220 S	1964	34.000.—
220 S	1965	30.000.—
250 SE	1965	25.000.—
250 S 4 p.	1966	29.000.—
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
Montclair	1958	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.200.—
4 p.	1966	7.000.—
Traveller	1966	7.000.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.500.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1956/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.200.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.500.—
403	1956/7	4.400.—
403	1958/9	4.800.—
403	1960/61	5.200.—
403	1962	6.600.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.800.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.300.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	8.300.—
404 Stand.	1966	9.000.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404 Stand.	1969	11.500.—
404 G. Lujo	1969	12.000.—
404 Standard	1970	12.800.—
404 Grand Prix	1970	13.500.—
504 De Lujo	1970	15.500.—
504 Súper Lujo	1970	16.500.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.600.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	4.500.—
Classic Custom	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660	1963	5.500.—
De Luxe 550	1963	4.200.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660	1964	5.700.—
C. Country 660	1964	6.200.—
De Luxe 550	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660	1965	6.300.—
C. Country 660	1965	7.300.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1966	9.400.—
C. Custom 660	1966	7.100.—
C. Country 660	1966	9.100.—
De Luxe 550	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660	1967	9.000.—
C. Country 660	1967	10.500.—
De Luxe 550	1967	7.300.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	11.500.—
De Luxe 550	1968	9.200.—
Ambassador	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	12.500.—
C. Custom 660	1969	11.500.—
Classic 380	1970	14.000.—
C. Country 380	1970	16.000.—
Ambassador 380	1970	17.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.600.—
4 L.	1963	2.900.—
Gordini	1963	3.000.—
4 L.	1964	3.500.—
Dauphine	1964	3.400.—
Gordini	1964	3.700.—
4 L 3 veloc.	1965	3.800.—
4 L 4 veloc.	1965	4.100.—
Gordini	1965	3.900.—
Dauphine	1965	3.600.—
Gordini	1966	4.400.—
Dauphine	1966	3.900.—
4 L	1966	4.500.—
Gordini	1967	4.800.—
4 L	1967	5.100.—
Renault 850	1967	4.400.—
Gordini	1968	4.800.—
4 L	1968	5.600.—
850	1968	4.700.—
Gordini	1969	5.900.—
R4	1969	6.200.—
850	1969	5.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1956	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	12.800.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	14.500.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
L, 4 p.	1970	14.500.—
GS, 2 p.	1970	22.000.—
S, 4 p.	1970	16.800.—
TS, 2 p.	1970	20.200.—
TS, 4 p.	1970	19.200.—
VALIANT		
I	1962	6.500.—
II	1963	7.200.—
III	1964	7.500.—
III	1965	7.800.—
Coronado	1965	8.300.—
G. Turismo	1965	8.500.—
IV	1966	9.500.—
Coronado	1966	10.000.—
G. Turismo	1966	10.200.—
IV	1967	10.000.—
Coronado	1967	10.500.—
G. Turismo	1967	10.800.—
IV	1968	11.000.—
Coronado	1968	11.500.—
G. Turismo	1968	11.800.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	2.500.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	2.500.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.500.—
VOLVO		
121	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.600.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	6.600.—
AK-R Furg.	1970	7.300.—
AK Furg.	1970	7.200.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 „	1966	8.500.—
10 „	1967	9.300.—
10 „	1968	10.500.—
10 „	1969	11.500.—
CS Pick-up	1970	13.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	6.500.—
D-100 „	1963	5.800.—
D-100 „	1964	6.000.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
D-200 „	1969	11.000.—
D-200 „	1970	13.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
Multicarga 1500	1970	10.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 „	1962	6.300.—
F-100 „	1963	6.800.—
F-100 „	1964	7.100.—
F-100 „	1965	8.300.—
F-100 „	1966	9.200.—
F-100 „	1967	9.600.—
F-100 „	1968	11.000.—
F-100 „	1969	12.000.—
F-100 „	1970	14.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.000.—
Glad. „	1967	6.500.—
Glad. „	1968	7.000.—
Glad. „	1969	8.000.—
Glad. „	1970	10.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
T4B	1970	11.000.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—
„ 1ª S.	1969	8.800.—
„ 2ª S.	1969	9.800.—
„	1970	11.000.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
CITROËN ARGENTINA S.A.	
2 CV AZAM	11.500.—
3 CV AZAM	12.850.—
AMI 8	14.950.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A. CHEVROLET	
Special	19.561.—
Taxi	19.561.—
Rally Sport	21.207.—
Chevy	22.586.—
Chevy De Luxe	23.973.—
Chevy De Luxe (caja aut.)	25.923.—
Chevy SS	25.880.—
Chevy SS Cupé	27.225.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A. DODGE	
Dodge 1500	16.950.—
Dodge 3 velocidades	21.171.—
Dodge 4 velocidades	21.234.—
Dodge Taxi	20.357.—
Dodge Taxi Diesel	25.406.—
Dodge Polara	25.747.—
Dodge Coronado	28.131.—
Dodge Coronado Automatic	29.522.—
Dodge GTX 6 cil.	30.910.—
Dodge GTX 8 cil.	33.090.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
600 R	10.970.—
128	15.800.—
1500 Familiar	19.700.—
1600 Berlina	19.700.—
1600 Cupé Sport	20.650.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Falcon Taxi	21.000.—
Falcon Standard	21.550.—
Falcon De Lujo	23.650.—
Falcon Futura	25.570.—
Rural Standard	24.700.—
Rural De Lujo	26.700.—
Fairlane 500 6 cil.	26.570.—
Fairlane 500 8 cil.	27.870.—
Fairlane LTD 6 cil.	30.160.—
Fairlane LTD 8 cil.	31.460.—
PEUGEOT SAFRAR ARG.	
404 Standard (9001)	18.850.—
404 Grand Prix (9061)	19.800.—
404 D	23.450.—
504 De Lujo (8001)	21.400.—
504 Super Lujo (8201)	22.900.—
RAMBLER	
Classic	24.590.—
Cross Country	27.500.—
Ambassador	34.500.—
RENAULT	
R-4L	11.900.—
R-4S	13.100.—
R-6	15.200.—
R-12	17.400.—
TORINO	
L (4 p.)	22.300.—
S (4 p.)	25.700.—
TS (4 p.)	29.500.—
TS (2 p.)	30.900.—
GS (2 p.)	33.500.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CITROËN	
AK s/caja	10.900.—
AK	11.600.—
AKR	11.800.—
MEHARI	13.450.—
CHEVROLET	
CS-10743	19.132.—
CS-10704	19.913.—
CS-10734	19.949.—
De Lujo	21.268.—
Chevrolet Van	13.423.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A. DODGE	
D-100 6 cil.	18.734.—
D-100 8 cil.	20.171.—
D-100 Diesel	23.351.—
D-200 6 cil.	20.873.—
D-200 8 cil.	22.310.—
D-200 Diesel (4 vel.)	26.672.—
FIAT	
Multicarga	15.500.—
FORD	
F-100 I-6	20.600.—
F-100 V-8	21.430.—
F-100 Diesel	24.600.—
IME-RASTROJERO	
P-63	17.300.—
P-64	18.800.—
P-66	16.700.—
JEEP	
Corto T/simple	12.500.—
Corto T/doble	14.800.—
Largo T/simple	13.200.—
Largo T/doble	15.600.—
Jeep 1000	20.140.—
PEUGEOT	
T4B	16.150.—
RENAULT	
R-4F	11.400.—

MOTOS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AJS		
CILINDRADA		
500	46-48	680/ 850
350	46-48	400/ 550
500	49-54	900/1.300
500	60-62	2.100/2.600
650	60-62	2.400/2.900
BSA		
500	46-48	680/ 850
500	48-49	900/1.300
350	46-48	400/ 550
650	50-52	1.200/1.600
500	60-62	2.100/2.600
BMW		
500	55	1.500/1.800
250	58	1.600/2.200
500	58	2.500/3.000
500	62	3.200/3.800
600	62	3.800/4.500
DKW		
125		300/ 450
150		350/ 500
DUCATI		
175		600/1.100
200		800/1.200
GILERA		
150	54-62	500/ 800
175	60-67	600/ 900
200	62-68	800/1.200
200	65-68	900/1.400
300 (imp.)	57-58	800/1.400
300 (nac.)	67-68	1 500/2.100
GUZZI		
350-500	46-49	300/ 800
175	57-61	600/1.100
235	57-61	800/1.200
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	700/ 900
1200 (válv. cab.)	48-49	1.400/2.000
HONDA		
50	60-62	500/ 850
125	60-62	800/1.300
150	60-62	900/1.400
250	60-62	1.800/2.500
300	60-62	2.200/3.000
HRD		
1000	48-49	1.200/1.600
1000 B. Shadow	48-49	2.200/2.800
1000 (Shop.)	48-49	3.000/3.500
1000	54	2.500/3.000
ISO		
150		200/ 400
JAWA		
350	57	800/1.200
175	57	300/ 700
350	62	1.300/1.700
MATCHLESS		
350	46-48	400/ 550
500	46-48	680/ 850
500	49-52	1.100/1.300
NORTON		
500	46-48	680/ 850
500	49-51	900/1.200
500	58	1.500/1.900
500	62	2 400/2.900
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	500/ 800
125	54-62	400/ 700
175	58-62	600/1.000
125 (Cristian)	58-62	1.100/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	850/1.400
350	47-49	1.700/2.200
500	48-50	1.500/2.000
650	48-50	700/1.000
500	51-54	1.900/2.300
650	51-54	2.100/2.600
500/650	55-57	2.200/3.000
350	58-62	2.200/3.100
650	60-62	3.300/3.900
650 (Cris.)	60-62	3.000/4.000
650	70	7.000/8.000
750	70	9.000/10.000
ZANELLA		
100	59/67	600/ 800
125	59/67	450/ 700

MOTOS 0 Km

ZANELLA	
48 cm3	1.200.—
125 cm3	1.935.—
175 Ponderosa	2.303.—
Z Carga	4.012.—
GILERA	
150 Súper Sp.	2.290.—
185 TC	2.500.—
200 GT	2.700.—
300	3.700.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI			
Avan 330	3,60-1,49-0,65	$ 2.100.— Johnson 25 (M)	$ 6.880.—
Avan 330	3,60-1,49-0,65	$ 2.100.— Yamato 22 (M)	$ 6.100.—
Avan 400 V	3,95-1,48-0,66	$ 4.560.— Johnson 33 (M)	$ 10.110.—
Avan 440	4,45-1,75-0,87	$ 7.200.— Johnson 55 (E)	$ 17.060.—
Avan 440	4,45-1,75-0,87	$ 7.200.— Johnson 115 (E)	$ 21.440.—
Avan 550 P	5,30-1,98-0,93	$ 6.960.— Johnson 55 (E)	$ 16.820.—
Avan 550 U	4,30-1,98-0,93	$ 10.300.— Johnson 115 (E)	$ 24.540.—
Avan 550 C	5,35-2,01-1,00	$ 19.200.— Johnson 115 (E)	$ 33.700.—
Avanlita	6,00-2,23-0,90	$ 7.200.— Johnson 115 (E)	$ 21.700.—
DELTA-MARINE			
Junior	3,90-1,43-0,52	$ 1.050.— Yumpa 2,5 (M)	$ 2.250.—
Pescador	4,25-1,80-0,65	$ 1.800.— Yumpa 2,5 (M)	$ 3.300.—
Pescador	4,25-1,80-0,65	$ 1.800.— Dorado 9 (M)	$ 3.690.—
Universal	4,25-1,80-0,75	$ 2.000.— Chrysler 20 (M)	$ 5.500.—
Camping 425	4,25-1,80-0,85	$ 3.200.— Chrysler 35 (M)	$ 6.950.—
Isleño	6,20-1,95-0,80	$ 4.000.— Dorado 9 (M)	$ 5.810.—
Camping 620	6,20-1,95-0,80	$ 6.000.— Volvo 15 (E)	$ 12.000.—
Tigre	6,30-2,20-0,90	$ 7.800.— Volvo 132 (E)	$ 25.000.—
Lido	6,60-2,30-1,00	$ 9.800.— Chrysler 35 (M)	$ 15.560.—
JUANJO			
Biguá	2,65-1,30-0,48	$ 1.050.— Yumpa 5 (M)	$ 2.500.—
Bambino	3,60-1,61-0,65	$ 1.900.— Chrysler 35 (M)	$ 6.650.—
Trimarán	3,03-1,63-0,56	$ 1.800.— Chrysler 20 (M)	$ 5.300.—
Signorina	3,60-1,61-0,65	$ 3.500.— Chrysler 45 (E)	$ 10.680.—
Signorina	3,60-1,61-0,65	$ 3.500.— Chrysler 35 (M)	$ 9.250.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	$ 3.900.— Chrysler 55 (E)	$ 12.420.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	$ 3.900.— Chrysler 70 (E)	$ 14.100.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	$ 3.900.— Chrysler 85 (E)	$ 15.100.—
Sprinter	4,08-1,76-0,70	$ 4.200.— Chrysler 85 (E)	$ 15.400.—
Sprinter	4,08-1,76-0,70	$ 4.200.— Chrysler 105 (E)	$ 16.350.—
Palm Beach (Crucero)	6,12-2,33-1,00	$ 22.500.— Chrysler 200 (E)	$ 42.500.—
P. Beach (Day Cruiser)	6,12-2,33-1,00	$ 17.000.— Chysler 200 (E)	$ 37.000.—
GH-380 Pescador	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 6.625.—
GH-430 Pescador	4,30-1,76-0,68	Evinrude 25 (M)	$ 7.325.—
GH-430 Pescador	4,30-1,76-0,68	Evinrude 40 (M)	$ 8.740.—
GH-380 Deportivo	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 9.030.—
GH-380 Deportivo	3,80-1,55-0,62	Evinrude 40 (M)	$ 10.225.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 40 (M)	$ 10.455.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 50 (E)	$ 12.200.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 60 (E)	$ 13.900.—
GH-430 Deportivo	4,30-1,60-0,68	Evinrude 40 (M)	$ 11.405.—
GH-430 Deportivo	4,30-1,60-0,68	Evinrude 50 (E)	$ 13.210.—
GH-Deportivo	4,30-1,76-0,68	Evinrude 60 (E)	$ 14.910.—
GH-Deportivo	4,30-1,76-0,68	Evinrude 100 (E)	$ 17.360.—
PAGLIETTINI			
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	$ 3.530.— Mercury 40 (M)	$ 10.928.—
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	$ 3.530.— Mercury 40 (E)	$ 11.876.—
Paglietini 406	4,06-1,72-0,73	$ 4.719.— Mercury 50 (M)	$ 13.475.—
Paglietini 406	4,06-1,72-0,73	$ 4.719.— Mercury 50 (E)	$ 14.447.—
Paglietiini 406	4,06-1,72-0,73	$ 4.719.— Mercury 65 (E)	$ 16.132.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 50 (M)	$ 12.951.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 50 (E)	$ 13.998.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 65 (E)	$ 15.683.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 80 (E)	$ 18.594.—
Pescadín	4,45-1,78-0,68	$ 3.650.— Mercury 40 (M)	$ 10.288.—
Pescadín	4,45-1,78-0,68	$ 3.650.— Mercury 50 (M)	$ 11.357.—
Paglietttini 445	4,45-1,81-0,76	$ 5.457.— Mercury 65 (E)	$ 16.870.—
Paglietttini 445	4,45-1,81-0,76	$ 5.457.— Mercury 80 (E)	$ 19.781.—
Paglietttini 445	4,45-1,81-0,76	$ 5.457.— Mercury 115 (E)	$ 21.728.—
Gacelux	5,15-2,02-0,87	$ 8.903.— Mercury 115 (E)	$ 25.219.—
Gacelux	5,15-2,02-0,87	$ 8.903.— Mercury 135 (E)	$ 26.779.—
REGNICOLI			
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	$ 3.900.— Johnson 25 (M)	$ 8.910.—
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	$ 3.900.— Johnson 40 (M)	$ 10.735.—
Dorado Ski	4,25-1,75-0,70	$ 4.160.— Johnson 40 (M)	$ 11.425.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	$ 5.900.— Johnson 40 (M)	$ 13.175.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	$ 5.900.— Johnson 60 (E)	$ 16.800.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	$ 5.900.— Johnson 100 (E)	$ 19.920.—
Dina	5,54-2,30-0,90	$ 16.900.— Johnson 155 (E)	$ 37.720.—
Dina	5,54-2,30-0,90	$ 16.900.— Johnson 210 (E)	$ 40.880.—
NAUTICA-BERMUDA			
Pirayú	3,83-1,63-0,47	$ 2.145.— Evinrude 25 (M)	$ 6.765.—
GH-380	3,80-1,55-0,62	$ 2.385.— Evinrude 25 (M)	$ 7.005.—
GH-380	3,80-1,55-0,62	$ 2.385.— Evinrude 40 (M)	$ 9.115.—
Riomar	3,83-1,63-0,60	$ 2.750.— Evinrude 25 (M)	$ 7.370.—
Riomar	3,83-1,63-0,60	$ 2.750.— Evinrude 40 (M)	$ 9.480.—
GH-430	4,30-1,76-0,62	$ 3.100.— Evinrude 25 (M)	$ 6.720.—
GH-430	4,30-1,76-0,62	$ 3.100.— Evinrude 40 (M)	$ 9.830.—
Sport	4,36-1,76-0,69	$ 5.220.— Evinrude 40 (M)	$ 11.950.—
Super Sport	4,36-1,76-0,69	$ 5.385.— Evinrude 50 (E)	$ 15.505.—
Super Sport	4,36-1,76-0,69	$ 5.385.— Evinrude 60 (E)	$ 16.545.—
Mark II	4,85-1,88-0,72	$ 9.180.— Evinrude 60 (E)	$ 20.340.—
Mark II	4,85-1,88-0,72	$ 9.180.— Evinrude 100 (E)	$ 22.545.—
Caribbean	5,02-1,94-0,89	$ 8.050.— Evinrude 60 (E)	$ 19.210.—
Caribbean	5,02-1,94-0,89	$ 8.050.— Evinrude 100 (E)	$ 21.415.—
Cobra	5,10-2,10-0,85	$ 10.836.— Evinrude 210 (E)	$ 35.375.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 15.975.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 19.210.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 15.975.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 42.705.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 15.975.— Evinrude 210 (E)	$ 40.515.—
Gran Turismo	6,63-2,28-1,12	$ 17.625.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 39.945.—
Gran Turismo L	6,63-2,28-1,12	$ 17.625.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 44.355.—
Gran Turismo '	6,63-2,28-1,12	$ 17.625.— Evinrude 210 (E)	$ 42.165.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	$ 20.375.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 42.695.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	$ 20.375.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 47.105.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	$ 20.375.— Evinrude 210 (E)	$ 44.915.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 23.125.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 45.445.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 23.125.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 49.855.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 23.125.— Evinrude 210 (E)	$ 47.665.—

NOTA: como en la inmensa mayoría de los casos los motores son de importación debe tenerse en cuenta la variación inmediata que se produce de precio al modificarse la paridad del dolar.

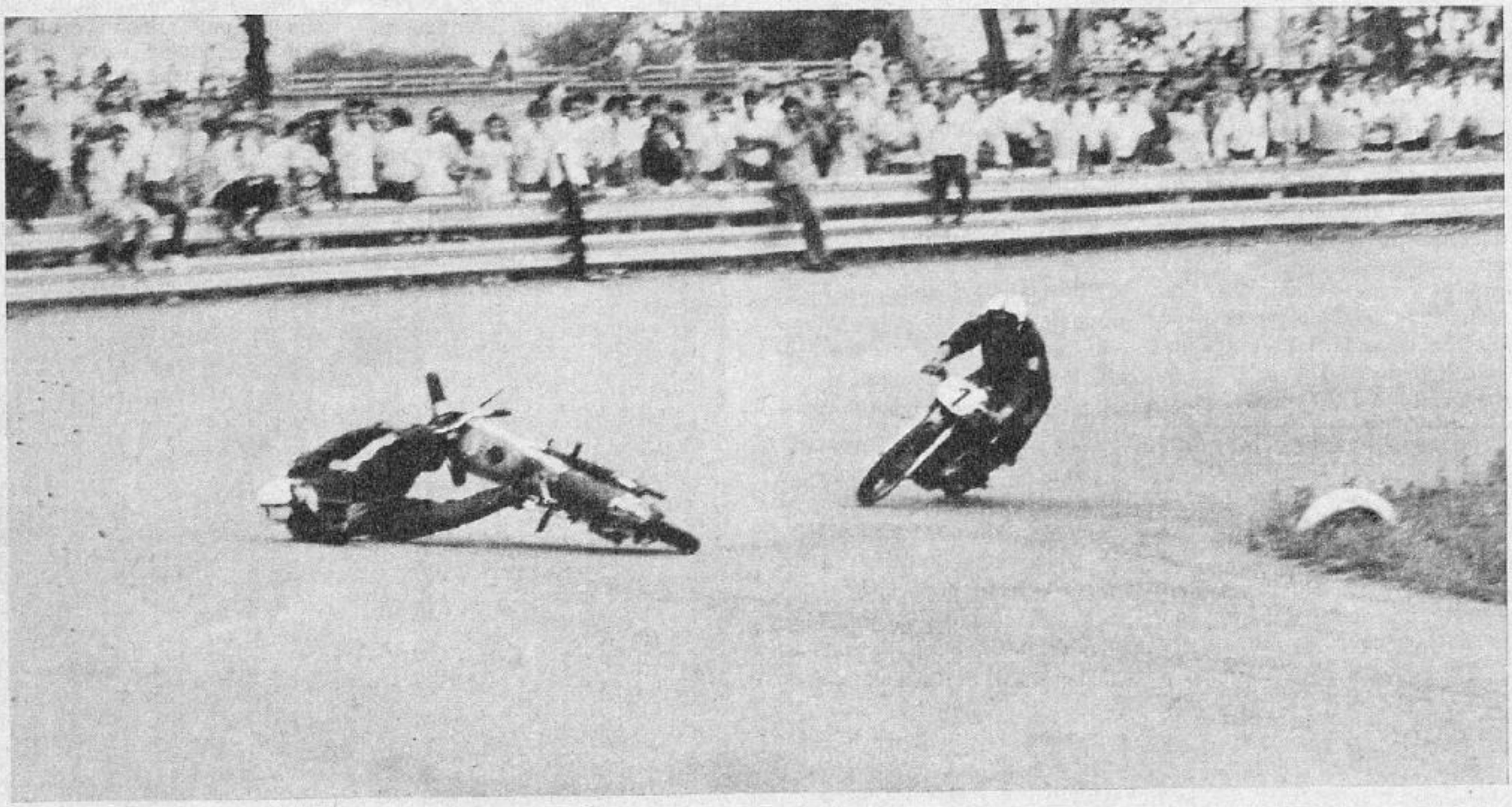
NOTA: (M): arranque manual (E): arranque eléctrico
— Las medidas se dan en metros en este orden: eslora-manga-puntal
— Las potencias de los motores se dan en HP.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA ACTIVIDAD ZONAL

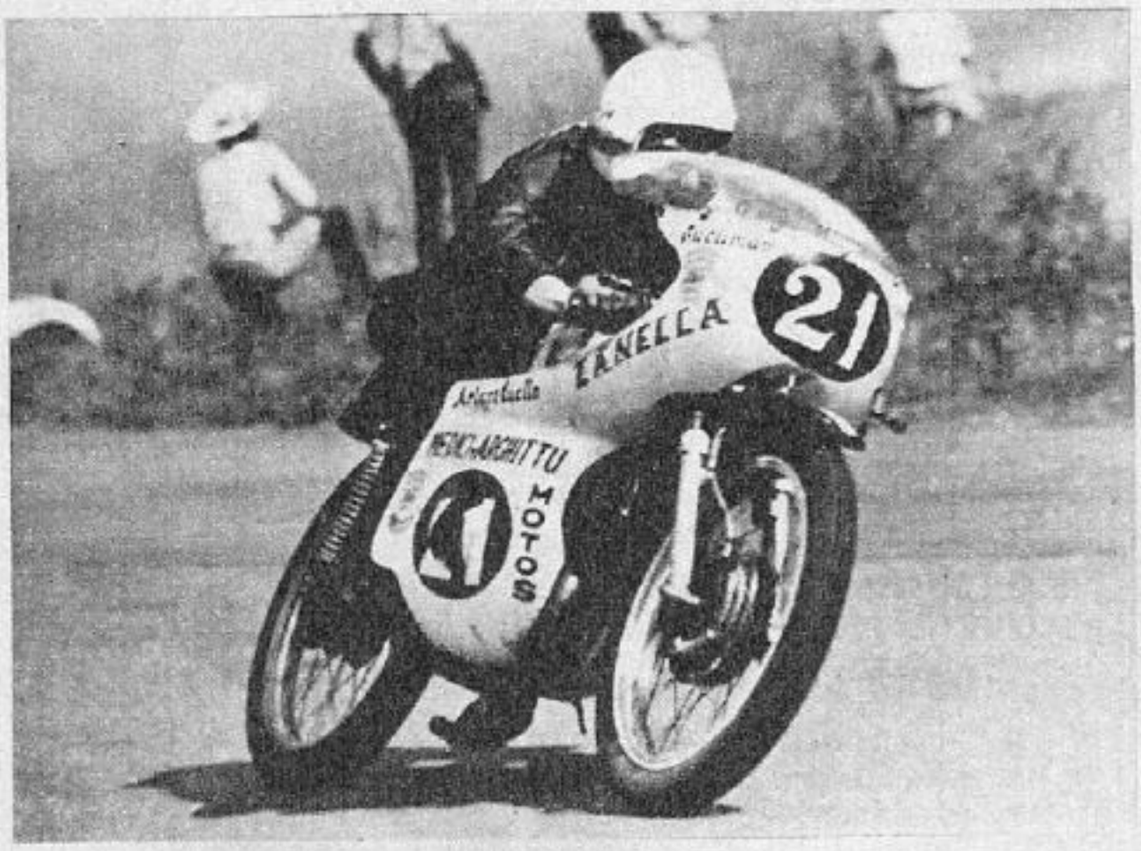
PROVINCIA DE TUCUMAN

"TUCUMAN... PARA LOS TUCUMANOS"



Caída de Lalo Petri en el mixto y Lito Mohamed (Nº 1) toma la delantera de la competencia para Motos hasta 200 cm³ Standard.

Arturo Cuello, piloto representante del Jardín de la República, se adjudicó la prueba reservada para la categoría Motos hasta 125 cm³.



Con regular cantidad de público y una temperatura propia del norte (superior a los 34 grados) se llevó a cabo el pasado domingo 17 de octubre una importante reunión motociclística en el autódromo municipal del parque 9 de Julio. La prueba fue organizada por el "Club Tucumano de Motociclismo", contando con la participación de corredores de Salta, Córdoba, Catamarca y locales de la provincia. La prueba disputada contó con puntaje por el Campeonato del Noroeste. La organización fue correcta y los baches (que siempre existen) no empalidecen en absoluto el buen espectáculo brindado por la gente joven y responsable del "Club Tucumano de Motociclismo".

LA COMPETENCIA

Se disputaron pruebas para las categorías: Motos, 125 y 175 cm³ Preparación Libre y 200 cm³ Standard. Autos: Fiat 600 Standard, todas las pruebas en el circulto de 2.780 metros de longitud.

CATEGORIA 125 cm³

PREPARACION LIBRE

Desde la señal de partida el representante de Córdoba, Alberto Neder, tripulando una DKW,

tomó la delantera, evidenciando neta superioridad sobre su escolta, el local Arturo Cuello. Al promediar la carrera el motor del puntero Neder sufrió un imprevisto "agarre", razón por la cual tuvo que abandonar. Ganó la competencia Arturo Cuello, regulando su marcha hasta culminar las 15 vueltas; segundo fue Valentín Noguera con Rumi y en tercer lugar el salteño Ricardo Brucoleri con Bultaco.

CATEGORIA 200 cm³
STANDARD

Desde las primeras vueltas la lucha se hizo evidente y por momentos electrizante entre Lito Mohamed, con mecánica Ducati, y Lalo Petri tripulando una Zanella. En la octava vuelta Lalo Petri, tratando siempre de cortar último en el mixto, sufrió una caída que le quitó toda posibilidad de recuperar la vanguardia. Culminaron las 15 vueltas con el notable triunfo de Lito Mohamed; segundo se clasificó (pese a la caída) Lalo Petri; tercero fue Jorge Darwich.

PIMPOLLITOS DEL JARDIN

Laburaron como "beduinos": Emilio Giobellina como comisario deportivo; Jorge Badín, director de la prueba, y Manuel Escobar con Miguel García como coordinadores y peritos en Relaciones Públicas.

Los muchachos están embalados para formar la Federación del Norte... ¿Qué tal?

CATEGORIA 175 cm³
PREPARACION LIBRE

A la iniciación de la competencia picó como "tejo" Antonio Escandar, haciendo rendir a fondo su Rumi R-K, seguido de Arturo Cuello, que tuvo una salida no muy feliz. En la cuarta vuelta Cuello logra acercarse, comenzando así un implacable acoso a Escandar. A partir de la octava vuelta baja el rendimiento de su máquina, lo que posibilita el afianzamiento de Escandar en la primera posición. Discuten hasta el final por el tercer puesto Alberto Neder, de Córdoba; Eduardo Orellana (local) y Juan Juárez, de la provincia de Catamarca. Culminó la competencia con el triunfo de Antonio Escandar, fue segundo Arturo Cuello.

CATEGORIA FIAT 600
STANDARD

Con la participación de 7 corredores se disputó la competencia, durante la cual y pese a lo riguroso de la temperatura reinante, los Fiatines aguantaron estoicamente el mal trato.

La lucha entablada desde las primeras vueltas entre Ricardo Márquez, Carlos Gordillo y Néstor Mena hacía exclamar a los "fans" en la zona de mixtos. Ganó la competencia Ricardo Márquez, superando en las últimas vueltas a Carlos Gordillo, siendo este último quien hizo el "gasto" desde las primeras vueltas.

CLASIFICACION FINAL

Categoría Motos hasta 125 cm³ Preparación Libre

1º	Arturo Cuello	Zanella R-K	15	vueltas
2º	Valentín Noguera	Rumi	15	„
3º	Ricardo Brucoleri	Bultaco	15	„
4º	Alberto Carr	Mac-Culloch	15	„
5º	Luis Suárez	Zanella R-K	15	„

Categoría Motos hasta 200 cm³ Standard

1º	Lito Mohamed	Ducati	15	vueltas
2º	Lalo Petri	Zanella	15	„
3º	Jorge Darwich	Gilera	15	„
4º	Manuel Carrizo	Gilera	15	„
5º	Francisco Balboa	M.V.	15	„

Categoría Motos hasta 175 cm³ Preparación Libre

1º	Antonio Escandar	Rumi R-K	15	vueltas
2º	Arturo Cuello	Zanella R-F	15	„
3º	Carlos García	Motobi	15	„
4º	Ricardo Brucoleri	Bultaco	15	„
5º	Eduardo Orellana	Zanella R-K	15	„

Categoría Fiat 600 Standard

1º	Ricardo Márquez	10	vueltas
2º	Carlos Gordillo	10	„
3º	Néstor Mena	10	„
4º	Víctor Mettola	10	„

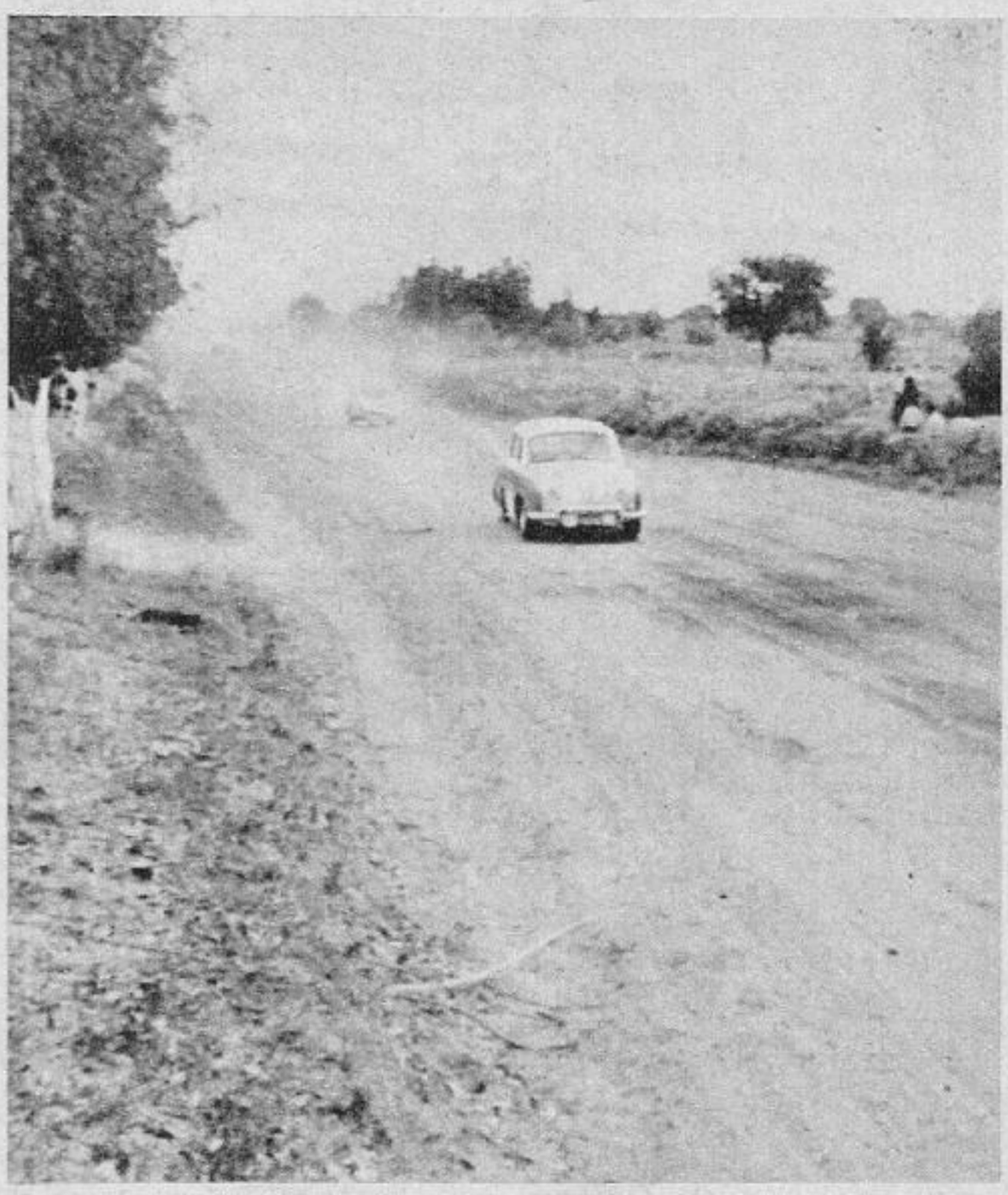
CORRIENTES

BELLA VISTA

RUIDO EN LA CAPITAL DEL CITRUS

Bella Vista, ciudad del interior de la provincia de Corrientes y Capital del Citrus, según reza el slogan, vivió una jornada "corsa" que estuvo organizada por el Club de Leones, que así se adhirió a los festejos de la Fiesta Provincial de la Naranja. Esta competencia estuvo reservada para Bolitas y Renault. Se desarrolló en un circuito que cuenta con una cuerda de 1.988 m, de forma trapezoidal, con una recta de 800/900 m asfaltada y el resto de tierra semicompactada. En total 9 inscriptos, que no obstante ser en su mayoría jóvenes que hacen sus primeras armas en este deporte conformaron un buen espectáculo, dejando satisfecha a la numerosa concurrencia que se dio cita.

El programa fue el siguiente: dos series a 10 vueltas cada una y una tercera a 15. En la primera serie se tomaron el buque dos Renault que andaban cualquier "corsa", conducidos por "El Naranjero" y Rogelio Rossi, respectivamente. Demostrando impeca-



En la recta de tierra más floja marchan hacia el final "El Naranjero", R. Rossi y, al fondo, "Sancho Panza".

CLASIFICACION FINAL
PRIMERA SERIE

1º	89	El Naranjero	Goya	Renault	14m 40s 3
2º	9	Rogelio Rossi	Goya	Renault	14m 40s 4
3º	7	Sancho Panza	Bella Vista	Fiat 600	s/t.
4º	2	Edgardo Martínez ..	S. L. del Palmar	Renault	s/t.
5º	10	Beto López	Bella Vista	Fiat 600	s/t.

PROMEDIO DEL GANADOR: 84, 432 kilómetros por hora.
RECORD DE VUELTA: Rogelio Rossi, en la 2ª, en 1m 28s.

SEGUNDA SERIE

1º	9	Rogelio Rossi	Goya	Renault	14m 55s
2º	7	Sancho Panza	Bella Vista ...	Fiat 600	15m 05s
3º	1	Raúl Itkin	Corrientes	Renault	15m 15s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ble manejo. Más atrás, dos bolitas que también manejaban muy bien, conducidas por "Sancho Panza" y Beto López, y empujando desde atrás Edgardo "Pololo" Martínez, que largando desde el fondo se colocó al final en la cuarta colocación, desalojando a Beto López. Ya antes de finalizada la primera serie el circuito presentaba las cuatro curvas en mal estado por la flojedad del suelo, donde se produjeron verdaderos huellones que tenían a los coches de aquí pa' allá como chorizo en fuente e' loza.

SEGUNDA SERIE

Nuevamente como en la anterior, los dos punteros son Rossi y El Naranjero, pero con el acose de' Pololo Martínez, que sin loquear le estaba dando a su Renault "con tutti". Poco a poco los tres punteros comenzaron a desprenderse de sus más inmediatos perseguidores, imprimiendo un ritmo veloz a la carrera. En la tercera vuelta Martínez desalojó de la segunda colocación a Rossi y se colocó paragolpe a paragolpe con El Naranjero, que en el cuarto giro debió abandonar por rotura de un balancín. En el 5º circuito Sancho Panza comenzó a hacer un repunte espectacular y se ubicó en la tercera colocación, dándole dolor de cabeza a Martínez, que nuevamente había perdido la posición de vanguardia. Vuelta a vuelta, sin variar las posiciones, siguió "Sancho Panza" sin sacarle el paragolpe del caño de escape al segundo, y este esfuerzo se vio coronado al irse quedando Martínez, que al no percatarse de que una hélice del ventilador había saltado e incrustado en el radiador, fundió el motor.

TERCERA SERIE

La más larga de todas, un total de quince vueltas. Nuevamente en la línea de largada el gran candidato, El Naranjero, que pudo solucionar su problema de balancín mediante los buenos oficios de sus mecánicos y de un espectador que cedió el precioso elemento. Largada la competencia, y antes de cumplirse el primer giro, ya El Naranjero se encontró punteando cómodamente y aumentando la ventaja, tratando de descontar la perdida en la segunda serie. Más atrás su escolta, el otro goyano, Rogelio Rossi, y peleando por el tercer puesto Sancho Panza y Beto López, que vuelta a vuelta cambiaban de posiciones, brindando un espectáculo aparte. Recién en la última vuelta, y a escasos metros de la llegada, se concretó el triunfo por el tercer puesto de Sancho Panza, que a lo largo de la serie y de las dos anteriores estableció un duelo mano a mano con su compobiano López.



El sanluiseño "Pololo" Martínez, de destacada labor hasta que los fierros cantaron el no va más.

PROMEDIO DEL GANADOR: 83,550 kilómetros por hora.
RECORD DE VUELTA: Pololo Martínez, en la 3ª, en 1m 27s.

TERCERA SERIE

1º	89	El Naranjero	Goya	Renault	22m 02s
2º	9	Rogelio Rossi	Goya	Renault	22m 05s
3º	7	Sancho Panza	Bella Vista ...	Fiat 600	22m 14s
4º	10	Beto López	Bella Vista ...	Fiat 600	23m 41s

PROMEDIO DEL GANADOR: 89,054 kilómetros por hora.
RECORD DE VUELTA: Rogelio Rossi, en la 2ª, en 1m 26s.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	9	Rogelio Rossi	51m 40s 4
2º	7	Sancho Panza	52m 09s
3º	1	Raúl Itkin	54m 07s

CORDOBA

OLIVA

ZONAL OLIVA FUNES

La Peña "El Bielazo", de Oliva, hizo disputar su primera competencia automovilística por el campeonato zonal "Alberto Oliva Funes" en un circuito de 1.750 metros de tierra no compactada. Fue un verdadero espectáculo por la cantidad de pilotos reunidos y que fueron apoyados ampliamente por el numeroso público que se dio cita en la Colonia Dr. Vidal Abal.

La primera serie correspondió a los poderosos Citroen y contó con 5 participantes en línea de largada, de los cuales sólo tres lograron terminar (igual que en 9 de Julio SP). Fernando Bagnis tomó la punta desde el vamos hasta el final seguido siempre por Juan Mastromarino y Eduardo Cravero. No hubo emoción ni nada que se le parezca, como ocurre casi siempre en esta categoría.

CASTRO EN 600

Seis fueron los pilotos que se alistaron en esta tanda, ocupando el liderazgo desde el principio el cosquinense José Castro escoltado por Omar Valentini, Marcelo Bajo, Luis Sassi, Alejandro Giraudo y Carlos Perea. Este último sólo cumplió una vuelta debiendo abandonar por problemas mecánicos. En cuanto al representante de la Peña Dean Funes, Valentini, perdió varias posiciones al detenerse por tener trabada una rueda con el guardabarro (consecuencia de un roce). Ocupó así el segundo puesto otro hijo del folklore, Marcelo Bajo (no tan bajo) seguido de Sassi, quien también debió detenerse por el mismo problema de Valentini. Tercero se ubicó entonces Giraudo y por último Valentini.

BASTA, SASSI...

El puntero del campeonato en la categoría "A", Ricardo Sassi cambia de auto en cada carrera y salvo imprevistos (caso Jesús María) se alza con la victoria. Dominó de punta a punta la competencia escoltado al principio por Roberto Gazzi y finalmente por el promisorio Mario Stillo, que debutó con otro Fiat 128. La parte emotiva de la jornada la dieron José Luis Rizzutto, con el Renault más andador que se conoce en el zonal y Alberto Gammerman (con mm) con un 128. Cuando sólo faltaban tres vueltas este último pudo superarlo luego de mantenerse detrás y a la par pero sin poder pasarlo. También realizó buena labor otro de Dean Funes, que debutó con Fiat 128, aunque la suerte no lo acompañó: Arturo Picco parece seguido por las moscas y los mosquitos.

Bartolomé Laso con Renault

CLASIFICACION CAMPEONATO ZONAL
Oliva - 26-9-71
CATEGORIA PROMOCIONAL CITROEN

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	J. Fernando Bagnis	10	16m 30s 2|5
2º	Juan Mastromarino	10	16m 54s 4|5
3º	Eduardo Cravero	10	17m 18s

RECORD DE VUELTA: Bagnis, en la 6ª vuelta: 1m 36s.

CATEGORIA PROMOCIONAL FIAT

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	José Castro	12	17m 41s 1|5
2º	Marcelo Bajo	12	17m 48s 3|5
3º	Alejandro Giraudo	12	18m 54s
4º	Omar Valentini	12	19m 02s 1|5

RECORD DE VUELTA: Castro, en la 2ª vuelta: 1m 27s.

CATEGORIA STANDARD "A"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Ricardo Sassi	12	16m 33s 1|5
2º	Mario Stillo	12	16m 43s 4|5
3º	Alberto Gammerman	12	17m 34s 4|5
4º	Jorge Luis Rizzutto	12	17m 35s 1|5
5º	Omar Valentini	11	
6º	José Orozco	11	
7º	Roberto Cardetti	11	

RECORD DE VUELTA: Sassi, en la 3ª vuelta: 1m 22s 2|5.

CATEGORIA STANDARD "B"

Pos.	Piloto	Vueltas	Tiempo
1º	Mario Geretto	12	16m 17s 4|5
2º	José Sancho	12	16m 31s 1|5
3º	Aldo Agorio	12	16m 45s 3|5
4º	Alberto Zarasate	12	16m 57s
5º	Manuel Uravich	12	17m 03s

RECORD DE VUELTA: Geretto, en la 2ª vuelta, y Sancho, en la 6ª: 1m 19s 3|5.

debió abandonar al romper pistón justo en un día que su coche andaba más que otras veces. Por su parte Gazzi quemó juntas de tapa de cilindros en la octava vuelta, mientras que Valentini con su pequeño Fiatín se ubicaba quinto en gran actuación. Así sin mayores alternativas. Sassi se adjudicó una vez más otra competencia de este exitoso campeonato zonal.

EN LA "B", EL RIOCUARTENSE GERETTO

También sobre 12 giros se realizó la última prueba de la tarde. Aunque José Sancho fue quien picó en punta, el riocuartense Geretto le arrebató esa posición en el segundo giro, metiéndose por adentro en la curva sur, donde quedaron numerosos pedazos de vidrio y chapas abolladas. Más atrás se ubicaban Agorio, Roberto Cano, Zarasate, Uravich, Jais y Bertola. Cerraban el lote de participantes Rossi, Davicino, Grassetti, Mayor y Kersul. El segundo y tercer puesto no variaron ya que tanto Sancho como Agorio mantuvieron siempre la misma distancia entre sí, mientras que Cano debió abandonar al romper palier. Así Zarasate en su mejor actuación en lo que va de la temporada logró ubicarse cuarto, a pesar de los embates del cosquinense Uravich.

Geretto, representante de la Peña La Biela Loca de Río Cuarto, ganó nuevamente y lo hizo en forma cómoda. Buena actuación la del debutante Rossi, de Río Tercero, con una berlina 1600, mientras que Roberto Grassetti, de la Peña Autodinámica, debió correr con la caja trabada desde la largada.

DESPISTES Y "DESPISTADOS"

Buena organización la de la Peña El Bielazo por ser ésta la primera competencia que organizan. El público respondió ampliamente, concurriendo en forma masiva. El circuito, de un trazado muy singular y bonito, quedó un poco desmerecido por la gran cantidad de tierra que se levantaba. Faltó compactación o, lo que está muy de moda, el regado con aceite quemado. ¿Será para la próxima?

Arturo Picco debió abandonar porque un pícaro papel de diario se le encajó en el radiador. Como ninguno de sus astutos auxiliares le avisó, la temperatura comenzó a hacerse sentir, frustrando así las aspiraciones de este joven piloto, perseguido por la mala suerte.

Por fin pudo arrimar Mario Stillo. Ahora con un flamante Fiat 128 logró clasificarse segundo detrás de Sassi, luego de una serie de abandonos en las pruebas anteriores. Posiblemente la causa sea el nuevo "mecánico" que lo acompañó a Oliva. Si sigue así puede llegar a ganar.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MADARIAGA

EL REBELDE CONQUISTADO POR MARIANI, BARATUCCI Y CASTELLANO

Ante reiteradas suspensiones en diferentes circuitos, el Madariaga Automóvil Club solicitó la fecha del 17 de octubre para llevar a cabo en el circuito municipal "El Rebelde" de General Madariaga una nueva fecha por el campeonato zonal fiscalizado por la Federación 3 de CADAD.

Lamentablemente el feriado conmemorativo del Día de la Madre hizo que poco público asistiera al evento y que los participantes fueran menos de los que normalmente se dan cita en éste, que posiblemente sea uno de los circuitos con pista mejor compactada de la zona. 12 máquinas de Turismo Nacional Grupo 1 en la clase "A", 6 de la clase "C" y 10 cafeteras iniciaron las pruebas de clasificación, demostrando ser los más veloces precisamente los que a la postre resultarían vencedores en cada categoría: Mariani, Baratucci y Castellano (este último con un motor adaptado a las exigencias de modelo hasta 1933).

Rodolfo Mariani sigue cosechando triunfos con su legendario Renolito, mientras hace sus primeras armas en TC.



Abajo: Largada de la categoría "C", en la que triunfó Ricardo Baratucci. Fue el día de los Fiat.



A partir de la hora preestablecida se iniciaron las series con los siguientes resultados:

1ª Clase "A": 1º Rodolfo Mariani, 2º Franco Ugolini y 3º Juan Isidro.

2ª Clase "A": 1º Carlos Farina, 2º Mario Lemmi y 3º Alberto Clerc.

Final Clase "A": 1º Rodolfo Mariani a un promedio de 69,750 km/h., seguido por Juan Isidro, José Alvarez, Franco Ugolini, Alberto Clerc.

1ª Serie clase "C": 1º Ricardo Baratucci, 2º Eduardo Márquez y 3º Félix Scenna.

2ª Serie clase "C": 1º Ricardo Baratucci, 2º "El Vasco" y 3 Félix Scenna, determinándose el ganador absoluto por suma de tiempos quedando el puntaje de la siguiente forma: 1º Ricardo Baratucci a un promedio de 77,074 km/h., 2º "El Vasco" y 3º Félix Scenna.

En cafeteras la primera serie fue conquistada por Oscar Castellano a un promedio de 83,283 km/h., seguido por Oscar Chaulet y Rubén Scigliano, mientras que la segunda serie proclamaba vencedor a José Solís a un promedio de 80,858, quien fue escoltado por Luis Boicú y Juan Vázquez.

La final deparó gran emotividad por la lucha por el segundo lugar entablada entre Solís y Augusto González, y luego de cambiar en varias oportunidades, Solís fue digno escolta de Oscar Castellano, quien resultó inalcanzable con su "Laucha".

El tiempo del vencedor fue de 16m47s2, que representa un promedio de 82,970 km/h, y a 12s arribó José Solís, ubicándose a continuación Augusto González, Oscar Chaulet, Luis Finochio y Luis Boichú.

Bien, como siempre, la organización del Madariaga Automóvil Club, merecedora de más éxito que el obtenido en esta oportunidad (como espectáculo y financieramente).

Debemos destacar el importante apoyo prestado por la Municipalidad de General Madariaga y su personal para brindar un circuito extraordinario en su compactación

sugerencias PARABRISAS CORSA

Realización EDDIE Publicitaria
T. E. 32-1424/7989



PRODUCTORA: ANEXO J67 R

AV. J. B. JUSTO 4300. CAP.





LATEX CON SILICONA HUMEDO

ALGO DISTINTO

ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES

EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS



FIREP S.A.C.I. y F.

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU FIAT

RECUERDE... COMO SIEMPRE LA LINEA COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

NUEVO LOCAL:
Av. J. B. JUSTO 6200 - CAP.

SUCURSAL:
Av. DE LOS INCAS 5057 - CAP.
ENVIOS AL INTERIOR

BAGUETAS DE PASARRUEDAS



APLIQUELAS USTED MISMO, DE MUY FACIL COLOCACION
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UPS
EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

MOBA FABRICANTES Registro Modelo Industrial Nº 10739

REPUESTOS PARA FIAT

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



FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

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

PEUGEOT Citroën

IMPORTACION
FABRICACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957
ESTACIONAMIENTO GRATIS

AUTO RADIO "DOBLE A"

- AUTO STEREOS
- TOSHIBA
- MITSUBISHI

MAGAZINES - CASSETTES
SERVICE
11 DE SEPTIEMBRE 2376
SAN FERNANDO

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

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

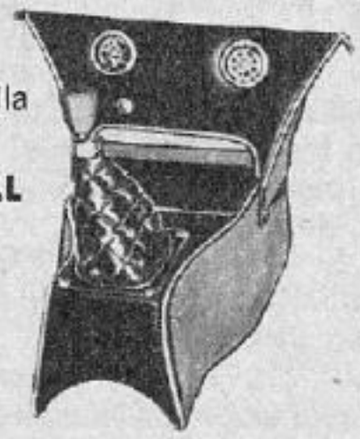
VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

PALANCA AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO



Reparación - Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla
Fundas cubre auto



DISTRIBUIDOR OFICIAL DE CINTURONES DE SEGURIDAD

CUIDEX®
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

¿BUSCA REPUESTOS? TENEMOS RESPUESTA

FIAT RP

NACIONALES E IMPORTADOS

Precios especiales para mayoristas

EN NUESTRO NUEVO LOCAL RECIEN INAUGURADO

AV. MITRE 98 esq. Méjico
Florida Oeste - T. E. 740-7446

Solicite cotización - Envíos al interior

buscamos a MISS CORSA 1971

¡sensacional concurso!

El tradicional concurso que anualmente organiza CORSA se pone en marcha exactamente en este momento. Aburridos de pintones y piantados, buscamos ahora a las más linda del país para consagrarla Miss Corsa. Habrá premios sensacionales para las postulantes y una fiesta de coronación que se llevará a cabo en Bwana, para alegría de nuestros tradicionales amigos

Se acerca el final de un año más. Y, como todos los años, se acerca la tradicional fiesta que CORSA organiza y en la que reúne a los ejemplares más notables del caldo de cultivo en el que nos debatimos.

Las fiestas de CORSA fueron siempre epílogo de algún concurso dislocado; desde aquel lejano "Mr. Pinta", que tuvo su exitosa reedición, pasando por el "Rey de los Piantados", las fiestas atrajeron infaliblemente la atención del país, de toda América, de las Naciones Unidas y, ahora también, de China comunista.

Basándonos en el éxito de los mencionados ágapes, reflejado directamente en la participación que —de una manera u otra— cupo a nuestros lectores, estimamos que llegó el momento de reanudar la tarea para abocarnos al torneo 1971.

Claro que imbuidos de la dinámica en que se mueve el mundo actual, pleno de procesos de cambio y en el que las estructuras perimidas se derrumban inmisericordemente, segundo tras segundo, nosotros, que de un modo directo pertenecemos al universo del movimiento promocionado por Galileo Galilei, también hemos decidido cambiar.

Es por eso que el espíritu del concurso sigue siendo el mismo; el cambio se da en la forma y no en el fondo, vale decir que esta vez el consagrado no será Apolo sino Venus. Basta de pintones y piantados; somos conscientes del proverbio portugués que no por viejo deja de ser vigente: "Las mujeres, donde están, sobran; y donde no están, faltan"...

Con el advenimiento del mini-short (hot-pant o pantaloncitos calientes) y la abolición del corpiño, la mujer ha cobrado una libertad de movimientos que bueno, bueno, llegando a encaramarse en los más privilegiados lugares hasta ahora reservados al hombre. Vemos así mujeres astronautas, mujeres barbudas, mujeres que votan, mujeres-amigos, mujeres de goma, mujeres que tocan el saxo (llegando a integrar verdaderas orquestas...), mujeres virtuosas... y hasta mujeres corredoras de autos.

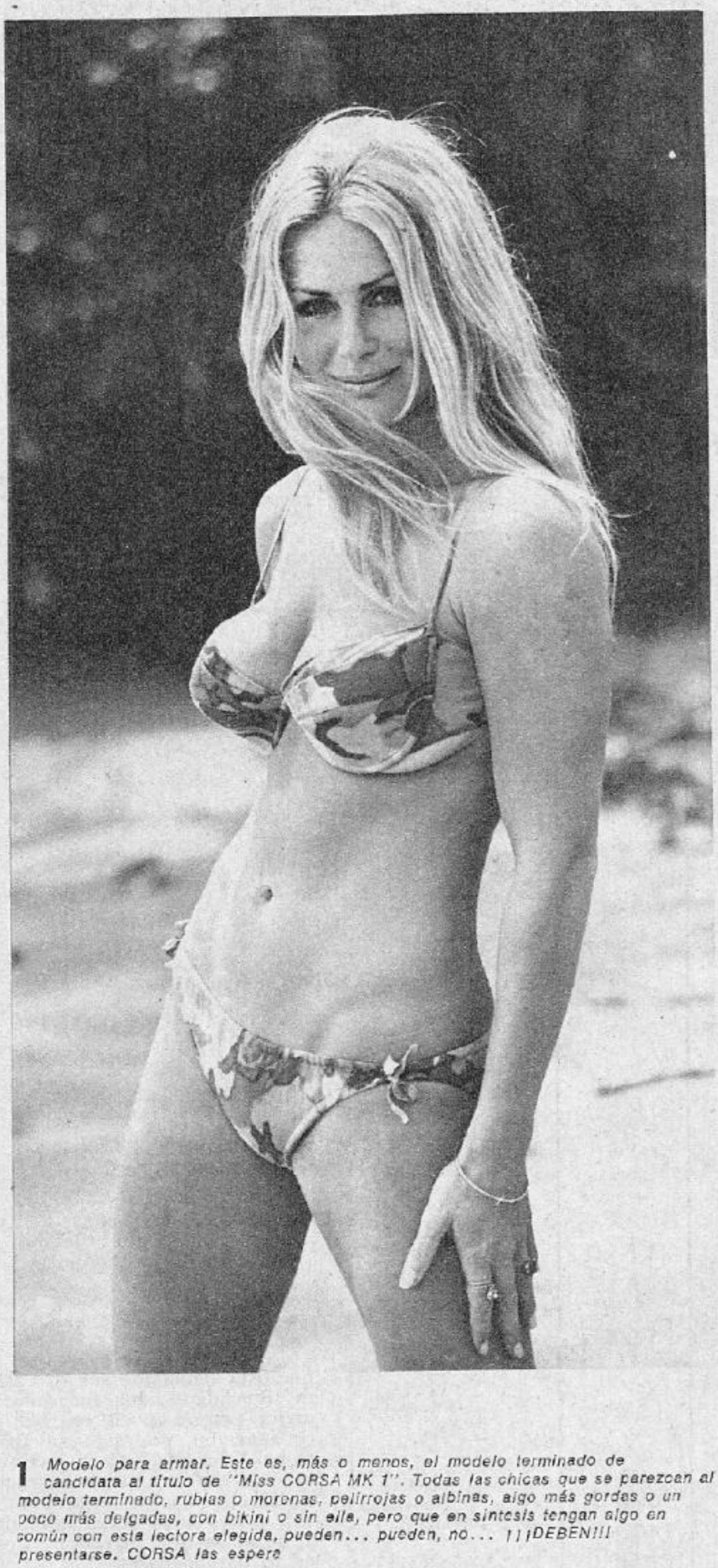
Respetando esta libertad que la mujer se ha tomado (y respetando también todas las libertades que quieran tomarse de ahora en adelante), CORSA las convoca a íntimo cónclave con características de público concurso.

La invasión de pardas, sajonas, criollas, indefinidas, profesionales y amateurs llegó a nuestra hasta entonces viril publicación a través de la lámina central calendario y, por supuesto, la tapa. Por esos espacios desfilaron destacadas bellezas de la noche y el día nacionales. Niñas que hoy perduran colgadas de un alfiler en tantos cientos de miles de talleres y dormitorios de gente CORSA que a diario supo engordar el ojo. Toda esa cantidad de señoritas con sus dos piernitas, sus dos ojitos, sus naricitas, sus pelitos largos, etcétera, sirvieron como antecedentes para que hoy, a partir de este número y con la audacia que nos caracteriza, nos aventuremos a la tarea de buscar entre este jardín inagotable que son nuestras calles, una chuchi tan sensacional que merezca el título máximo anual de nuestra revista que cada vez se aleja más de su fin original, para alegría de nuestros lectores.

El concurso de marras determinará quién es la más linda de todas las que se presenten, de la siguiente manera: Todas las interesadas (directa o indirectamente) deberán presentarse en nuestra redacción (Leandro N. Alem 896, 3er. piso) de 12 a 19 horas, de martes a viernes, de aquí en adelante y de allí para acá. Integrarán una lista de postulantes cuyas fotos irán apareciendo en la revista (en la medida que el espacio lo permita), incluyendo datos personales. En caso de no traer las postulantes la correspondiente placa fotográfica, nuestros hábiles en la materia (Turuleca Albornoz y Oso Hormiguero Rivas) se encargarán del trabajito. De todas las que se hayan presentado a la fecha de cierre —que se informará oportunamente— serán seleccionadas 10 (diez) finalistas que —estas chicas sí— se lucirán en la pasarela de Bwana (donde se hará la fiesta en diciembre) para que un calificado jurado integrado por notables personalidades artísticas, culturales, deportivas, científicas y qué sé yo, elijan a ¡¡¡Miss CORSA MK-1 1971!!!.

Los premios que recibirán las seleccionadas serán importantísimos; mucho más importantes de lo que cualquiera pueda imagi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

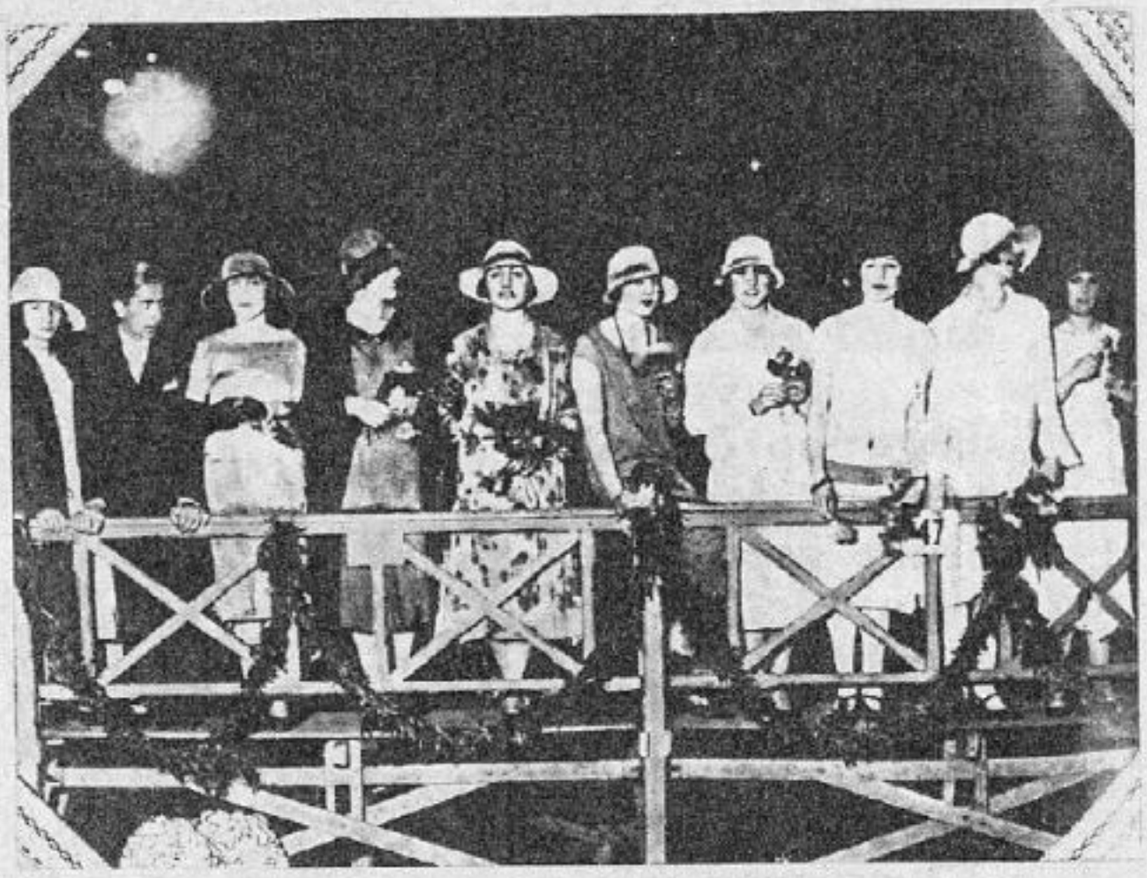


1



2

3





4

1 *Modelo para armar. Este es, más o menos, el modelo terminado de candidata al título de "Miss CORSA MK 1". Todas las chicas que se parezcan al modelo terminado, rubias o morenas, pelirrojas o albinas, algo más gordas o un poco más delgadas, con bikini o sin ella, pero que en síntesis tengan algo en común con esta lectora elegida, pueden... pueden, no... ¡¡¡DEBEN!!! presentarse. CORSA las espera*

2 *En cambio, chicas como la ilustrada en esta foto no pueden presentarse, dado que no responden a las exigencias planteadas por el ritmo de vida actual. Observen que usa corpiño y corset, por ejemplo...*

3 *Nuestra ambición es que la pasarela de Bwana esté tan bien concurrida como la pasarela del corso de las flores de aquel carnaval de 1929, tan bien recordado por todos nosotros... En aquella oportunidad comenzaba a insinuarse la liberación femenina al abolirse el calzón magnético del Dr. Hamilton.*

4 *"Voto para las mujeres", reza el cartel. Y hay que cumplir al pie de la letra. Todos nuestros lectores podrán enviar adhesiones en favor de las candidatas cuyas fotos aparezcan en las páginas de CORSA, a partir de este número. Las mejores cartas de adhesión, además de darle el espaldarazo a la elegida, serán publicadas.*

nar. Pueden ir pensando en el Caribe... en autos sport... en maharajaes de la India... Es decir... pueden pensar en lo que quieran. Nosotros después veremos qué podemos darles... Pero pueden estar en la seguridad de que los premios serán importantísimos. Ninguna saldrá defraudada. En el próximo número estaremos en condiciones de anunciarlos con bombos y platillos.

A presentarse, entonces. La pasarela de Bwana espera impaciente. De Bwana a la fama internacional. Ese debe ser vuestro lema, chicas...

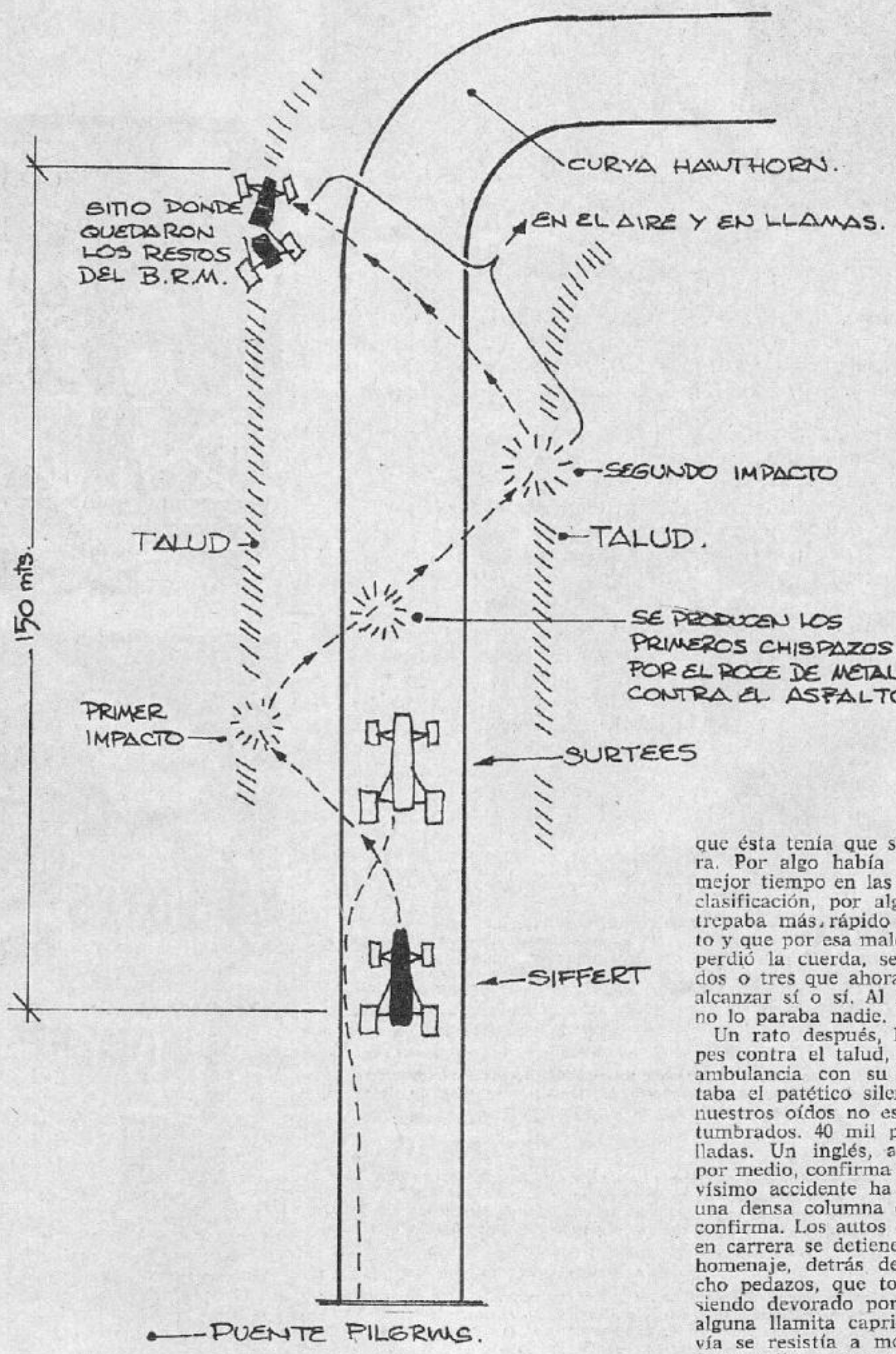
ATENCION QUE QUEDA APENAS UN MES...

Vosotras que aspiráis a la fama, a la tapa de tanta revista suelta (o calendario CORSA, por supuesto), a lucir cualidades por TV, tenéis en el concurso de CORSA una oportunidad para no dejar pasar. Hollywood abrirá sus puertas a la elegida, sin duda... ¡¡¡No perdáis un segundo más, por las barbas de Belcebú!!! Las páginas de CORSA esperan. Travestis, abstenerse.

¿BLOQUEO DE LA CAJA, DESPRENDIMIENTO DEL MOTOR?

¿POR QUE SIFFERT?

Estábamos allí. Y vivimos el accidente y la dramática conmoción general que provocó en toda Europa. Ha muerto un hombre más, pero era justamente uno de los mejores pilotos del mundo. Nuevamente surgen varias causas posibles y se hace difícil encontrar la verdad. -Bloqueo de tren trasero. -Súbita separación del motor del chasis. -Precaria seguridad general en una pista que merece un reprobado. El comentario y el análisis que de poco sirve ya y las opiniones generales sobre la muerte de Seppi Siffert



"Mi circuito preferido es este de Brands Hatch... Aquí gané mi primer Grand Prix de Fórmula Uno, el 20 de julio de 1968... Lo que más temo es encontrarme aplastado bajo un coche, como me sucedió una vez en el circuito de Nürburgring, en Alemania. Hace falta tan poca cosa para que te suceda algo así..."

"...Para correr no hay que tener en cuenta los milagros, hay que estar predispuesto a cualquier sacrificio."

(Declaraciones de Joseph Siffert al matutino francés "L'Aurore", que fueron publicadas en la edición del lunes 25 de octubre de 1971, día siguiente al trágico accidente.)

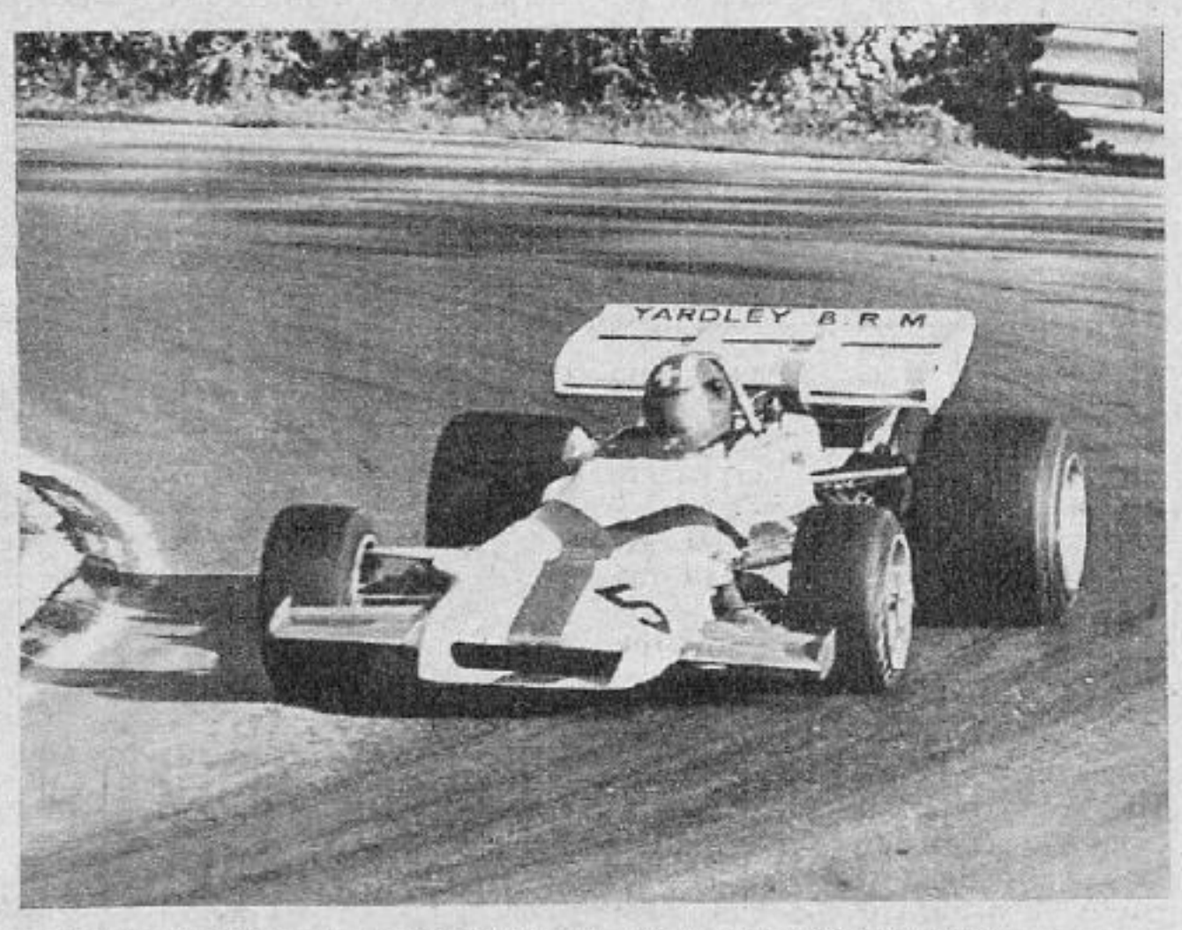
.....

El BRM blanco se estaba acercando a Stewart. Siffert, dentro, rodeado de metal y nafta, ya podía ver la cola del Tyrrell azul de Jackie. Salió a buscarlo, a ganarle la tercera posición, porque ésta tenía que ser **su** carrera. Por algo había marcado el mejor tiempo en las pruebas de clasificación, por algo su BRM trepaba más rápido que el resto y que por esa maldita largada perdió la cuerda, se le colaron dos o tres que ahora había que alcanzar sí o sí. Al BRM "hoy" no lo paraba nadie.

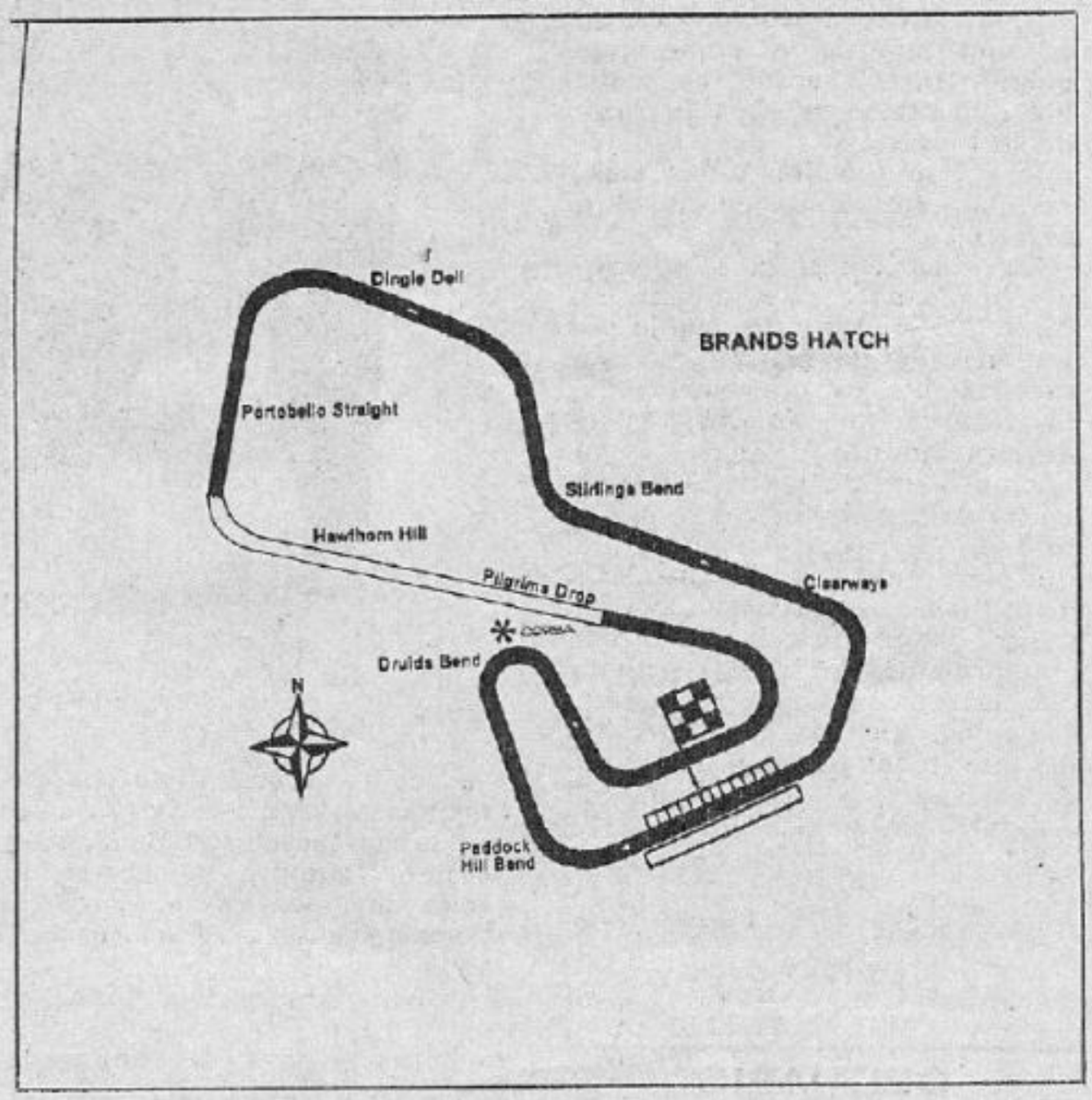
Un rato después, los dos golpes contra el talud, el fuego, la ambulancia con su sirena cortaba el patético silencio al que nuestros oídos no estaban acostumbrados. 40 mil personas calladas. Un inglés, altoparlantes por medio, confirma que un gravísimo accidente ha ocurrido y una densa columna de humo lo confirma. Los autos que seguían en carrera se detienen, como un homenaje, detrás del BRM hecho pedazos, que todavía sigue siendo devorado por el fuego, alguna llamita caprichosa todavía se resistía a morir. Jackie Stewart llora como un niño ante

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIURIO



El drama del tiempo detenido por la fotografía. Esta toma la realizó Pérez Balbi en la curva Druids (ver el plano), en la fatídica vuelta 14. Diez segundos después Siffert sufriría el trágico accidente.



informe exclusivo de nuestro enviado a Brands Hatch **JULIO PEREZ BALBI**

EL ACCIDENTE

Cuando el BRM rodaba a unos 225 kilómetros por hora, rumbo a la curva Hawthorn, sufrió un brusco desplazamiento hacia la izquierda, dando de costado contra el talud protector del público. El rebote lo empujó nuevamente a la pista, donde el roce de metales del ya destrozado auto contra el asfalto provocó los primeros chispazos que desencadenaron el fuego. Ya en llamas, continuó con sus incontrolables movimientos. Con menos fuerza golpeó nuevamente contra otro talud, esta vez el interno, y de ahí en más voló por el aire hasta tocar suavemente contra el externo por segunda vez.

Ya inmóvil y en llamas, se sintió una leve explosión, producida por uno de los tanques de nafta; medio minuto más tarde la segunda y última explosión hizo imposible todo intento de acercarse al auto. De ahí en más ardió desmesuradamente y Jo Siffert ya estaba irremediablemente muerto.

¿La seguridad? Pésima. Según el amigo Tim Schenken, **"los bomberos demoraron unos dos minutos en llegar al lugar del incendio y dos minutos más en apagarlo totalmente"**. En ese viraje no había un solo camión de bomberos, ni hombres protegidos con traje de amianto y mucho menos una considerable cantidad de matafuegos con nieve carbónica. El fuego, de haber sido atacado en su debido momento, unos quince segundos después que el auto se detuvo finalmente, podría haber sido controlado si unos cuatro hombres lo hubiesen rodeado con nieve carbónica. De cualquier manera hubiese sido fatal. Primero por los golpes que recibió el piloto, y segundo por la primera explosión (de un tanque de nafta), ocurrida con el auto en movimiento. Pero se hubiese hecho todo lo posible...

la tragedia que tiene frente a sus ojos. Reutemann se sienta al lado del auto de Graham Hill; el flemático inglés no se anima a bajar, se siente pesado como si tuviese que soportar 100 kilos sobre sus hombros. Todos tienen ganas de estar en casa, de no haber venido, las caras reflejan todo el panorama.

Un rato más tarde se da por terminada la carrera con la clasificación hasta la vuelta catorce. Los autos, de a uno, y a dos por hora, llegan a los boxes; ya nadie tiene ganas de nada...

.....

El accidente de Jo Siffert causó profunda conmoción en Europa. Diarios y revistas usaron muchos centímetros de columna para contar todo lo sabido sobre su muerte. La clasificación de la carrera, el desarrollo, todo pasó a segundo plano por lo realmente grave: el accidente.

Según testigos, el accidente se produjo al llegar a la curva Hawthorn, donde se notó claramente cómo Siffert aceleraba en vacío reiteradas veces, tratando de meter alguna marcha. Después el auto se descontroló, dio contra los taludes y se desató el incendio. Todo esto a 225 km/h.

LAS PROBABLES CAUSAS

1º) **Rotura de la caja.** Es la versión más comentada. Se supone que algo se engranó en su interior y bloqueó las ruedas traseras. Ello descontroló totalmente el accionar de Siffert.

2º) **Se "descolgó" el motor.** Esta otra conjetura la sostienen Reutemann y varios pilotos más. El motor está unido al chasis y trabaja como estructura. Sobre él y la caja de cambios descargan amortiguadores, brazos de suspensión, etc. del tren trasero. Lo que se supone es que se rompieron una o dos de las uniones chasis-motor y el conjunto varió de pronto su geometría, provocando el despiste.

3º **Un bache.** La pista era muy despareja. En todas partes del circuito los autos saltaban constantemente, saltos suaves, pero saltos al fin. Los técnicos de la BRM sustentan como causante del accidente al bache que existe en las inmediaciones de la zona del accidente. El mismo motivó el roce de la carrocería contra el piso, haciendo perder al piloto el dominio del coche. Por supuesto, los técnicos de BRM niegan toda posibilidad de culpa a piezas del auto. El frío prestigio es el frío prestigio...

Estas son las tres versiones más lógicas que hemos recogido. Pero a ciencia cierta no hay seguridad, siquiera parcial, de cuál de ellas fue causante de la tragedia. Ya comenzó una investigación oficial sobre los restos del auto; demorará por lo menos un mes para que la comisión que realiza el estudio se expida. Por otro lado, en el hospital de Seven Hoaks, en Kent, Alfil, los médicos procedieron a realizar la autopsia del cadáver del infortunado Siffert.

Todas las causas presentan dudas. Que una caja se engrane no es cosa muy común, se rompen; pero difícilmente pueden originar el bloqueo de una rueda. Que se rompa la unión chasis-motor, humm...; si bien el piso de B. Hatch es bastante desparejo, la fijación del motor al chasis se hace en varios puntos y su resistencia es enorme, ya que dichas uniones siempre fueron, desde el tablero de diseño, sobredimensionadas. Si no se han roto nunca saltando lomos de burro en Nürburgring, no tiene por qué suceder en Brands Hatch

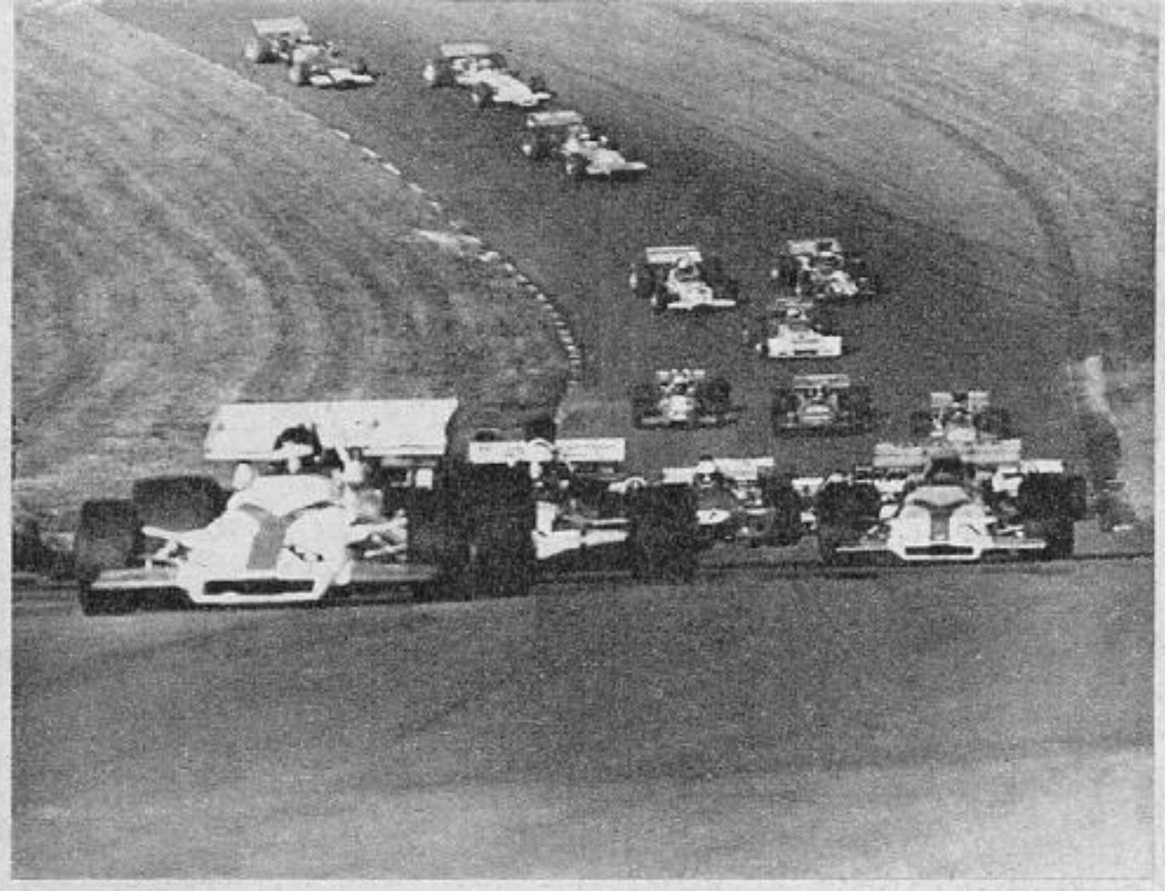
LA OPINION DE REUTEMANN

"Yo no vi el accidente, venía mucho más atrás, pero una vez que me detuve a la cola de la fila y me di cuenta del fuego, fue terrible: el auto era una antorcha, la gente, desesperada, tratando de acercarse para hacer algo, a diez metros retrocedía; era un horno, ya resultaba imposible hacer nada..."

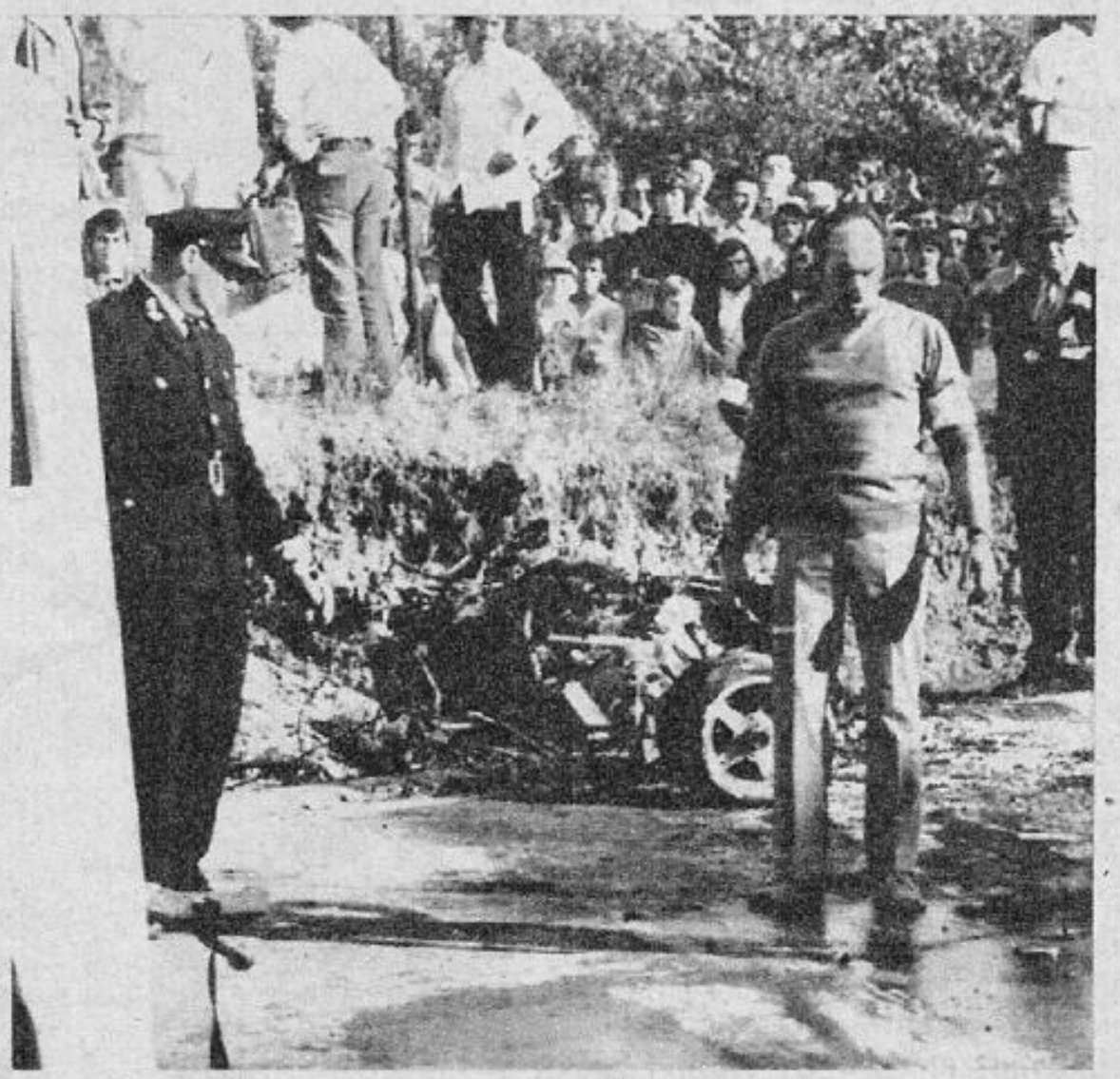
Carlos Reutemann comparte la tesis que supone la separación del motor con respecto del chasis. Como el motor cumple funciones estructurales, al soltarse la fijación del mismo así, sea en parte, el tren trasero del auto, que se fija al motor y caja de velocidades, quedó sin rigidez alguna, tornando al BRM un objeto incontrolable.

"Para mí se descolgó el motor; es una suposición como cualquier otra; la verdad, es probable que nunca se sepa la razón de su muerte; si se llega a determinar que fue por fallas técnicas, se mantendrá en absoluto secreto..."

Con respecto a la suposición que hizo Surtees, Reutemann nos dijo: **"No creo que haya sido por un engrane de la caja, lo que me imagino es que Surtees se las va a ver muy fuleras por sus declaraciones..."**. Según el santafesino, craso error fue también la largada bajo el ordenamiento tres, dos, tres; fue imposible que un coche pudiera pasar a otro, **"los neumáticos no podían pasar"**, se produjo un peligroso amontonamiento en la primera curva, un veloz viraje en bajada. **"Además, me dio la impresión de que todos corrían más allá de su límite, parecían locos..."**



Esta es la vuelta inicial encabezada por Peter Gethin. El circuito es angosto y el ordenamiento de largada tres-dos-tres fue otro craso error.



Lo que se ve es todo lo que quedó del BRM. Los impactos fueron terribles y es casi imposible determinar cuál fue la verdadera causa del accidente. Sólo restos humeantes. Sin embargo, la posterior autopsia del cuerpo de Siffert reveló que no murió por el golpe sino por asfixia, ya que sólo tenía una pierna fracturada. Probablemente se desmayó con el golpe y no pudo salir del coche.

En el plano general del circuito vemos en grisado toda la parte que observamos luego ampliada con el detalle esquemático del accidente.

Con respecto al bache, resulta evidente que es una rápida justificación inventada por los directivos de BRM para evaporar dudas sobre la confiabilidad del auto. Siffert había pasado mil veces por el lugar, se hubiese dado cuenta con anterioridad; en los entrenamientos, por ejemplo, si la trompa pudiese tocar el piso, sería un detalle que de ninguna manera podría pasarle desapercibido.

La opinión de John Surtees (fue el único piloto que vio el accidente): **"Todo sucedió en muy pocos segundos. Corríamos a unos 225 kilómetros por hora y de pronto su auto se desplazó bruscamente hacia la izquierda, dio contra el talud, volvió a golpear en el de enfrente y saltó por el aire, ya en llamas..."**.

Pedro Rodríguez y Jo Siffert, ambos primeros pilotos del equipo BRM, fallecieron en este año. Rodríguez al mando de una Ferrari 512, en Nuremberg; Siffert, en el BRM P160.

En su Suiza natal, Siffert se dedicaba a la compraventa de autos muy finos, además de los de colección y competición. El día anterior a su muerte Carlos Reutemann había hablado con él sobre el flamante Lotus 72 que el suizo adquiriera recientemente. Reutemann le tiró una idea: que en el Gran Premio de la Argentina lo condujera Carlos Ruesch. Siffert había aceptado.

El mameluco antiflama de Jo Siffert protegía contra el calor durante unos 25 a 30 segundos, como en términos generales lo soportan los buenos trajes protectores de la especialidad. **"Sirven para poder escapar del auto y nada más. Lo ideal sería que no pase el aire, pero si no hay circulación te morís de calor..."**, aseguró Reutemann.

Palabras de Robert Stanley, presidente de la Grand Prix Drivers Association: **"El fuego es el primer asesino de pilotos de autos de carrera"**.

Entre los planes de BRM figura formar otro equipo, también con los P160, y confiarlo a un team particular. Entre las empresas que lo apoyarían figuran Alclan o Marlboro, según los últimos comentarios.

OBITUARIO

Jo Siffert nació en Friburgo, Suiza, el 7 de julio de 1936; hijo de un probador de autos, hizo sus primeras armas en el motociclismo, en 1957. Compró una Gilera 125 cm³ y corrió competencias por el campeonato suizo de la categoría. Dos años más tarde fue campeón suizo de la clase 350 cm³.

Ipso facto llegaron los contratos. Aceptó una oferta del corredor alemán Edgar Strub, que le ofreció el puesto de acompañante en sidecar para competir en pruebas por el campeonato mundial.

Económicamente le fue bien, pudo juntar los pesos necesarios y compró un Alfa Romeo Giulietta, de segunda mano, con el cual compitió en la clase turismo, también en Suiza.

Sus progresos, tanto económicos como conductivos, fueron considerables, y en 1960 adquirió un Lotus 20 para competir en la ex Fórmula Junior. En esta categoría es donde logra su primer triunfo de resonancia internacional: se consagra campeón europeo de Fórmula Junior en la temporada 1961. Durante ese año dominó la temporada, triunfando en Cesenatico, Lago di Garda, Nürburgring, Castello-Teramo, Pergusa, Cadours y Monthlery.

Pero a pesar del esplendor económico de los primeros tiempos la situación de Siffert empeoró. Su timidez y el desconocimiento del idioma inglés (en esa época ya los ingleses eran lo más importante en el mundo automovilístico) fueron también factores que influyeron en paralizar en parte su carrera deportiva. Vuelve por lo tanto a su taller de Friburgo, en Suiza, tratando de restablecerse con el bolsillo. Por fin, en 1964 puede comprar un F-1, un Brabham BRM que le da dolores de cabeza durante toda la temporada, pero que a fin de año le otorga un contrato con Rob Walker para 1965 en F-1.

En 1968 llegan los triunfos, y como rara paradoja el suizo gana su primer GP en la pista de Brands Hatch.

Ya en 1969 su historia es más conocida. Integra el equipo Porsche de SP, gana una media docena de carreras, entre ellas las Seis Horas de Brands Hatch. Fue ésta la primera vez que Porsche obtuvo el título en el campeonato mundial de marcas, y la actuación de Siffert fue fundamental en el logro del mismo. Era el primer piloto, y con su coequiper Redman se entendió claramente. En cambio, en F-2 el panorama le fue muy negativo. Su BMW no tenía uñas para guitarrear en la categoría.

Definitivamente, en 1970 se había convertido en millonario. Siffert tiene otra gran temporada en SP, compite también en F-2 con un BMW y en F-1 es definitivamente contratado por BRM junto a Pedro Rodríguez, Howden Ganley y John Miles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Seguimos con la rutina de siempre: ser primeros en todo.

Fuimos los primeros en realizar el cracking catalítico.
Los primeros en refinar las naftas al platino.
Y ahora, también somos los primeros en utilizar el proceso de hidrogenación para producir combustibles. Y los únicos.
No solamente en el país, sino en Latinoamérica.
Y todo esto fue posible, porque YPF reinvierte sus ganancias --todas sus ganancias— en obras para el país.
Y el resultado está a la vista.
Ya teníamos las mejores naftas: con más octanos y menos plomo.
Ahora, gracias al hidrogenado, también producimos gas-oil con mayor número cetano, menor punto de congelación y mejor estabilidad.
Y, próximamente, también elaboraremos combustible para jets, de la más alta calidad.
Estos productos ya eran los mejores del país.
Pero eso no nos impidió mejorarlos.
Para ser primeros en todo, también tenemos que superarnos a nosotros mismos.
Y hacerlo ya es una rutina.

YPF



Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

YACHTING

por J. PEDRO SIEDMANN

Excepcional triunfo del Atrevido en la regata Buenos Aires-Oyarbide-La Panela-Buenos Aires, que organizó el Yachting Club Prefectura Naval Argentina

NUEVO





Como parte de los festejos de la Semana de la Prefectura Naval Argentina, dicha institución organizó la segunda versión de la regata Buenos Aires - Torre Oyarbide - La Panela - Buenos Aires para barcos que miden en la IOR. El crucero se largó el viernes 22 a las 18 hs. en Dársena Norte con un ESE de unos 12 km/h, siendo de la partida 16 yates. Desde el vamos ya hubo gran excitación puesto que apenas sonado el cañonazo el Atrevido varó bien varado y tardó alrededor de 20 minutos en zafar. Previo tratar infructuosamente de escapar del fango ayudándose con los tangones, tuvo que mandar un tripulante con el fondeo al agua. No sabemos si porque hacía frío o si porque estaba apurado por seguir en regata, lo cierto es que el barbado Ezcurra batió todos los records para los cien metros estilo fondeo al hombro. Gracias a ello, el barco de Armando Grandi pudo salir del puerto antes del anochecer.

También en la largada, el Esperanza y el Columbia hicieron de las suyas, ya que al no dar la salida, se tuvieron que tirar un borde con malas amuras y esperar con las velas filadas a que El Matrero, que venía con buenas, pasara tranquilamente por sus proas.

Cabe destacar un detalle que dejó boquiabiertos a todos los curiosos que estaban en el espigón, y la causa de ello fue el andar del Matrero, quien corría su primera regata en nuestras aguas, tras la destacada actua-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EXITO DEL ATREVIDO



Largada de las series A y B, en la que el Fortuna picó en punta.

A la izquierda: El Atrevido, ganador de la general, tratando de zafar de la varadura mientras los demás yates escapan.

El Red Rock (694) y el Matrero (709) evolucionando antes del cañonazo.



ción que le cupo en la Admiral Cup. Apenas los barcos dejaron atrás el antepuerto, este novísimo diseño de Germán Frers (h.), alcanzó y pasó por sotavento (claro) al Fortuna, que en el start había logrado sacar una apreciable ventaja; fue realmente impresionante ver cómo caminaba y orzaba este barco, no por nada en Inglaterra se dijo que era el 50 pies más veloz que navegaba actualmente.

El viento de la partida se mantuvo muy poco tiempo, yéndose al Sur con una intensidad de 23,52 km/h y que se mantuvo casi toda la regata en lo que a dirección se refiere, la única excepción fue un pequeño borneo al SE que se produjo al promediar la medianoche del viernes. Con respecto a la intensidad hubo alteraciones de poca envergadura que obligaron a algunos cambios de vela.

Lo que molestó cualquier cosa fue la intensa niebla, por momentos tan cerrada que apenas si se llegaba a ver la proa del barco.

El grueso del pelotón viró la torre Oyarbide a la mañana del sábado requiriendo esta maniobra mucha atención de las tripulaciones, puesto que la espesa bruma que reinaba en esos momentos hacía muy dificultosa la ubicación de la torre, a tal punto que hubo barcos que anduvieron rastreándola por medio río, dado que no se veía nada.

De Oyarbide a Panela, donde aclaró el panorama neblinesco, el borde se dio a la cuadra o a un descuartelar para algunos, entonces salieron a relucir los reachers y los spinnakers. El faro fue virado por los yates en puja entre las 10 de la mañana, los primeros, y las 18 hs. los más chicos; el primero en hacerlo fue el Matrero, que lo hizo aproximadamente 30 minutos antes que el Fortuna, siguiéndoles el Atrevido.

Como aún persistía el viento Sur, el rumbo a Buenos Aires fue directo con spinnaker y a la cuadra, franqueándose a medida que los barcos se acercaban a la meta.

Resultó ganador de la cinta azul el Fortuna, de la Escuela Naval, el que, aprovechando la pierna cuadra con su aparejo yawl, logró descontar la ventaja que por tiempo real le había sacado el barco de Kocourek.

Como resultado de esta travesía, que duró hasta el amanecer del domingo para los barcos de bajo handicap, el Atrevido se adjudicó la clasificación general aunque parezca imposible. Suponemos que la verdad debe ser que Grandi no quedándole más remedio, luego de la desafortunada demora en la partida, se debe haber tirado un borde largo hacia la costa uruguaya, que fue todo lo contrario de lo que hizo el grueso de la flota, encontrándose allí con el borneo de SE que lo ubicó en inmejorable situación. Indudablemente esta táctica fue la acertada, además de la lógica, por lo que nos tomamos el atrevimiento de felicitar a los ganadores.

RESULTADOS DE LA REGATA

CLASIFICACION GENERAL
PREMIO PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

1º	Armando Grandi	Atrevido	25h 00m 44s
2º	Juan C. Canzobre ...'..	Gitano	25h 29m 58s
3º	Estanislao Kocourek ...	Matrero	25h 35m 25s

SERIE A

1º	Estanislao Kocourek ...	Matrero	25h 35m 25s
2º	Máximo Rivero Kelly ..	Fortuna	27h 24m 20s
3º	Ugo Baldi	Columbia	27h 32m 33s

SERIE B

1º	Armando Grandi	Atrevido	25h 00m 44s
2º	Ernesto Mandelbaum ..	Red Rock	25h 42m 28s
3º	José Frers	Sancir	26h 12m 16s

SERIE C

1º	Juan C. Canzobre	Gitano	25h 29m 58s
2º	Enrique Duhau	Rumor	31h 24m 56s

En esta serie abandonaron dos barcos y uno no fue de la partida

SERIE D

1º	Santiago Braun	Flamenco	34h 30m 40s

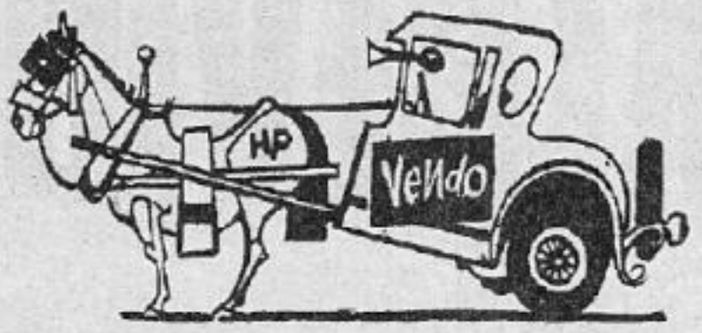
Unico participante

NUEVA COMISION

El Tigre Sailing Club acaba de nombrar la nueva Comisión Directiva que se desempeñará durante el ejercicio 1971/72. Siendo su nómina: comodoro, Sr. Alberto Angel Da Milano; vicecomodoro, Esc. Orlando Eduardo Angel Spotorno; secretario honorario, Sr. Rodolfo Federico Ambrus; tesorero honorario, Sr. Guillermo Carlos José Castro; vocales titulares, Sr. Alberto José Ambrus, Sr. Reginald Stanley Dunning, Dr. Carlos Alberto Duverges; vocales suplentes, Sr. Fernando Joaquín Machain, Dr. Manuel Senín García, Dr. Carlos Humberto Scorticati.

CORSA les desea mucho éxito en su gestión.

AVISOS corsificados



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

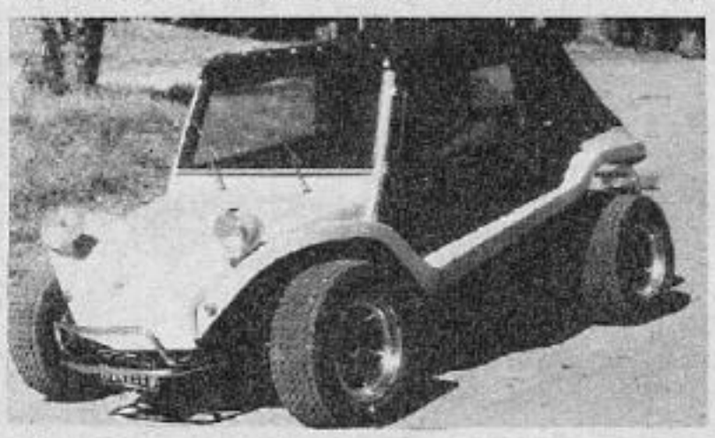
Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

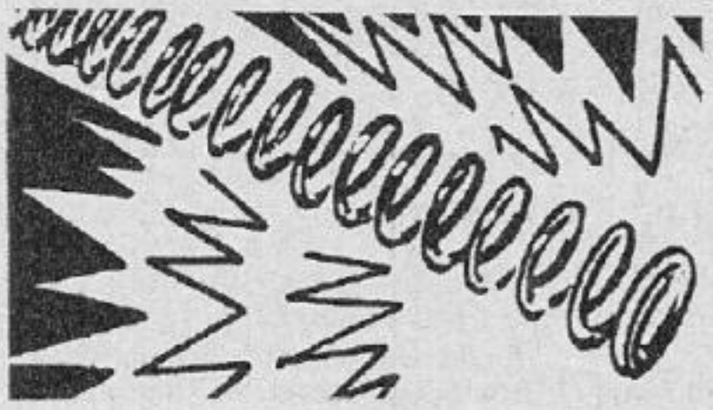
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. N. Alem 896, Buenos Aires.

ES LA MEJOR MANERA de pasar el verano como la gente. Basta de ventiladores, pantallas y otros recursos contra el calor. Humberto López Rearte le vende y coloca los mejores acondicionadores de aire de este planeta. El amigo López sabe un montón de estas cosas. Ubíquelo en Bartolomé Mitre 1831, 1er. piso, o en el teléfono 45-1991. Si él no está, pregunte por el bigote Juan José.

PUELCHE 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o cómprelo terminado a medida. Garbarini Vehículos Especiales. — Calle 511 entre 11 y 12. Ringuelet, La Plata. (Ver por TV propaganda Pindapoy).



"TUERCAS" PEUGEOT 404 504 y Pick Up T 4 B prepárense. Resortes electrónicos



8 k de bujías (cuidado con imitaciones), dan más pique... potencia. Lavalle 2257, local 19 Bs. As. Cheque o giro ($ 19,50).

¡A TODA LA LINEA RENAULT, ATENCION! No pierda tiempo ni plata arreglando grandes piñas, vuelcos o incendios. Gustavo lo compra como está, lo retira ya y paga contado. — 241-8322.

Compro carburador **Weber** doble boca, horizontal vertical, y 2 diferenciales autoblocante. Camino Gral Belgrano Nº 327, La Plata. — T.E. 3-0870. Martín.

NUEVO CAVARO "BRINCO", único Buggy con bastidor soldado en forma reticulada; construido para durar toda la vida. Ad-



quiéralo ya, listo para rodar o en kits para armar. Amplia financiación y entrega inmediata. Infórmese ahora en Cavaro s.a.i.c. y f. — Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch (San Martín). 757-3162.

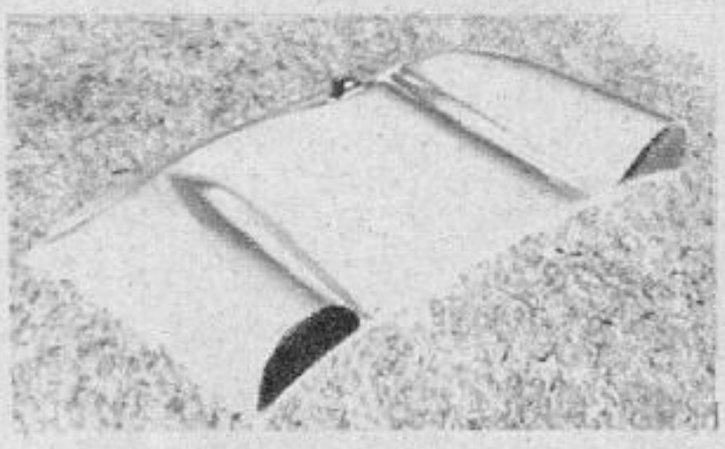
ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos competición. Todas las marcas y categorías Kits especiales, Alberto Crespo Competición: Acassuso 1393, Olivos (Alt. Maipú 3200). T.E. 795-9864. — (Solicite catálogos).

FIAT ABARTH 850 c.c. "Matt" vende o permuta. F. de Montalvo 148-172, Capital.

CARBURADOR WEBER 40-40. Vertical, doble boca, difusores cambiables rápidamente. Recomendado para TC-TN. Etcétera. — Neuquén 1858.

Vendo urgente F-4 motor RENAULT, caja Meriggi con trailer. Al contado $ 7.000. T.E. 653-0058-3856.

Capot el "ENFRIASEISCIENTOS", trompas deportivas para Fiat 600. — Bmé.



Mitre 3350. — Victoria, San Fernando. 744-0623.

ANDINO GT 70: 10.600 Km., garantizados, vendo-permuto o me divorcio. — Tot.: $ 20.000. Estado mejor que de fábrica



(ver para creer). — Pilar 3751, Cap. — T.E. 60-5678 de 9 a 13 y de 14.30 a 18 horas. — Sr. Nany.

Vendo KARTING estado impecable y barato. — Llamar al 27-5663.

FORMULA 4 BMW ex Bessia Klear. Vendo urgente. Oportunidad. — Carlos Pellegrini 1618, Martínez.

AGENCIA MUY IMPORTANTE

Solicita para su salón exposición: Toda la línea de autos competición sport, clásico, antiguos, inclusive mecánica nacional preparados para su posterior venta. Jujuy 992 — 93-6602.

PEUGEOT 404/69. 1.800 cm³, 2 carburadores Weber, tapa especial. Arbol de leva y cigüeñal francés, radiador de aceite, aceite, distribuidor especial, caja Sáenz, suspensión del autódromo, doble circuito de frenos, butacas, gomas especiales e instrumental Jaeger. Hay que verlo. Rivadavia 3319 ACA., 1er. piso. Sr. Represas.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO

A la 0 hora del domingo próximo, se pondrán en marcha las XII Horas de APAT. Participarán en la original carrera coches de dos clases: "A" de hasta 2000 cm³ y "B" de 2001 a 5500 cm³ encuadrados dentro del reglamento de Grupo Dos del Anexo "J". Podrán participar todos los automóviles fabricados o armados dentro de América latina, homologados o no.

Las pruebas de clasificación se efectuarán el sábado y tendrán carácter de eliminatorias. Podrán ser de la partida los quince mejores tiempos de la subclase hasta 1300 cm³, los veinticinco de la clase hasta 2000 cm³ y los veintiséis mejores de la clase mayor. Los pilotos serán dos por auto y no podrán conducir menos de cinco horas ni más de ocho en sus distintas intervenciones. Los premios ascenderán a 8.975.000 pesos de los viejos.

24 HORAS DE RIO GALLEGOS

El próximo sábado y domingo se correrá en Río Gallegos, y en un circuito mixto de ripio y pavimento, la segunda edición de las 24 Horas. Podrán ser de la partida únicamente vehículos de fabricación nacional de acuerdo a las especificaciones fijadas en el reglamento de la categoría Turismo Nacional. Participarán sólo las categorías "A" hasta 850 cm³ y "C" desde 1301 a 2000 cm³.

MOTOCICLISMO

El domingo en la pista de deportes del Junín Moto Club en el Balneario Municipal de esa ciudad tendrá lugar la final del Campeonato Provincial de las categorías 75 y 125 cm³.

TURISMO 27

En la localidad de Alcorta tendrá lugar la disputa de una competencia de la categoría que otorgará puntos para el Campeonato Regional que organiza la Asociación de Entidades Organizadoras de Competencias de Turismo 27.

CAFETERAS '31

La comisión automovilística del Campo Integral de Deportes de Dolores, hará disputar la segunda de las cuatro carreras del Petit Campeonato de Cafeteras en el circuito ubicado a la vera de la Ruta Nacional Nº 2, kilómetro 211.

24 HORAS CITROEN

La Asociación Tucumana de Automóviles Standard hará disputar la segunda edición de una long-play para patitos feos. La carrera será reservada exclusivamente para 2CV.

REGULARIDAD

El Club Atlético Vélez Sarsfield organiza una prueba de regularidad para corredores de Tercera Categoría y Novicios a efectuarse el próximo domingo. El itinerario de la misma será Capital Federal-Lobos-Capital Federal. Fiscaliza el Club Argentino de Regularidad.

REGULARIDAD

El Club de Leones de Olivos organiza para el domingo próximo una competencia de la especialidad cuyo itinerario será Olivos-Ruta Panamericana-San Antonio de Areco y regreso. Podrán participar corredores de Tercera Categoría y Novicios. El cierre de inscripciones será el jueves próximo en Ugarte 2105, Olivos.

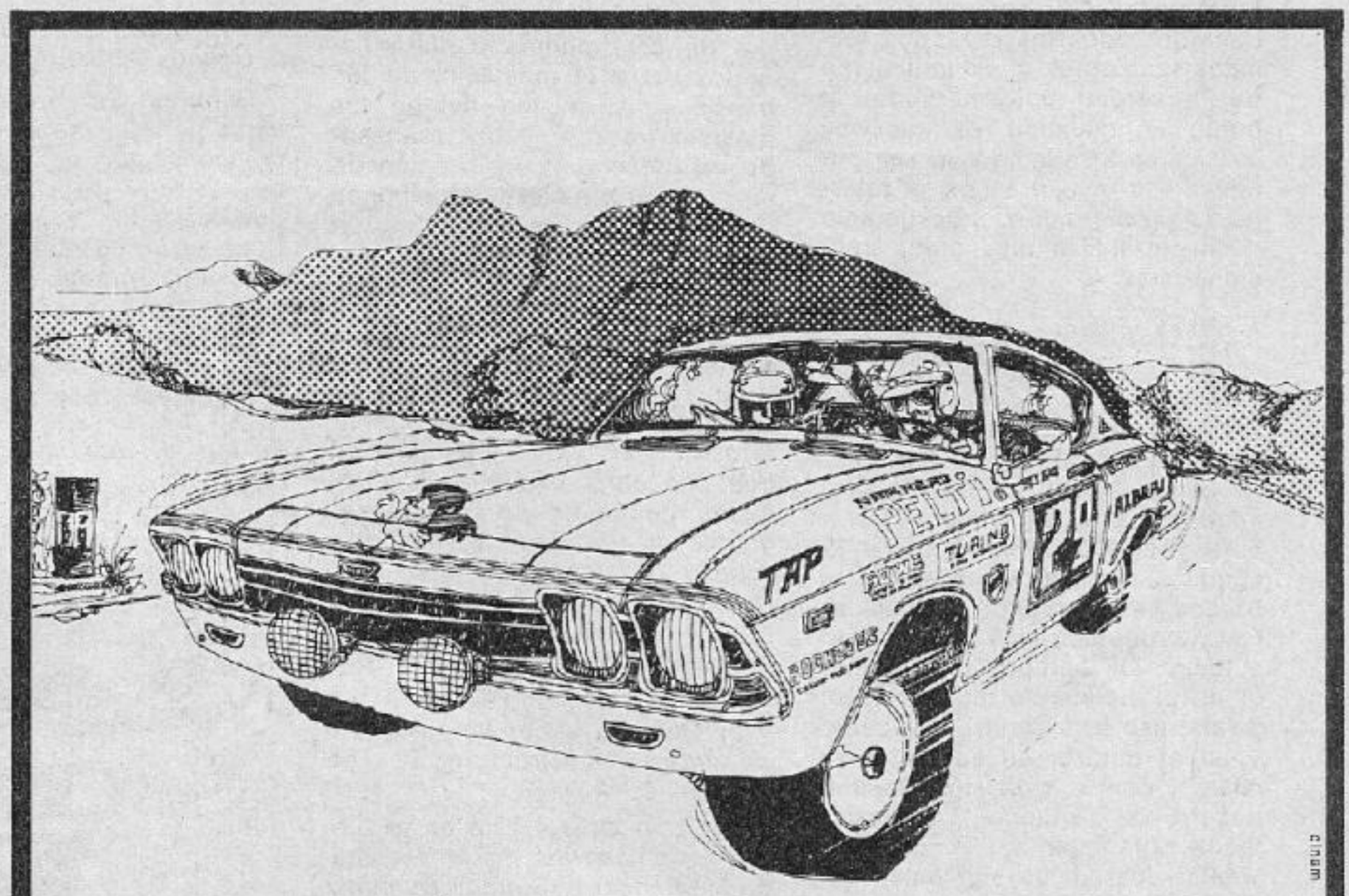
YACHTING

El domingo próximo a partir de las 10 horas se efectuará en aguas del río de La Plata la regata abierta por la copa Louis Chevrolet, que organizan conjuntamente el Club San Fernando y General Motors Argentina. Las inscripciones pueden registrarse en la secretaría del Club San Fernando y en Paraná 264, 4º piso.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA DOS

En el circuito de Interlagos, se disputará la cuarta competencia por el Campeonato Dos Mundos de la especialidad. Será la segunda de las cuatro a disputarse en América.



EL MUNDO CORONO A LOS CAMPEONES
JEAN PIERRE NICOLAS - JEAN TODT

TAP lo hizo posible!

Estos hombres son los ganadores del vibrante 5º Rally Internacional que TAP —Transportes Aéreos Portugueses— organizó desde el 6 al 10 de octubre.
Una sensacional competencia automovilística en la cual participaron los mejores volantes del mundo entero.
Campeones internacionales que recorrieron a toda máquina: Londres, Paris, Bruselas, Zurich, Milán, Madrid, Oporto y Lisboa en una apasionante carrera que finalizó en el autódromo de Estoril. Allí fueron consagrados J. P. Nicolas-J. Todt quienes ante todo el mundo se convirtieron en las figuras máximas del automovilismo al vencer el vértigo con habilidad y coraje.

TAP triunfó una vez más en su esfuerzo por apoyar las inquietudes sin fronteras!

Consulte a su agente de viajes
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES
Santa Fe 989 - Buenos Aires - Tel. 42-9811 al 15
Reservas: 42-1391

TAP lo acerca al mundo

Parabrisas CORSA correo

de Carlos A. Ferretti, Venado Tuerto, Santa Fe.

Señores: adjunto a la presente remitimos a ustedes un trabajo realizado por un grupo de regularistas de esta institución *(N. de la R.: La nota está redactada en papel con membrete del Club Atlético Jorge Newbery, de esa localidad)* durante el trascurso de la 22ª Vuelta de Santa Fe, tendiente a establecer las velocidades máximas a que se desplazaban las máquinas de Turismo de Carretera en la actualidad. Como entendemos que se trata de un trabajo realizado con toda seriedad y para el cual se tomaron todos los recaudos técnicos tendientes al conocimiento de la verdad objetiva sobre el punto en cuestión, es que nos atrevemos a solicitar que sea publicado en esa prestigiosa revista. Les reiteramos el testimonio de nuestra más distinguida consideración.

Procedimiento empleado y resultados obtenidos:

Con anterioridad a la carrera se midió con absoluta precisión una zona de la Ruta Nacional Nº 33 de 10.000 metros de longitud, la que se encontraba a partir del mojón Nº 725 de la citada carretera. El día de la prueba, dos grupos de planilleros y cronometristas procedieron a tomar los tiempos de las máqinas participantes en el control de ingreso a la zona demarcada, y en el control de salida de la misma, con la precisión de una décima de segundo. Los resultados obtenidos en las diversas vueltas fueron los siguientes:

PRIMERA VUELTA: Gradassi, 225,563; Alfredo Manzano,



221,948; Rodolfo Marincovich, 221,404; Bordeu, 219,781 y Pairetti, 217,106. SEGUNDA VUELTA: Pairetti, 231,363; Malnatti, 231,066; Di Palma, 230,769; Faraone, 226,701; Gradassi, 221,949. TERCERA VUELTA: Malnatti, 232,858; Di Palma, 232,558; Gradassi, 225,563; Bordeu, 223,602 y Rody Marincovich, 223,602. CUARTA VUELTA: Gradassi, 226,415; Perkins, 225,000; Rody Marincovich, 225,000; Marconi, 223,881 y Adrián Villegas, 223,010.

De lo que se desprende que la máxima absoluta fue lograda en ese tramo por Malnatti (foto), con 232,858 km/h., seguido de Di Palma con apenas 300 metros por hora menos y luego por Pairetti.

R) CORSA agradece la espontánea colaboración de la gente regularista de Venado Tuerto, la que considera de real interés para los seguidores de la actividad de TC. Sin embargo, y dicho esto sin ánimo peyorativo, no puede hacerse responsable por la exactitud de tales cifras, ya que no participamos de dicha medición.

de Héctor Raúl Croce, Valentín Alsina, Prov. de Buenos Aires.

Señores: Me dirijo a ustedes diciéndoles que soy coleccionista desde el número cero hasta el presente, aunque me faltan los números 6 y 53 que no los he podido conseguir. Si por medio de esta página pudiera hallarlos sería el más feliz de los mortales. Al mismo tiempo los molesto ya que estoy realizando un curso de construcción de carrocerías y necesitaría algunos datos. Ahí van las preguntas:

1) ¿Dónde puedo conseguir los reglamentos de Sport Prototipos, Fórmula 1, 2 y 4, todos nacionales?

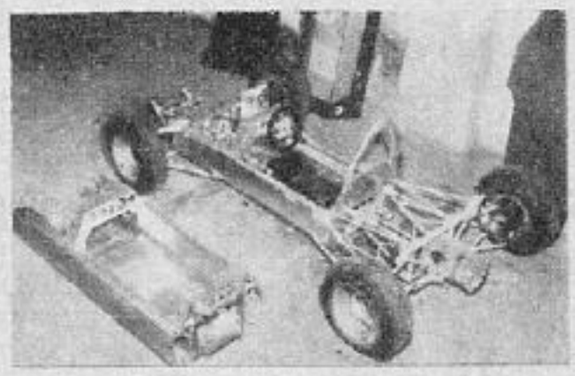
R) En CADAD, Medrano 162, que atiende al público por la tarde. En cuanto a los números que nos pide, están irremisiblemente agotados; pruebe conseguirlos en librerías de viejo que venden revistas. En la calle Corrientes entre 9 de Julio y Paraná hay varias. También en el pasaje subterráneo que pasa por debajo del obelisco.

2) Quisiera saber la dirección de algunos constructores de F-4 en Buenos Aires.

R) Tulio Crespi está en el barrio de Chacarita, en la esquina de Montenegro y Santos Dumont. Jorge Parodi, constructor de los Avante (foto), tiene taller en Blas Parera 441, de Vicente López. Eduardo Salatino, constructor de las cuñas de su nombre, está en Quintino Bocayuva entre México y Agrelo, en el barrio de Almagro. No se vaya a perder, ¿eh?

3) ¿Cuáles son las medidas correspondientes a las trochas, distancia entre ejes, despeje, peso, etcétera, de un F-4, y cuál es el costo aproximado de una unidad con motor Renault?

R) Las medidas mínimas que marca el reglamento son de 1800 mm entre ejes, 1100 mm de trocha. No se menciona despeje y sí peso mínimo, establecido en los 220 kg en orden de marcha es decir con todos los accesorios previstos en el reglamento, con lubricantes y refrigerante pero sin carburante. En cuanto al costo de un F-4 completo listo para largar, puede fluctuar entre los 10.000 y 15.000 pesos.



4) ¿Qué es de la vida del venadense Marcos Ciani? ¿Volverá a correr? ¿En qué categoría y con qué coche?

R) Don Marcos muy bien, gracias. No sabemos si volverá a correr. Ultimamente varias veces se rumoreó sobre el asunto, pero hasta el momento minga de Marquito. Si reaparece seguramente será en TC y con Dodge. Nada de F-1 internacional por el momento.

TRUCANDO

de Ricardo González, Quilmes, Buenos Aires.

Señores: Es sumamente necesario para mí saber dónde puedo conseguir el libro "Trucaje de motores de cuatro tiempos" que fue editado por la Editorial Ceac en 1966. Las quedaría sumamente agradecido si pudieran contestarme.

R) Pruebe en Librería Rodríguez, Galería Pacífico, Florida 753, locales 15 y 27, Capital.

de Luis C. Amadori, Lima, Perú.

Muy señores míos: Me permito dirigirme a ustedes en mi calidad de asiduo lector de CORSA, con el objeto de solicitarles la siguiente información:

1) ¿Dónde tendría que dirigirme para solicitar cartas de rutas de la República Argentina?

R) Al Automóvil Club Argentino, avenida del Libertador 1850, 1er. Piso, Sección Turismo, Capital Federal, Rep. Argentina. También en las oficinas consulares de nuesto país en Lima.

2) En el número 285 de vuestra revista aparece el road test del Dodge 1500, de características técnicas muy similares al Hillman Minx que se ensambla en Perú. Quisiera saber si ya en la Argentina tienen en venta los accesorios "racing" para el auto de referencia.

R) En realidad el Dodge corresponde al Hillman "Avenger" fabricado en Inglaterra cuyas características generales, si son similares al Minx, no lo son en los detalles. Por ejemplo: hay sólo dos centímetros cúbicos de diferencia a favor del Dodge, pero las medidas internas del motor del Dodge son de 86,1 x 64,3 (diámetro/carrera), mientras que el Minx tiene 81,5 x 71,6. En otros detalles (el carburador, por caso) ambos vienen equipados con el mismo elemento (Stromberg 150 CDS). Todavía no se encuentran en el mercado equipos mejoradores para nuestro Dodge, pero pensamos que no van a tardar en aparecer. Estamos, además, preparando una nota sobre el tema.



SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

Parabrisas CORSA acepta suscripciones de lectores del extranjero, por el término de un año y de acuerdo a la lista detallada que aparece más abajo. El pedido de suscripción debe venir acompañado de cheque por el valor correspondiente a nombre de RYELA S.A.I.C. I.F. y A., y dirigido a Paraguay 340, Capital Federal, República Argentina.

Envío por Vía Marítima	**U$S**
América, España (excluidos dominios europeos en América) ..	22.—
Europa Asia, Africa (excluidos dominios españoles), Oceanía y dominios europeos en América	24.—
Envío por Vía Aérea	
Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	28.—
Otros países de América	41.—
España	50.—
Resto de Europa (incluido parte asiática de Turquía y URSS)	52.—
Africa, Asia y Oceanía	62.—

IMPORTANTE: CORSA no acepta suscripciones para lectores domiciliados dentro del territorio de la República Argentina.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

D'arcos.
El mundo del hombre.

L'OREAL SEÑOR



D'ARCOS es el nombre que L'Oreal Señor ha dado a su línea masculina. Un nombre que es mundo. Porque son productos para el hombre de hoy.

YUBTE-D-2

FIAT 1600 90

EL VAGAMUNDO...

A partir de las concesionarias FIAT miles de rutas se abren a la sed de libertad del vagamundo.

http://lazarevistasdemauro.wordpress.com