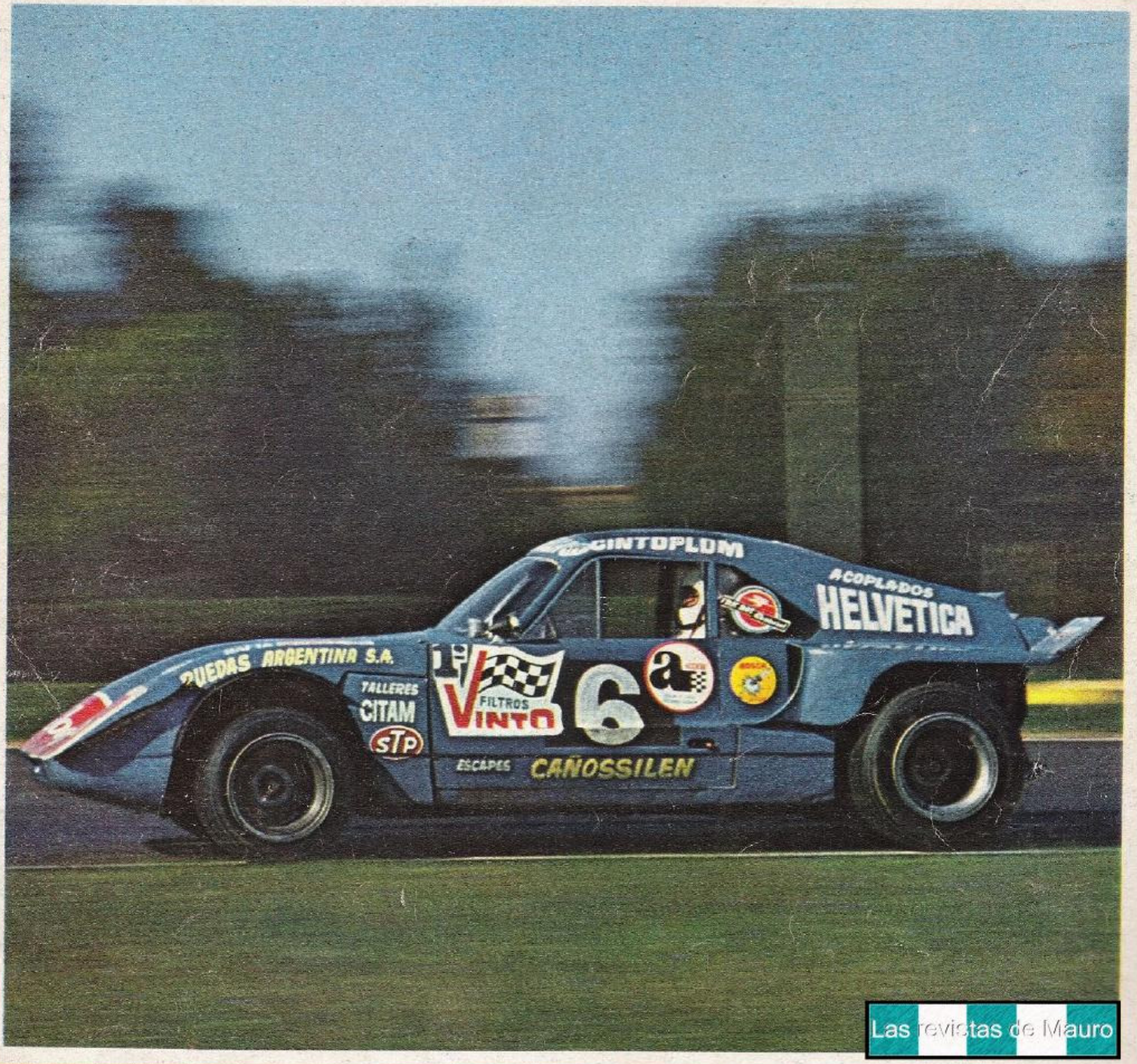
$m/n 100 $1

N° 220

Parabrisas CORSA

el 7 al 13 de julio de 1970



Las revistas de Mauro

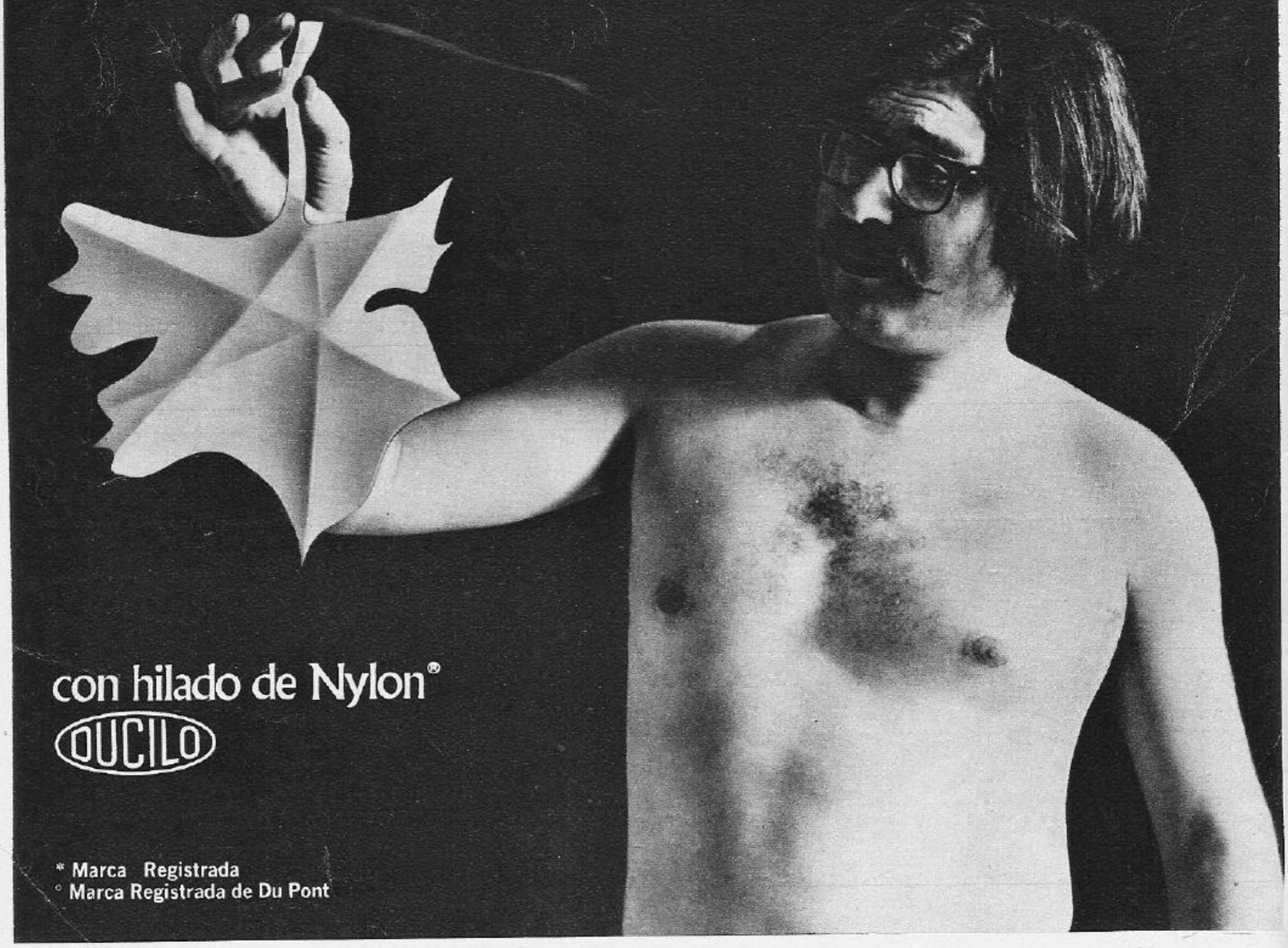
FORMULA "B": EL TC MAS VELOZ

TECNICA GRUPO 2: FIAT VS. PEUGEOT

Compréndelo: Ahora el Nylon es más natural que tú.

Ya son más naturales que las hojas de parra:
calzoncillos JOCKEY * de puro NYLON *. Y mira en qué color:
verde fresco. Y también celeste, o blanco;
lisos o estampados. Con un corte elegante como un junco.
Y una cintura que no se marchita, porque está hecha con hilado LYCRA °:
lozano ajuste durante las cuatro estaciones.
Y lo lavo, y lo lavo, y no lo plancho.
Y seca en un segundo, sin brisa. Natural. Natural.

Calzoncillos
JOCKEY®



con hilado de Nylon®
DUCILO

* Marca Registrada
° Marca Registrada de Du Pont

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 220 del 7 al 13 de Julio de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustin, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

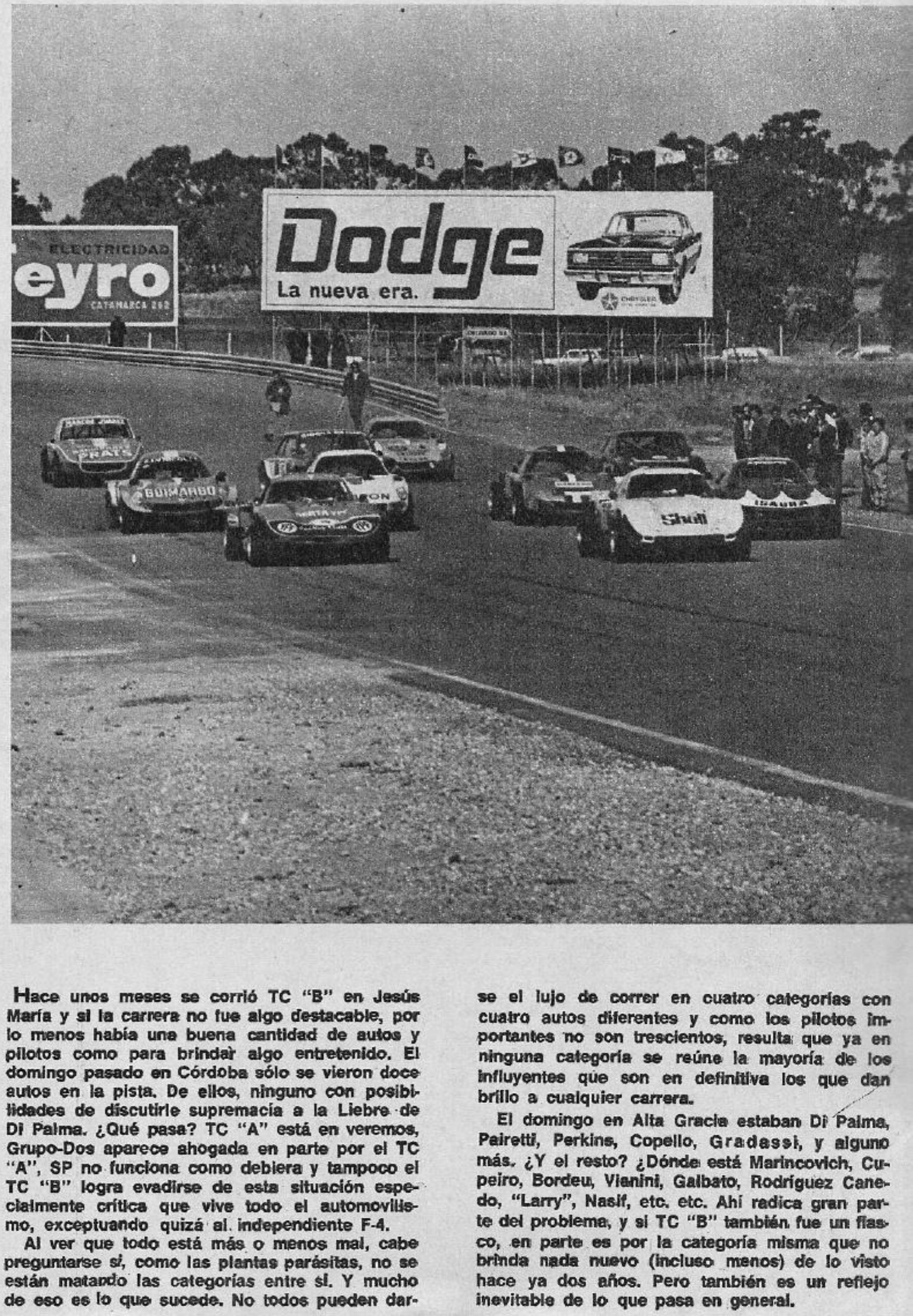
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira Juan Carlos Morel, Armando Savastano
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

TC "B" ¿TAMBIEN ENFERMO?



Hace unos meses se corrió TC "B" en Jesús María y si la carrera no fue algo destacable, por lo menos había una buena cantidad de autos y pilotos como para brindar algo entretenido. El domingo pasado en Córdoba sólo se vieron doce autos en la pista. De ellos, ninguno con posibilidades de discutirle supremacía a la Liebre de Di Palma. ¿Qué pasa? TC "A" está en veremos, Grupo-Dos aparece ahogada en parte por el TC "A", SP no funciona como debiera y tampoco el TC "B" logra evadirse de esta situación especialmente crítica que vive todo el automovilismo, exceptuando quizá al independiente F-4.

Al ver que todo está más o menos mal, cabe preguntarse *si*, como las plantas parásitas, no se están matando las categorías entre sí. Y mucho de eso es lo que sucede. No todos pueden darse el lujo de correr en cuatro categorías con cuatro autos diferentes y como los pilotos importantes no son trescientos, resulta que ya en ninguna categoría se reúne la mayoría de los influyentes que son en definitiva los que dan brillo a cualquier carrera.

El domingo en Alta Gracia estaban Di Palma, Pairetti, Perkins, Copello, Gradassi, y alguno más. ¿Y el resto? ¿Dónde está Marincovich, Cupeiro, Bordeu, Vianini, Galbato, Rodríguez Canedo, "Larry", Nasif, etc. etc. Ahí radica gran parte del problema, y si TC "B" también fue un flasco, en parte es por la categoría misma que no brinda nada nuevo (incluso menos) de lo visto hace ya dos años. Pero también es un reflejo inevitable de lo que pasa en general.

DI PALMA SIN ES

BANK

fiel y servi

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FUERZO



Gastón Perkins luchó en inferioridad mecánica con respecto a Di Palma pero pero sostuvo un duelo en los relojes con Pairetti.



Así, con mucha tranquilidad, Di Palma se impuso en el Oscar Cabalén. Solamente 12 máquinas de TC fórmula "B" se presentaron en la línea de largada. Tribunas desoladas y un mal negocio para el Automoto Club Carlos Paz. Panorama un tanto incierto para la fórmula

por GERMAN SOPEÑA Y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA
fotos ALFREDO ALBORNOZ

Once autos solos no pueden hacer una buena carrera ni aunque se trate de coches bastante similares entre sí en cuanto a performance. Si miramos la clasificación del día sábado vemos que entre el 1m3s3|10 logrados por Di Palma (tiempo excelente para este auto) y el 1m 28s4|10 del Torino de Ricardo Belliti hay una diferencia de tantos segundos que parece casi increíble.

Eso no sería nada si los coches restantes estuvieran bien cerca del tiempo de Di Palma pero la triste realidad es que la pobre gama mecánica observada en el autódromo Oscar Cabalén se distribuyó con toda comodidad entre esos dos tiempos límites.

El domingo los coches fueron trece —dos más— porque se sumaron Gradassi y Pairetti con sendas Liebres-Ford terminadas sobre la hora de la carrera y ese reducido contingente salió a disputar una carrera que de antemano ya estaba asignada a Luis Di Palma de acuerdo a lo visto en la clasificación, donde su motor Tornado-Berta sobresalió netamente de los demás.

Ese podía ser un factor ciertamente negativo para el interés que despertase la carrera pero lamentablemente no fue el único. La carrera se trasmitió por televisión a todo Córdoba y zonas de influencia y con un clima frío como el de este momento era bastante lógico quedarse a verla tranquilamente en casita. Por otro lado Córdoba vive momentos difíciles y no todo el mundo se dedica a pensar en una carrera de autos como lo podíamos ver hace tres años por ejemplo.

Consecuencia de todo eso fue ver las tribunas desoladas del domingo. Mal negocio para el Automoto Club Carlos Paz y mal también para todo el automovilismo pero no se puede negar que si los muchos factores enunciados influyeron en el fracaso de la carrera, el principal de todos sigue siendo netamente automovilístico. La categoría TC "B" sufre una anemia típica de las dos fórmulas del TC: no hay autos nuevos porque tiene la muerte asegurada, no hay número, no hay lucha, no hay casi nada. Lógicamente, así no se puede esperar mucho de la carrera. Que a pesar de todo fue más interesante de lo antes supuesto porque aunque se anduvo a ritmo fuerte se rompieron muy pocos autos. Y eso fue una suerte porque si no, la carrera la podía ganar alguien por simple eliminación.

PRIMERA SERIE

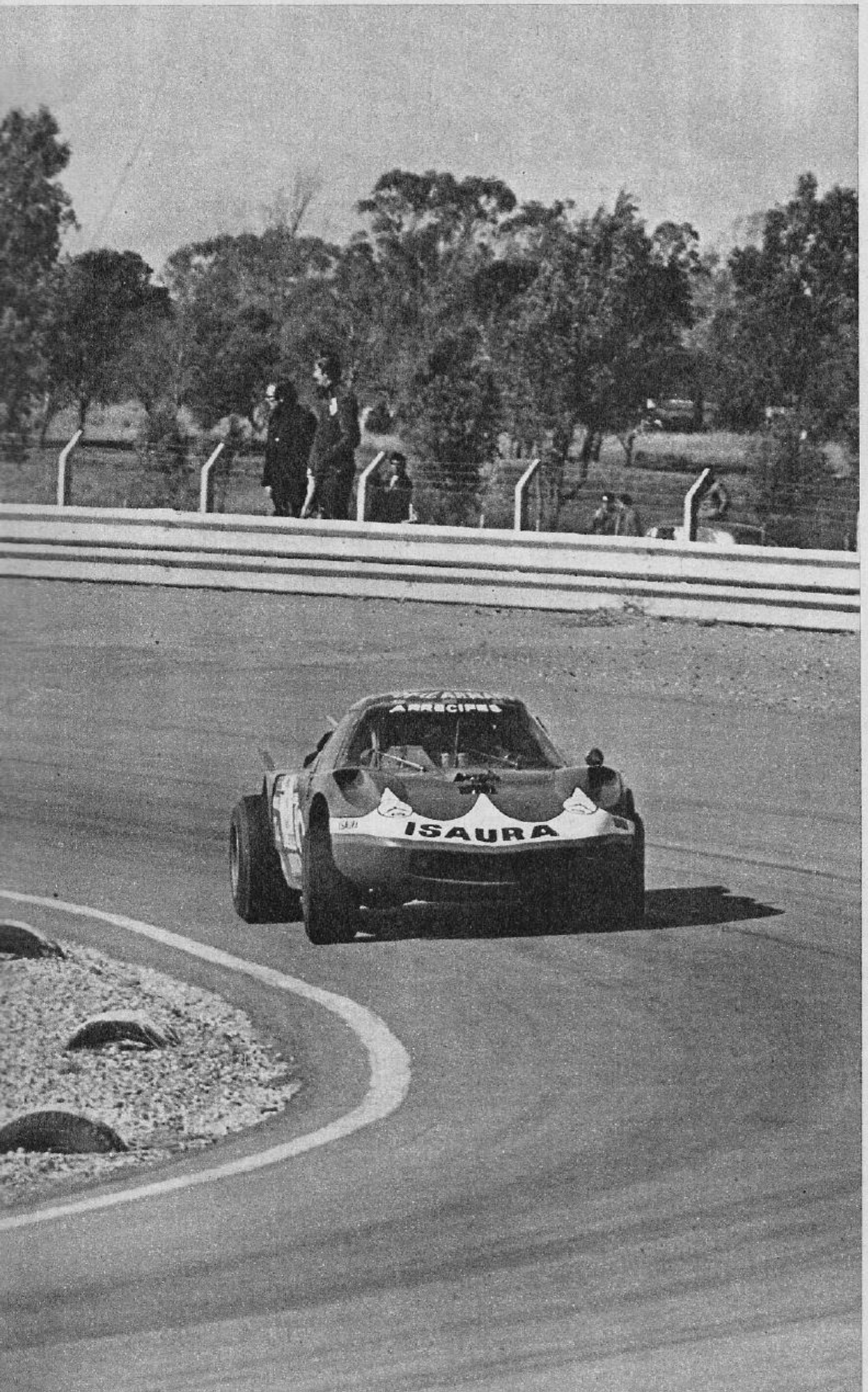
La primera serie fue especulativa. En efecto, Di Palma especuló con la ventaja de poseer el auto más veloz de todos, Copello especuló en los primeros instantes con no perder demasiados metros a la cola del auto azul de Alta Gracia-Arrecifes, Perkins especuló con un auto más lento que los dos primeros y todo el mundo especuló en parte pensando que la carrera constaba de cinco series iguales.

Al quedarse Copello momentáneamente en los boxes, Di Palma acumuló tanta ventaja sobre el segundo, Perkins que toda lucha quedó de lado si exceptuamos el buen avance de Pairetti que desde la última línea de largada avanzó a un buen tercer puesto inicial.

En el comienzo Luis Di Palma perdió metros en el pique y tanto Copello como Perkins y Faraoni lo pasaron acelerando en segunda. Pero duró poco. Si bien el casco integral de Luisito no

→

TC "B" EN CORDOBA



La Liebre III de Pairetti con motor Ford rindió un poco menos de lo esperado. Pudo ser segundo. Seis segundos lo separaron de Gastón.

permite adivinar realmente los movimientos de su cara, podemos suponer que una imperceptible sonrisa se habrá dibujado al final del primer circuito cuando ya estaba primero. Copello segundo y luego Perkins, Pairetti, Faraoni, Manzano y cía., pero una cía. pequeña por cierto.

En el cuarto giro Copello pasó tirando nafta y en el quinto paró a subsanar el problema. Allí Di Palma se olvidó del resto y la serie terminó casi como se largó, con la única excepción de Copello retrasado que salió nuevamente a la pista habiendo perdido una vuelta. Otros también habían perdido una vuelta, pero sin necesitar detenerse en los boxes para ello por lo cual el esquema de la serie y de la carrera en general ya se planteaba bastante claro a esa altura.

SEGUNDA SERIE

En cambio el tema de la segunda serie fue la ratificación. Tema que en definitiva fue más autopostulado por cada piloto que desarrollado por la veloz comitiva. Porque ya de entrada no fue Di Palma quien ratificó —como en la primera— su supremacía francamente evidente, si no que esta vez Faraoni se escapó adelante. Pairetti mientras tanto (primeras dos vueltas) intentaba desde el segundo puesto ratificar sus condiciones de líder de otrora. Perkins, con su inestable Liebre se desacomodaba y se volvía a acomodar en el tercer puesto. Manzano —por sólo un par de vueltas— viajaba tercero y asediado. Copello, ya disminuido anímicamente por la vuelta perdida en el primer quinto de la mañana, se mantenía sexto, que se convirtió después en quinto y al promediar la serie en tercero con muy malas intenciones.

Así llegó —el tiempo pasa y pasa— la mitad de la cosa ésta. Mitad que fundamentó el tema de la ratificación por muchos motivos, tantos que sería fastidioso enumerar. El hecho es que don Luisito siguió escalando y en la sexta vuelta ya estaba puntero. El viejo Master Copello lo escoltaba y Perkins cerraba el trío de los mejores por ahora... Carlitos Pairetti —hombre de Indianápolis— venía por allá quinto. Pero cuando la serie tocó a retreta, don Carlitos arrimó tercero. Y como ya se imaginaban todos —incluidos ustedes— Di Palma cerró desde adelante también ésta. Copello lo escoltó para recuperar un poquito de lo que perdió en la primera parte. Cuarto Perkins, quinto Faraoni y sexto Manzano. 29 segundos de diferencia por la suma de tiempos entre Di Palma y Pairetti hasta aquí y Copello con un giro menos. El sagaz Gastón por suma quedó tercero y prometiendo en las 700 personas que colmaban el primer escalón de la tribuna del medio, una segura lucha con Pai-

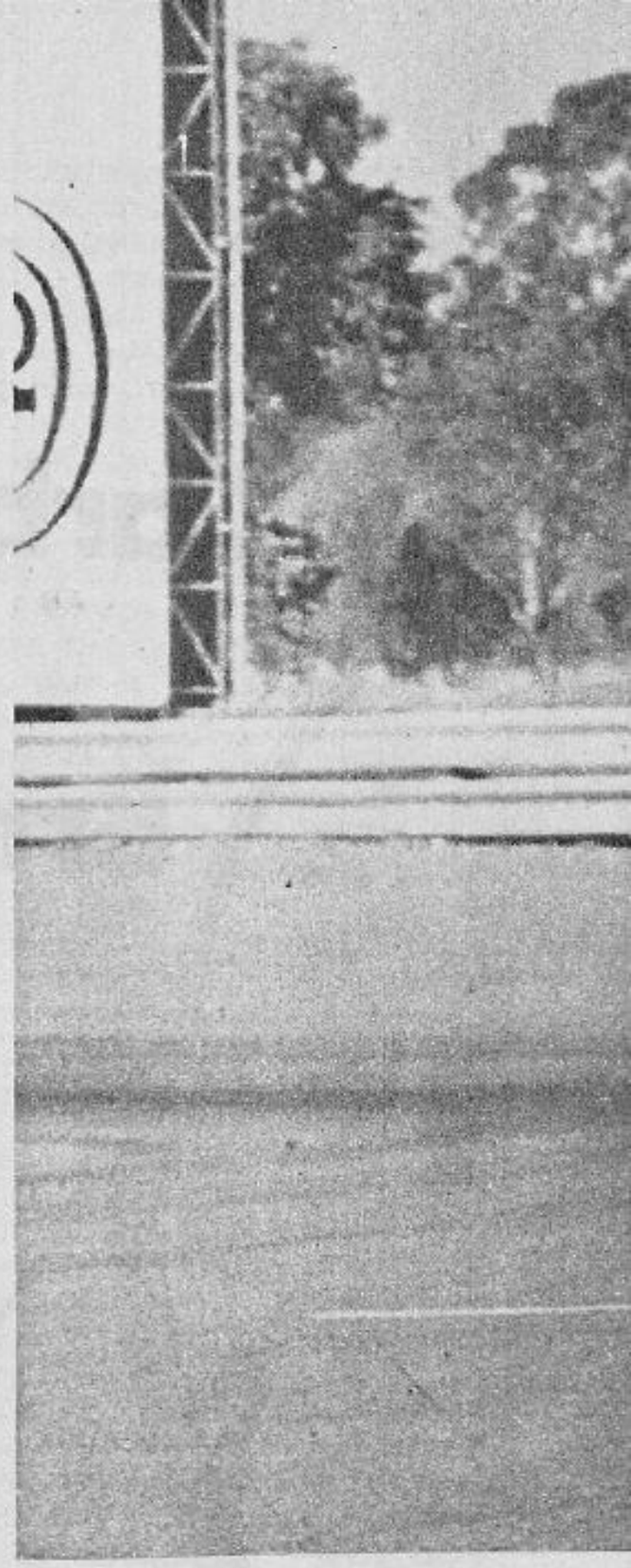
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


Carbure hondo
y diga
Brmmmm!..
Sí, es necesario que cambie esas bujías.
Por la aceleración no se preocupe; es normal.
¿Cómo anda de frenos?
Bien, una temporadita en la montaña no le vendría mal. Pero consúlteme.
Le vamos a diagnosticar unos toquecitos en el encendido.
(Consultorio sobre automovilismo)
Los lunes en LA PRENSA

TC "B" EN CORDOBA

ORDEN DE LARGADA INICIAL

7 (Copello) – 1m 04s 5/10	8 (Di Palma) – 1m 03s 3/10
9 (Manzano) – 1m 08s 9/10	1 (Perkins) – 1m 06s 9/10
11 (Beguerie) – 1m 12s 4/10	2 (Faraoni) – 1m 09s 7/10
18 (Ayarza Garré) – 1m 13s 4/10	16 (Cardinali) – 1m 12s 6/10
17 (Filippi) – 1m 15s 8/10	13 (Brandoni) – 1m 14s 6/10
10 (Gradassi) – Sin tiempo	3 (Pairetti) – Sin tiempo



José Manzano con fierros de Pablo Macagno anda siempre en la conversación. Al final fue quinto.

Brandoni fue uno de los que estuvo en Córdoba naciendo número. Su Liebre no está a la altura de los punteros.



Eduardo Copello encabeza un grupo de tres autos —cosa poco común— en la serie inicial. Tuvo problemas.



José Manuel Faraoni al frente... Gastón a la cola. El de San Nicolás fue cuarto en la suma de las cinco series.

retti por mejorar los resultados parciales estos.

TERCERA SERIE

Para adjetivar a esta serie del medio, bien podríamos emplear el término **continuidad** porque lo visto en las dos anteriores permitía suponer que Di Palma seguiría jugando con los demás como lo hizo.

Tampoco esta vez se preocupó mucho por salir adelante en los primeros momentos y allí surgió nuevamente Faraoni capturando la punta en el pique y conservándola hasta la segunda vuelta. Allí Di Palma volvió al lugar que le correspondía y la fila quedó establecida de la siguiente manera: Di Palma, Faraoni, Co-

CADAD: RUMORES PRE-ASAMBLEA

Los autos son caros, las categorías se superponen, la gente no va a ver carreras, los pilotos del interior protestan porque para poder correr una carrera tienen que venir a Buenos Aires y así, etcétera, etcétera, Mil problemas que provocan sin ninguna duda, la actual crisis que soporta el automovilismo y que se refleja inevitablemente en la CADAD, responsable como ente dirigente. Hay pilotos, hay autos (más que nunca), hay apoyo empresario... ¿Es la conducción la que falla?

Faltan dirigentes capaces y ése es un tema demasiado trillado en cualquier aspecto, pero lo cierto es que también el automovilismo arrastra sus problemitas. Esta semana justamente se realiza la Asamblea General de CADAD para renovar sus autoridades y una serie de rumores y versiones circularon durante los siete días pasados. Esos rumores hablaban insistentemente de las posibilidades (y expresión de deseo de mucha gente de Buenos Aires y del interior) que se les asignaban a dos personas para ocupar los puestos claves de la CADAD, o sea presidente y secretario (la actual de Chessel y comodoro Baca respectivamente) Esas dos personas serían René Ferrero, hombre del Córdoba Automóvil Club, delegado titular de la Federación Cordobesa ante la Asamblea, y el ingeniero Rafael Sierra, ambos bien conocidos por tener real capacidad y ser entusiastas del automovilismo, además de conocer ampliamente el tema, condiciones que no siempre se dan todas juntas. En la carrera de TC "B" en el Oscar Cabalén, estuvimos hablando directamente con Ferrero —hombre que merece el apoyo de CORSA— y francamente reconoció no saber nada del asunto y hasta bromeó pensando que el Dr. Chessel debe creer que su propio amigo intenta desplazarlo.

En efecto, Ferreno no tuvo jamás la idea "in mente" y su especie de "candidatura extraoficial" obedece más que nada a la idea de mucha gente que lo conoce. En cuanto al ingeniero Sierra, todo el mundo sabe que está capacitado para manejar tales asuntos delicados y nadie parece oponerse a que pudiera ser elegido secretario de CADAD.

Una rápida e informal encuesta realizada en los boxes del Oscar Cabalén, permitió saber que la idea es del agrado de todos y habrá que esperar hasta el fin de semana próximo para saber qué resultado concreto tendrá

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CITY BANK
fiel
Wayne
CORREAS Y CAÑOS
MANZANO
VINO GENUINO DE MESA
ENVASADO EN ORIGEN

pello, Pairetti, Perkins, y bastante más atrás Manzano, Cardinali —bien con un Torino convencional— Brandoni, Gradassi, Filippi y Ayarza Garré.

Con Di Palma en la punta el verdadero interés de esto se centraba en la lucha Pairetti-Perkins por el segundo puesto en la general. Relativamente cerca entre sí las dos Liebres circulaban a pleno, moviéndose sobre todo la de Gastón en las frenadas y superando al rato los dos a Faraoni (ya sobrepasado a su vez por Copello) que mantenía un buen ritmo en las primeras cinco vueltas, pero luego se vino un poco abajo como producto de un lógico cansancio.

Un cierto suspenso se produjo cuando Di Palma señaló que la goma trasera izquierda podía estar desinflada pero la causa de cierta inestabilidad de la Liebre no pareció estar en el auto sino simplemente en el piso del autódromo.

Perkins lo pasó a Pairetti y el resto siguió como hasta entonces para completar ya 30 vueltas con el dominio absoluto de Di Palma.

CUARTA SERIE

Que bien recibió el mote de "LA ESPECTACULAR" (aunque no lo fuera tanto). Porque fue en esta anteúltima fracción también de diez vueltas que Luis Di Palma estableció un nuevo record absoluto para el circuito en la categoría TC. El tiempo del coche de Berta fue de 1m3s3|10, lo que equivale aquí a un promedio de 176,360 km|h. Merced a eso y alguna otra cosa, el pibe de Arrecifes se hizo también dueño del cuarto capítulo.

Aunque en un principio el verbo fue Copello gracias a esa calidad que tiene el "Nonno" para largar en punta, y Pairetti se le pegó a la cola. Pero no sólo parece que le conformaba la largada sino que todo pareció indicar que Eduardo estaba dispuesto a mantener esa posición hasta el fin. Di Palma había pasado tercero en el primer giro y ya en la segunda pasada frente a las tribunas estaba segundo. Quedaba Pairetti tercero, Gastón cuarto y Faraoni quinto. Con esa monotonía propia de las cosas que se repiten dale que dale, hasta exactamente la mitad de esta serie, todo siguió sin variar. Y allí en la mitad fue cuando se puso lindo. Cuando Luisito se le acercó a Copello y comenzó a acosarlo librándose así un vistoso tête a tête. Que terminó cuando el Pibe se cansó de jugar con sus tantos caballos plus, pisó y se fue. Mientras tanto, un poquito más atrás el flaco Gastón se acercaba a Pairetti, se produjo la lucha y Perkins salió con un puesto más ventajoso como resultado. Pero para mantenerlo mientras pudiera tuvo que apelar a Faraoni quien lo llevó chupado un par de vueltas; la Liebre blanca de Donatti Hnos. no rendía lo debido.

En fin, que así terminó el asun-

→



2
desde que comienza el rodaje...
UD. Y SU MOTOR...
¡YA FORMAN EQUIPO!
Y tanto que, muchas veces, Ud. y su motor... ¡son una misma cosa! Convenga, entonces, que ESE MOTOR, parte fundamental de su actividad, necesita el mejor de los cuidados.
Protéjalo integralmente del desgaste y la corrosión con PETROMOLY el aditivo que forma una película indestructible sobre las superficies móviles de Su Motor.
PETROMOLY asegura mejor funcionamiento, más rendimiento, fácil arranque.
PETRO MOLY
A base de disulfuro de molibdeno, importado de EE.UU en latas y sachets para el carter y aerosol para el armado de motores.
Dist. Nac., DE AMBROSI – LAMEKA S.A., Espinosa 2436 Bs. As. • ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES •

TC "B" EN CORDOBA

TURISMO CARRETERA FORMULA "B"

Autódromo Oscar Cabalén de 3.101 metros
5 series a 10 vueltas con clasificación final por suma de tiempos. 5/7/70

Clasificación 1ª Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	8	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado .	11m17s7
2º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	11m31s8
3º	3	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	11m36s6
4º	2	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado ..	11m49s4
5º	9	Manzano, José	Liebre III-Tornado ..	12m14s
6º	16	Cardinale, Alfredo	Torino 380 W	12m25s2

PROMEDIO DEL GANADOR: 164,728 km|h.
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma en la 3ª vuelta, con 1m5s9, a un promedio de 169,402 km|h.

Clasificación 2ª Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	8	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado .	11m12s1
2º	7	Copello, Eduardo	Liebre III-Tornado ..	11m18s7
3º	3	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	11m27s
4º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	11m28s1
5º	2	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado ..	11m29s4
6º	9	Manzano, José	Liebre III-Tornado ..	11m46s1
7º	16	Cardinale, Alfredo	Torino 380 W	12m 1s9

PROMEDIO DEL GANADOR: 166,102 km|h.
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma en la 9ª vuelta, con 1m5s1 a un promedio de 171,484 km|h.

Clasificación 3ª Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	8	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado .	11m 3s6
2º	7	Copello, Eduardo	Liebre III-Tornado ..	11m14s7
3º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	11m19s7
4º	3	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	11m24s7
5º	2	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado ..	11m25s
6º	9	Manzano, José	Liebre III-Tornado ..	11m46s1
7º	16	Cardinale, Alfredo	Torino 380 W	12m 1s9

PROMEDIO DEL GANADOR: 168,227 km|h.
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma, en la 4ª y 6ª vueltas, con 1m42s2, a un promedio de 173,888 km|h.

Clasificación 4ª Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	8	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado .	11m 0s8
2º	7	Copello, Eduardo	Liebre III-Tornado ..	11m 7s2
3º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	11m23s3
4º	3	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	11m23s7
5º	2	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado ..	11m29s3
6º	9	Manzano, José	Liebre III-Tornado ..	11m49s1
7º	16	Cardinale, Alfredo	Torino 380 W	12m 1s9

PROMEDIO DEL GANADOR: 168, 940 km|h.
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma, en la 6º vuelta, con 1m3s3, a un promedio del 176,360 km|h.

Clasificación 5ª vuelta:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	8	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado .	11m 1s6
2º	7	Copello, Eduardo	Liebre III-Tornado ..	11m22s9
3º	3	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	11m24s
4º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	11m27s
5º	2	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado ..	11m27s4
6º	9	Manzano, José	Liebre III-Tornado ..	11m54s7
7º	11	Beguerie, Alberto	Ford Falcon	12m 8s5
8º	16	Cardinale, Alfredo	Torino 380 W	12m13s7

PROMEDIO DEL GANADOR: 168,736 km|h.
RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma, en la 8ª vuelta, con 1m3s3, a un promedio de 176,360 km|h.

Clasificación final por suma de tiempos:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	8	Di Palma, Luis	Liebre Berta-Tornado .	55m35s8
2º	1	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado ..	57m 9s9
3º	3	Pairetti, Carlos	Liebre III-Ford	57m16s
4º	2	Faraoni, José Manuel	Liebre III-Tornado ..	57m40s5
5º	9	Manzano, José	Liebre III-Tornado ..	59m31s9
6º	16	Cardinale, Alfredo	Torino 380 W	1h 0m47s

PROMEDIO DEL GANADOR: 167,330 km|h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE T.C.
FORMULA "B"

1º	Copello, Eduardo	8 puntos
2º	Di Palma, Luis	6 „
3º	Perkins, Gastón	4,5 „
4º	"Cacho" Fangio	2 „
5º	Faraoni, José Manuel	1,5 „
6º	Pairetti, Carlos	1 „
6º	Beguerie, Alberto	1 „
6º	Manzano, José	1 „
9º	Cupeiro, Jorge	0,5 „
9º	Pourciel, Ulises	0,5 „

to, con Di Palma por cuarta vez sin problemas y en el frente, Copello aunque bastante atrasado, segundo; Perkins, Pairetti y Faraoni. Inmediatamente detrás, solamente Manzano y Cardinalli terminaron con diez giros cumplidos.

QUINTA SERIE

O serie de la *definición prevista.*

Había sido tan amplio el dominio de Luis Di Palma en las cuatro series anteriores que cualquier interrogante sobre el resultado final sólo podía contemplar una falla impevista en el auto de Berta y especulando con que según la probabilidad y la estadística es poco común que un piloto y su auto ganen las cinco series seguidas en un paseo absoluto.

No hubo fallas imprevistas en el auto puntero y consecuente ganador. Sí las experimentaron en cambio el segundo —Perkins— y el Nonno Copello, que llegaron con lo justo al final. Pero Di Palma... puntero y sin preocupaciones.

En la serie en sí no pasó prácticamente nada muy diferente a lo antes visto y esta vez sí Di Palma ganó el primer lugar en la primera curva, adelantándose allí a Eduardo Copello que por lo tanto quedó segundo. Pairetti, Perkins y Fraoni se escalonaron detrás con lo cual el grupo de los cinco punteros de casi toda la carrera (en las series, porque Copello debía una vuelta en la suma de tiempos) se situó adelante también en la quinta.

Allí se definiría también el pleito Perkins-Pairetti por el segundo lugar final, lucha que venía desde la primera serie. Sobre las postrimerías de la corta serie Perkins venía con muchos grados de temperatura de todo y menor graduación de HP en el motor pero "remolcado" en parte por el amigo Faraoni logró llegar al término de las diez vueltas y por pocos segundos le ganó el puesto a Pairetti, que en condiciones normales andaba un poquito menos que la Liebre-Tornado de Gastón.

Todo quedó en Alta Gracia entonces y aunque la categoría brindó un espectáculo bastante olvidable por cierto, por lo menos se vio una vez más que la dupla Berta-Di Palma es siempre una cosa seria. Bastante más seria que la categoría, desde luego.

REBUZNITOS SERRANOS

El sábado el Oscar Cabalén parecía el desierto de Gobi. Aunque mucho —muchísimo— más frío. Pocos autos para clasificar en la magra lista de inscriptos y muchas ausencias. De los pocos que sufrían heroicamente el frío cumpliendo con las pruebas era *Gastón Perkins,* disconforme con el rendimiento de su auto: *"Tengo que usar estas gomas que no son las adecuadas; el coche se pone de costado y no es nada sano. Apenas puedo hacer 1m9s para la vuelta."* Y mientras charlaba pasaba su mano por la medallita de Ceferino Namuncurá que lleva prendida del mameluco en el pecho. *"Lo tengo dado vuelta para que no me pase frío..."*

Manolo Rodríguez *se mostraba bastante poco optimista: El coche no andaba. El motor lo habían colocado el sábado y tuvo que girar toda la noche para ablandarse.* "Anoche lo hicimos andar sin pararlo hasta que amaneció. Y ahora —decía Manolo— en cada serie le cambiamos algo." *Epílogo: Pirín Gradassi abandonó porque se le rompió la bomba de aceite.*

Se escucharon muchas felicitaciones a Berta por su arreglo con YPF. El asunto lo favorece y él lo merece. Mientras tanto, en el taller de Alta Gracia el mago ya tiene listo el SP con motor delantero. *"Este aparato es una barbaridad* —confiaba Oreste— *y pueden pasar dos cosas, o que ¡mate! o que no ande ni para atrás ni adelante."*

"Larry" *estaba también en el Autódromo pero como simple espectador con gorra. Berta le armó un motor para colocar en su Torino Grupo Dos pero como no tuvo tiempo de probarlo prefirió no correr. Sensato.*

Carlos Marincovich también estaba de a pie. Observó el desplazamiento de su compañero de equipo, Carlos Pairetti. La Liebre III con motor Ford hecho en lo de Carmona, andaba bien pero le faltaba un poquito para alcanzarlo a Perkins que de todas maneras se tuvo que exigir a fondo para ganar el segundo puesto.

Pirín Gradassi *corrió con la Liebre 1 ½ que hace dos años corría Pascualini. Ahora tiene motor Ford y por esas cosas de la categoría anda mucho menos que antes. De todas maneras el motor ese había terminado a las cuatro de la mañana del domingo y el auto no había sido probado, por lo cual andaba de un lado para otro de la pista cada vez que Gradassi frenaba o doblaba un poco jugado... falta ponerlo a punto sin duda.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ganaron el RALLY FIAT el más concurrido del mundo

(más de 1.000 participantes)





1º E-011 N. BAUTISTA - J. CUPEIRO

1 Fiat 1600 y 2 Trofeos



2° D-006
G. DURAN - L. BRANDALISE
1 Fiat 600 y 2 Trofeos



3° E-146
A. CARBALLO - R. BUSTOS
1 Fiat 600 y 2 Trofeos



4° D-129
E. MATIAS - M. PITTA
1 FIAT 600



1° Pareja de Dama y Caballero
E-646 ANGELA CARDACI - JULIO DI NAPOLI
1 Fiat 600

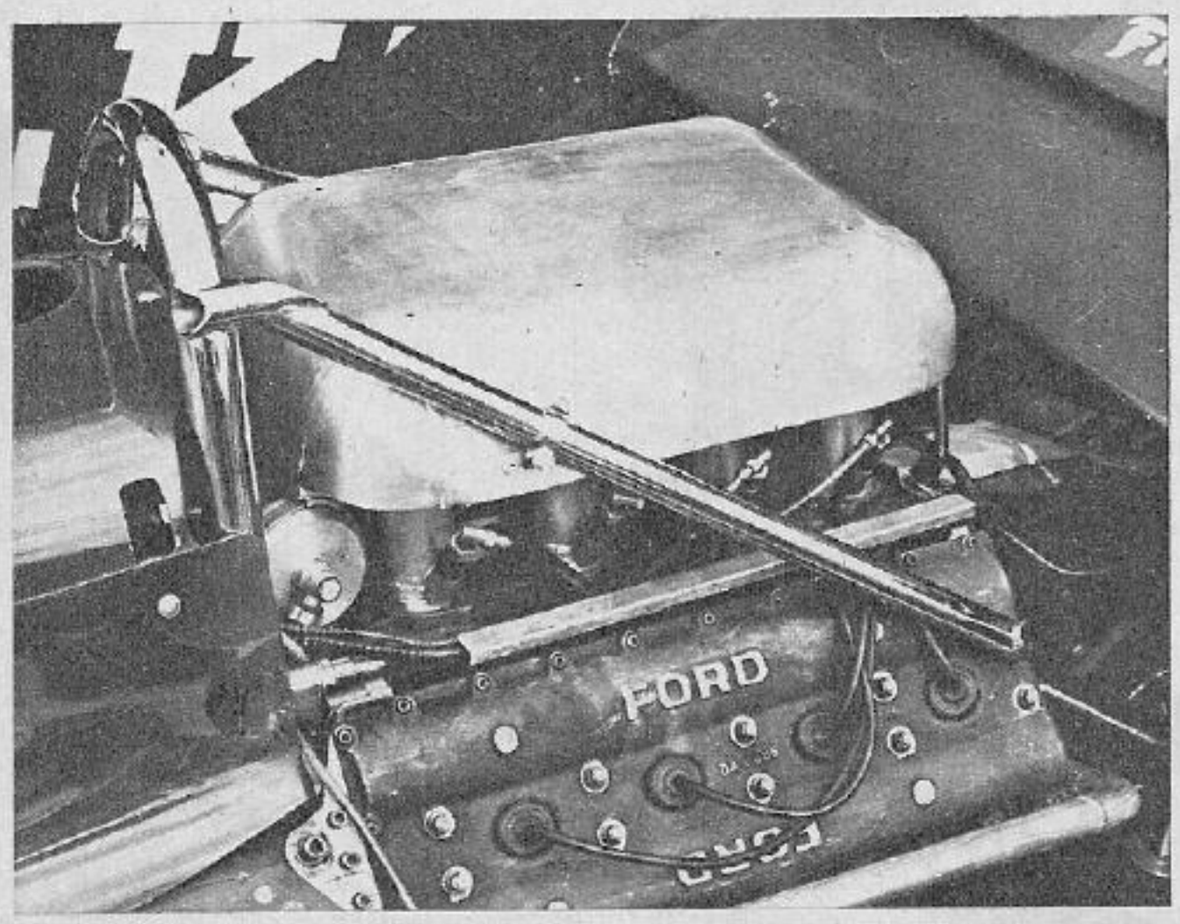
1° Pareja de Periodistas
D-029 P. ALDAVE - O. ORTUZAR
del Diario ABC COLOR de Asunción (Paraguay)
1 FIAT 600

RALLY los 1000 km FIAT

La COMISION DEPORTIVA de CONCESIONARIOS FIAT los felicita por su brillante desempeño

GP DE FRANCIA

RINDT: CORONA A LA VISTA



Si bien es prematuro pronosticarlo. Jochen Rindt es el que más cerca se coloca ahora del Campeonato '70, con un claro triunfo en Clermont Ferrand. Jacky Ickx y Beltoise puntearon y abandonaron.

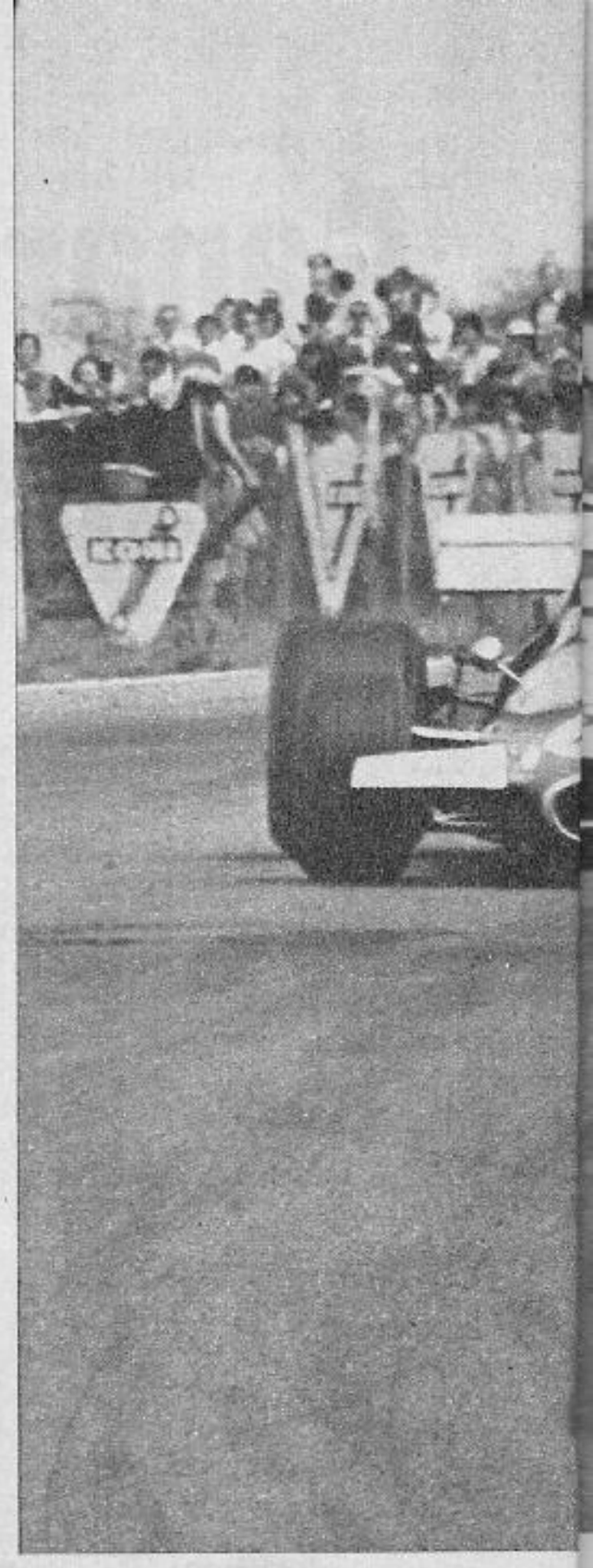
Gran espectáculo



Arriba, centro: Jacky Ickx refirmó que la 312-Box es una Ferrari distinta, muy apta para ganar. Problemas con el sistema eléctrico lo dejaron fuera, pero hay que tenerlo muy en cuenta en el futuro.

Arriba, izquierda: El Ford Cosworth DFV V8 3 litros ve amenazada su condición de imbatible por la presencia de dos V12 que —parcialmente— tiran más, Ferrari y Matra.

Jochen Rindt, pulgarcito en alto, recibe el banderazo que lo consagra ganador del GP de Francia. Garra de ganador, buen auto, y un motor muy noble.



El 70 parece ser el año de Rindt, y ya se pone difícil para que en lo que queda del Campeonato surja otra figura capaz de remontar la sensacional escalada del austríaco al tope de la lista del certamen.

Lo único que podría conspirar contra las aspiraciones del actual divo máximo de los monopostos es su especial manera de cosechar puntos: o nueve o nada; y mientras él abandona en las carreras que no gana, sus rivales siempre algún avance consiguen **(Stewart y Brabham están a sólo 8 puntos de Rindt, con una sola carrera ganada cada uno)**.

Para este Grand Prix de Francia no era precisamente Rindt el candidato más indicado para imponerse. Los pronósticos otorgaban más chance a Stewart, por su manejo más fino y pulido, o a Ickx, que por fin tiene una Ferrari veloz, o al local Beltoise, quien de entrada empezó a demostrar una dedicación más especial que la costumbrada para lucirse frente a su público. Stewart fue en todo momento el dominador de los entrenamientos clasificándose con el mejor tiempo media hora antes del cierre del circuito, tras lo cual metió March en bolsa y se dedicó a observar del brazo de su esposa Helen lo que hacían los demás.

Con tan poco tiempo, Ickx debió ocupar la Ferrari de Regazzoni, porque la suya sufría un lento proceso de reparación del sistema eléctrico, y mientras se anunciaba por los altavoces que Beltoise había conseguido sorpresivamente la posición de honor para la largada superando el tiempo de Stewart, el joven belga recién salía al circuito en su bólido rojo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





A poco de girar, se supo que Ickx estaba en el orden de los 160 km/h para la vuelta, y cuando, cumplidas las vueltas necesarias para clasificar en coincidencia con el cierre de la actividad del día, entró la Ferrari a boxes, los tanos daban saltos así de altos de puro contentos: Il Bambino D'Oro había desplazado a Beltoise de la pole position a un promedio de 162,709 km/h para la vuelta al sinuoso y angosto circuito Charade (51 curvas).

Los veinte pilotos autorizados para largar salieron vivoreando el domingo con Beltoise picando en punta para alegría de los franceses. Mientras el Matra azul horadaba los bosques encabezando el trencito de abejorros, Ickx se recuperaba de una largada no muy feliz e iniciaba un feroz acoso a las posiciones del segundo, Stewart. El furor de Ickx no sólo lo llevó adelante del escocés, sino que en la recta en subida donde se ubica la largada, pasó a Beltoise indicando el camino al aún extenso pelotón. Detrás de los punteros se alineaban Stewart, Amon, Rindt, Pescarolo, Rodríguez, Brabham, Hulme y el resto.

En la vuelta siguiente Ickx y Beltoise ya pasaron separados de los demás, y en este momento comenzó un largo transitar de máquinas por los boxes en un día no muy feliz para los fierros. Andrea de Adamich entró con el McLaren Alfa a su pit haciendo la clásica seña de no va más, mientras Eaton cambiaba una bujía de su BRM en tiempo record. Poco después Stewart paraba con graves problemas de encendido en su March, que lo retrasaron hasta la novena posición final, restándole toda chance.

La lucha de Ickx y Beltoise fue impresionante. Jacky se veía en punta por primera vez en el año y su sed de ganar estaba a la vista, y Beltoise se jugaba terriblemente por no perderle pisada a la Ferrari, y así se trenzaron en un duelo particular tan violento que acabó por minar la resistencia mecánica de ambos autos. Rindt, a todo esto, se mantenía tercero a quince segundos de los punteros dejando trascurrir tranquilo la primera mitad de la carrera. En la vuelta 15, Ickx entra a boxes lentamente, para no volver a salir, detenido por las mismas fallas del sistema eléctrico que lo acosaron en las prácticas. Rindt, alertado de la deserción, comienza entonces su habitual show de repunte a toda orquesta. A fuerza de ganar pocos metros por vuelta, se coloca a 10 segundos del Matra, y apura la marcha cuando se le indica que el V12 francés tiene problemas.

En la vuelta 25 los dos autos están rueda a rueda, y en el próximo paso Rindt tendrá trescientos metros de luz sobre Beltoise y la carrera en el cinto. Amon, en una carrera regulada, también pasa con facilidad a Beltoise que entra desilusionado a su puesto con el motor roto.

Rindt ganó bien, aunque esta vez no fue el dueño del show.

Aparentemente, los motores V12 empiezan a caminar más que el Cosworth pero todavía tienen que tomar mucha sémola para ser fuertes y aguantadores como el infalible motor inglés. La próxima del Mundial es en Inglaterra, dentro de dos semanas, y se verá si la demostración de pretensiones de Ferrari y Matra en Francia no han sido sólo una casualidad.

GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE
Circuito de Charade (Clermont Ferrand) 8.055 metros

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Jochen Rindt	Lotus 72-Cosworth	1h55m57s 0|100
2º	Chris Amon	March 701-Cosworth ..	1h56m 4s61|100
3º	Jack Brabham	Brabham BT 33-Cosw.	1h56m41s83|100
4º	Denis Hulme	McLaren BM 14A-Cosw.	1h56m42s66|100
5º	Henri Pescarolo	Matra-Simca MS 120 V12	1h57m16s42|100
6º	Dan Gurney	McLaren BM 14A-Cosw.	1h57m16s65|100
7º	Rolf Stommelen	Brabham BT 33-Cosw.	1h58m17s16|100
8º	John Miles	Lotus 72-Cosworth	1h58m44s17|100
9º	Jackie Stewart	March 701-Cosworth ..	1h59m 6s61|100
10º	Graham Hill	Lotus 49C-Cosworth ..	1h59m38s70|100

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,390 km|h (nuevo record).

RECORD DE VUELTA: Jack Brabham, en 3m0s75|100, a 160,431 km|h (nuevo record).

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Nación	Puntos
1º	Jochen Rindt	Austria	27
2º	Jackie Stewart	Escocia	19
	Jack Brabham	Australia	19
4º	Denis Hulme	Nueva Zelandia	12
	Chris Amon	Nueva Zelandia	12
6º	Pedro Rodríguez	México	10
7º	Jean Pierre Beltoise	Francia	9
8º	Henri Pescarolo	Francia	7
9º	Graham Hill	Gran Bretaña	6
10º	Mario Andretti	Estados Unidos	4
	Jacky Ickx	Bélgica	4
12º	Gianclaudio Regazzoni	Suiza	3
	Ignazio Giunti	Italia	3
14º	John Miles	Gran Bretaña	2
	Johnny Servoz Gavin	Francia	2
	Rolf Stommelen	Alemania	2
17º	John Surtees	Gran Bretaña	1
	Dan Gurney	Estados Unidos	1

TEMPORADA EN CAS

El autódromo de Balcarce, con sus obras a toda marcha, será escenario de la próxima Temporada Internacional de SP, que esta vez viene con puntaje para el mundial de marcas. Iniciado el autódromo e iniciadas las gestiones para la T. I.

por JULIO PEREZ BALBI
testimonios gráficos:
CARLOS AGUSTIN

A mil por hora el trabajo continúa entre los integrantes del Club YPF, que mucho tienen que ver con el automovilismo argentino. Instalados en Mar del Plata, con el Cuartel Maestre general ubicado en el Hotel Flamingo, comenzaron las primeras charlas con los integrantes de la comisión "Pro obra autódromo de Balcarce". ¿Qué tienen que ver estas dos entidades? Entre las intenciones del Club YPF figura una por demás interesante: hacer disputar la segunda carrera de la próxima temporada internacional de SP (1971) en el autódromo de la sierra La Barrosa, de Balcarce. Las conversaciones de este fin de semana fueron las primeras que materializarán —en breve— esta competencia en Balcarce.

Entre los documentos que los enviados Horta, Calzetta, Benedeto) del Club YPF portaban, figuraba un casi-contrato en el que se formulan las diez exigencias a las cuales debería someterse la gente de Balcarce para inaugurar su autódromo con los autos que el Club YPF traerá a estos lares. Ellas son —todas con respecto a obras que deberán realizarse en el autódromo— las siguientes:

1º) Pista totalmente terminada, rodeada de un alambrado de dos metros de altura como mínimo.

2º) 35 garajes de construcción de mampostería donde se guardarán los autos de carrera. No son boxes ni nada que se asemeje.

3º) 35 boxes que podrán ser similares a los del autódromo de Buenos Aires. Similares a los nuevos, construidos en estructura tubular y cubiertos con lona.

4º) Un galpón de 50 m².

5º) El circuito deberá acatar las medidas de seguridad internacionales en vigencia, decretadas por la FIA.

6º) Tres caminos asfaltados, como mínimo, de acceso al autódromo.

7º) Dos caminos, mínimo también, como acceso a las tribunas naturales.

8º) Dos tribunas también pueden ser de estructura tubular) con capacidad para 2.500 personas. Además se deberá construir otra tribuna oficial que también podrá ser tubular, con capacidad para 1.500 personas. Esta última deberá ser techada con lona de colores.

9º) Instalaciones sanitarias completas.

10º) Toda esta obra deberá ser concluida antes del 15 de diciembre.

Como se verá, les queda mucho trabajo por emprender.

El Club YPF logró dos fechas de la FIA, una de ellas puntables (la de SP). Las competencias que en un principio habían sido pedidas y que fueron otorgadas resultaron ser para SP la primera y para F-1 Internacional la restante, aunque esta última sería sin puntaje, a diferencia de la primera. Hace unos pocos días, el Club YPF creyó conveniente realizar ambas para SP, manteniendo el puntaje para el campeonato mundial de Marcas, como en el caso del primer proyecto. El petitorio se hizo llegar —vía ACA— a la sede de la FIA. Hasta el momento, no hay noticias respecto de la confirmación del pedido, pero se considera



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A NUEVA

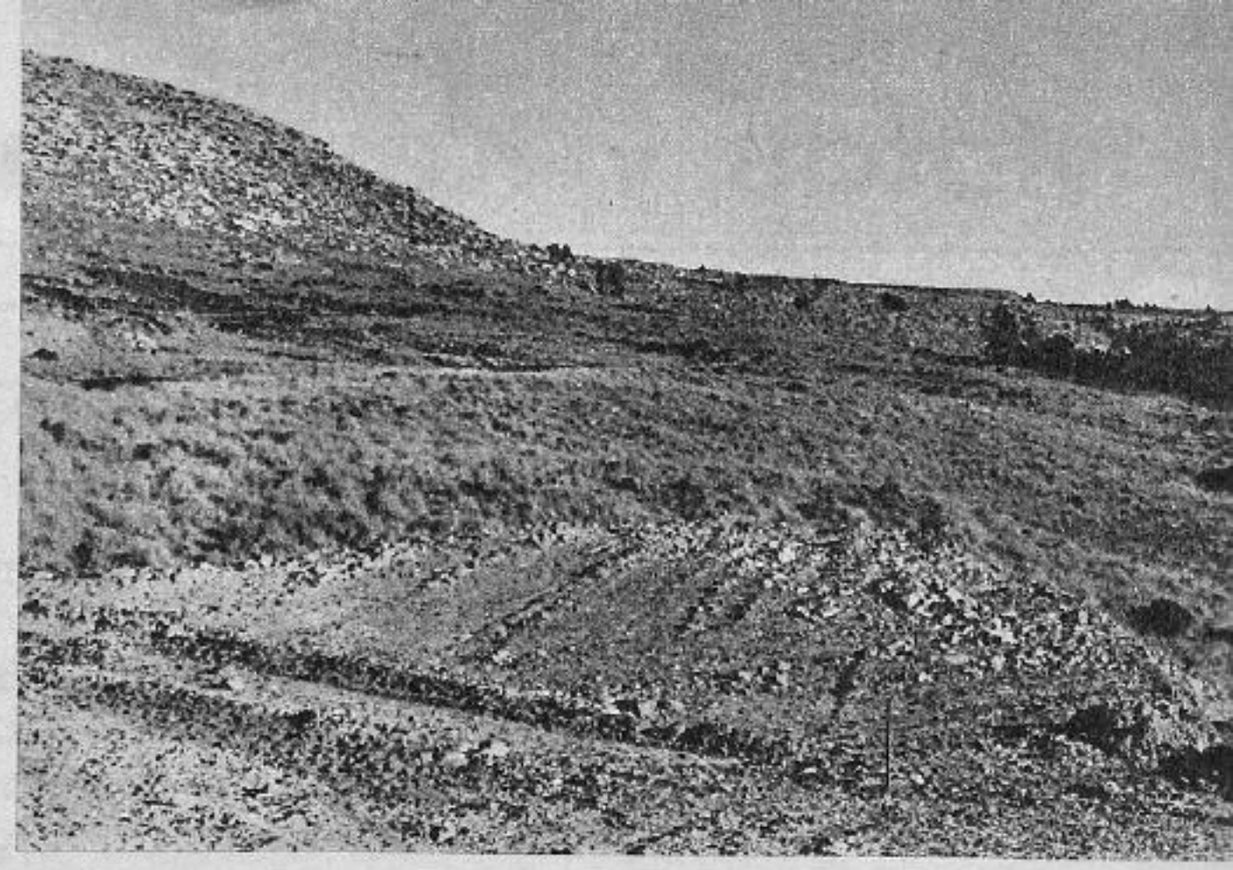
que no habría problemas de ninguna índole, ya que en realidad se "desciende" de categoría en el orden de importancia.

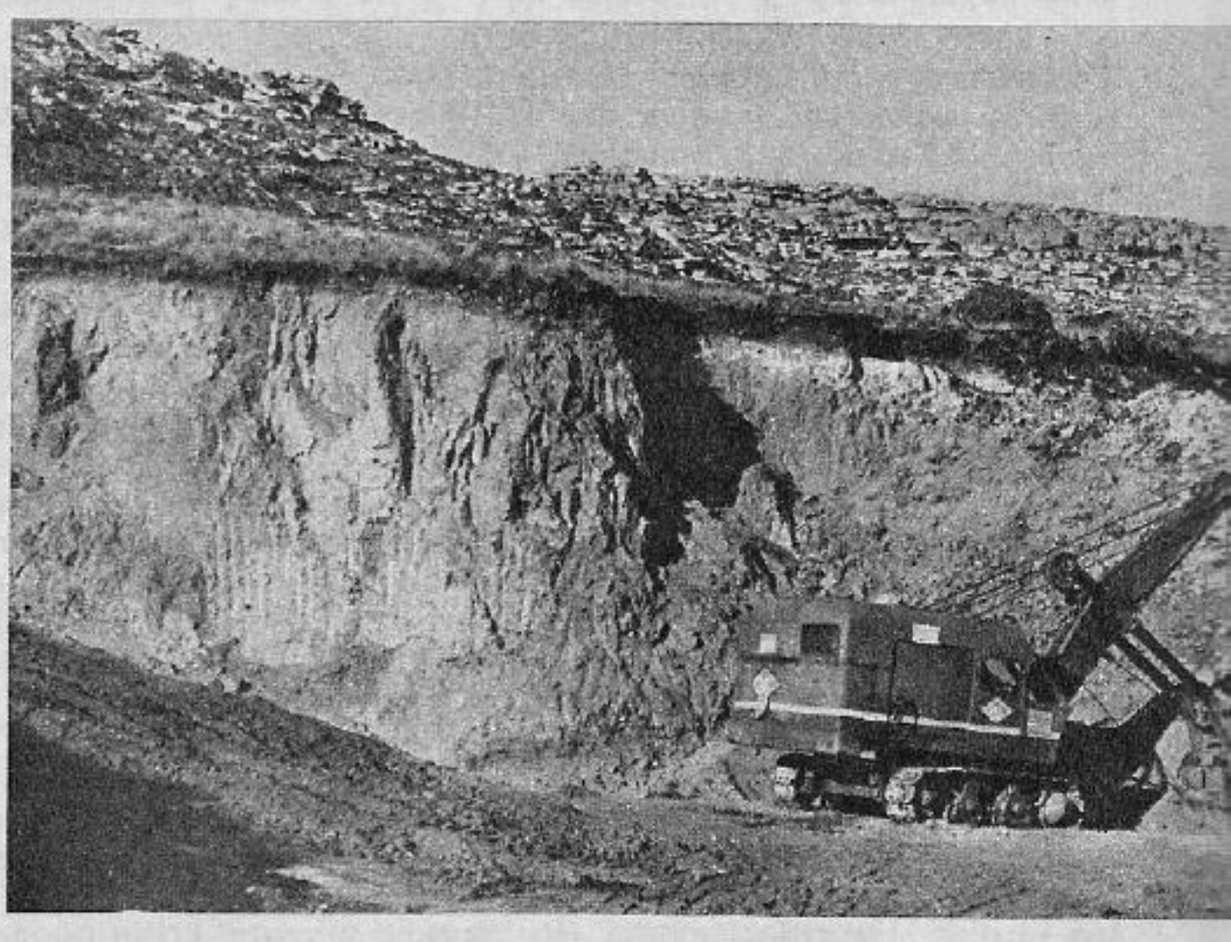
La primera competencia —500 Km de la Ciudad de Buenos Aires— se disputará el día 10 de enero de 1971, y la siguiente — 200 millas— al domingo siguiente en el nuevo autódromo de Balcarce. De no cumplir Balcarce con los términos y las exigencias para la fecha de la segunda carrera, la mismo se disputaría en el autódromo de Buenos Aires. A fines de julio o principios de agosto (tal como lo aconsejó Juan Manuel Fangio) gente del club YPF viajará a Europa a fin de concretar la contratación de los primeros equipos a presentarse en la futura temporada. De tal manera que para la primera de las carreras (la que es por puntaje) estén presentes los equipos más importantes. Por otro lado, la Argentinia, con esta competencia, pasaría a iniciar el campeonato de esta especialidad, con su fecha en enero.

Las obras en Balcarce continúan vertiginosamente. Ya se han removido gran parte de los 450.000 m³ de piedra y tierra que serán necesarios para iniciar lo que en un futuro próximo pueda ser el autódromo más lindo del país, desparramadas por parte de las 136 Há que comprenden el predio ubicado en la ladera misma del cerro La Barrosa. No cabe duda que por su trazado el autódromo una vez concluido, será muy veloz. Los guard-rails serán de plástico, de acuerdo con las últimas normas de la FIA.

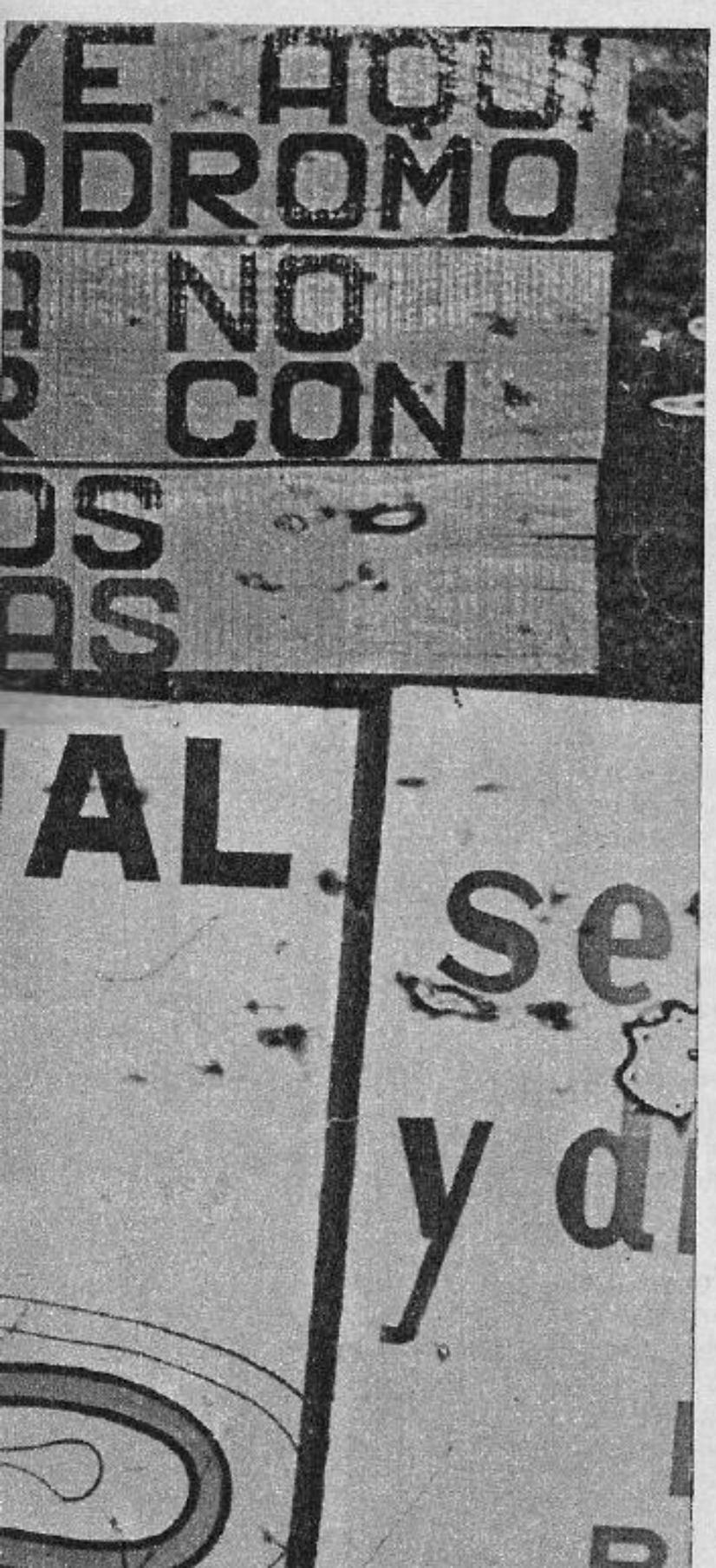
Sin lugar a dudas, si cumple con las exigencias del Club YPF, Balcarce hará quedar muy bien a nuestro automovilismo, como lo hiciera en su oportunidad, en la última temporada Internacional. No hay que olvidar que una de las razones que debe tener el Club YPF al hacer disputar la segunda carrera en Balcarce, es aprovechar el caudal turístico que invade Mar del Plata, la zona atlántica y Balcarce.

Nuestra próxima temporada internacional está en marcha, y esta vez viene con puntaje y premio sorpresa: el autódromo de Balcarce.





Para poder cumplir con los términos establecidos, los trabajos adquieren el ritmo y la intensidad necesarios. He aquí una grúa cambiando la tierrita de lugar.



Parte del predio sobre la ladera del cerro La Barrosa, donde se instalará el futuro autódromo de Balcarce.

El autódromo de Balcarce hasta ayer proyecto, comienza a ser obra concreta. Seguramente será sede de una de las dos carreras de la próxima Temporada Internacional.

A los que dudan:

* Pesos ley 18.188 $ 18.000.—

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

Hace falta aclararles algo.

El Dodge representa la nueva posibilidad de Ingeniería Chrysler.

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

Tiene la mayor garantía del mercado argentino.

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

La financiación Chrysler.

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

GRANDIO

GRANDIO

Suipacha 1120 - Callao 1833 - Capital

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYS FEVRE ARGE

Motos y Karts en el Autódromo

LOS KARTS TEMPLARON

En una tarde fría, un espectáculo casi gélido al que los karts pusieron algo de calor. Hay que revisar los esquemas en motociclismo. Ganaron Polio, A. Ubieta, Medici, Vignetti y Pomesano hijo en motos, y Trisciani y Valls, en karting

Luis Valls puntea esta secuencia de la carrera de "K". No por nada hay quienes lo consideran el mejor piloto de karts argentino de todas las épocas. Lo sigue Nani, siempre bien.



Nuevamente las motos y los karts se volvieron a hacer ver por las pistas del autódromo de Buenos Aires. Con el patrocinio de la Asociación de Corredores de Motocicletas y la Federación Argentina de Karting, el domingo pasado se efectuaron carreras para todas las categorías de dos ruedas y para las dos de karting (FAK). Tarde fría unida al poco interés del público, mostró a los pocos espectadores una reiteración de lo que viene aconteciendo últimamente: pocos inscriptos en motos, donde sólo la calidad de algunos de los participantes junto con algunos efímeros duelos da lo poco que merece la pena observar. Por lo contrario en karts gran cantidad de competidores y lucha continua en todos los niveles. Lamentablemente el autódromo no es el circuito más adecuado para ver karting, por lo extenso; por lo tanto el balance general es más bien pobre.

Como saldo, una necesidad: la gente del motociclismo debe revisar los esquemas y dar un golpe de timón para evitar sumir de a poco esta disciplina del deporte motor en un callejón sin salida. Los kartistas por otro lado deben luchar sin descanso hasta conseguir en las cercanías de la Capital Federal un real *kartódromo* (sabemos que ya están en eso).

LAS CARRERAS DE MOTOS

En *50 cm³, F.I.* y *Standar*, como de costumbre corridas conjuntamente, Alfredo Ubieta picó primero y no hizo otra cosa en toda la carrera que aumentar la distancia hasta que la bandera a cuadros cayó sobre él. El pupilo de Luciano Fernández no tiene la más mínima contra en la clase. Lo más rescatable de la apertura, fue la destacable actuación de Carlos Polio con una Demm standard con la que se ubicó entre el pelotón que pugnaba por darle alcance a Alfredo. Ni siquiera hubo en esta oportunidad la cantidad de participantes de otras veces.

Otro monólogo *en la 100 cm³ F.I.* Esta vez de un piloto y una marca: Roberto Médici con la RF Special. En la segunda vuelta su hermano —Jorge— se ubica segundo y cuando nos aprestábamos a ver una lucha fraterna por partida doble —la misma sangre y la misma moto— Jorge sufre inconvenientes en la trasmisión. Entonces nada. Vuelta a esperar que la bandera caiga sobre los tres o cuatro participantes, pues Ramírez, que quedaba segundo, nada podía hacer para alcanzar a su coequiper. Marcador con cuatro RF Special y a esperar que en la próxima las cosas mejoren.

Y mejoraron en la *125 cm³ F.I.* Al menos durante las seis primeras vueltas en las que se asistió a un duelo impresionante entre Raúl Ubieta y Hugo Vignetti, que se turnaron en la punta pasándose y volviéndose a pasar, hasta que en la séptima el motor de la Zanella de Ubieta dijo "no va más". Vignetti con la Bultaco no tuvo más contra y segundo se clasificó un valor promisorio: el puntano Neri Varona, con otra Zanella.

Fue *175 cm³ F.I.* la más interesante de las carreras de motos solas. Nuevamente Vignetti con la Bultaco toma la punta de entrada y cuando se pensaba que se tomaría urgentemente el buque, Ubieta logra acercarse y terminar el recorrido a sólo 7 décimas de segundo. Tercero Neri Varona, cuya máquina quedó detenida preciosos segundos en la largada. Pero el saldo realmente positivo de la carrera, lo constituye el hecho de que las dos máquinas vanguardistas bajan los tiempos establecidos —es cierto que años ha— por las mejores máquinas de tal cilindrada en el mundo durante una temporada internacional. El promedio de 114,476, excelente.

Y llegó la hora de los *Sidecars*. Y en cierto modo fue también una frustración. Largaron ocho de los cuales se destacaron inmediatamente Lepiane-Lepiane y Pomesano (h)-Paulero, que protagonizaron una conversación rueda a rueda electrizante... hasta que en la quinta el embrague de los Lepiane estropeó todo. Entonces se dio algo curioso en el marcador: 1º y 2º los Pomesano, hijo y padre; 3º y 4º los Rodríguez (Marcos), hijo y padre. Una tarde para las nuevas generaciones de sidecaristas. Los Lepiane pudieron terminar quintos, pero a una vuelta del puntero. Ellos y el ganador presentaron las dos mejores máquinas dentro de las de tres ruedas.

KARTING

Con el colorido (y el desorden) de siempre, llegaron los karts a la pista. En la **clase Junior**, como sucedería luego en la "K", el dominio de las máquinas del equipo D' Arminio fue llamativo. Veinticinco cochecitos participaron en esta carrera y fue Domingo Dalloro el puntero hasta la vuelta cuarta en que por una salida de pista retrogradó hasta el quinto puesto. Nito Trisciani, el veterano, venía empujando desde el quinto puesto y tomó entonces la punta hasta el final. Alfredo Pugliese con el nuevo chasis Titanio accedió a la tercera ubicación y fue seguido por Jorge Vignolo que desde hacía mucho tiempo merecía estar arriba en un marcador final. Como siempre gran lucha por todos los puestos y una comprobación: del primero al décimo, un minuto.

Karting Fórmula "K" debería haber sido un triunfo más para Amorrortu, pero una falla en la bujía cuando punteaba la primera de las dos series lo relegó. Tomó su lugar el exquisito Luis Valls, quien doblegó en la primer serie a Oscar García, autor de un verdadero carrerón, ya que había largado entre los últimos. Héctor Di Maro ratificó con su tercero lo que habíamos visto de él en el KDT.

En la segunda serie, Amorrortu se tomó el Giulio Cesare ante la indiferencia de Valls y García que hacían cuentas y "molde". Nani repitió su cuarto puesto de la inicial y al final D' Arminio tuvo la inmensa satisfacción de ver nuevamente dos coches suyos en los primeros lugares. Estaba más contento que mono con reloj

Por afuera con el Nº 12, Nito Trisciani, espera el momento de dar el gran salto. Puntea Pugliese.

Ubieta (28) y Vignetti (80) acapararon las clases 125 y 175. Finalmente las dos fueron para Vignetti y su Bultaco.



Las dos máquinas más actuales del parque de los "side": adelante los Lepiane y atrás Pomesano (hijo).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA TARDE

por CARLOS NEIRA — fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO







CLASIFICACIONES

MOTOCICLISMO Y KARTING EN EL AUTODROMO MUNICIPAL DE BUENOS AIRES, ORGANIZADAS EN CONJUNTO POR LA ASOCIACION ARGENTINA DE CORREDORES DE MOTOCICLETAS Y LA FEDERACION ARGENTINA DE KARTING
MOTOS: CIRCUITO Nº 10 — KARTS: CIRCUITO Nº 5

Motos 50 cc Standard

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	252	Carlos Polio	Demm	19m22s8	10
2º	77	Osvaldo Riveros	Motom	19m30s1	10
3º	403	Víctor Marín	Demm	19m35s4	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 81,285 km|h.

Motos 50 cc Fórmula Internacional

1º	73	Alfredo Ubieta	Itom	18m36s1	10
2º	56	Ladislao Szalay	Suzuki	18m49s9	10
3º	32	Sexto Chinassi	Demm	19m25s	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 84,767 km|h.

Motos 100 cc Fórmula Internacional

1º	41	Roberto Médici	RF Special ...	15m15s1	10
2º	46	Roberto Ramírez	RF Special ...	15m35s	10
3º	257	Jorge Miranda	RF Special ...	15m38s4	9
4º	53	Jorge Médici	RF Special ...	—	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 103,279 km|h.

Motos 125 cc Fórmula Internacional

1º	80	Hugo Vignetti	Bultaco	23m 5s1	16
2º	27	Neri Varona	Zanella	23m48s	16
3º	48	Hermes Rodríguez	RF Special ...	23m57s6	15

PROMEDIO DEL GANADOR: 109,163 km|h.

Motos 175 cc Fórmula Internacional

1º	80	Hugo Vignetti	Bultaco	13m45s5	10
2º	28	Raúl Ubieta	Zanella RK ...	13m46s3	10
3º	27	Neri Varona	Zanella	14m30s7	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,476 km.h|

Motos Side-car hasta 500 cc Fórmula Internacional

1º	1	Pomesano (h.)-Paulero	Norton	15m 6s3	10
2º	2	Pomesano-Cuaremba	Norton	15m53s9	10
3º	3	Rodríguez (h.)-Comas	Triumph	16m11s	10
4º	8	Rodríguez-Nuillis	Triumph	16m36s7	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 104,281 km|h.

Karts, Fórmula "K" (suma de puntajes)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Puntos
1º	8	Luis Valis	D'Arminio-D'Arminio	19,1
2º	6	Oscar García	D'Arminio-D'Arminio	17,1
3º	9	Carlos Nani	Fox-Herceg	14,1
4º	29	Héctor Di Maro	Fox-Herceg	14,1
5º	17	Oscar Chivilló	Titanic-Herceg	10,1
6º	11	A. Salmún Feijóo	Turner-Herceg	10,1
7º	1	Jorge Amorrortu	Titanic-Herceg	10,1
8º	30	Luis Manozzo	Lotus-Herceg	5,1

PROMEDIO DEL GANADOR: 109,106 km|h.

Karts, Fórmula Juniors

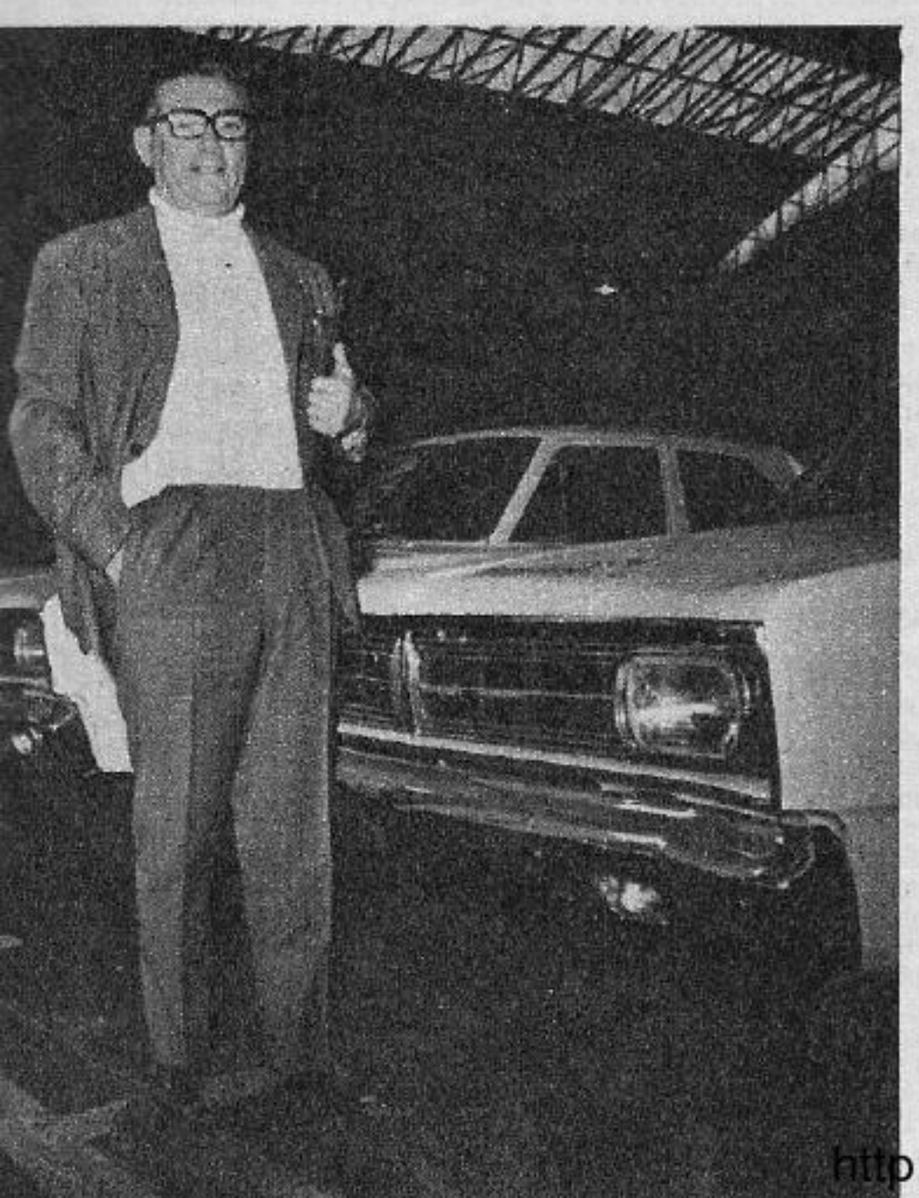
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	12	Nito Trisciani	D'Arminio-D'Arminio	12m51s4
2º	6	Alfredo Pugliese	Titanio-RF Special	12m58s3
3º	15	Carlos Espósito	Fox-Herceg	13m11s
4º	45	Jorge Vignolo	Yur-RF Special	13m20s2
5º	13	Domingo Dalloro	D'Arminio-D'Arminio	13m24s1
6º	39	J. Cinquemani	D'Arminio-RF Special	13m50s
7º	21	J. Weschelder	Fox-RF Special	13m52s2
8º		Carlos Torchio	D'Arminio-D'Arminio	13m53s1

PROMEDIO DEL GANADOR: 99,154 km|h.

LIBRO DE PASES:
ARMANDO A DODGE

¡EL PASE DEL AÑO!

Diferencias de carácter político - empresario impulsaron a Armando a tomar la determinación de abandonar Ford. En adelante la concesionaria venderá vehículos Dodge



Desde 1924, con Ford. De ahora en adelante Dodge será el coche que le recomendará Armando.

En el taller de la concesionaria se encuentran alineados los Dodge que desde hoy también ocuparán los salones de venta de Alberto J. Armando.

Por muchas razones Alberto J. Armando siempre es noticia. Esta vez lo que da para hablar es su cambio de marca dentro del negocio de los automotores... Luego de una incondicional fidelidad a Ford que data desde el año 1924, de pronto una diferencia de opiniones acerca de lo que se podrían llamar política-comercial lo impulsaron a pasarse a Dodge.

"El cambio me produce dos sensaciones totalmente opuestas. Por un lado, un profundo dolor al verme obligado a dejar Ford. Cuarenta y seis años y dos meses es el tiempo que hace que estoy con la marca, desde ya que son muchos años como para no sentir pesar al dejarla. Y por otro la intensa esperanza y ganas de realizar cosas con este nuevo horizonte que se ha abierto y que se llama Dodge.

El motivo del distanciamiento data desde aproximadamente seis años. Armando, empresario conocedor de su metier, en sus seguidos viajes al exterior tuvo oportunidad de conocer los sistemas de trabajo que se utilizan en otros países. Por ese entonces propuso a Ford los cambios de política que él estimaba convenientes. Hasta la fecha la gente de Pacheco desestimó esas proposiciones, por lo que Armando tomó la drástica medida de alejarse de la marca.

"La razón concreta de mi cambio se debe fundamentalmente a que hace ya largo tiempo que pido a Ford un tratamiento especial en tres puntos en particular que son Area de Servicio, Capital de giro y Penetración en el mercado. La solución propuesta por Ford a estas tres solicitaciones fue incrementarnos la cantidad de unidades. Cosa que realmente no varía el problema".

"Con Dodge ya he tomado contacto y he tenido oportunidad de comprobar su política, de una amplitud admirable. Es una fábrica con muchísimo futuro y yo estoy dispuesto y entusiasmado por compartirlo con ella".

Es verdad que el concesionario influye en un porcentaje muy alto en la decisión del cliente. Nombres de tantos años forman una imagen de confianza que se transforma en indestructible para la clientela, que antes de seguir la marca prefieren seguir el consejo de su viejo vendedor. Esta premisa se ve rotundamente confirmada en este caso. "De sesenta y cinco clientes que se encontraban en lista, cuarenta y seis han decidido la compra de un Dodge. Pensamos alcanzar la cifra de cien dentro de los próximos sesenta días".

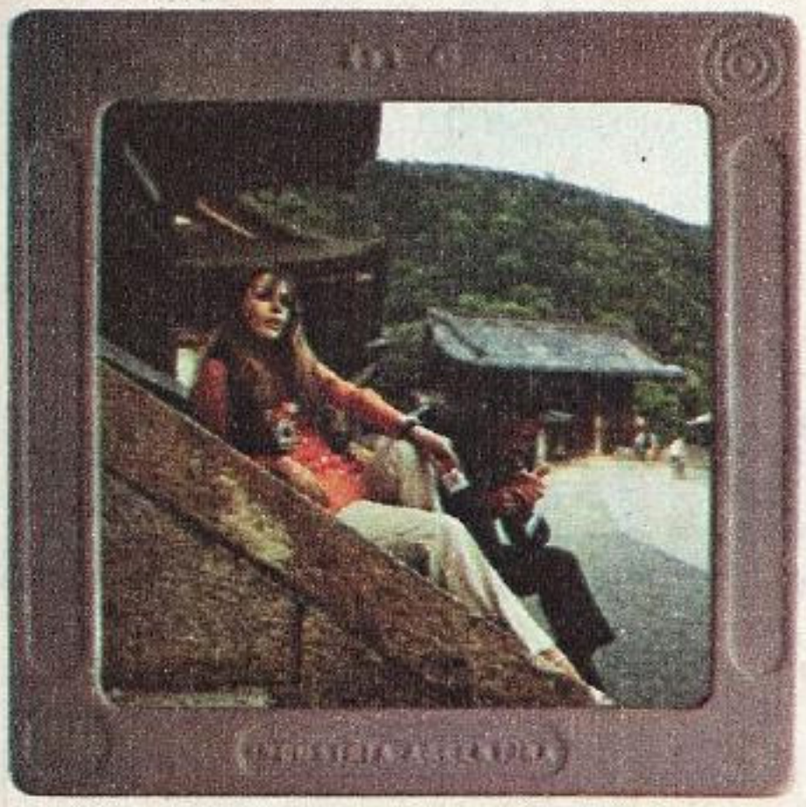
En otro orden de cosas aprovechamos nuestra visita para charlar un poco de lo que es nuestro tema fundamental, el automovilismo deportivo.

..."¿Que si me gusta? El sesenta por ciento de la población de América latina tiene menos de 25 años y hasta esa edad quien más quien menos todos los lunes está pendiente del resultado de las carreras de automóviles. Esa es mi respuesta. Independientemente de que a mí en particular me gusten o no, es evidente que es una materia de fundamental importancia publicitaria y de imagen".

Nos alejamos de la nueva concesionaria Dodge pensando qué bueno sería que a Armando se le cruzara por la cabeza realizar algo que tenga que ver con las carreras de autos. Porque bastaría con eso para que fuera una realidad concreta. Evidentemente, es uno de esos hombres de una constancia y empuje admirables y también, por qué no, con esa pequeña o gran porción de suerte que siempre es necesaria para lograr todo.

S. C.

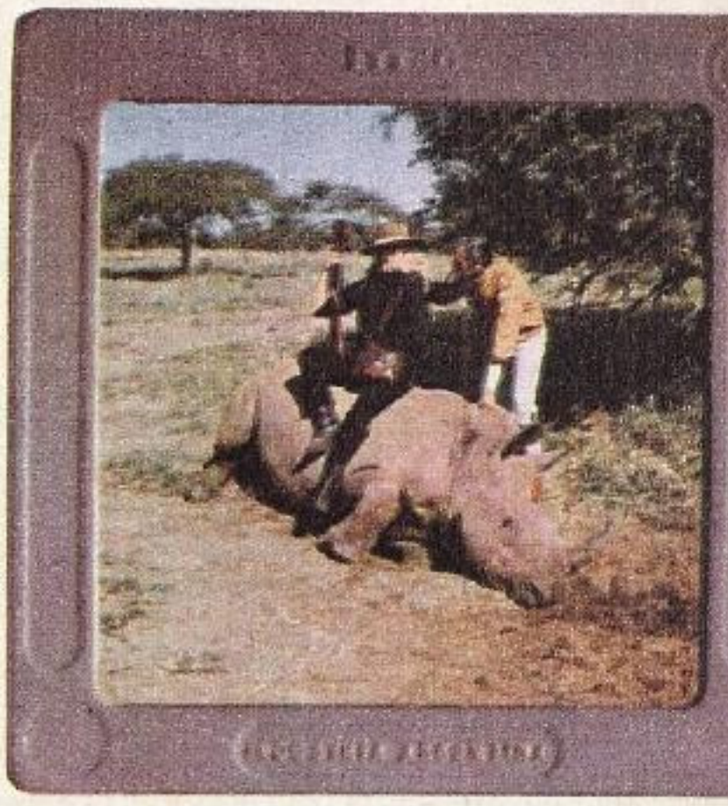
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



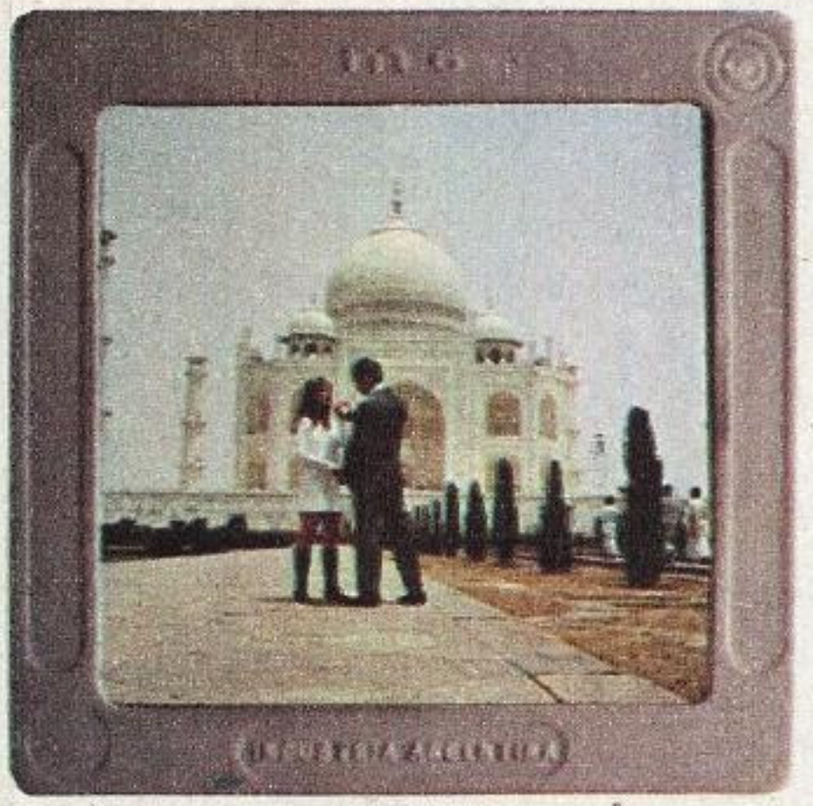
JAPON



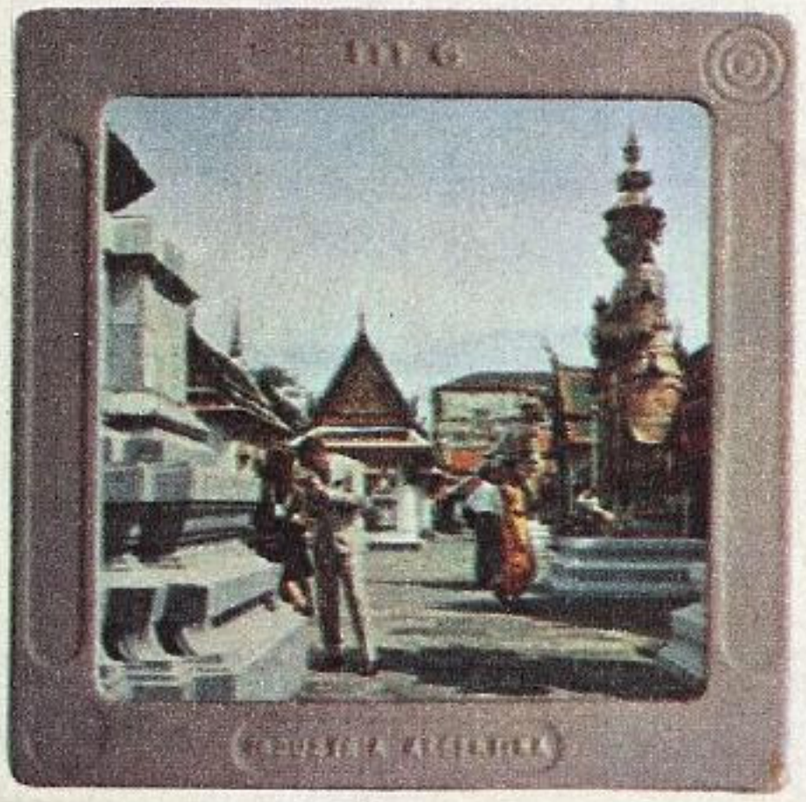
HONG - KONG



SUD AFRICA



INDIA



THAILANDIA

L&M marca su nivel !



EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES MOMENTOS...

GRUPO 2

¿CAMINA O NO? PE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UGEOT Y FIAT OPINAN

¿Es positivo el G-2?
¿Va en contra de los intereses de particulares?
¿Es mucho más caro?
Rafael Balestrini por el lado de Fiat y Roberto Díaz por Peugeot y Billy opinan al respecto.
Las mejoras introducidas, los HP plus logrados y la eterna rivalidad entre ambas marcas.
¿Es todo esto negativo?

por CARLOS F. FIGUERAS

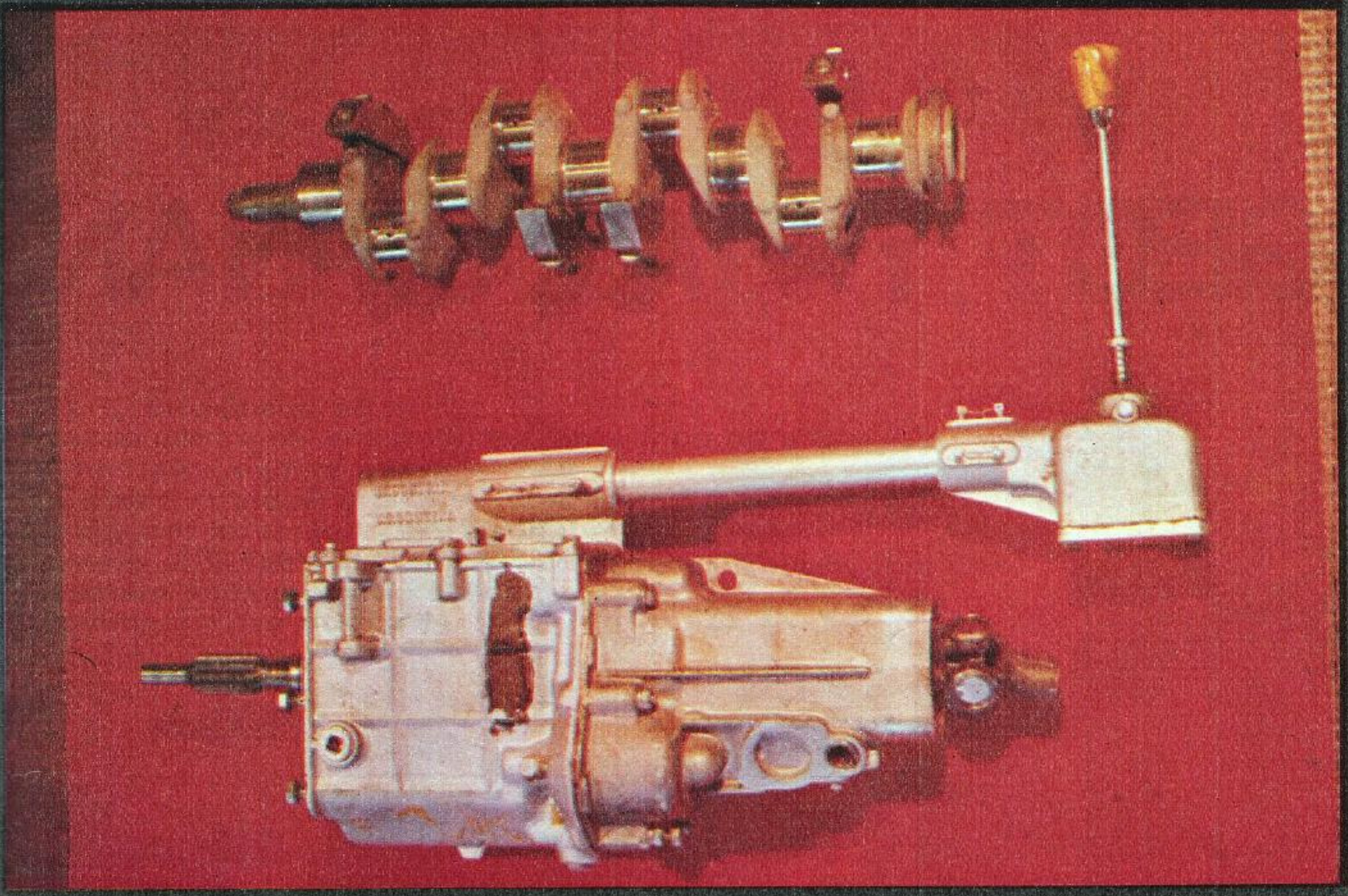


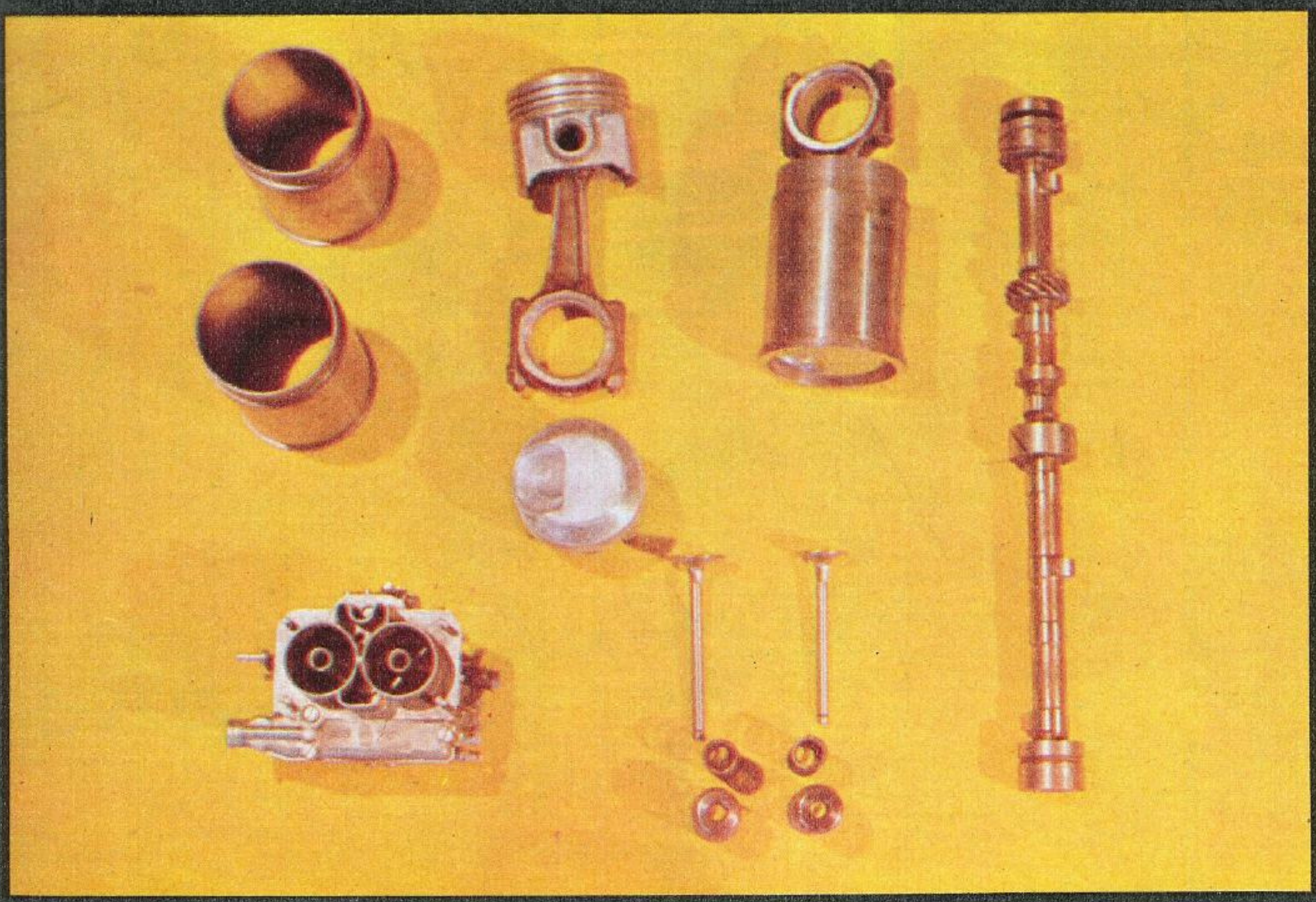
A cinco meses de regir la nueva reglamentación de la FIA para el Grupo Dos internacional, cabe hacer un análisis y una comparación para poder sacar las conclusiones del caso en estos pocos meses de actividad.

Hay quienes opinan que este reglamento no beneficia a la categoría y por el contrario le ha quitado "habitués" e interés en general. Son teorías, por supuesto, y nosotros no las compartimos porque consideramos que si bien las normas encarecen los costos debido a nuevos elementos a utilizarse, se justifica por el incremento de performance que se logró en sólo unos meses. Es indudable, por otra parte, que el deseo de los equipos, pilotos, preparadores y fábricas es que sus autos funcionen cada día mejor, tengan resistencia y anden cada vez más rápido. Claro que andar más rápido significa invariablemente jugar con el límite de la resistencia y por ende correr mayores riesgos de que elementos vitales construidos con tolerancias que han sido superadas ampliamente desde hace algunos años.

Nadie discute que se han encontrado con nuevos inconvenientes que debieron solucionar y otros que irán desapareciendo paulatinamente a medida que las potencias sigan en ascenso. A mediados del año pasado, Zampini, en esos momentos encargado de la preparación de los motores de Dorrego Competición, nos había anticipado: "El nuevo reglamento lo he leído detenidamente y me parece positivo, pero las cosas no serán tan fáciles como todo el mundo cree. Yo pienso que los problemas motrices son siempre superables...

→

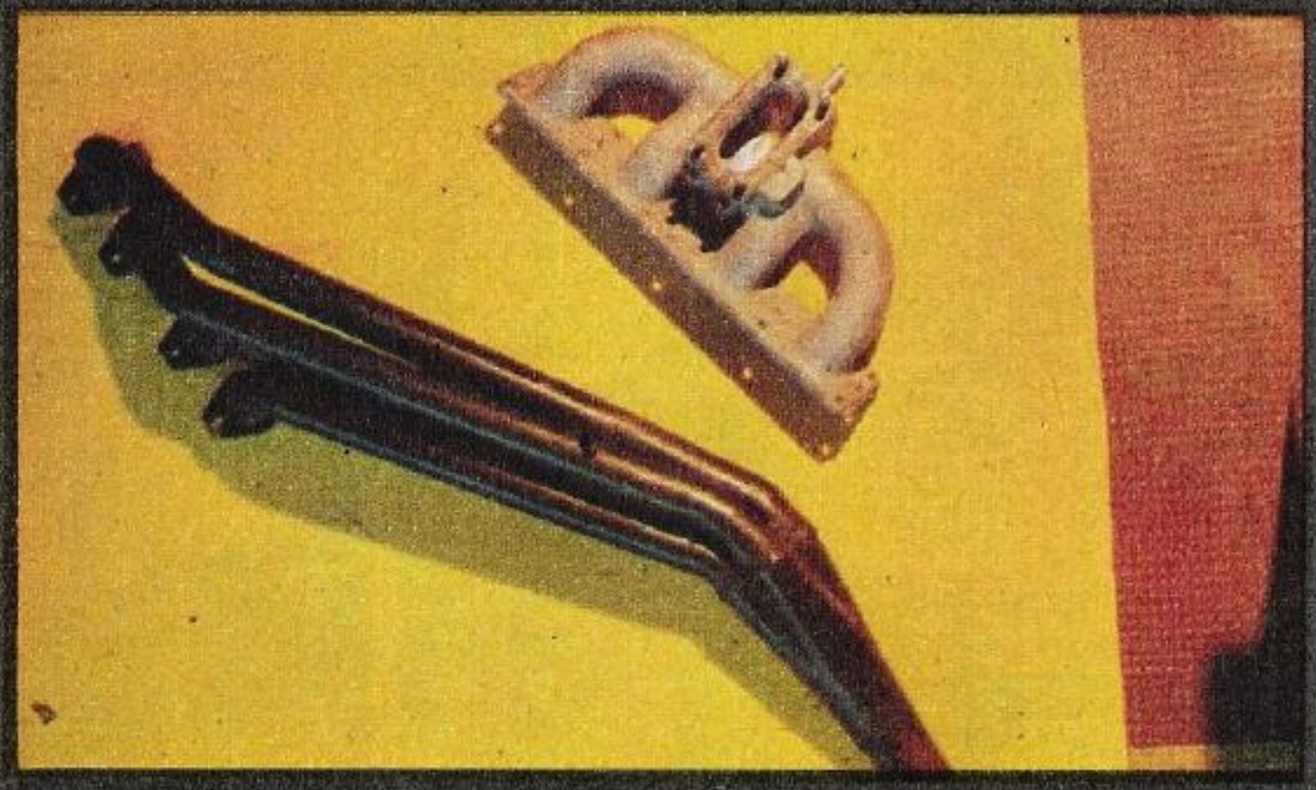




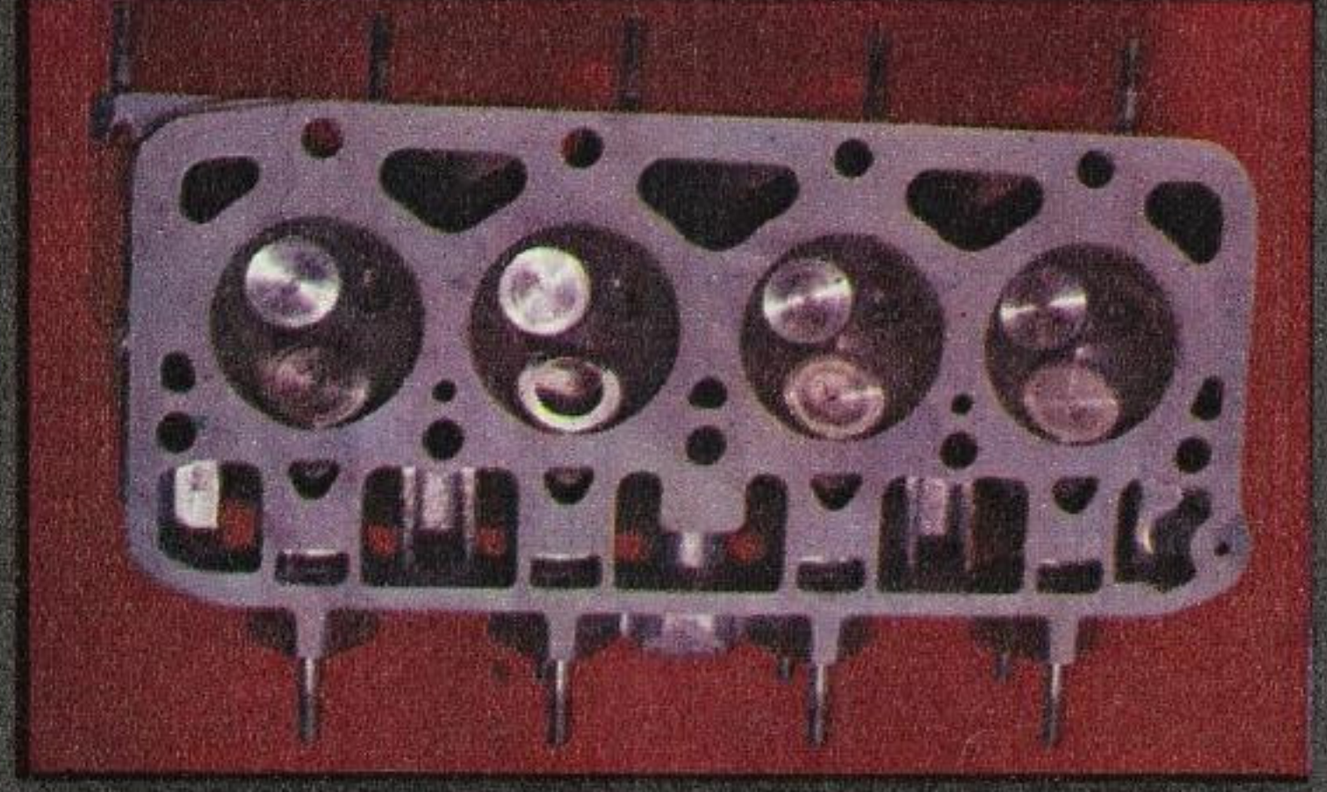
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRUPO 2

Múltiple de admisión individual del Peugeot 504 y de escape especialmente diseñado. El G-2 da libertad tanto en los múltiples de admisión como de escape.

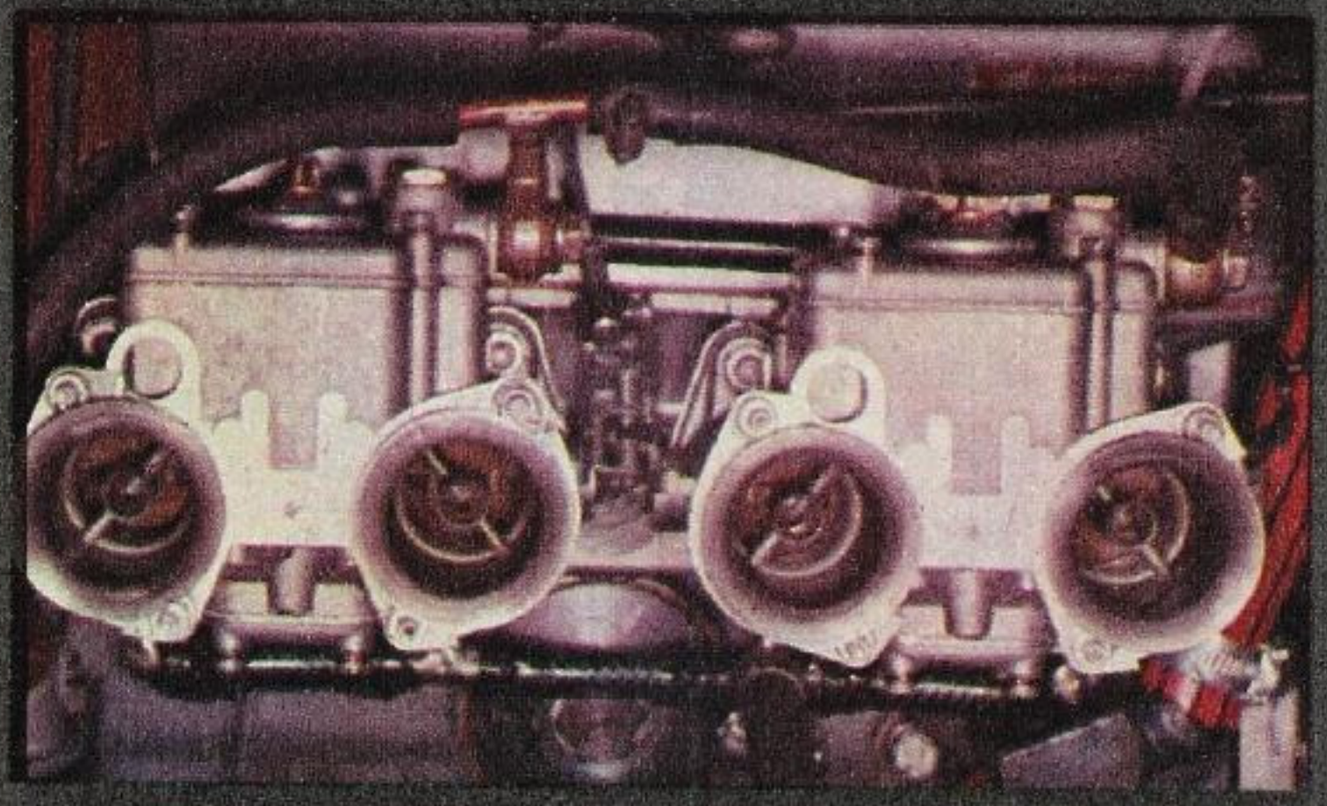


Cigüeñal de Peugeot 504 que se usa en G-2, igual al original y sin modificaciones. Abajo, la caja de velocidades con el acople para usar palanca al piso, nuevo elemento homologado para los Peugeot.

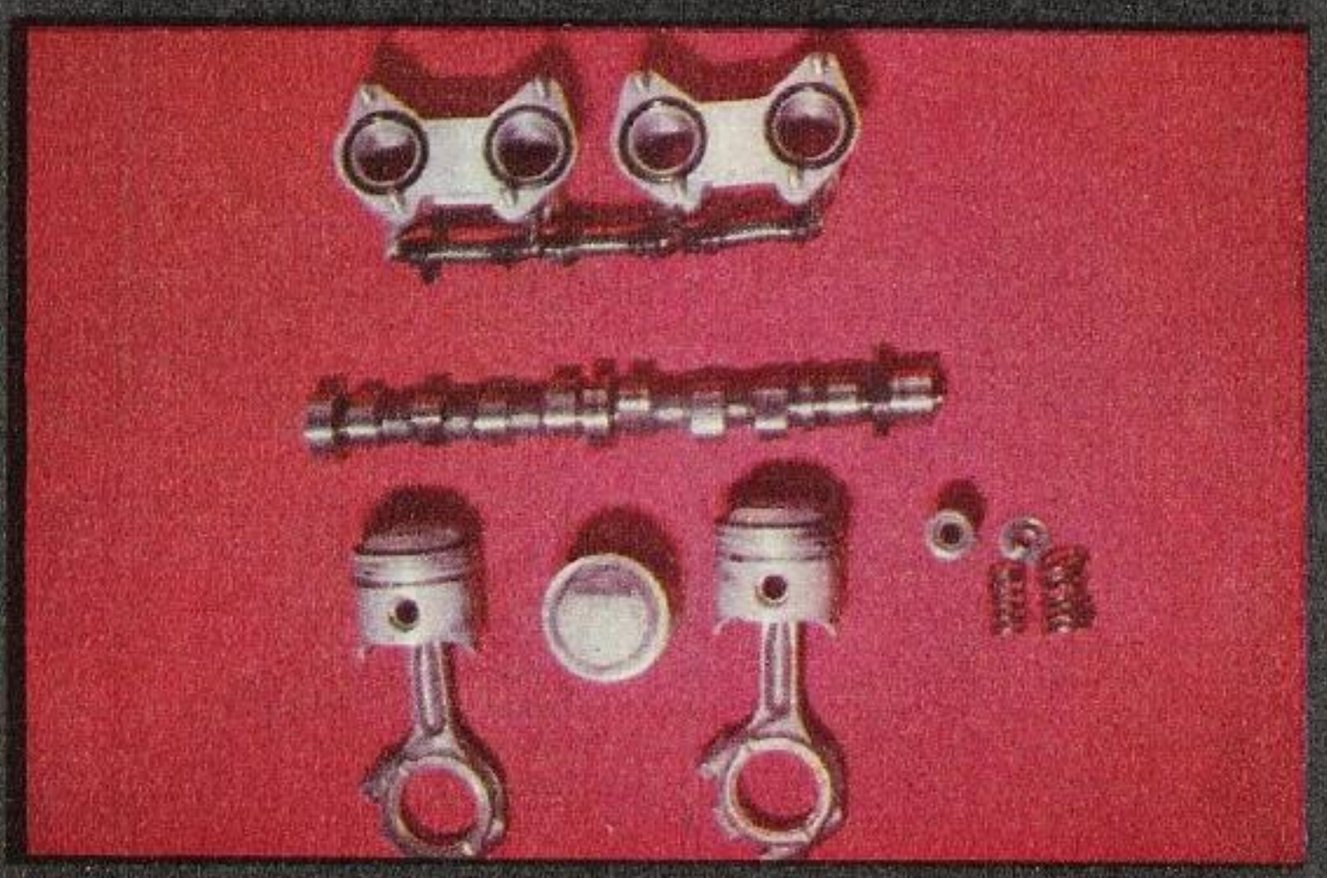


Tapa de cilindros de Fiat 1500 cupé. Válvulas agrandadas y cámaras trabajadas por Balestrini. Excelentes resultados.

Arbol de levas del motor Peugeot G-2. Camisa, pistón de alta con su respectiva biela, dos válvulas (escape y admisión), resortes de válvulas y carburador Weber 40-40. Algunos de los fierros de G-2.



La alimentación de los motores de la CCF corre por cuenta de estos dos Weber horizontales que se ven en primerísimo plano. Allí nacieron los HP.



Pistones, bielas, resortes y árbol de levas de Fiat junto a múltiple de admisión, en este caso tubos directos. Los elementos que hacen que la lucha Fiat-Peugeot sea un hecho.

buscándole la vuelta las piezas se van mejorando y llega un momento en que ya no se rompen ni te traen dolores de cabeza... ahora nuestros desvelos se deberán a otros problemas. Los diferenciales, los engranajes de caja, crucetas, paliers, embragues, etcétera. Hacia allí habría que orientar los esfuerzos de los preparadores porque ahí van a radicar los principales problemas con que nos encontraremos. Cuanta más libertad da un reglamento mayores serán las roturas...".

Posiblemente la opinión de Zampini resume la de muchos en estos momentos, pero lo positivo de ello es que el G-2 obliga a todos a trabajar con menores tolerancias y mucho más a conciencia, debiendo solucionar inconvenientes sobre la marcha. Y nadie puede negar que esto al cabo de un tiempo será uno de los aspectos más positivos de la categoría. Aunque existan ya sus detractores.

¿Por qué es positivo?: a) porque, como dijimos, los preparadores deberán hacer trabajar aún más sus cabecitas para lograr resultados positivos; b) porque en toda categoría del automovilismo mundial lo que se busca es conseguir cada día mejores performances y nada más lógico para esto que el reglamento de Grupo Dos actual; c) porque si bien el grupo de pilotos que se inscriben en cada carrera es más reducido, las performances son parejas y las cualidades conductivas de cada uno se ponen mucho más de manifiesto; d) porque nadie soñaba un año atrás que un Peugeot 504 o una cupé Fiat iban a estar orillando los 200 km/h sin romperse, y e) porque simplemente estamos a nivel internacional. La única "contra" que se le puede encontrar es la diferencia de costos —que no es tanta—, que no se puede tener en cuenta pues no existen categorías baratas propiamente dichas y lamentablemente al que no disponga de los $$$$ necesarios para hacerse un G-2 acorde con el de sus rivales, lo único que le queda es no correr o en su defecto hacerlo en categorías más promocionales y menos costosas, como por ejemplo F-4.

De los autos que compiten generalmente en Turismo los más comunes son los Renault, Auto-Union, Peugeot, Fiat 1500 y Torino. Los que más se beneficiaron y experimentaron con los nuevos elementos homologados y otros que el reglamento permite utilizar son sin duda alguna los Peugeot y los Fiat, que aumentaron su potencia en forma considerable. Por eso, nos dedicaremos a ellos en forma específica. Otra vez la eterna rivalidad Fiat-Peugeot, pero esta vez en los papeles y los números.

POR EL LADO DE LOS "MILQUIS"

Rafael Balestrini (**uno de los que más HP obtuvo de los motores Fiat**

→





GRUPO 2

Una cupé "pistera" en el autódromo de Buenos Aires. El día de la lucha: Mayorga.Reutemann. Una más de las muchas demostraciones y espectáculos que brindaron ambas marcas.



Los 504 de Billy desentrañados. El G.2 exige más a los preparadores y a los pilotos; nada puede quedar sin revisar. Las potencias no lo permiten.

Mayorga en Las Flores con su 504. Todavía no están a punto, pero la gente de Peugeot tiene confianza. "Creo que van a doblar mejor que el 404" asegura Roberto Díaz. El encuentro Fiat-Peugeot no ha terminado.

Rafael Balestrini. En un momento fue hombre de la CCF; ahora colabora en forma estrecha con ellos. Uno de los responsables de las performances de las cupé Fiat.



Roberto Díaz. Preparador de los autos del equipo Guillermo Billy. Los autos de Castañón y Migliore bajo su batuta. Los resultados están a la vista.

y hasta hace poco responsable de las unidades de la Comisión de Concesionarios Fiat) fue el encargado de darnos las "postas" sobre el 1.500 y su opinión acerca del Grupo Dos.

—El nuevo reglamento de Grupo Dos, ¿es positivo o considerás que va contra los fines de la categoría?

—**"El Grupo 2 es extraordinario. Tiene más libertad y da muchas más posibilidades. Además en la parte motriz no hay diferencias de costo como todo el mundo dice; mejor dicho, existen, pero son ínfimas considerando lo que cuesta poner un auto de Turismo en la línea de largada. Las posibilidades que ofrece esencialmente son las siguientes: carburación individual, diámetro de válvulas libre y llevar la cilindrada al tope de la categoría, que en el caso del 1.500 se puede elevar a mil quinientos noventa y pico, rectificando los cilindros de 77 mm a 78,2 mm, como se hacía en Anexo "J" hasta el año pasado; en cambio ahora se puede llegar casi hasta los 80 mm de diámetro de cilindro.**

—¿En cuánto se incrementó la potencia de los Fiat 1.500 del año pasado hasta ahora?

—**"Con respecto a los motores que usaron el año pasado hay diferencias pero no es tanto. Hemos cambiado los colectores de admisión, los carburadores y hemos puesto otro árbol de levas. Resumiendo, son exactamente iguales a los motores de Fórmula Dos, con la única diferencia de tener la admisión dos centímetros más corta porque si no no entra en el vano motor de la cupé porque chocaría contra la parte interna del pasarruedas. La potencia máxima que se llegó a sacar de un motor anexo "J" el año pasado fue de 122 HP en el banco de pruebas de la Comisión. Ahora tenemos la posibilidad de extraer 140 HP, ambas potencias a 7.000 rpm. La compresión no se ha tocado mayormente... depende de la carrera. Si es una prueba larga lo ideal es estar en el orden de los 11,5:1 y en caso de carrera de circuito, 12,2:1. Pasar de all es contraproducente... por lo menos eso indica mi experiencia en los motores Fiat."**

—¿Por qué no se tocaron las carrocerías, es decir, los pasarruedas, recorte de guardabarros, paragolpes, etcétera?

—**"Simplemente porque no se han homologado y en parte porque no se ha considerado necesario. Lo único que usamos ahora como novedad en las cupé Fiat 1.500 son llantas más anchas y por ende neumáticos de banda de rodamiento de mayor superficie."**

—¿Qué elementos considerás necesario cambiar o mejorar para evitar roturas?

—**"Hasta el momento se han utilizado los mismos. Habrá que reforzar los manchones de caja, que son los que nos han traído algunos problemas. ¿Caja y diferencial? Por ahora no es necesario... no hay problemas."**

—¿Qué potencia necesita una cupé Fiat para desarrollar 200 km/h y cuántos HP una berlina?

—**"Para darte un dato exacto habría que poner ambos modelos en un túnel de viento, así que no te puedo dar esa información; pero sí te puedo decir que con un motor que tenga 120 HP una cupé desarrolla 188 km/h y una berlina sólo estaría en los 183 km/h. Con las cupé Anexo "J" el año pasado anduvimos casi en los 190 km/h (188 para ser más exacto) y ahora estamos casi en los 200 km/h. Vos lo sabés perfectamente... cuando corrió el Chino Canedo en la Vuelta de la Manzana la cupé viajaba en el llano a 196 km/h y el motor tenía 135 HP. Con 140 HP hubiesen estado en los 200 km/h. Y los motores no se rompen más... en la última etapa viajaron a 7.200 rpm en 5ª con rueda 175 x 13, y eso es algo así como 207 km/h... claro que en las bajadas, pero los motores aguantan.**

—¿Y el problema de cigüeñales que padecieron durante un momento... ha sido superado?

—**"Definitivamente. En base a un tratamiento térmico se logró evitar las roturas por fatiga. El tratamiento que se les hace a los cigüeñales es una variante del plano de producción de fábrica. Cualquiera puede hacerlo. Basta comprar un cigüeñal en Fiat, hacerle el proceso térmico y darle más luz... nada más. ¿Dónde se cortaban? En cualquier lado, aunque, por supuesto, dentro de las zonas más solicitadas. Por suerte ya ese problema no existe más."**

—¿Futuro?

—**"Concierne únicamente a Fiat Argentina y la Comisión de Concesionarios. Por mi parte sigo colaborando estrechamente con la CCF y además hago los motores de pilotos particulares, como en el caso de Ricardo Zunino."**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ROBERTO DIAZ POR LOS "504"

Sin duda, el equipo Guillermo Billy es el que marcha al frente en los resultados del bando Peugeot. Y nadie más representativo que el propio Roberto Díaz para opinar sobre el G-2 y las mejoras introducidas en los coches de Billy.

"El que opine que el Grupo Dos es negativo, deforma la imagen o encarece el costo de preparación está equivocado. ¿Qué diferencia hay con la preparación Anexo "J" que se usaba hasta el año pasado? ¡Un carburador más! Otra cosa que puede variar el costo es la transmisión, ya que se puede jugar con relaciones de caja para los distintos circuitos y buscar la justa... el resto es lo mismo. No hay diferencias. Por supuesto que ahora los autos andan mucho más rápido y se ha incrementado la potencia considerablemente pero no creo que eso hable en contra del nuevo reglamento."

—¿Cuántos HP se ganaron con respecto al año pasado?

"Varios. Para que te des una idea... el año pasado el coche de Norberto llegó a un máximo de 119 HP y era uno de los coches más veloces. Con eso nos alcanzaba para ganar. Ahora estamos en los 142 HP... pero hay que recordar que ahora usamos el motor del 504, que nos ofrece muchas mejores posibilidades en la parte admisión ya que tiene entradas individuales y el múltiple de admisión es de buen diseño.

Con los dos carburadores y algunos detallecitos ganamos en la puesta a punto final alrededor de los 22 HP... y eso que casi no se ha tocado la compresión, o sea que las exigencias son casi las mismas. Por supuesto que la velocidad, también fue incrementada notablemente. Hasta el 69 los Peugeot andaban en los 185 km/h., que era una buena cifra de acuerdo a las limitacions que teníamos. Hoy no nos sorprendemos cuando pasamos los 200 km/h. Para que se den idea... el motor del 504 de Castañón llegó en Capilla del Monte a girar en las 7.500 vueltas y eso traducido a kilómetros horarios es algo así como 212 km/h. Pero esas cifras no son como para tener en cuenta porque sé perfectamente que las cupé Fiat del equipo también la Vuelta de la Manzana anduvieron cerca de los 210 km/h. En condiciones normales nuestros autos están casi en los 200 km/h. y el régimen ideal para girar sin inconvenientes es 6.800 rpm. Arriba de allí pueden comenzar los problemas... o no, pero se corre el riesgo. Muchas veces superamos ese límite y no pasó nada pero no es recomendable hacerlo."

—¿Qué otros elementos sufren las consecuencias del incremento del HP?

—"Bueno... a 7.500 rpm se puede romper cualquier fierro y volar por los aires las cosas más increíbles. El volante del motor nos saltó en San Francisco pero también pudo ser una válvula, un resorte, una biela o bien descabezar un pistón. Hay que tener en cuenta que trabajamos con elementos standard que están hechos para girar a 5.500 vueltas... entonces es lógico que a veces se rompa algo. Si tuviese que decirte cuál es el punto débil del Peugeot no podría darte una idea exacta... no hay un elemento más débil que otros... cualquier cosa se puede romper".

¿Cuál auto considerás más apto para correr en G-2... el 404 ó el 504?

—"En teoría tiene más penetración el 404 y menor área frontal, pero como nunca se los ha colocado en el túnel de viento, no existen pruebas definitivas de ello. Puede ser, pero mientras no se haga la prueba no se podrá saber con exactitud. Mi opinión de todos modos, es que el 504 tiene que andar mejor que el 404 y creo que lo estamos demostrando. Aún nos falta...".

—¿Exige más a los preparadores el G-2?

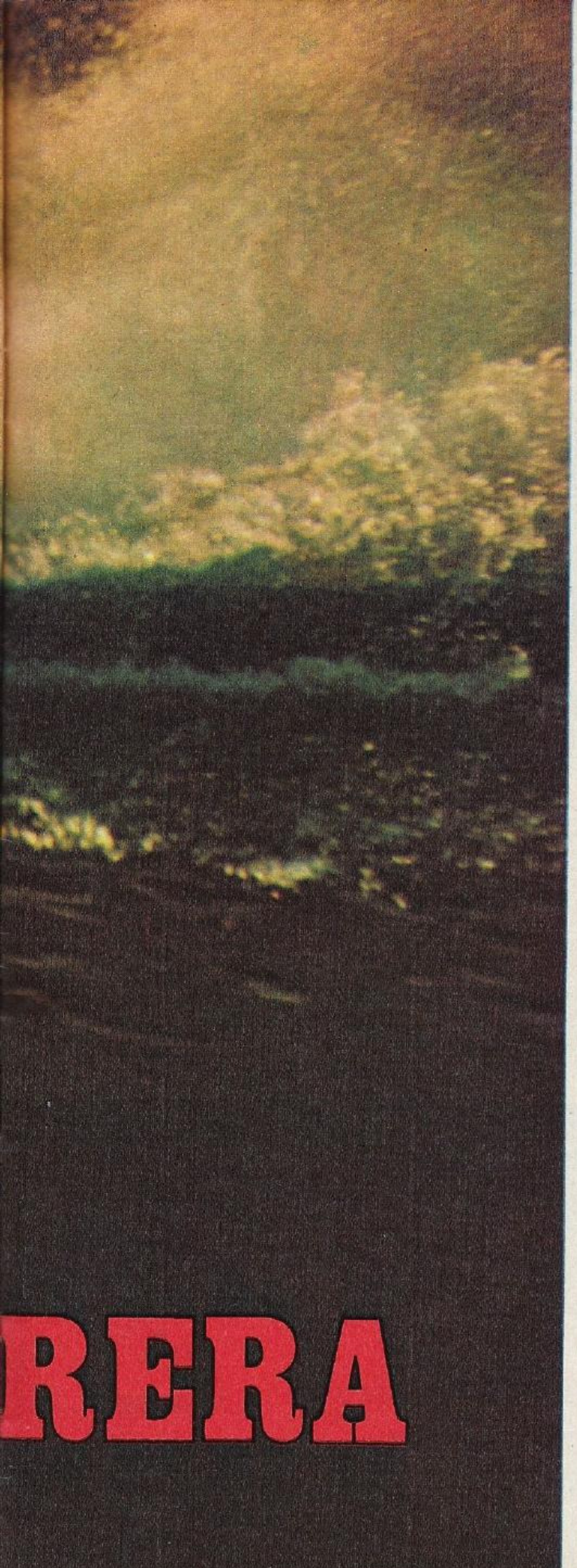
—"Indudablemente sí. Además lo que exige es la puja constante entre los Peugeot y los Fiat y eso es lo que nos lleva a superarnos día a día. Si te quedás de brazos cruzados durante un mes... te pasan por encima inevitablemente. Hay que trabajar constantemente, aunque yo personalmente no me considero un preparador en el sentido real de la palabra. Creo que en esta actividad hay muy pocos preparadores y muchos armadores... yo me incluyo en la lista de estos últimos. Nos limitamos a armar los motores de la mejor manera posible con los fierros que nos dan, o que compramos... pero no estudiamos diseños de tapas ni cosas por el estilo. ¿Futuro del G-2?... Mucho, mucho más del que algunos creen...

FICHA TECNICA COMPARATIVA

CARROCERIA	Peugeot 504	Fiat 1500 Cupé
Tipo	Sedan	Cupé
Puertas	4	2
Plazas	5	4
Peso total	1060 kg	1.010 kg
MOTOR		
Cilindros	4 en línea	4 en línea
Diámetro	86 mm	78,2 mm
Carrera	73 mm	79,5 mm
Cilindrada	1.695 cm³	1.550 cm³
Compresión	11,5 a 12:1	11,5 a 12,2:1
HP a rpm	142 HP a 6.500 rpm	140 HP a 7.000 rpm
Relación HP/Litro	85,6 HP por litro	90,3 HP por litro
Exigencia octanaje	115/145	100/130
CONSTRUCCION		
Ubicación motor	Adelante	Adelante
Válvulas	A la cabeza (2)	Válvulas a la cabeza (2)
Arbol de levas	Lateral	Lateral
Tapa de cilind.	Aleación ligera	Aleación ligera
Bancadas	5	3
Capacidad lubric.	5 litros	6 litros
Carburación	2 Weber DCO 40.40	2 Weber DCO 40.40
Bujías	Champion N54R/N57R	Champion N57R - Auto Lite AG203 Bosch 310
Lubricante	Supermóvil HP Supl. 1	Shell Súper
Batería	12 V.	12 V
Refrigeración	Agua	Agua
TRASMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de velocidades.	Original con 1º, 2º y 3º intercambiables. 4 marchas.	Original modificada por Sáenz 5 marchas. Sobremarcha dos relaciones (0,86:1 y 0,96:1)
Diferencias	Original c. isotorque	Original con isotorque
Relación de puente.	5/21 y 4/19	9/40 y 10/41
CHASIS Y SUSPENSION		
Carrocería	Autoportante	Autoportante
Suspension delantera	Sistema McPherson	A paralelogramo deformable con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos
Suspensión trasera.	Eje rígido con resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra Panhard.	Eje rígido con ballestas trasversales y amortiguadores telescópicos. Barra antirrolido.
Frenos	De disco en las delanteras. A tambor atrás.	De disco en las delanteras. A tambor atrás.
Dirección	A cremallera	A sinfín y rodillo
Tanque de nafta homologado	100 litros	90 litros
Amortiguadores	Boge	Superflex
Resortes	Hoesch	Hoesch
Neumáticos	Ruta: Michelín XAS - 500 x 15 Pista: Pirelli SS - 500 x 15	Ruta: Michelin XAS 165 - 173 x 13 Pista: Firestone Indy SS - 525 - 900 - 13
DIMENSIONES		
Largo total	4,49 m	4,36 m
Ancho total	1,69 m	1,53 m
Trocha	1,42 m	1,29 m
Altura	1,41 m	1,35 m
Distancia e/ejes	2,74 m	2,50 m
PERFORMANCES		
KG/por HP	7,47 kg por HP	7,21 kg por HP
Velocidad máxima	196 km/h	198 km/h

HIDROPLANOS DE CAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RERA

Una clase internacional para motores fuera de borda. Precios de cascos y motores. Pilotos, escenarios adecuados y conducción. Presencia de un motor totalmente nacional en la clase de carrera

Por NICOLAS GELORMINI

Dentro de las series establecidas por la Federación Motonáutica Argentina están las "Series con Motor Fuera de Borda - De Carrera". Son los pequeños hidroplanos que en muchas oportunidades pusieron extraordinarias cuotas de emoción y velocidad en el lago de Palermo. Las distintas clases figuran en cuadro separado, pero apresurémonos a decir que en los últimos tiempos sólo hemos visto participar en competencias a algunos de la clase O-D, ya que si aparecía algún O-C competía en la O-D aunque más no fuera para no correr solo. Pero una cosa es la clase en sí y otra sus inconvenientes y soluciones.

Los cascos que se utilizan son libres, no tienen limitación ni de forma ni de tamaño ni de peso. Huelga decir que la mayoría son "tres puntos", ya que es el que mejor se adapta para obtener altas velocidades con motores fuera de borda. El material de que están construidos es madera terciada, y, por si alguno está interesado en hacerse alguno, los que últimamente han fabricado son Julio Claude, Gignati, Alberto Claude, Santiago Lagorio, etc. El costo del casco es pequeño. La última embarcación que conocemos construida de esta clase, que es la de José María Valente, tuvo un costo de casco de aproximadamente 120 mil pesos moneda nacional, completamente terminada y alistada. Es fácil suponer que si ése es el precio por una lancha, si se encargaran seis o siete el precio bajaría notablemente, no siendo aventurado suponer que se obtendrían valores que estuvieran comprendidos entre 80 y 100 mil pesos. En cuanto al tiempo que demora su construcción, puede estimarse en mes a mes y medio en la construcción individual, y en caso de hacerse en serie podría, a partir de los dos meses y medio de encargadas, contar con una por semana. Todo esto es aproximado y susceptible de reducirse a menores plazos.

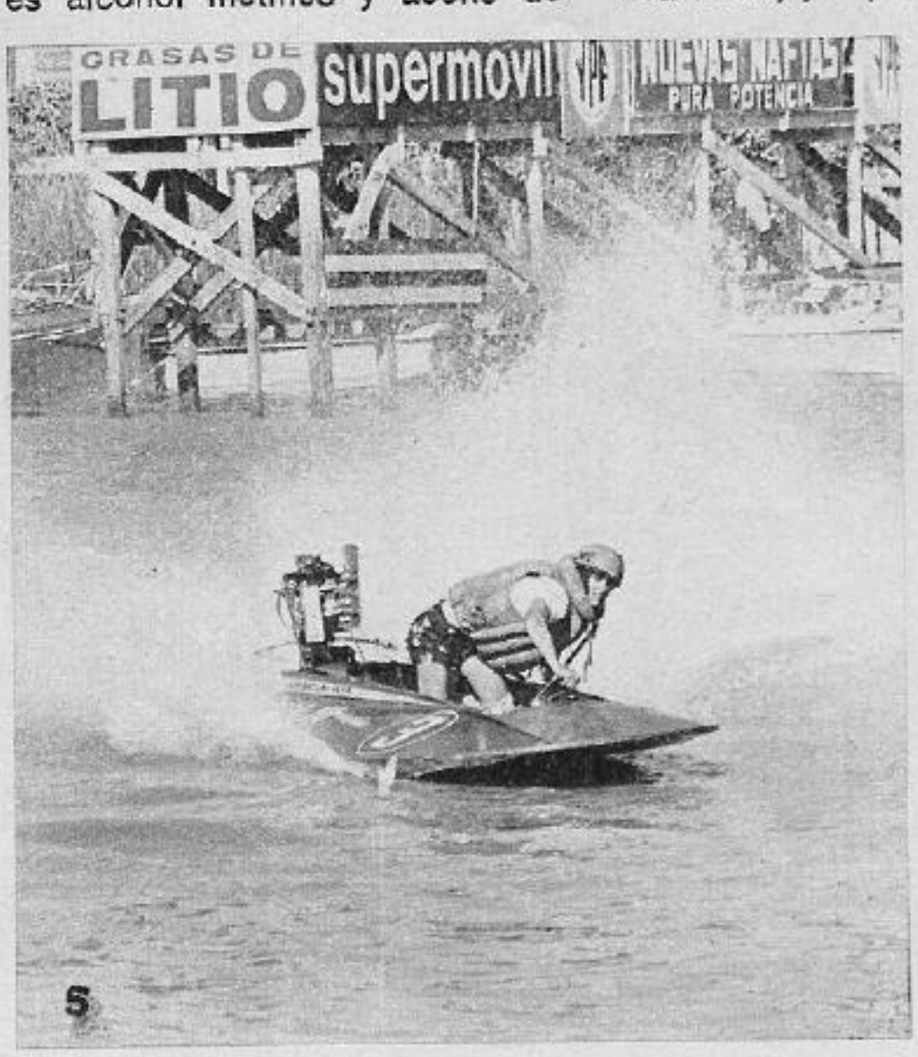
Con referencia a los motores que actualmente compiten, lo hacen solamente dos marcas: Mercury y Köenig-Yumpa. El Mercury es 850 cm³ de cilindrada, con

→



una compresión de 9 ó 10 a 1, es decir es el Mercury 50 HP utilizando como mezcla combustible un compuesto de nafta, aceite y metanol. Los Köenig-Yumpa son de dos tipos distintos: uno, con 420 cm³ de cilindrada, y a unas 8.000 rpm, desarrolla alrededor de 45 HP; es el que corresponde a la clase O-C. El otro tipo, clase O-D, es de 612 cm³, unos 64 HP y anda en las mismas vueltas. Digamos de paso que los Köenig-Yumpa son de fabricación nacional y la mezcla combustible que utilizan es alcohol metílico y aceite de ricino en una proporción aproximada de 20 a 1. (El Köenig de 64 HP tiene en Alemania el record de velocidad con 145 km/hora.) Las velocidades que estos hidroplanos alcanzan en carrera son del orden de 110 a 130 km/hora, según el motor, hablando siempre de la clase O-D.

La técnica de conducción está íntimamente ligada al escenario. Es bien sabido que las carreras se ganan en las curvas, y este postulado es increíblemente cierto en esta clase. Puestos en línea recta, ya que por sus características de casco los hidroplanos requieren aguas tranquilas, no cabe ninguna duda de que ha de ganar el más ligero. ¡Pero qué diferencia cuando se arma un circuito! Y si alguien piensa que estamos pensando en el lago de Palermo, está en lo cierto. Allí hemos visto ganar motores de menor potencia a otros mayores, allí teníamos curvas cerradas con no más de 500 metros de recta. En pocas palabras, un circuito donde cuando entraban tres o cuatro "hidros" juntos en la curva la gente "se paraba en los tablones". El Acuódromo distanció las boyas y dio preeminencia a la velocidad absoluta sobre la capacidad conductiva del piloto. Los hidroplanos ofrecen la particularidad de que el piloto corre arrodillado y bien tirado hacia adelante, a fin de equilibrar el peso del motor y obtener una estabilidad correcta con el casco horizontal. En la curva el cuerpo se tira hacia "adentro", mientras se afirma bien fuerte la rodilla opuesta sobre el cockpit. El acelerador usualmente es parecido a un freno de bicicleta, de forma tal que al soltarlo se desa-



5

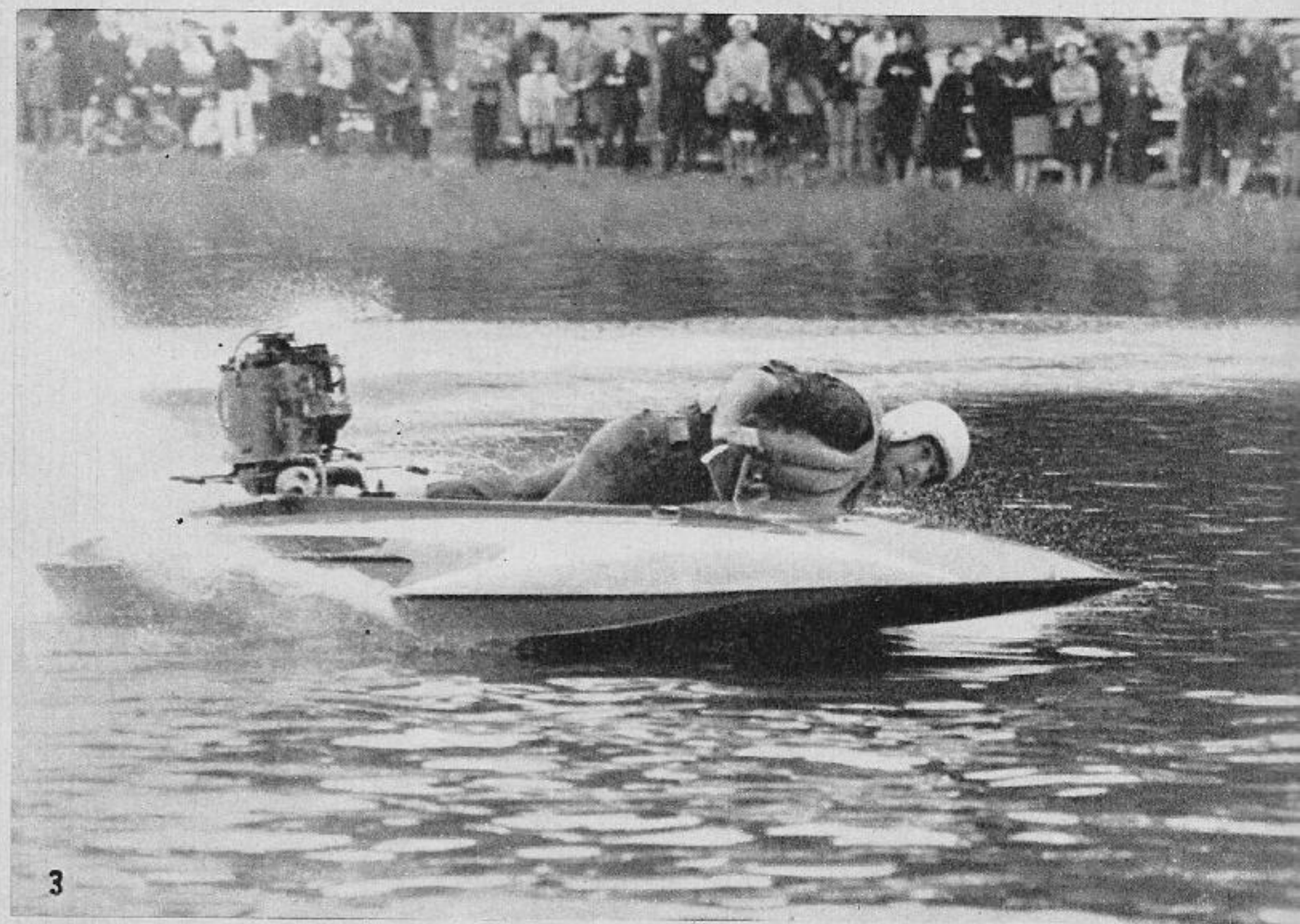

2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

celera bruscamente. Se opera con la mano izquierda y la derecha se dedica al volante. Según las propias palabras de un piloto: "Es una clase absolutamente segura, que tiene una incomparable emoción de velocidad y que, a igualdad de potencia, brinda el primer puesto exclusivamente a la mejor conducción".

A pesar de que no se cuenta con escenarios adecuados a la clase, son varios los pilotos que siguen firmes en ella, y compiten aun cuando no se hace en las condiciones ideales. Floro Uris es el actual campeón argentino, y Héctor Boniface el subcampeón. Frente a ellos están la familia Armini (el padre, Mario, y sus dos hijos, Freddy y Osvaldo), Horacio Morales, Angel del Río, José María Valente y no nos animamos a poner etc. porque creemos que por el momento no hay otro. Y ello resulta raro, ya que, como se verá en seguida, esta clase que por su velocidad y espectáculo parece reservada para exquisitos, es, sin lugar a dudas, la más barata de todas. Un motor como el Köenig-Yumpa de 612 cm³ cuesta alrededor de 350 mil pesos moneda nacional. Súmesele el precio del casco y no llega a 500 mil, para un equipo que anda en los 130 km/hora. No creemos equivocarnos cuando la llamamos "barata", ya que con ese equipo se puede ganar, y en otras clases para estar en condiciones de ganar hay que poner muchos pesos.

Terminamos. Los hidroplanos de carrera constituyen una clase que permite al piloto y al público "vivir" la carrera intensamente. Pasa por un período flojo en lo que a cantidad de pilotos se refiere, después de haber conocido épocas de mayor esplendor en que hasta llegaron a disputarse campeonatos rioplatenses. La falta de un escenario adecuado conspira contra su desarrollo, ya que aun para probar las lanchas no se sabe dónde hacerlo. Pero a pesar de todo es una clase que tiene que resurgir pronto, ya que desde el punto de vista del espectáculo fue siempre uno de los principales atractivos de cada jornada motonáutica.


3

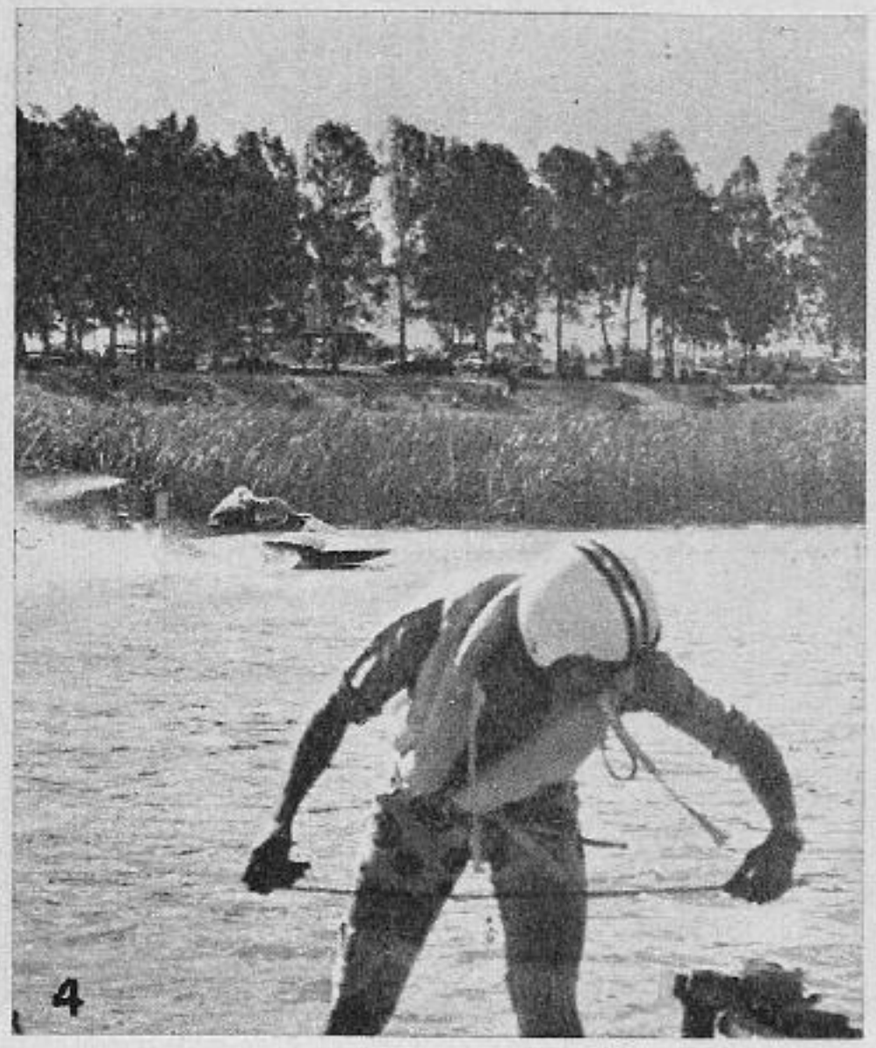
1
Hecho un ovillo va Freddy Armini sobre su O-C. Es uno de los pilotos que más veces ha corrido en Palermo.

2
Dos hidroplanos en el comienzo de una recta al salir de la curva de la isla. El ruido, el color y la velocidad dan jerarquía al espectáculo.

3
Floro Uris dando una buena demostración de cómo se vira con estos aparatos. Las carreras se ganan en las curvas, y esta clase de embarcaciones lo demuestra perfectamente.

4
Una escena tristemente frecuente en los últimos tiempos. Mientras un hidro está en plena carrera, hay otro tratando de arrancar. ¿Mala suerte, falta de atención, improvisación?

5
Héctor Boniface en la última carrera del 3 de mayo, frente al Automóvil Club Argentino. La espuma sola es ya un índice de lo que es tomar una curva con esta lancha.


4

SERIES CON MOTOR FUERA DE BORDA DE CARRERA

Clase	O-J	hasta	175 cm³
„	O-A	„	250 cm³
„	O-B	„	350 cm³
„	O-C	„	500 cm³
„	O-D	„	700 cm³
„	O-X	„	1.000 cm³ con compresor
„	O-F	„	1.000 cm³ sin compresor
„	O-I	„	1.500 cm³
„	O-N	„	1.650 cm³
„	O-Z	„	Ilimitada

Chevrolet Camaro RS. Sport a la americana.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AUTOS IMPORTADOS

...HACEME ¡SHOCK! Y LOS COMPRO...

Seguramente la mayoría de estos autos tientan a cualquiera. Son los importados que pueden comprarse en nuestro país; una diversidad de categorías y modelos destinados a todos los gustos

En la Argentina se puede comprar autos importados. Cualquiera que se tome el trabajo de pasear por las avenidas Figueroa Alcorta y Libertador, desde Tiro Federal hasta el Museo de Bellas Artes, puede confirmar tal aserto. Y casi podría decirse que actualmente se puede obtener la marca y el modelo preferido. Nuestra recorrida dio como resultado que en el terreno de los autos sport, una variedad de MG, Jaguar, Alfa Romeo, alguna que otra "rara avis", satisfacen la necesidad creada por la limitada demanda.

Si lo que se quiere comprar es un auto "familiar" o alguno de los

→

Chevrolet Camaro RS. Sport a la americana.

Sin duda el Lotus Elan es lindo. Gran performance además.

Ford Mustang. Bastante común en nuestras calles.

que los norteamericanos denominan "sport" (Camaro, Mustang, Barracuda) la cuestión se torna más fácil. Por lo menos para encontrarlos, que siempre resulta más sencillo que pagarlos...

Una estadística basada en el original método de la pregunta permitió establecer que el gusto del cliente tipo se orienta hacia tres marcas en particular: **Mercedes Benz, Mustang y Camaro.** Quien compra algo más especial (Jaguar 3,4, por ejemplo) lo hace porque busca expresamente ese auto. El caso contrario es el de aquel que ve un lindo Mustang Mach I verde clarito y termina con un Camaro RS naranja y negro.

Y conste que nos estamos refiriendo exclusivamente a los 0 km. Sí... ya explicaremos cómo es posible que haya 0 km. del año '68, como también explicaremos por qué predominan en el mercado las tres marcas típicas antes mencionadas.

COMO ENTRAN

Como resulta obvio, los autos que se venden en el país entran por vías absolutamente legales. La época del paralelo 42 quedó atrás y en este momento resulta imposible radicar un auto en base a subterfugios; si se tienen todos los papeles en regla, las puertas de la aduana se abren de par en par. Recordar que todos los autos que se están muriendo desde hace años en algún galpón del puerto se encuentran en situación tan lastimosa precisamente porque falta alguno de los papeles que legalizan la operación.

Las formas en que los autos importados vienen al país son tres.

CASO 1

Diplomáticos residentes en el país, que traen un auto para uso personal. Hasta mayo de este año, el auto podía ser vendido a los dos años de permanencia. A partir de esa fecha, deben permanecer cuatro años antes de ser vendidos. Al efectuarse la venta por parte del diplomático, cumplidos los cuatro años, no se paga recargo alguno. El auto mantiene el 0 km dado que en la mayoría de los casos queda parado durante el período obligado de 2 años (ahora 4 años) en algún garaje.

Los autos traídos durante la vigencia del régimen de dos años tenían un descuento del 5 % por trimestre del primer año, y 15 % por trimestre del segundo sobre el recargo original del 140 %. O sea que al finalizar los dos años, del 140 % original quedaba un 40 %. Si consideramos que las fábricas hacen un descuento del 15/20 % sobre el precio original a los diplomáticos, veremos que el recargo global queda reducido a la mínima expresión.

CASO 2

Diplomáticos extranjeros en misión en nuestro país. Al culminar la misión, y habiendo cumplido los mismos requisitos que en el primer caso, piden a Ceremonial de Estado la liquidación. Deberá pagar entonces el 140 % sobre el total del costo de la unidad mas el costo del flete y del seguro. Además, pagará impuestos sobre todos los accesorios que el auto incorpore en su equipo y que se fabriquen en el país: encendedor, antena, aire acondicionado, cubiertas, etc., etc., lo cual hace que el 140 % original se eleve al 160 %. Toda esta disposición rige si el auto pesa más de 1.300 kg. Si pesara menos del monto total se descuenta el 90 %. Tanto los encuadrados en el caso (1) como en el caso (2) traen, generalmente, Mercedes Benz de todo tipo, tamaño y color.

CASO 3

Quedan encuadrados en este caso solamente argentinos y por lo general militares con grado de Mayor hacia abajo. Rigen ciertas disposiciones limitativas: por ejemplo, si el que trae el auto es suboficial, no puede introducir unidades que superen los u$s dólares 2.000. Los oficiales con grado hasta Mayor pueden traer autos que cuesten en origen hasta u$s 3.000. Casos típicos de hasta u$s 2.000: Mustang y Camaro 6 cilindros, sin equipos especiales u opcionales en USA. Hasta u$s 3.000 se pueden traer Camaro SS o RS, Mustang Mach I, Mustang Fastback y Mercedes Benz 230 cuatro puertas, que cuesta en USA, también sin equipos especiales, 2.900 dólares.

Estas son las tres vías usuales y legales para introducir un auto importado en nuestro país. Se sabe de una forma más; un pasajero vino por avión con un Mustang en el doble fondo de la valija, pero fue sorprendido no bien bajó en Ezeiza. Lo delataron los nervios...

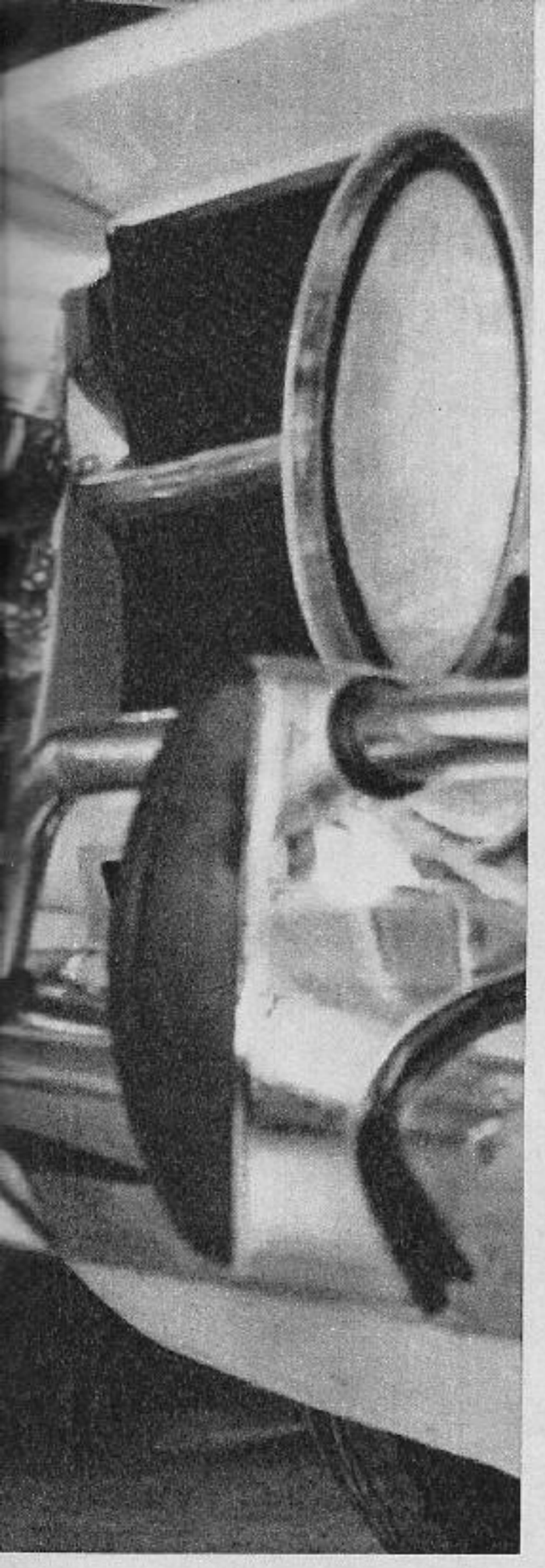
QUIENES Y COMO COMPRAN

Los clientes que entran a comprar un auto importado lo hacen, indudablemente, porque quieren "algo diferente". La industria nacional abastece de autos similares a los importados en comodidad y performance, pero son todos iguales entre sí; por carácter transitivo...

De manera tal que la única manera de ser "distinto" es tener un Mustang o un Mercedes. En cuanto al nivel de clientes, se determina por la gama más heterogénea que se pueda imaginar.

Las operaciones se concretan en plazos cortos. Desde contado to-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AUTOS IMPORTADOS



▲ Alfa Romeo GT. Un aparato muy agradable dentro de los importados.

Autos importados, patentes nacionales. Un mercado reducido y caro.

Volkswagen 411. Una rural con el respaldo de la famosa marca. Hemos visto varias por Buenos Aires.

▼



tal hasta cancelación de la deuda a los 120 días. Lógicamente, quien compra un auto que cuesta $ 7.000.000 (de los viejos), no paga 2 millones al contado y financia el resto a 24 meses, ya que tener que pagar intereses sobre 5 millones en dos años sería monstruoso.

Dentro de las posibilidades de compra, entran los usados de origen extranjero. Por lo general son autos que han recibido buen trato y sus precios son considerablemente menores que los de un similar 0 km. La desvalorización en relación al capital invertido es aproximadamente similar a la de los autos nacionales de lujo.

O sea que, en conclusiones, cualquiera puede comprar un auto importado con las mismas garantías que rigen para un auto argentino. Hay marcas y modelos para elegir. Hay colores para todos los gustos. Potencias y motores diferentes no faltan. Seguridades en cuanto a la legalidad de la operación, totales. Cabe aclarar que las disposiciones impositivas que figuran en esta nota son las vigentes hasta mayo de este año. Un nuevo decreto estaba por ser firmado cuando de repente ¡pumba! De cualquier manera, nada se sabe con respecto al nuevo decreto, por lo menos hasta ahora.

Y, decretos aparte... ¿quién no está en condiciones de tirarse nueve milloncitos en un Lotus Elan...? ¡Vamos, tímidos...!

AUTOS IMPORTADOS 0 Km PRECIOS

Esta lista incluye las marcas más fácilmente obtenibles en nuestro medio. Los precios son promedio de la consulta en varias agencias especializadas en su venta.

Mustang Mach I, 0 km. 1970	$ 7.000.000
Camaro SS - RS, 0 km. 1970	$ 7.000.000
Mercedes Benz 280 SE, 4 puertas, todo equipado, 0 km. 1970...	$ 8½/9.000.000
Mercedes Benz 280 SL Cupé, 0 km. 1970	$ 11/12.000.000
Mercedes Benz 280 SE, Cupé 0 Km. 1970	$ 10/11.000.000
Alfa Romeo 1750 GT, 0 km. 1970.	$ 5 / 5.300.000
Ford Cortina Lotus, 0 km. 1970 ..	$ 3.000.000
Fiat 124 Sport, 0 km. 1970	$ 3.200.000
Porsche 911, 0 km. 1970	$ 11/12.000.000
Jaguar 3,4 (modelo '65, a título de ejemplo)	$ 3.200.000

CORSA

JULIO 1970

D	L	M	M	J	V	S
			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	31	

Julio 5: TC "B" - Autódromo Oscar Cabalén
5: G.P. de Francia F-1
9: T G2 - Autódromo Oscar Cabalén
9: TC "A" en Bragado, ruta
9: F-1 en Tucumán
12: SP y F-2 en Rafaela
12: F-2 en Francia
19: TC "A" en Chacabuco
19: T G2 en Misiones
19: G.P. de Inglaterra F-1
26: SP y F-4 en 9 de Julio

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



BIOGRAFIAS

PACO MAYOR

Francisco Alberto "Paco" Mayorga, un enamorado del TM. Por sus manos pasaron Jaguar, Borgward, Alfa, Fiat, Peugeot y algunos más. Vivió la época de oro de esta categoría. Ganó el G P del año 1967 y muchas carreras. Sus comienzos y su presente.

Es muy frecuente escuchar hablar sobre el "nuevo" Paco Mayorga. El que superó la etapa de "loquito", el que sabe lo que hace y no se juega más sin sentido como hacía antes, el que se "centró" y mil cosas más. Sin embargo Paco Mayorga sigue siendo el mismo de antes y no experimentó ningún cambio en su estilo, en su forma vehemente de manejo. Por eso cuando escucha hablar del "nuevo" Mayorga sonríe porque sabe que no existe. Sabe que es el mismo que en 1958 debutó con un Borgward standard, el que iba a las picadas con un Cadillac, el que discutía de fierros en "La Biela", el que no mezquinaba acelerador, el que siempre estaba al borde de la piña.

A doce años de su debut, su temperamento no experimentó cambios de ningún tipo, ni siquiera esa necesidad ilimitada que siente por ganar cualquier carrera. Porque Paco es de esos pocos que están hechos para pelear la punta aunque el asunto sea a autazos furibundos. Y es por todo esto que aseguramos —él también lo sabe— que no cambió. Su estilo puede o no gustar pero nadie puede poner en duda que los re-



Epoca del Borgward. Carrera en el Autódromo. En plena etapa de "loquito". Era la mejor época del Turismo Anexo "J". Paco ya empezaba a brillar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por CARLOS F. FIGUERAS

GA

lojes cantan siempre la verdad y ahí es donde se sabe si vale la pena andar de costado y a volantazos o es preferible entrar en el cuadro de los cerebrales. Ese es Paco, y aunque a algunos no les guste, no tiene intenciones de cambiar.

"No era mal alumno, pero en conducta era un desastre. Las notas eran buenas y nunca tuve problemas, el asunto venía con la disciplina... era una cosa terrible." Francisco Alberto Mayorga no tiene inconvenientes en reconocer que era el terror de los profesores junto con un grupito de amigos y compañeros. Todo el primario fue "soportado" en el Buenos Aires English High School y allí jugó rugby para Alumni cuando tenía 8 años. **"Era wing."**

"Nací en la capital el 14 de julio de 1941. Mis padres vivían en Dorrego y Cabildo donde pasé muchos años de mi vida. Cuando terminé el primario, seguí en el Nacional Roca y a los 15 años, aunque te parezca mentira, me recibí de bachiller y gracias a ser un niño prodigio... mi padre me regaló un auto, mi primer auto... un Vauxhall '50 de cuatro cilindros.



PACO MAYORGA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





El coche no era lo que se llama un auto deportivo pero buscándole la mano se podían hacer unos lindos dibujos y doblar bastante fuerte. Claro que el infernal aparato no pasaba los 110 km/h ni en barranca abajo... pero me divertí como un loco y me sirvió para hacer mis primeras experiencias al volante. Ya había manejado el Cadillac 50 de mi familia y con él empecé a ir a las picadas donde los mataba a todos... ponía la primera de fuerza y ¡chau!"

Después tuvo un Fiat 1100 TV, un cochecito bárbaro para la época, que pese a su baja cilindrada orillaba los 140/145 km/h... y eso era un montón de velocidad. Jura que con ese auto jamás fue a las picadas y que no lo usó con fines deportivos. Paco tenía 17 años —había abandonado Medicina— cuando tuvo su primer Borgward, un modelo '56 que más tarde cambió por un '58 de extraña manera. **Un día habíamos ido con mi padre a hacer una diligencia cerca del ACA y se encontró con un amigo. Estuvieron conversando y yo pegué la nariz al vidrio de la agencia de Bonomi que estaba frente al ACA en la calle Vicente López y vendían Borgward. Vannini era vendedor en ese momento y yo le dije a mi padre que me lo cambiara por uno nuevo. Por supuesto que me sacó rajando, preguntándome si estaba loco... insistí y no obtuve lo que quería. Pero Vannini había escuchado la conversación y puso todo lo que estaba en mi auto en el Borgward nuevo y lo sacó a la calle entrando el otro. Era sensacional... celeste metalizado, nuevo... estaba enloquecido. Cuando papá lo vio no lo podía creer y Vannini, antes que pudiera abrir la boca, se anticipó diciéndole... No se haga problemas señor Mayorga, llévelo y me manda el cheque en cualquier momento. El auto es suyo..."**

Así, Paco pasó a un Borgward modelo '58. Apenas cumplió los 18 años fue a la Comisión Deportiva a sacar la licencia y esperó la primera carrera. En septiembre, en el bosque de Palermo se hizo una prueba para autos standard y allí estuvo con su Borgward. Era la primera carrera de Anexo "J" que se hacía en el país allá por 1959. Sus posibilidades no eran muchas debido a que su auto no tenía preparación de ningún tipo y el resto iba con toda la música. Ro-



Jaguar 3.8. Más de 200 km/h. Paco lo hacía hablar pese al extremado peso del producto inglés. Venía ganando cuando sobrevino el accidente.

En 1964 Paco Mayorga se llamó "Fueguinos" en el Gran Premio. Un Alfa Romeo Giulia TI Súper fue su arma y entró segundo detrás de Canedo y luego de soportar muchos problemas.

PACO MAYORGA

dolfo Fiala con un Peugeot 403 fue el ganador de esa carrera de Palermo y el Borgward de Paco fue sacado del circuito con bandera negra porque se le había caído el caño de escape.

Marcolongo en esos momentos era el dueño de la verdad en los Borgward. Paco lo conoció, se hicieron amigos y empezó a atender el auto de Mayorga. A partir de ese momento se formó una pareja para carreras largas: Marcolongo-Mayorga. Con un Borgward 1960 preparado por su amigo y coequiper en el taller de Salguero entre Castex y Figueroa Alcorta fueron a las 100 Millas de Piriápolis y ganaron. Ese fue el primer triunfo de Paco en el automovilismo. Unos días más tarde el Borgward disponía de dos carburadores Solex y fue a una carrera para Fuerza Libre en el autódromo de Buenos Aires con limitación de velocidad hasta 160 km/h. Esas extrañas carreras que había a principios de la década del '60. **"Me acuerdo que habían ido muchos de los conocidos... Migliore con un 403, Formisano con el DeKa, Constanzi con un Porsche, Pelegrina con un Volvo PV 544 y con el Borgward gané mi segunda carrera. Después gané también las 6 Horas en la clase hasta 1.500 cm3 aunque la general se la llevaron Cupeiro-James con una Giulietta ¡Imaginate!... yo a esta altura estaba totalmente convencido de que Stirling Moss al lado mío era un paquete".**

El equipo Borgward fue invitado a viajar a Alemania para conocer la fábrica y ser agasajados por los directivos. Paco no pudo ir y de esa manera se perdió el Borgward TS último modelo que le regalaron a los integrantes de la escudería El Trébol Rojo (Lamela Díaz, Diez, López Quijada y Cacuri).

"Los Borgward eran unos autos bárbaros. Para el Gran Premio de '61 el auto lo tenía en lo de Marcolongo y ya pertenecía al equipo. Pero lo que fue sensacional es la anécdota de ese Gran Premio. Resulta que un tiempo antes de la carrera apareció por el taller Alvarez Trongé que corría con el seudónimo de "Alvatro" en un Borgward. Era el auto de la señora y quería prepararlo para el GP. Macanudo... Marcolongo se lo hizo. Los Borgward TS andaban en los 160 km/h y el mío no pasaba de los 150. Largamos el GP y yo tenía en cuenta al resto de los coches del equipo pero no a Alvarez Trongé... en plena noche voy pasando autos y de pronto cuando llego al 418 lo paso y se me puso a la cola... al poco trecho salió y me pasó como poste... yo ya no entendía más nada. Me tiraba como un loco en todos... la bronca que tenía era una cosa de locos. Llegué a Pergamino y en la curva de salida antes del paso a nivel seguí de largo y bajé un monolito... arranqué limpio el tren delantero y a 150 kilómetros de la largada se había acabado el Gran Premio para mí".

El automovilismo lo absorbía totalmente. No hacía nada más que dedicarse a los autos. Hasta ese momento los negocios no le interesaban mayormente. Siguió en 1962 corriendo con Borgward y al año siguiente le prestaron un Jaguar 3 con 8. Llegó la carrera de Ensenada y se anotó con el británico monstruo. Un auto que aunque pesado era sumamente veloz y con una aceleración y frenaje interesantes. 210 km/h sin problemas. El y Cupeiro eran los números cantados en el circuito platense. Venía primero y de pronto en una recta —inexplicablemente— se cruzó un auto particular. El espectacular choque, heridos, ruido a fierros retorcidos. Ni un rasguño para él, y un saldo lamentable entre los ocupantes del auto particular. La carrera la ganó Cupeiro y Paco juró no correr nunca más.

"Fui superando ciertas cosas y un día un amigo, Horacio Cichero, que había comprado un Alfa Romeo Giulia Súper último modelo me dijo que la podía correr en el Gran Premio. Al principio me negué pero un día fuimos a probarla y me enloquecí... era un aparato sensacional y en el mismo momento decidí correr el GP con el seudónimo "Fueguinos" porque representábamos a Tierra del Fuego ya que Horacio tenía intereses allá. El auto estaba standard y andaba 175 km/h. Así fuimos al GP; total los Fiat no pasaban de los 160 ó 165 km/h a lo sumo. En la tercera etapa rompí el radiador de aceite y estuve parado 45 minutos. De ahí en adelante empecé a recuperar y en la quinta volvía a ver la posibilidad de ganar el Gran Premio hasta que se me trabó la caja y tuve problemas con el tren delantero. Al final salí segundo detrás de Canedo que en ese Gran



Derecha, arriba. Año 1966. Equipo Sergi. Poco antes de largar la Vuelta de Lobos. A su lado el nunca bien ponderado Ramoncito Velázquez ¡Qué pareja!

Su primer Gran Premio. Primero en 1967 con una berlina 1500 de la Comisión de Concesionarios. Aquí en Dique Los Molinos. Justo triunfo.

Paco Mayorga y señora en el parque cerrado de Junín. El GP era suyo. Llevaba un año de casado. Luego vino su alejamiento de la CCF y su pase al equipo Peugeot.

San Juan-Coquimbo-San Juan, año 1970. Mayorga fue el único que llegó a San Juan. El día que Paco acabó con la farsa de la nieve cordillerana.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

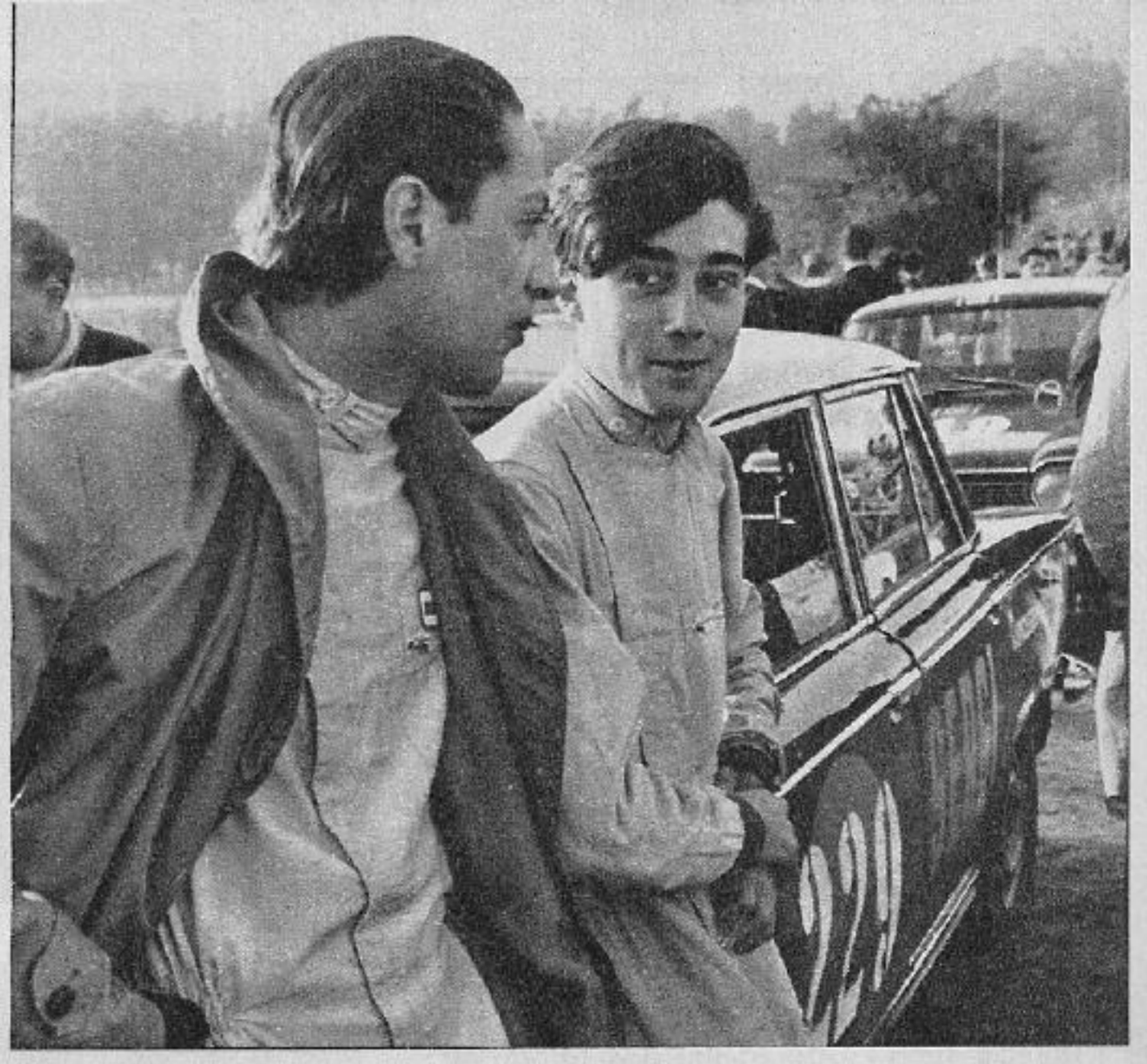
Premio anduvo como nunca. Me ganó por 15 minutos."

En 1965 arregló con Vianini padre. Le dio un motor Alfa para poner en la Giulia y ganó cinco carreras seguidas. Después vino el ofrecimiento de Sergi. Debutó en los 500 Kms y ganó en pareja con Antonio Saccomano. Después, otro triunfo de autódromo y en las pruebas de ruta empezó a formar una pareja casi inseparable con su amigo y acompañante **Ramoncito Velázquez,** uno de los tipos más cómicos y saludables del ambiente. Corrió el GP de es año y después de abandonar siguió ayudando en la ruta, hecho que le valió el apodo de la "samaritana del camino".

Al año siguiente siguió con Antonio J. Sergi en su equipo con los Fiat 1500. En el Gran Premio se le zafó un palier y allí quedaron nuevamente sus esperanzas de la gran victoria. Dos carreras más en el '67 con los Fiat grises y dorados y luego la disolución del equipo. Lo llamaron de la Comisión Fiat para correr el Gran Premio. **"No me dejaban correr con Ramoncito y me negué a hacerlo. Finalmente vinieron dos amigos a hablarme y hacerme recapacitar. Fui con la berlina y gané después de mucho padecer."** Había logrado ganar un GP que se mereció desde un primer momento pero que no podía ganar por orden de equipo hasta que el Lole Reutemann se quedó en la última etapa. Luego vino el problema con los autos que Fiat les entregó a Reutemann y a Mayorga. Paco se retiró de la CCF pasando a correr con Peugeot a los pocos meses en el equipo oficial. Previamente hizo dos incursiones con la cupé que Fiat le regaló pero sin mayor éxito en la San Juan-Coquimbo y poco después en la Carlos Paz-Mina Clavero. Dos abandonos consecutivos.

"Fernández Aguirre me habló y entré a correr con un Peugeot del equipo que más tarde pasó a ser Dorrego Competición. Lo demás es historia más reciente, el Huayra de Pronello... ah... te digo que con Pronello quedamos muy amigos, me parece un tipo bárbaro y el auto es increíble pero por el momento no llegamos a ningún arreglo definitivo".

El presente de Mayorga se llama equipo Coelho. Se llama Peugeot. Se llama automovilismo. Es su vida. Es el mismo de hace diez años.







98 PREGUNTAS A PACO MAYORGA

Un libro: "Piloto de guerra"
Un auto: Alfa Romeo GTA
Una película: "Zorba"
Una bebida: Coca-Cola
Una moto. Harley-Davidson
Una serie de TV: ¡Hijitus!
Un lugar de veraneo: Bariloche
Un lugar de reunión: Mi casa
Un ritmo para bailar: Moderno
Un amigo: Ramón Velázquez (Ramoncito)
Un deseo: Muchos
Un enemigo: No tengo
Una cábala: El reloj de Enrique Fanuole
Una superstición: Ninguna
Una carrera: Carlos Paz-Mina Clavero
Un categoría: Grupo 2
Un piloto: Eduardo Rodríguez Canedo
Un jefe de equipo: Fernández Aguirre
Un mecánico: El Gordo Galluzzi
Un constructor: Heriberto Pronello
Un personaje: Stalin
Algo antipático: La envidia
Un gusto: Correr
Una comida: Perdices al chocolate
Un restaurante: "Pigalle" y "La Biela"
Un boliche: "Afryka"
Un deporte: Equitación
Un juego de azar: Punto y banca
Un prócer: San Martín
Un cómico: Jerry Lewis
Un actor: Toshiro Mifune
Una actriz: Joanna Shyrkus
Un cigarrillo: Los L&M de Canedo
Una mujer: mi madre
Una ciudad: Buenos Aires
Un país: Argentina
Un lugar del mundo: Buenos Aires
Un hombre: Mi padre
Un error: Muchos
Una sastrería: Lomongiello
Un trauma: Ninguno
Un miedo: Al hombre de la bolsa
Una alegría: Mis hijos
Una pegada: Bonavena
Una bronca ¡Tantas...!
Un reloj: Omega Speedmaster
Un accidente que te impactó: El mío de Ensenada
Una muerte: ¿...?
Una revista: "Play Boy"
Una revista de automovilismo: ¡Corsa!
Un periodista: No sé...
Una pelea: Varias
Una zapatería: Guido
Un boxeador: Cassius Clay
Una forma de vestir: De sport
Un disco: "Cae la lluvia sobre mi cabeza"
Un conjunto musical: Los Beatles
Un vino: No tomo
Una gaseosa: Coca-Cola
Una persona que te gustaría conocer: Enzo Ferrari
Un diario: "La Nación"
Un medio de trasporte: Auto
Un medio de comunicación: Teléfono
Una golosina: Chupe-Tucho
Un acompañante: Ramoncito Velázquez
Un arma de fuego: Bazooka
Un animal: ¡Hay muchos!
Una fiera: León
Una obra de arte: "Los Rojos" de Velázquez
Un equipo de fútbol: River Plate
Un jugador: Pelé
Un equipo de rugby: Alumni
Un color: Blanco
Un color mufa: No hay
un número: 17
Un número mufa: No tengo
Una loción: Gotas de Oro de Brighton
Una virtud: Muchas
Un defecto: Otros
Lo imperdonable: Entrar en el curvón en punto muerto
Una manía: No sé...
Un escritor: Edgar Alan Poe
Una escritora: Agatha Christie
Un director de cine: No creo en los directores
Un aviso: El de los "1500" minutos de Peugeot
Un aviso de TV: El del Despiplume (Susana Giménez)
Una admiración: Mi mujer
Un político: Ninguno
Un ministro: Tampoco
Un militar: San Martín
Un camión: Scania-Vabis
Una pick-up: Peugeot T4B
Un tractor: El de Tuqui Casá
Una fruta: Uva
Un postre: Torta de chocolate
Un piloto joven: Cocho López
Una profesión: Médico
Un piloto internacional: Jochen Rindt

CHEVRON B

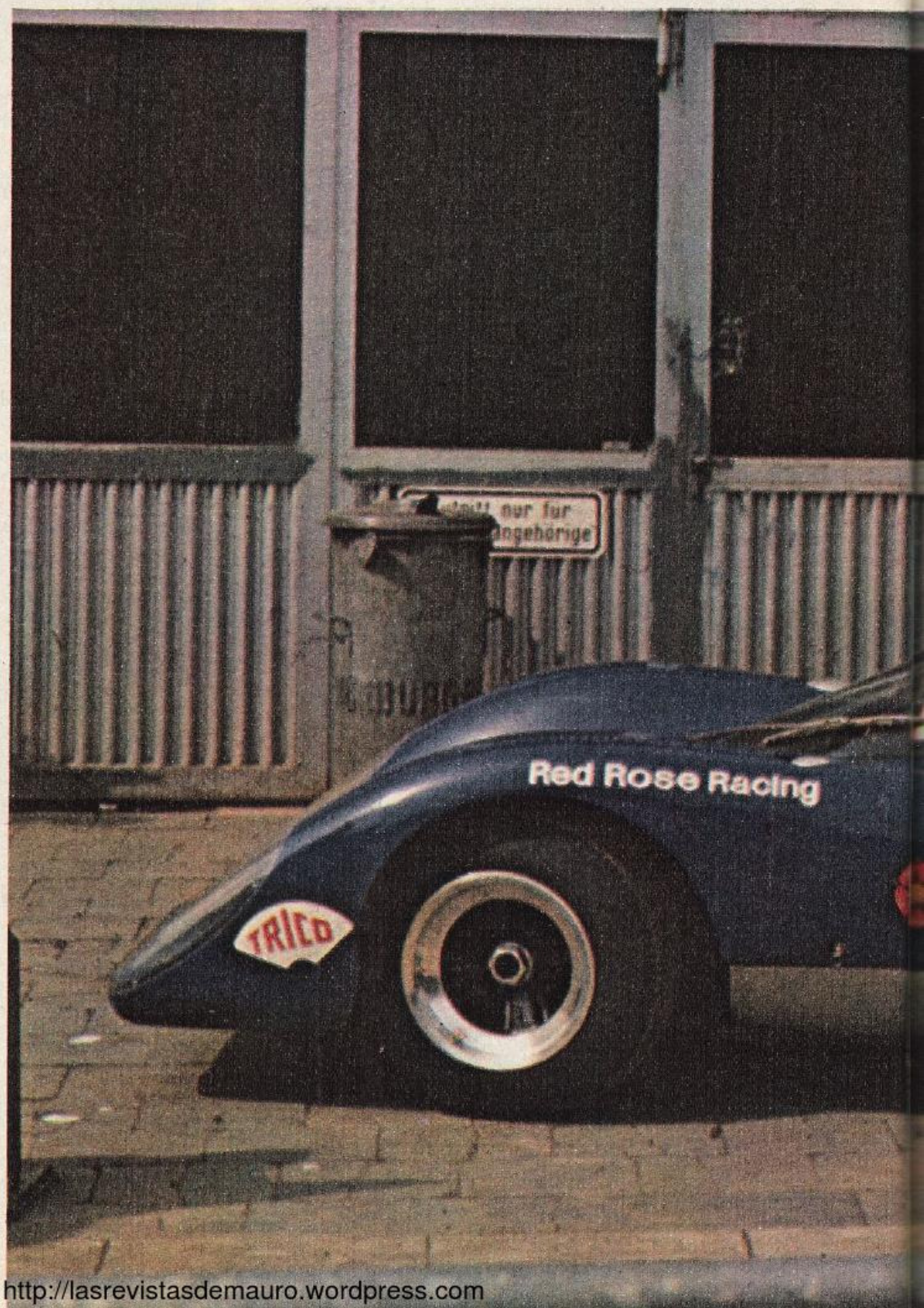
·A los ingleses les agradan mucho las carreras de Sport Prototipos con motores de hasta dos litros; por ende hay muchas carreras y si hay muchas carreras hay más autos construidos por un grupo bastante numeroso de fabricantes de aparatos que abastecen a la categoría. De ellos, los más famosos son Lola y Chevron, ambos rivales, que se encuentran casi todos los domingos en las innumerables pistas que posee Gran Bretaña. El Lola usa en la mayoría de los casos un motor Cosworth, derivado del de F-2 llevado a 1.800 cm3. En cambio el Chevron usa motores BMW, también **milocho** (desarrollados por Alpina, en algunos casos), y hace muy poco tiempo debutó en Nürburgring una versión experimental con motor rotativo Mazda (el mismo que equipó al Mazda R100 Cupé), con el cual se obtuvieron resultados muy satisfactorios; incluso se llegó a saber que el motor Mazda reemplazaría al BMW, por lo menos en los autos oficiales.

Hablando de oficiales, el primer piloto, aunque no oficial, es nada menos que Brian Redman, que —permiso de Porsche por medio— compite con los Chevron cuando los coches germanos no se presentan en tal o cual pista.

El Chevron con motor BMW (Chevron B16 para más datos) debutó en Thruxton este año, conducido por Brian Redman. Se clasificó segundo del Porsche 917 de Siffert y primero en su categoría, la de motores de hasta 2.000 cm3. Muy bien para empezar ¿no?

CHEVRON B 16

Motor	Cosworth
Cilindrada	1.786 cm³
Cilindros	4 en línea
Diámetro	85,6 mm
Carrera	77,6 mm
Alimentación	Inyección indirecta Lucas
Caja	Hewland, 5 marchas
Frenos	4 a disco, Girling
Peso	620 kilogramos



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

16



Un muy buen SP inglés con motor Cosworth de 1.800 cm3, motor BMW 1995, o motor Mazda Wankel. Debutó en las manos de Brian Redman en Thruxton logrando un brillante segundo puesto detrás de Jo Siffert sobre un 917. Un auto, a todas luces, agradable

LOS RIVALES DE REUTEM Y CALDARELLA



JOCHEN RINDT

JACKIE STEWART

REINE WISELL

GRAHAM HILL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HANN

En esta nota les presentamos unos veinte pilotos de la actual F2. Los que en cada carrera largan junto a Lole y Chiche; lo mejorcito de Fórmula 2 está rotulado bajo los siguientes nombres. Una introducción a la categoría



JEAN PIERRE BELTOISE



RONNIE PETERSON

JACKIE STEWART

Campeón Mundial de F-1. Por supuesto es piloto graduado y los puntos que obtenga para el Trofeo Europeo de F-2 no corren. Ganó muchas competencias de F-2, especialmente en su etapa pre F-1. Actualmente usa un Brabham BT 30/2, del cual es concurrente un concesionario de Guilford llamado John Coombs.

Su primer contacto con autos verdaderos de carrera fue con el team de Ken Tyrell, concurrente que lo descubrió. Corrió para él con un Cooper de F-3; posteriormente pasó a la Ecurie Ecosse.

Corrió con BRM, y actualmente compite en F-1 con el March de su inseparable patrón don Ken Tyrell.

GRAHAM HILL

Probablemente el mejor embajador del automovilismo inglés. Corre en la actualidad con un Lotus 69 del cual él mismo es concurrente y propietario.

Actualmente lucha para demostrarse a sí mismo que está en las mismas condiciones de siempre después del accidente del año pasado en los EE. UU. donde se golpeó seriamente una pierna.

DEREK BELL

Sin lugar a dudas es el piloto de la nueva generación que se puede catalogar como la sensación de la Temporada. En seis actuaciones en lo que va de la temporada, salvo un octavo puesto, jamás se clasificó más abajo de la cuarta posición.

Comenzó en el automovilismo hace siete años aproximadamente en F-3, en la cual compitió de 1965 al 67, pasando posteriormente a F-2 con un Brabham. Incluso llegó a integrar el equipo Ferrari de F-2 para el cual corrió dos carreras y nada más. Porque después Don Enzo bajó la cortina del garaje de F-2.

Es una de las más grandes esperanzas del automovilismo inglés, tiene 29 años, vive en Pagham (Sussex) y conduce otro Brabham BT 30/2, propiedad del magnate de la construcción de Leicestershire: Tom Wheatcroft.

ROBIN WIDDOWS

Tiene mucho de deportista amateur. Hizo su aprendizaje en F-3 y desde entonces condujo Mac Laren y Merlyn oficiales. Actualmente es piloto del equipo de Alistair Walker aunque compite con un Brabham propio. Widdows proviene de la ciudad de Lynchmere, Inglaterra.

PETER WESTBURY

Westbury se popularizó como constructor de sus autos, especialmente los autos de trepada de montaña con los cuales ganó dos veces el Campeonato de la RAC.

Pasó de las carreras de trepada a los monopostos en 1966; por supuesto sus comienzos fueron en F-3 donde consiguió muchas victorias. La primer carrera de F-2 ganada fue el año pasado en Mulnich, clasificándose quinto (empatado con Derek Bell) en el Trofeo Europeo de F-2. Vive en Holmbury St. Mary Surrey, y lleva los colores del colegio al que concurrió en su juventud en el casco: el Saint Paul.

JOHN MILES

Es hijo de Sir Bernard Miles, un conocido actor londinense; por muchos años fue competidor del B.R.A.C. y sus campeonatos.

Siempre fue el piloto ideal para Chapman como probador de sus autos. Fue el único que corrió con el Lotus 63 de cuatro ruedas motrices. Actualmente conduce el auto nº 2 de F-2. Como piloto no es gran cosa.

PETER GAYDON

A través de la temporada anterior se mostró como uno de los mejores valores de la F-3. De inmediato integró el equipo de Bob Gerard con un Brabham BT 30. Es un ejecutivo de la Rootes (Hillman, Humber, etcétera).

Gaydon nació en Cambridgeshire pero vive en Londres y es fácilmente distinguible del resto de los pilotos por el casco marrón. Anda fuerte y correctamente.

HENRI PESCAROLO

Es uno de los mejores pilotos franceses, el nº 2 seguramente (después de Beltoise). Actualmente corre para Matra en F-1 e integra el Bob Gerard team de F-2 con un Brabham. Comenzó corriendo con un Lotus Seven; ahí fue cuando lo descubrió gente de Matra Sports. Le ofrecieron un F-3, fue imbatible en la categoría durante 1967 sobre un Matra MS5 de F-3; en 1968 comenzó en F-2. Debutó con mucho éxito en F-1 este año en Madrid donde finalizó tercero.

JEAN-PIERRE BELTOISE

Probablemente Beltoise sea el mejor piloto francés desde Maurice Trintignant y Jean Behra. Comenzó con motocicletas, siguió con Matra y siempre, hasta estos días, continúa fiel a la marca en F-1. En F-2 en cambio corre con Pygmée.

FRANÇOIS CEVERT

Otro muy buen piloto francés. Se hizo popular conduciendo los italianos Tecno en F-3 y actualmente integrando el equipo oficial de la marca. Su incursión en el Campeonato Francés de F-3 fue fructífera: logró el título de 1968. Ganó en F-2 el año pasado el GP de Reims y se le pronostica gran futuro.

JEAN-PIERRE JABOUILLE

Actualmente conduce uno de los cuatro Pymée oficiales después de tres temporadas de F-3 con Alpine y Matra.

Evidentemente es otro de los buenos pilotos de F-2 pero se ve relegado por la falta de cualidades del Pygmée.

PATRICK DEPAILLER

Como Jabouille, integra también

→

LOS RIVALES...

PATRICK DAL BO

Es hijo del dueño y constructor de los Pygmée, Marius Dal Bo y director del equipo francés. Nació en Annecy, un pequeño pueblo casi de película que está muy cerca de la frontera suizo-francesa. Aún no está a la altura de los importantes.

RONNIE PETERSON

Durante 1969 fue una de las más grandes figuras de F-3 con un Tecno, ahora es un piloto de punta del equipo March de F-2 junto a Malcom Guthrie. Incluso compitió con un March F-1 donde terminó séptimo. Nos visitó durante la Temporada SP. Puede ser.

REINE WISELL

Es uno de los integrantes del trío de pilotos que hicieron de F-3 una categoría muy excitante en 1969. Ganó muchas carreras en esa categoría con Tecno y Chevron.

JOCHEN RINDT

Junto a Stewart es el capo máximo de la categoría. Durante 1968 y 69 triunfó en la mayoría de las carreras de F-2 en que intervino. La historia de este piloto les resulta sumamente conocida a nuestros lectores así que, punto.

TIM SCHENKEN

Fue el piloto nº 1 de Sports Motors (un team particular) para el cual compitió en un Brabham BT 28 de Fórmula 3. El año que viene es muy probable que ascienda a F-1. Junto con Peterson y Wisell conforma el trío de pilotos de punta de F-3 que ascendieron este año a F-2.

TETSU IKUZAWA

Es el único piloto japonés que corrió profesionalmente en Europa; se dedicó a F-2 después de dos o tres temporadas bastante exitosas en F-3. Estuvo a punto de triunfar en la primer carrera de Hockenheim de este año. Se rumorea que lo apoyan ciertas empresas japonesas que estarían interesadas en que el bueno de Ikuzawa conduzca el próximo aparato que Japón produzca para F-1.

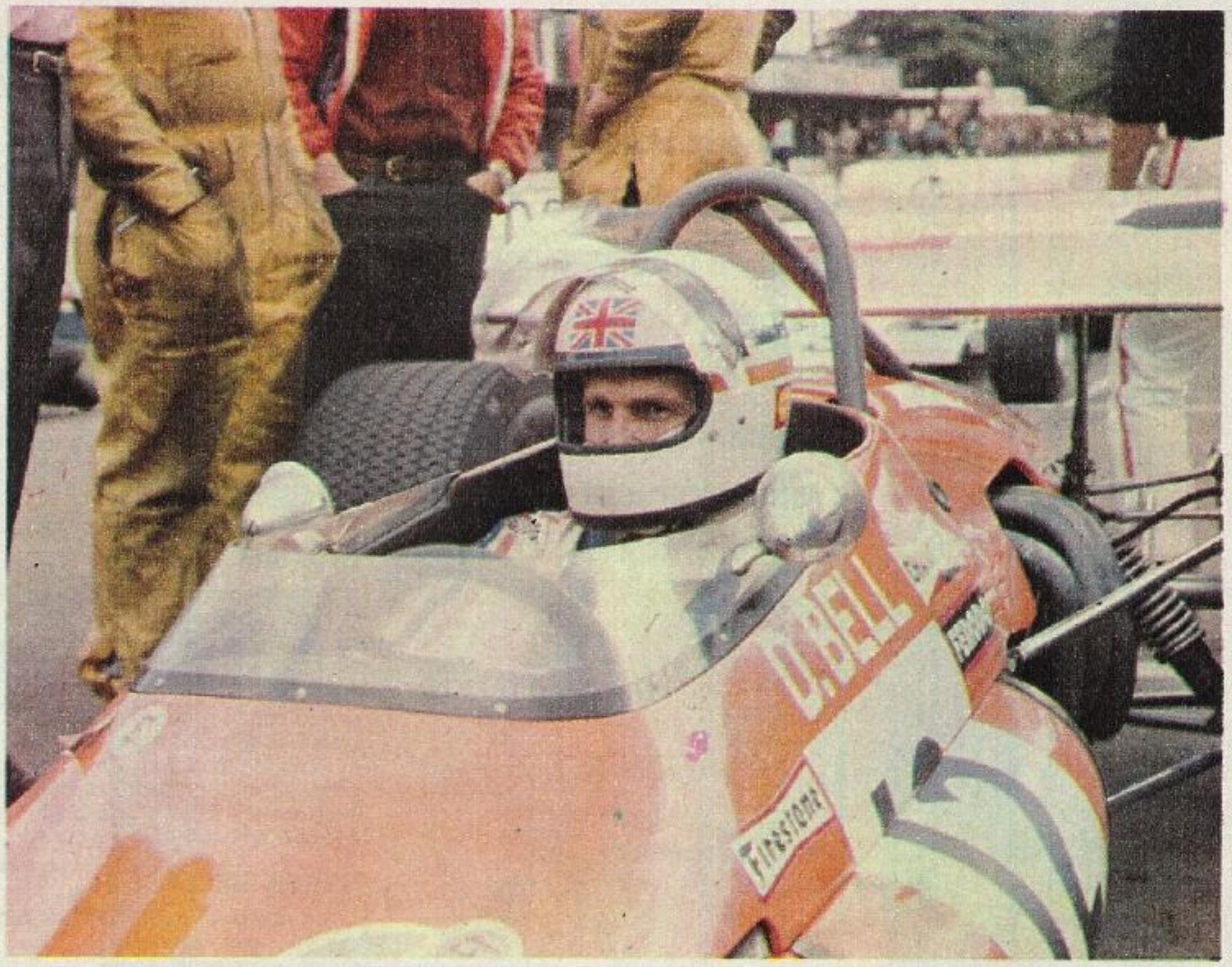
EMERSON FITTIPALDI

Después de conducir Fórmula Ford y F-3 el año pasado, donde obtuvo inmejorables posiciones en las carreras más importantes pasó a F-2. Conduce un Lotus 69. Es otro de los pilotos de punta de la categoría. Gran futuro.

GIANCLAUDIO REGAZZONI

El año pasado integró el equipo Ferrari de F-2, este año es el primer piloto de los Tecno oficiales junto con el francés Cevert.

Este año ganó su primera carrera de F-2 en Hockenheim después de una gran carrera con Tetsu Ikuzawa.



DEREK BELL

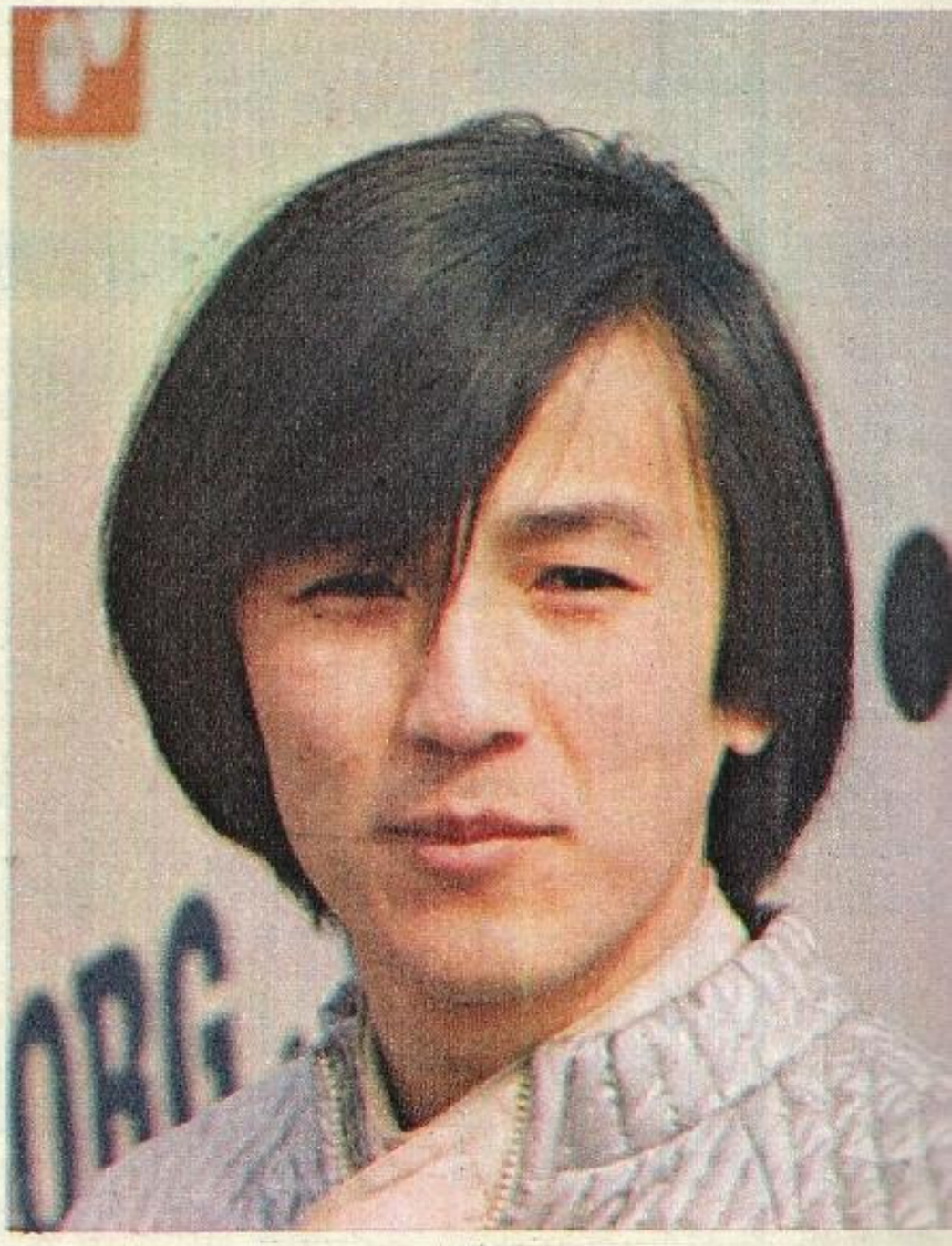
EMERSON FITTIPALDI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FRANCOIS CEVERT



TETSU IKUZAWA

PETER WESTBURY



JOHN MILES



Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:
Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a efectuar ¡al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se pretende hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en un concesionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación se ha hecho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuencia, dicha estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, gomas, accesorios, etc.

AUTOS USADOS

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p.	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	8.700.—
404 5 banc	1964	9.200.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	9.500.—
404 Stand.	1966	10.700.—
404 de lujo	1966	11.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
404	1969	14.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.500.—
Classic Custom	1962	6.000.—
C. Country	1962	6.000.—
Ambassador 990	1963	6.500.—
C. Custom 1ª S	1963	6.000.—
C. Custom	1963	6.500.—
C. Country 660	1963	7.000.—
De Luxe 550	1963	6.000.—
Ambassador 990	1964	7.700.—
C. Custom 660	1964	7.100.—
C. Country 660	1964	7.700.—
De Luxe 550	1964	6.300.—
Ambassador 990	1965	8.600.—
C. Custom 660	1965	7.800.—
C. Country 660	1965	8.600.—
De Luxe 550	1965	6.800.—
Ambassador 990	1966	11.000.—
C. Custom 660	1966	8.800.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
C. Country 660	1966	11.000.—
De Luxe 550	1966	7.800.—
Ambassador 990	1967	12.000.—
C. Custom 660	1967	10.500.—
C. Country 660	1967	12.000.—
De Luxe 550	1967	9.000.—
Ambassador 990	1968	13.500.—
C. Custom 660	1968	12.000.—
C. Country 660	1968	13.500.—
De Luxe 550	1968	11.000.—
Ambassador	1969	15.000.—
C. Country 660	1969	13.500.—
C. Custom 660	1969	15.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	3.300.—
4 L.	1963	3.700.—
Gordini	1963	4.200.—
4 L.	1964	4.200.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	4.200.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	4.600.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	5.600.—
Dauphine	1966	4.600.—
4 L	1966	5.600.—
Gordini	1967	6.000.—
4 L	1967	6.200.—
Renault 850	1967	5.500.—
Gordini	1968	6.800.—
4 L	1968	6.500.—
850	1968	5.800.—
Gordini	1969	7.300.—
R4	1969	7.500.—
850	1969	6.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.000.—
380 2 p.	1967	15.000.—
380 W 2 p.	1967	15.500.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	16.000.—
380 W 2 p.	1968	16.500.—
300 S 4 p.	1969	14.000.—
380 2 p.	1969	17.000.—
380 W 2 p.	1969	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	8.500.—
III	1954	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

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

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.350.—
Chevy	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.787.—
UA-5RA t/doble	17.452.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.380.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8	21.235.—
Fairlane 500 I-6	21.375.—
Fairlane 500 V-8	22.610.—
Fairlane LTD I-6	23.627.—
Fairlane LTD V-8	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.950.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

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

MOTOS USADAS

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

pilchas con gancho



son las que tienen
lo que sabés.
Eso que gusta
justamente a quien
tiene que gustar.
Por eso sos de
ASTRONAUTA
porque sabés.

pantalones y camperas
ASTRONAUTA
de FIRMEROY
EL ESTILO JUVENTUD

OTRO IMPACTO
Induswheel S.A.I.C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		300/ 600
JAWA		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
MATCHLESS		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
NORTON		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 50	1.031.—
ZANELLA SPECIAL 12S	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.523.—
ZANELLA PONDEROSA	1.868.—
Z-Carga 175	3.275.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.160.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.620.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.140.—
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.900.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

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

mi nafta

la ganadora

Cargue naftas YPF, y péguele fuerte



MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS - SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGIA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolívar)*, Francisco J. Del Cesare *(Bariloche)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivadavia)*, Héctor J. Milanich *(Entre Ríos*

Pedro A. Pignataro *(Sta. Cruz)*, Federico E. Boneo *(Salta)*, Luis Montpellier *(Sta. Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*, Francisco Canale *(Mar del Plata*

Argentina, 7 de julio de 1970 — **Nº 220** — **Unica sección, 2 página**

BUENOS AIRES

Se constituyó la Asociación Deportiva Automovilista

MORENO. Se llevó a cabo en la sede del Auto Club Ciudad de Moreno el viernes pasado una reunión tendiente a dejar constituida la Asociación Deportiva Automovilista.

La misma quedó constituida por las siguientes instituciones:

Presidente: "Círculo de Amigos del Automovilismo de Pilar".
Secretaría: Automoto Club Ciudad de Moreno (El Gato Rojo).
Tesorería: Peña Automovilística "El Bosque", de Merlo.

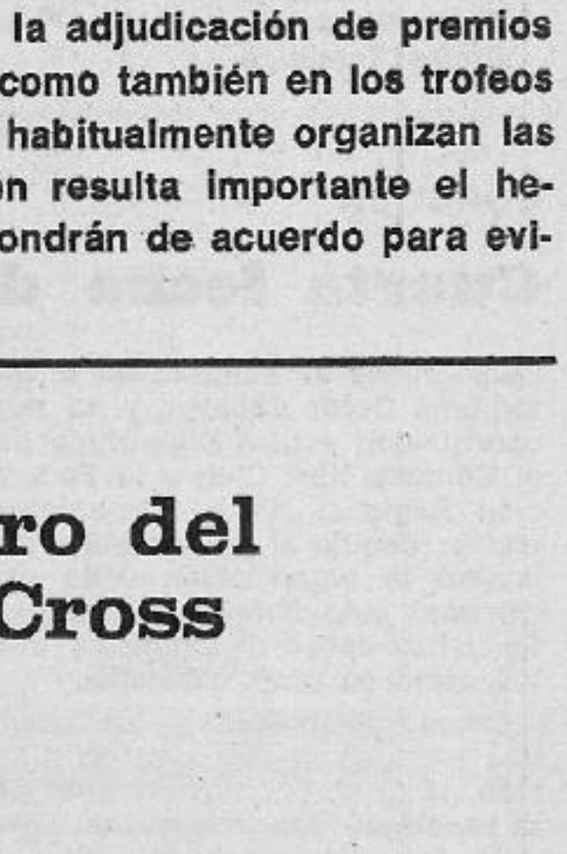
Los demás clubes adherentes ocuparán el cargo de vocales. El espíritu de esta nueva asociación conserva la intención de unificar criterios en la adjudicación de premios en efectivo de las carreras, así como también en los trofeos de las distintas categorías que habitualmente organizan las instituciones adheridas. También resulta importante el hecho de que en lo sucesivo se pondrán de acuerdo para evitar la superposición de fechas.

BUENOS AIRES

El futuro del Moto-Cross

EZPELETA. — La anunciada prueba de Moto-Cross organizada por la Peña Motociclística Quilmeña fue suspendida en razón del mal tiempo reinante. La medida se tomó teniendo en cuenta la merma de público que se produciría y no la cantidad de inscriptos, ya que la mayoría de los pilotos estaban decididos a participar pese al factor climático adverso.

De cualquier manera, el hecho de haberse reunido los corredores en la zona resultó fructífero para la categoría. Se lanzó un proyecto muy ambicioso; el mismo consiste en difundir la especialidad en el ámbito bonaerense. Y de ser posible hacer participar en futuras competencias a los valores del sur, que es donde está el fuerte.



La comisión directiva quedó integrada con el señor Pablo Sasstelli, experto en la especialidad, como que practicó el moto-cross en su patria, Francia, a partir del año 1954. Este gran entusiasta prestará su colaboración y podrá volcar su experiencia acumulada en muchas y muy buenas actuaciones en el viejo mundo. El cargo de secretario lo ocupará Edmundo Frontalini, tornero especialista en rectificación de motores para motocicletas. Como comisario deportivo se desempeñará el señor Salvador Fama, de 39 años de edad, italiano, que tiene una casa de repuestos y venta de motocicletas. Su experiencia como comerciante y empresario será depositada para la organización de las carreras.

Por otra parte, es digno de acotar el parque motociclístico de moto-cross con que se cuenta en estos momentos: Zanella R-K, Gilera 150, Gilera 200, Honda 150, Jawa 350, Bultaco 125 (Claudio Pesce), Guzzi 235 y una Triumph 500 cc.

También ha sido confeccionado el calendario que corresponde al segundo semestre del año en que vivimos.

1ª	Fecha:	9 de julio	6ª	"	6 de septiembre
2ª	"	19 de julio	7ª	"	20 de septiembre
3ª	"	2 de agosto	8ª	"	12 de octubre
4ª	"	17 de agosto	9ª	"	8 de noviembre
5ª	"	30 de agosto	10ª	"	22 de noviembre

En la 5ª fecha se desarrollarán las 4 Horas "Trial" con dos pilotos por máquina. El 27 de septiembre habrá una carrera con obstáculos para autos y motos.

Desde este diarito se desea la mejor de las suertes a los señores organizadores de estos eventos para que la categoría llegue a tener la popularidad que se merece.

BUENOS AIRES

Karting en NECOCHEA

NECOCHEA. — En esa ciudad se llevó a cabo una competencia de karting sin caja, el 14 de junio en una pista de 300 metros, organizada por el Rowing Club de dicha ciudad, en la que participaron los siguientes corredores:

Nº	4	Armando J. Di Fiori	Necochea
„	2	Rififi	Necochea
„	22	Humberto Guzmán	Necochea
„	46	Eduardo Ferola Castro	Necochea
„	13	Luis F. Salvi	Coronel Suárez
„	3	Miguel Lizzi	Tres Arroyos
„	31	Héctor Ortiz	Juárez
„	21	Héctor Tizón	Castelli
„	42	Daniel Torchio	Capital Federal
„	6	Oscar García	Capital Federal
„	28	Luis Bazzi	Capital Federal

Estos tres últimos corredores pertenecen a la Escudería D'Arminio, y Oscar García es el que encabeza el Campeonato Argentino de Karting hasta este momento, habiendo obtenido su última victoria en San Juan.

Primero se largó una serie a 10 vueltas que ganó Armando Di Fiori, seguido por Oscar García y Luis F. Salvi.

La segunda serie la ganó Luis Bazzi, seguido por Héctor Ortiz y Miguel Lizzi.

En la final a 20 vueltas participaron los números 28, 4, 6, 31, 13, 3, 21, 22, 46 y 2 y resultó ganador absoluto Luis F. Salvi, representante del Centro Deportivo Sarmiento de Coronel Suárez; segundo resultó Héctor Ortiz, de Juárez; tercero Eduardo Ferola Castro, de Necochea; cuarto Héctor Tizón, de Castelli; quinto Oscar García, de Capital Federal; sexto Luis Bazzi, de Capital Federal.

El día, frío pero muy bueno; la pista, de tierra pero bien preparada; bastante cantidad de público; la organización buena y el desempeño del comisario de carreras muy bueno.

Categoría 100 cc. Preparación Libre

1ª Serie: 10 vueltas	2ª Serie: 10 vueltas	Repechaje: 7 vueltas
1º 22 Omar Airasca	1º 10 Héctor Zafrea	1º 2 Norberto Gatti
2º 1 René Heidegger	2º 3 Remigio Sieber	2º 21 Ruly Ottino
3º 8 Carlos Ternengo	3º 9 Sergio Cravere	
4º 181 Angel Bustos	4º 60 Eduardo Rossa	

FINAL SOBRE 25 VUELTAS

1º	1 René Heidegger	Zanella	Rafaela	Mecánica Sthali
2º	10 Héctor Zafrea	Zanella	Tacural	Mecánica Sthali
3º	3 Remigio Sieber	Zanella	Esperanza	Mecánica Sieber
4º	8 Carlos Ternengo	Zanella	Rafaela	Mecánica Gallo
5º	2 Norberto Gatti	Zanella	Santa Fe	Mecánica Marrazo
6º	22 Omar Airasca	Zanella	San Jerónimo	Sud. Mec. Sthali

Categoría 125 cc. Standard Exterior

FINAL SOBRE 25 VUELTAS

1º	10 Héctor Zafrea	Zanella	Tacural	Mecánica Sthali
2º	1 René Heidegger	Zanella	Rafaela	Mecánica Maino
3º	4 Alberto Anacabe	Zanella	Pilar	Mecánica Anacabe
4º	13 Quito Gramaglia	Zanella	Rafaela	Mecánica Gallo
5º	29 Dante Schmitalter	Zanella	Esperanza	Mecánica Sieber

El puntaje del campeonato zonal santafesino quedó de la siguiente manera:

CATEGORIA 100 cm³		CATEGORIA 125 cm³	
1º Héctor Zafrea	22 puntos	1º Angel Bustos	19 puntos
2º Norberto Gatti	16 "	2º Héctor Zafrea	14 "
3º René Heidegger ...	14 "	3º Remigio Sieber ...	8 "
4º Remigio Sieber ...	9 "	4º Quito Gramaglia ...	7 "
5º Angel Bustos	3 "	5º Alberto Anacabe ..	6 "
6º Omar Airasca	2 "	6º René Heidegger ...	5 "
Quito Gramaglia ..	2 "	Norberto Gatti	5 "
Carlos Ternengo ..	2 "		

SANTA FE

OTRA POR EL ZONAL DE MOTOS

SUNCHALES. — El domingo 21 de junio se disputó en esa ciudad una competencia más del campeonato de motociclismo zonal santafesino. La organización estuvo a cargo del Cicles Club Sunchales y se llevó a cabo en un circuito de tierra perfectamente compactado de 400 metros. El día fue espléndido, pero lamentablemente el público no acudió en la medida esperada. Lamentablemente para los que se la perdieron, ya que ésta fue sin duda una de las mejores que se corrieron hasta la fecha.

Se disputaron las tres ya tradicionales categorías: Promocional Sach 98 cm³, 125 cm³ Standard Exterior y 100 cm³ Preparación Libre.

En primer término se disputó la categoría Sach, donde triunfó Silvio Hubelli, de la localidad de Felicia, luego de mantener un sensacional duelo con Oscar Merke, de Esperanza, que tuvo que detenerse por desperfectos mecánicos.

La competencia que más entusiasmó al público fue la final de 125 cm³ (única carrera para esta clase por contarse nada más que con ocho inscriptos). En la largada picó en punta Zafrea, Renne Heidegger se quedó por no haberle entrado la segunda velocidad en el pique; luego de este percance comenzó el espectáculo, que consistió en seguir el accionar de éste, que comenzó a pasar uno a uno a todos los competidores hasta situarse a la rueda de Zafrea. Las últimas diez vueltas fueron verdaderamente para el recuerdo por el accionar de los dos; finalmente, la bandera a cuadros cayó sobre los dos, imponiéndose Zafrea por una rueda de ventaja sobre el campeonísimo Heidegger.

En la categoría 100 cm³ se registraron 16 inscriptos, por lo que se hicieron disputar dos series, repechaje y final. En la final de esta categoría Heidegger tuvo su revancha al poder superar a Zafrea después de algunas vueltas de lucha.

CORDOBA

Cuarta fecha del zonal cordobés

La prueba se cumplió en el autódromo Oscar Cabalén, y en esta oportunidad estuvo organizada por el Córdoba Kart Club y la Federación Regional Nº 5. Lamentablemente, debido al poco tiempo que deparó la organización (sólo una semana), esta competencia no contó con el apoyo de público y pilotos como en otras ocasiones.

Como complemento se corrió una serie de media hora de duración, reservada exclusivamente para renoletas, con preparación libre. Sólo se presentaron seis coches, de los cuales dos estaban más que "pichicateados", logrando así una amplia ventaja sobre el resto. Se impuso de punta a punta Fernando Mansilla, que recorrió 17 vueltas en 30'22"3/10 a un promedio de 104,160 km/h. Su escolta fue Guillermo Tschopp a 11" 2/10 del ganador.

La primera serie de Turismo Anexo J estuvo integrada por máquinas de las categorías A y B debido al poco número de inscriptos. Al cumplirse la primera vuelta se produjo un triple accidente, por fortuna sin consecuencias personales, entre Juan Arce, Mario Surchi y Salvador Raspanti. Por supuesto, se detuvo la carrera para "despejar" la pista, quedando aún más reducido el lote de competidores. La segunda largada se produjo sin problemas, y fue un diálogo entre Juan Carlos Rizzuto y Carlos Colavino, quienes se alternaron la punta vuelta tras vuelta. Finalmente se impuso Rizzuto por 6/10 sobre Colavino.

La categoría C también contó con coches de la categoría menor (para hacer número). Juan Carlos Gómez y Héctor Manzotti se dieron como en la guerra, hasta que este último fundió el motor de su Fiat. Menditto logró la segunda colocación, pese a su notoria diferencia de máquina con el puntero, que lo aventajó por 10".

Esta fue la última competencia de Turismo Anexo J, ya que las siguientes con puntaje para el campeonato zonal se harán con preparación Grupo Dos.

CLASIFICACION CATEGORIA B (1150 cm³)

Juan Carlos Rizzutto - Renault - 22' 50" 2/5.
Carlos Colavino - Renault - 22' 51".
Rubén Gasagne - Renault - 23' 35" 4/5.
Promedio del ganador: 122,29 kph.

CATEGORIA C (2000 cm³)

Juan C. Gómez - Fiat 1500 - 20' 47" 3/5.
Félix Menditto - Fiat 1500 - 20' 57".
Carlos Colavino - Renault.
Juan C. Rizzutto - Renault
Promedio del ganador: 134,290 kph.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Es tiempo para naftas de invierno.

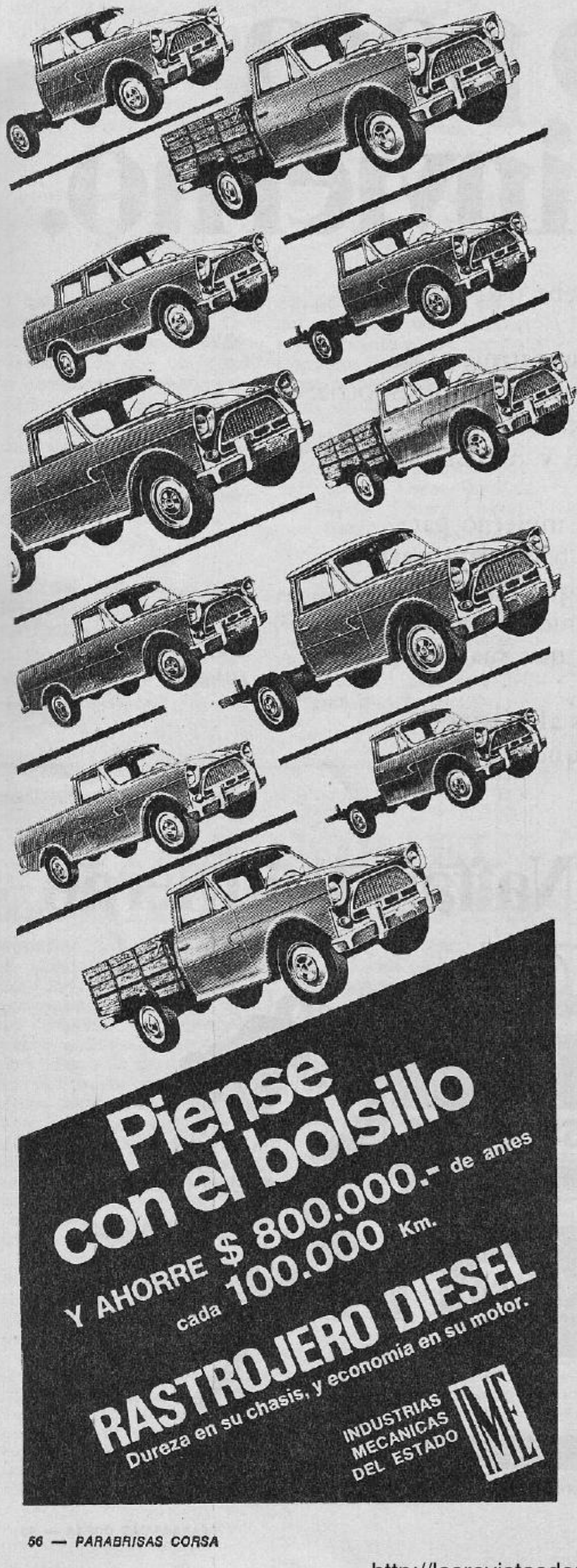
En invierno su auto no debe usar la misma
nafta que en verano.
Lo confirman las empresas petroleras de
avanzada y los líderes de la técnica automotriz.
Además lo estipulan, entre otras,
las normas de IRAM, SAE y ASTM.

Esso elabora sus naftas de invierno para
darle mejor combustión a bajas temperaturas,
así usted obtiene un arranque rápido,
menor tiempo de calentamiento del motor,
mayor potencia y marcha más suave.

Use Naftas Esso refinadas al platino
Ponga un tigre en su tanque!

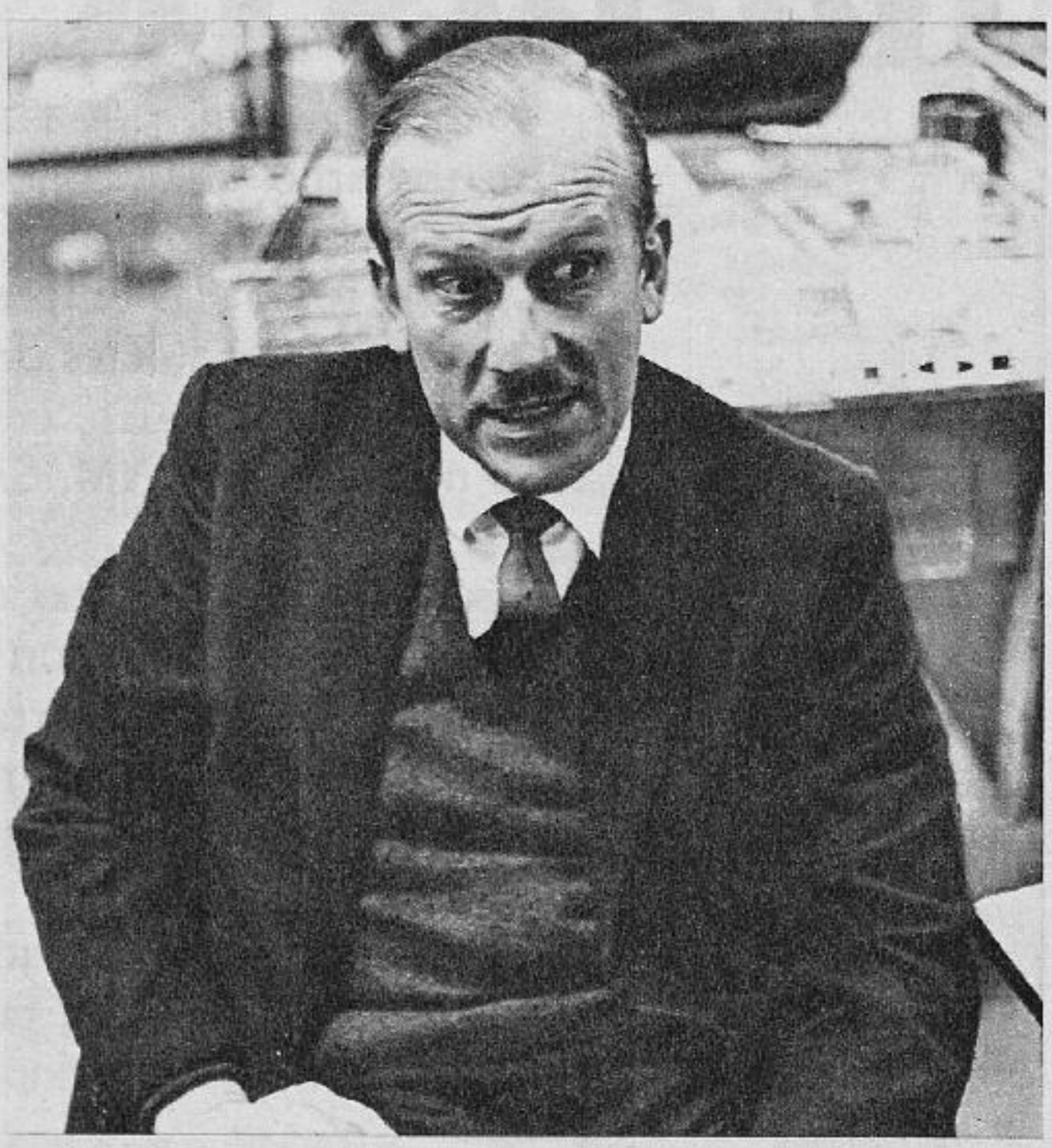
Naftas de invierno





LOS AMIGOS

ERNESTO "PICHIN" DE PEDRO

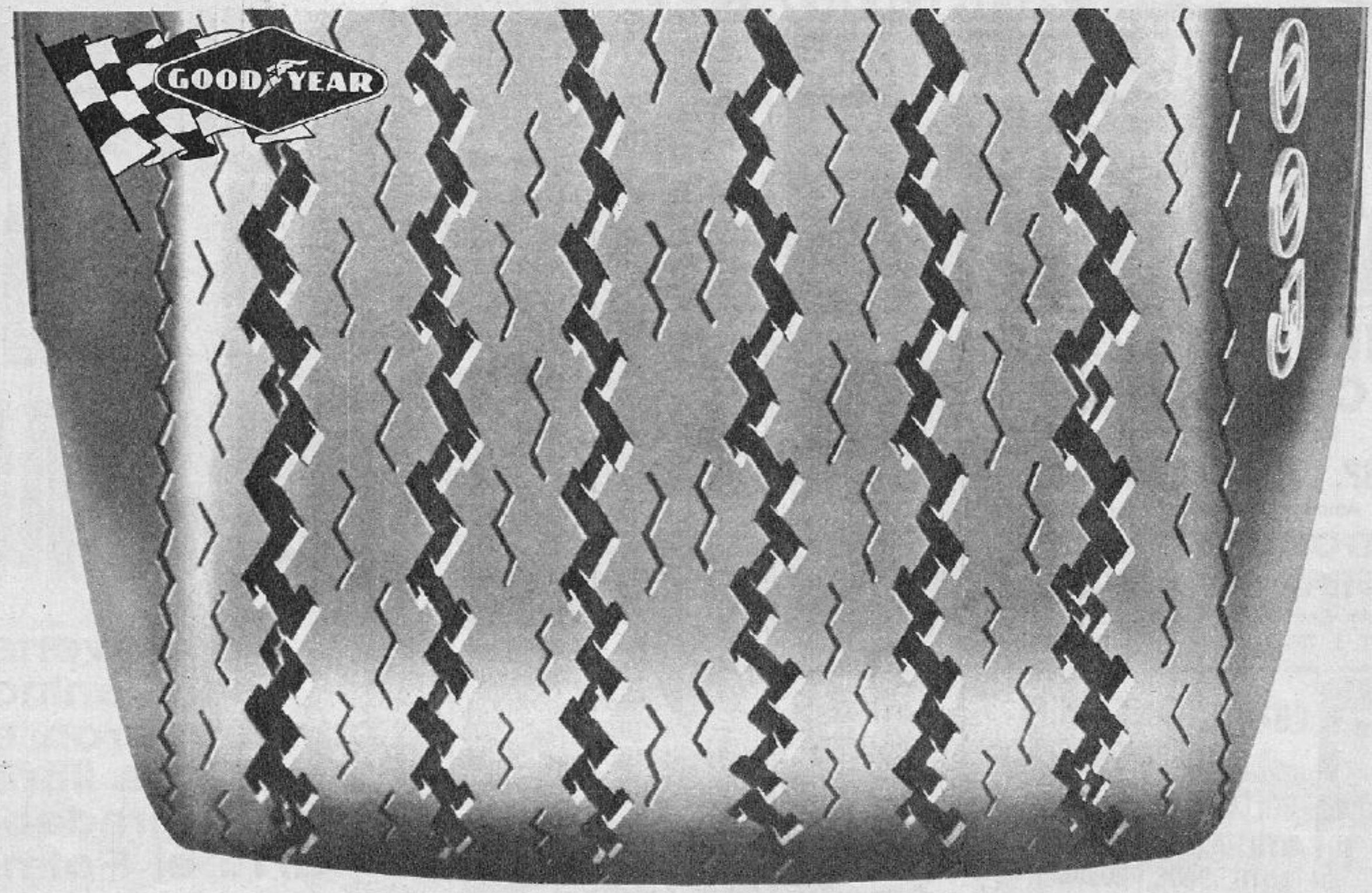


Entre todos los hombres que circulan por nuestro ambiente "corsa" hay algunos cuya presencia en cada carrera es como una necesidad imperiosa. Entre esos personajes hay mecánicos, ex corredores, preparadores, gente de empresa y gente que uno nunca sabe bien qué hace pero que cada vez que no están en una carrera, todos preguntan por él. También hay dirigentes, de esos que se integran al medio donde actúan, ya sea por su criterio amplio o por su forma de ser que no hacen prevalecer la amistad personal sobre una decisión justa en lo que a política de las carreras se refiere.

Y uno de esos "amigos" es Ernesto "Pichín" de Pedro, miembro de la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino e integrante de la CADAD, además de ser uno de esos tipos que por su amplitud de criterio y por su propensión al diálogo está considerado como uno de los dirigentes ideales, pese a que confiesa no tener vocación para serlo, aunque le gusta de alma el tema fierros y es uno de esos fanáticos que hacen tertulias interminables en una mesa de café hablando y hablando de fierros. Adora un automovilismo ideal, carente de intrincados y difíciles reglamentos. Pero se siente cómodo donde está porque tiene la posibilidad de hacer amigos y conocer gente. **"Entré en este asunto en 1967, cuando el capitán Gianelli me invitó a hacerlo. Y desde esa época estoy en el automovilismo serio, aunque en realidad yo empecé con los fierros hace mucho tiempo. ¡Hasta jugué a ser corredor! Fijate que en el 49 mi padre se había ido a España y yo me quedé con el Chevrolet 38 de casa. Entonces vi la oportunidad de correr y me anoté en las Mil Millas Argentinas. Claro que después hubo mil problemas familiares y no pude largar. En el 59, el tano Vianini me enganchó para que hiciera número en una carrera de la Costanera. Yo tenía un 600 importado nuevito-nuevito y cuando me presenté en la línea de largada no me dejaron largar. Todavía no sé por qué."**

"Pichín" es así. Un poco bohemio, un poco lírico pero con una profunda convicción técnica de lo que debe ser el automovilismo argentino. Esta es la imagen de otro amigo. Un poco al pasar de la máquina de escribir y con un montón de cosas que nos dejamos en el tintero. Ernesto "Pichín" de Pedro (44), porteño, solterísimo y propietario de una compra-venta de camiones, es y seguirá siendo un amigo de todo aquel que lo conozca y de todo el que se acerque a su rueda en el autódromo o en alguna ruta del país, rueda siempre llena de gente y de camaradería.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Patona!...

SPEEDWAY GRANSPORT

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

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7939

sugerencias PARABRISAS CORSA

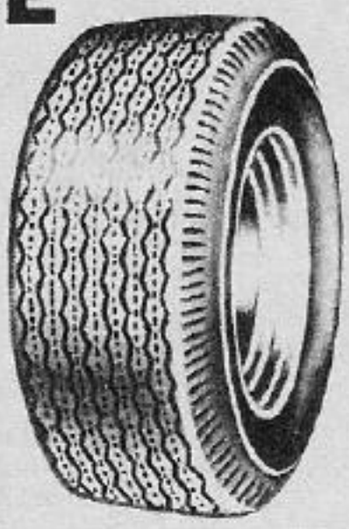
LLANTAS CROMADAS



UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

NEUMATICOS DE COMPETICION



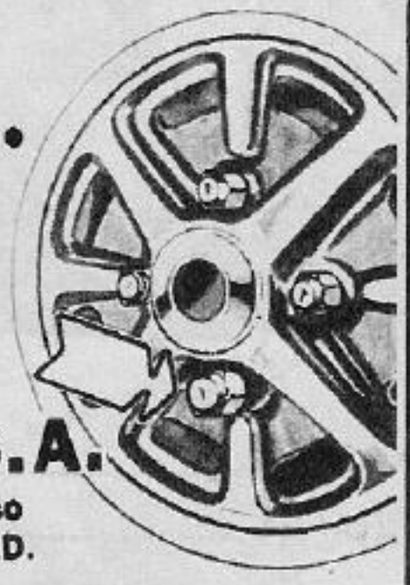
para:
SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.
Amplios Planes de Financiación
GOMERIA ANIBAL
DELFOR ANIBAL URIARTE
Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)

Para su automotor compre Ud. lo mejor





CUANTO CUESTAN SUS RUEDAS ?...



COLOQUE SEGURIDAD...
UTILIZANDO TUERCAS ANTIRROBOS PRODUGAN
DISTRIBUYE:
PRODUGAN S.A.
POSADAS 1209 - 2º piso
T. E. 42-5045 - CAP. FED.
PAT. 228.475

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

COLOCACION en el ACTO
Sandrini



VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL



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

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

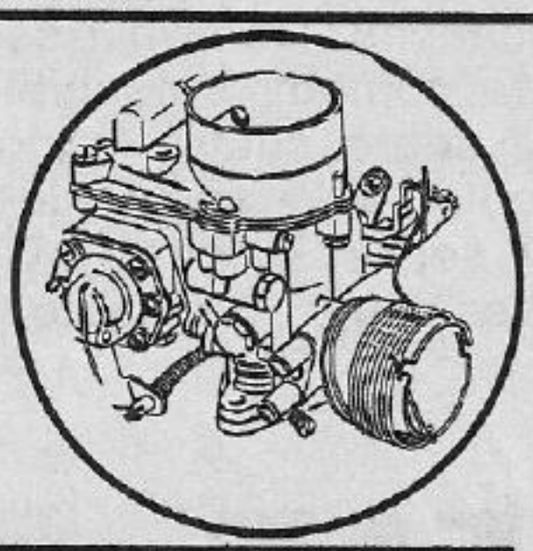


EQUIPO CAMPING

ECO

CALENTADOR: c/garrafa de 2 y 3 kgs. de gas. **FAROL:** a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable.
Medidas: cerrada 35 x 45 cm.
extendida 35 x 90 cm.
Producto ECO
Fábrica: **Ameghino 557, V. Martelli**
Tel. 740-3662
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

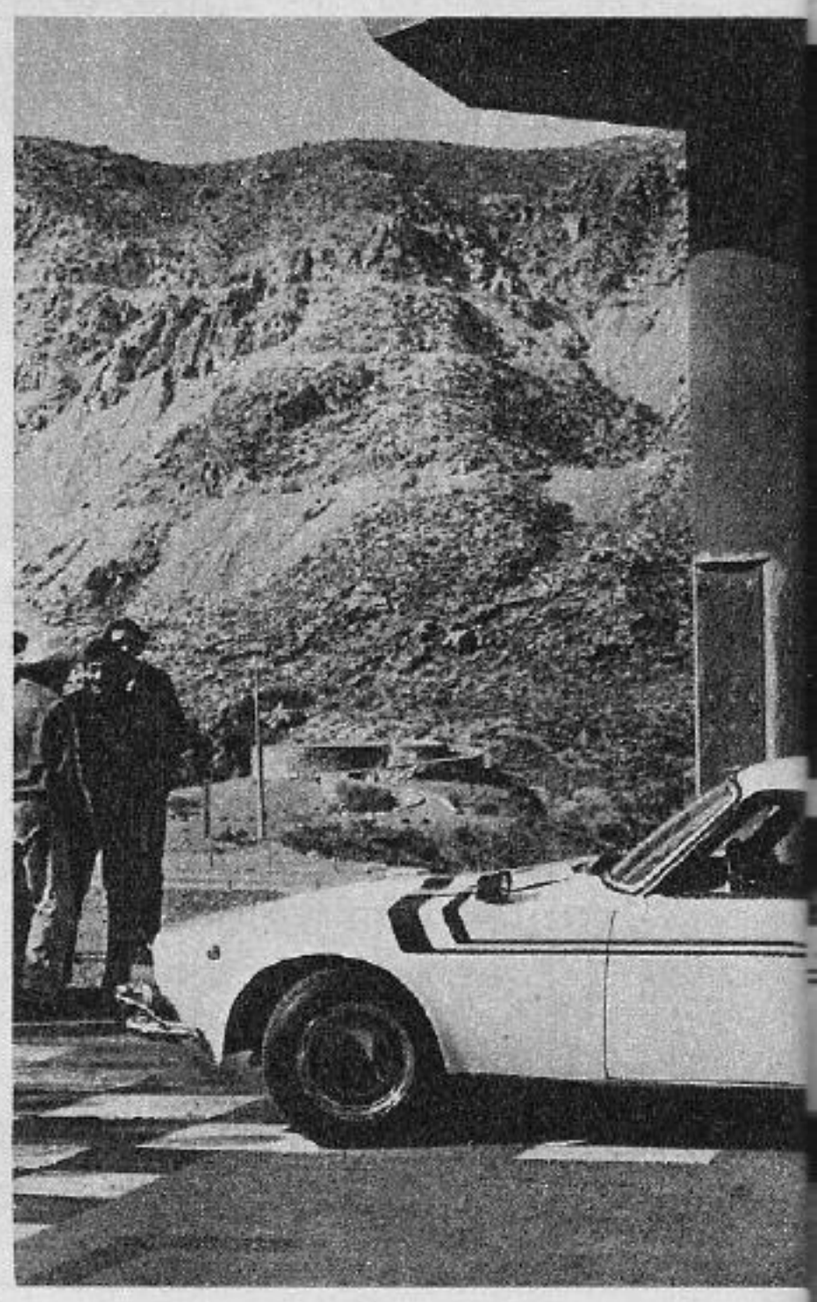
PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

UN G.T. DE SAN JUAN

Dos jóvenes sanjuaninos construyeron en sus ratos libres este agradable G.T.: el Polme. Mecánica Fiat 1500 y carrocería de plástico reforzado



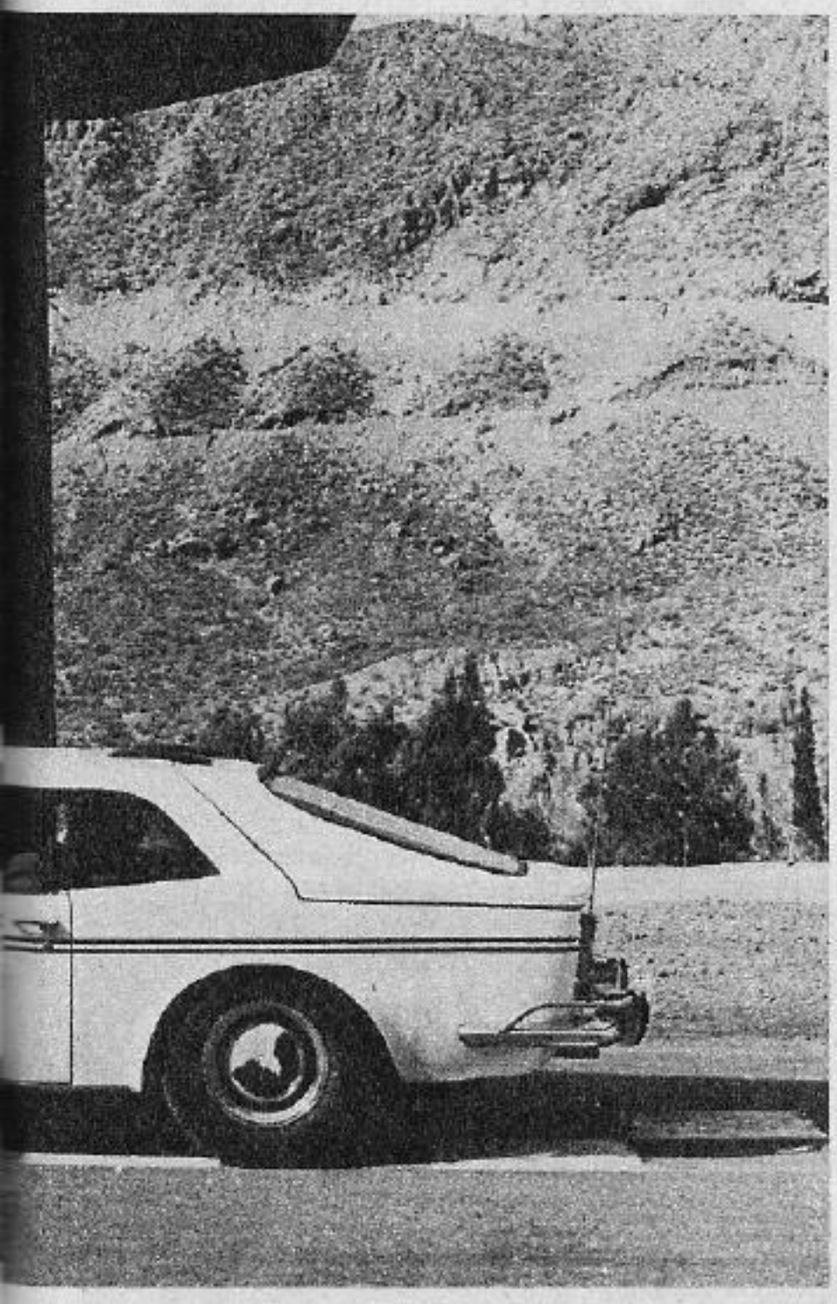
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"Lo hicimos con mi hermano Héctor en un año y medio de trabajo sólo por la satisfacción de tener un automóvil diferente. Fue una especie de desafío a nuestra propia capacidad. Si está perfectamente logrado, no lo sé, pero a la gente parece que le gusta..." Así nos comentaba Ricardo Ripoll, sanjuanino de 24 años, estudiante de ingeniería electrónica y corresponsable del diseño y realización del GT bautizado Polme con mecánica de Fiat 1500.

La "opera prima" de los hermanos Ripoll fue tomando forma en el establecimiento bodeguero de la familia. Es una cupé de dos + dos plazas cuya carrocería está íntegramente realizada en plástico reforzado con fibra de vidrio. Las suspensiones y los anclajes de las mismas han respetado el esquema original de Fiat y lo mismo sucede con la distancia entre ejes que coincide con la de la Berlina. La altura total, en cambio, ha disminuido con respecto a aquel coche en veinte centímetros, puse es sólo 1.160 mm. Gracias al material utilizado en la construcción de la carrocería, el peso total del vehículo es de unos ochocientos kilogramos. Esto, unido a que el área frontal es mucho menor que el de una cupé 1500, hace que el Polme, con esa mecánica standard, alcance los 160 km/hora.

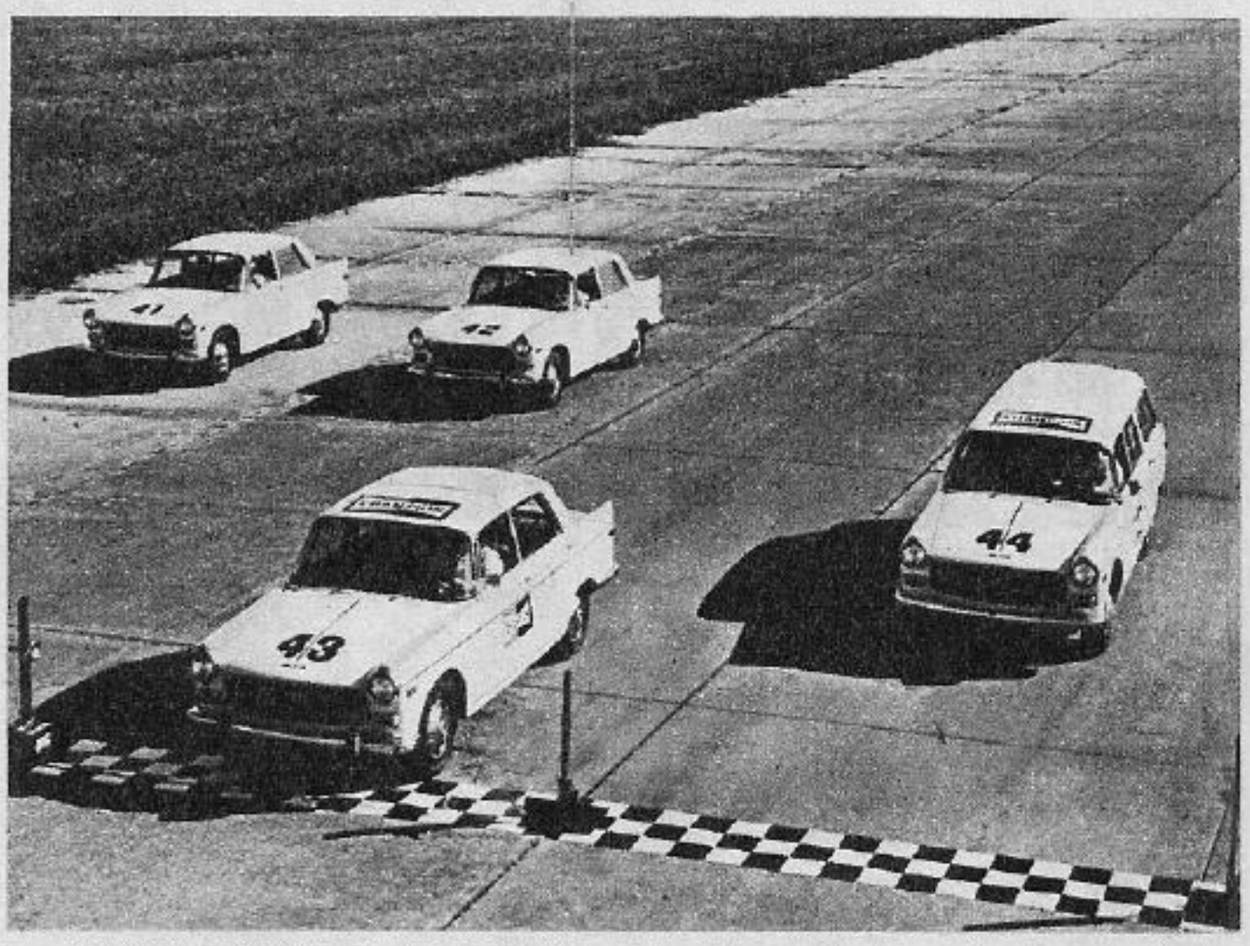
El coche fue presentado recientemente en la carrera de TM en San Juan y pese a la buena recepción Ricardo Ripoll aclara que no tiene la menor idea de hacer otros ejemplares, pues de ahora en más se encerrará con sus libracos hasta recibirse de ingeniero.



El Polme de perfil. Quizá lo menos logrado sea la parte que va desde el parante trasero hasta la cola.

En pruebas realizadas:

Las bujías Champion Turbo-Action brindaron 6% más de aceleración.



En 500 m de aceleración recorridos por cuatro coches iguales, los dos de adelante, equipados con bujías Champion Turbo-Action llegaron primero.

PRUEBAS EFECTUADAS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADAS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.

Pruebas oficiales, certificadas por el United States Auto Club, compararon las performances de bujías Champion Turbo-Action y bujías Champion sin este nuevo diseño.

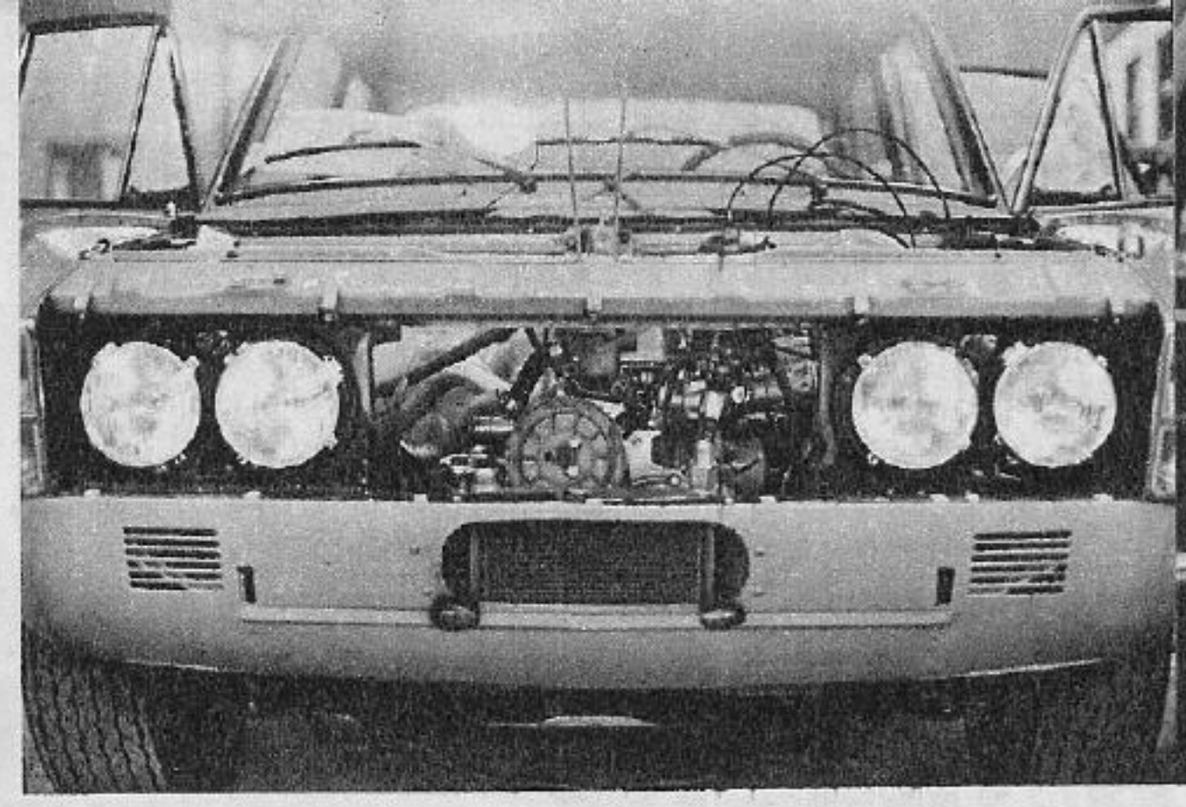
Sobre 16 marcas diferentes de automóviles europeos y americanos se logró una mayor aceleración en los coches equipados con bujías Champion Turbo-Action.

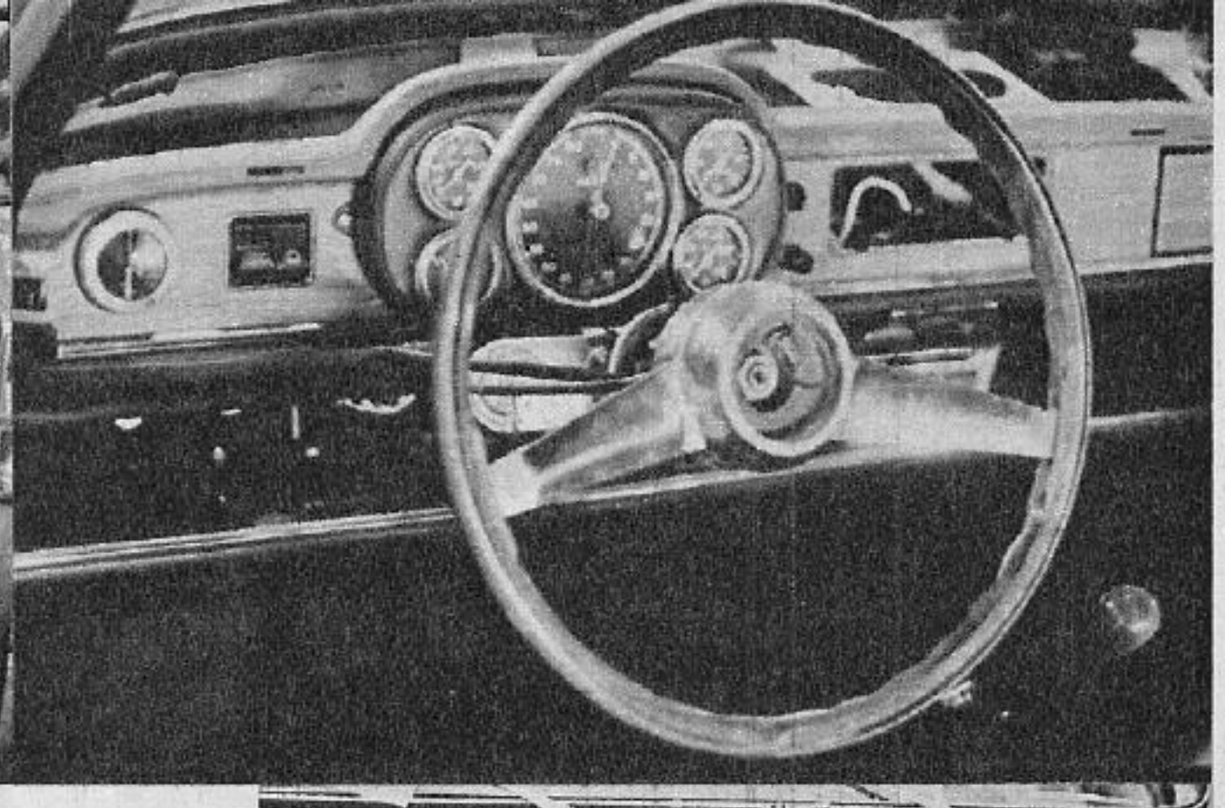
CAMBIE ENTONCES HOY POR CHAMPION TURBO-ACTION.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.





GRUPO DOS:

¡UN 1600 G-2!

La semana pasada vimos en la Comisión de Concesionarios Fiat un 1.600 berlina que estaba siendo puesto en condiciones bajo las normas del Grupo Dos. ¿Para qué?... Porque en caso de funcionar sería homologado para correr en Turismo por Fiat Argentina en la próxima temporada. Hasta ahora se sabe que el motor arrojó en banco 149 HP a 7.000 rpm. en base a los 11:1 de compresión y sus 1.709 cm³.

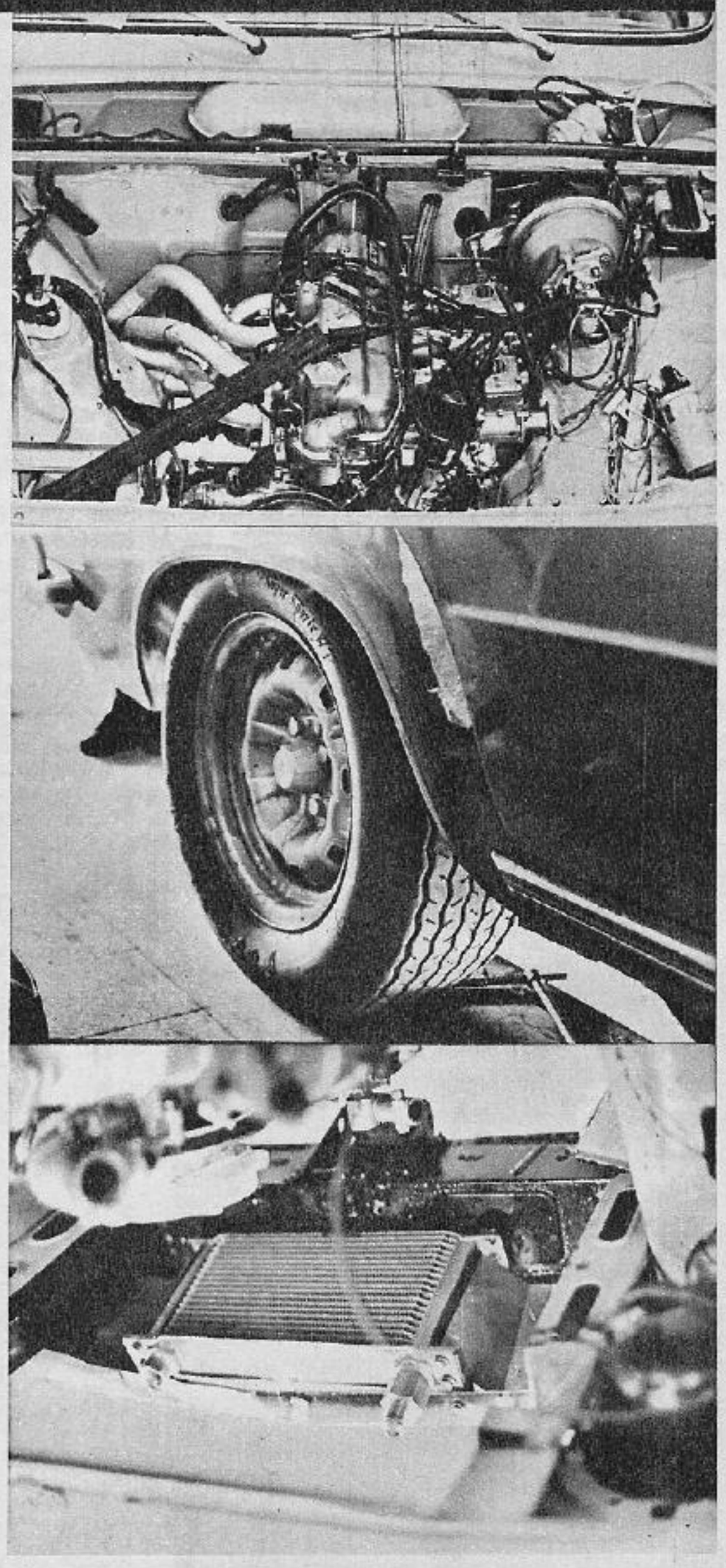
Trompa del Fiat 1.600 G-2 que prepara la Comisión Fiat. Sin paragolpes y con radiador de aceite bajo la parrilla.

Volante de cupé Fiat 1.500 y tablero especialmente diseñado con todos los instrumentos. Caja de 5ª (0,86:1) y butacas conforman el interior. Por el momento no se le ha colocado la jaula.

Motor del 1.600 que fue llevado a 1.709 cm3. Potencia: 149 HP a 7.000 rpm. Dos Weber horizontales y múltiples de escape de salidas individuales. 7 HP más que en las cupé G-2.

Llantas más anchas con neumáticos Firestone Super Sport. No hizo falta modificar los pasarruedas. La suspensión fue hecha para pista y en base a la experiencia acumulada en las cupé y las berlina.

El radiador de aceite con toma de aire independiente visto desde el coire del motor. No muchas modificaciones pero la CCF espera resultados muy positivos.



RADEL S.A.

BERMUDA Brava

La Super Sport para equipar con motores EVINRUDE de 33 y 40 HP.

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

FABRICA NAUTICA® S.A.

CONCESIONARIOS

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

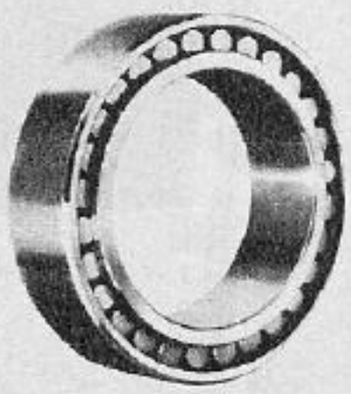
Representantes en el interior

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NIELSEN

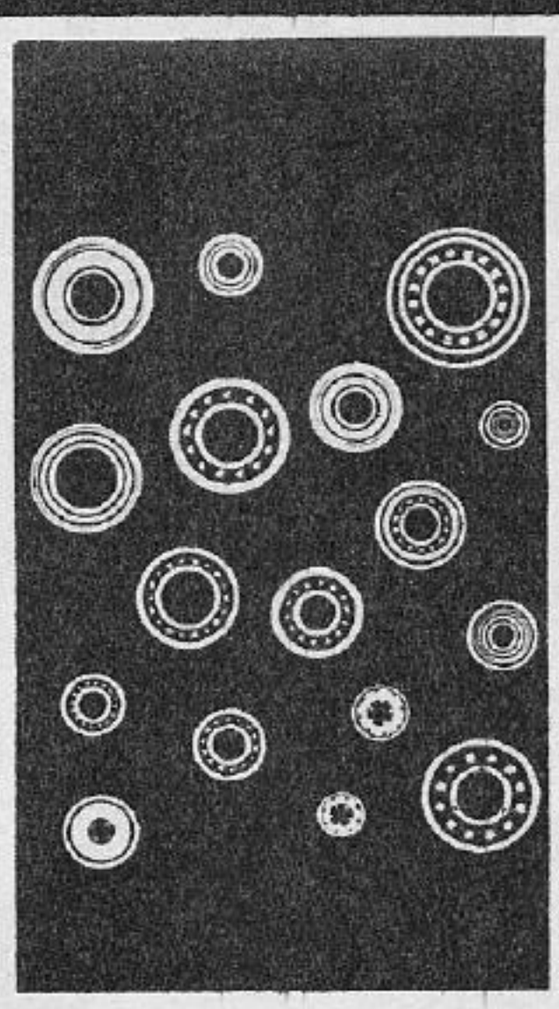
SKF LE OFRECE 7.000 TIPOS Y TAMAÑOS DE RODAMIENTOS Y 20.000 VARIANTES.

ESO SE LLAMA DIVERSIDAD.

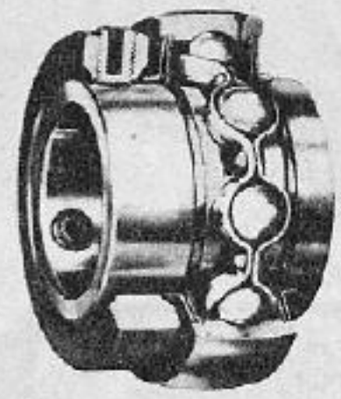




Rodamientos de dos hileras de rodillos cilíndricos y los axiales de bolas con contacto angular

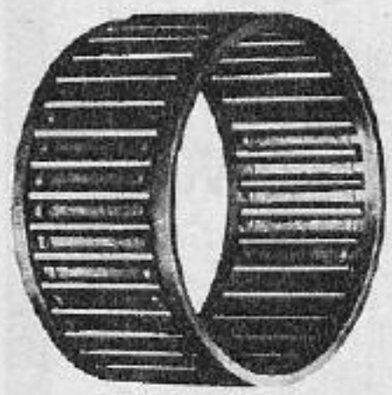


Rodamientos de miniatura y para instrumentos



Conjuntos y

(Rodamientos rígidos de bolas blindados)



Rodamientos de agujas

Hasta la fecha, nuestros clientes han comprado más de 5.500.000.000 de rodamientos SKF a entera satisfacción. Por algo será.

SKF

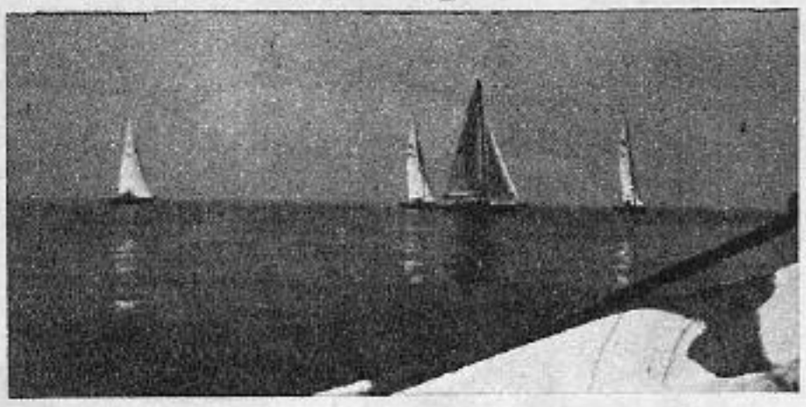
La diversidad es nuestro fuerte

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S. A. C. e I. Sucursales en: BUENOS AIRES - ROSARIO - CORDOBA - TUCUMAN y MENDOZA. DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS.

YACHTING

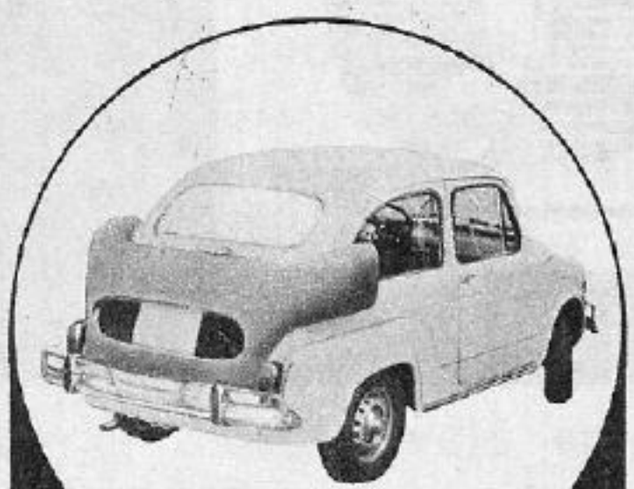
POCA SUERTE EN POOLE

Regular actuación de la tripulación que participó en el Campeonato Mundial de la Clase Soling





TRANSFORME SU
FIAT 600
colóquele un capot deportivo



FABRICACION
VENTA Y COLOCACION
I.P.A.
INDUSTRIA PLASTICA AUTOMOTRIZ
Accesorios deportivos y de competición
LEIVA 4247 - CAPITAL



CLASIFICACION GENERAL

1)	José Frers	Gitano	9h36m34s
2)	Raúl Alderette	Charango	9h43m31s
3)	José M. Pultera	Moonlight II	9h40m 3s
Serie "A"			
1)	José M. Pultera	Moonlight II	9h40m 3s
Serie "B"			
1)	José Frers	Gitano	9h36m34s
2)	E. Mendelbaum	Red Rock	9h45m20s
3)	Alfredo Segers	Trinidad II	10h12m 4s
Serie "C"			
1)	Raúl Alderette	Charango	9h43m31s
2)	Juan Aulmann	Rumor	10h40m12s
3)	Jorge Dupuy	Panela	10h57m42s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ya está de nuevo entre nosotros la delegación argentina que nos representó en el II Campeonato Mundial de la clase Soling, el que se realizó entre el 9 y el 16 del mes pasado, en Poole (Inglaterra). Esta representación, integrada por Horacio Campi (tim.), Nélida Inés (Curly) Hilbert y Roberto Haas (trip), tuvo que vérselas con dos temibles adversarios; el primero, los 47 contrincantes, entre los que había unos cuantos que son una cosa seria, y el segundo, el escaso tiempo de adaptación al medio.

Aprovechamos para recalcar por enésima vez que no es posible ir a competir en un campeonato de esa índole cuando sólo se dispone de dos o tres días para ponerse en onda; es imprescindible que por lo menos se practique un poco en la cancha de regatas, aunque lo ideal sería ir un mes antes y correr alguna que otra regata contra esos monstruos del yachting para así encontrar la mejor forma de combatirlos; surge la pregunta de por qué los llamamos monstruos; por el solo hecho de que algunos de esos señores son tan afortunados que antes de correr un mundial se pueden dar el lujo de correr tres o cuatro torneos por allí y a continuación del mundial todavía siguen practicando otro poco en Kiel; en fin, todo es cuestión de tiempo. ¡¡Ahora lo llamamos tiempo!!

En realidad nos fuimos un poco del tema, aunque bien vale como introducción. Nuestros representantes arribaron pocos días antes del comienzo de las regatas (como siempre) y como la única vela que poseían era un juego de Elvström, para vientos fuertes o intermedios, se resignaron a esperar el flamante juego de North, para calma, que por supuesto llegó a último momento gracias a la astucia del amigo North que lo envió en cualquier forma y a cualquier lado. Las velas fueron medidas horas antes de la primera serie comprobándose que eran grandes, por lo que allí no más, tijera en mano, se procedió a cortar, coser, recoser, etc., hasta que la Comisión de Medición diera su OK; ergo, la primera regata se corrió con algo parecido a una vela, con el lógico resultado.

En las restantes regatas se hizo lo que se pudo, alternando los dos juegos de velas a efectos de obtener el mayor rendimiento del barco, pero es evidente que es difícil ganarle a un tipo que está corriendo tras haber ganado a una selección de 500 yates, caso del representante yanqui. Con respecto a las técnicas de puesta a punto, creemos que lo mejor es remitirse a la charla que mantendrán los participantes en próximos días.

En general todas las regatas se corrieron con vientos muy suaves y firmes (la mayor intensidad fue de unos 18 km/h.); las aguas, salvo un solo día, fueron chatas y el lugar bastante bueno para correr, sin cosas raras tipo correntadas fuertes, borneos, etc. La organización fue excelente y participaron representantes de 18 países, entre los que se destacaban los de Suecia, Alemania e Inglaterra, países donde esta clase está muy desarrollada, sin olvidarnos de EE. UU., donde ya se cuentan más de 700 Soling. Resumiendo, el puesto 33 alcanzado por los tripulantes del Solange no es el más deseado, pero es lógica consecuencia de la juventud de la clase en nuestro medio y más que nada de la falta de apoyo para nuestro yachting, puesto que no alcanza con mandar una tripulación a correr al exterior, sino que hay que darle otro tipo de posibilidades, a las que nos referiremos en próximas notas.

Trascribimos algunos de los puestos finales del campeonato a efectos de ubicar las performances de los nombres conocidos.

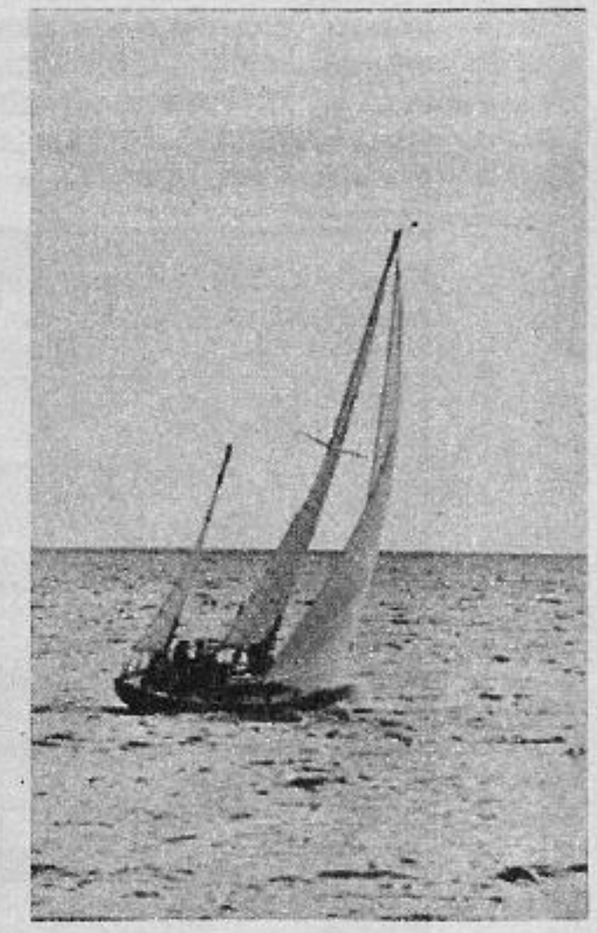
1) S. Wennestroom - Suecia
5) R. Pattison - Inglaterra
6) P. Elvström - Dinamarca
13) N. Cosentino - Italia
31) J. Bruder - Brasil
33) H. Campi - Argentina
34) B. Simonette - Bermudas

Al centro: Antes de largar una de tantas regatas, vemos a la tripulación argentina que participó en el mundial de Soling.

A la izquierda: Nótese la calma que reinaba en una de las regatas del II Campeonato de la Clase Soling.

Abajo: Apenas sobrepasado el murallón del antepuerto, el Charango (a barlovento) y el Nora, rumbeando para Colonia.

A la derecha: El Gitano, que timoneado por José Frers se adjudicó la regata crucero a Colonia.



RESULTADOS DE LAS REGATAS CORRIDAS EL 27 Y EL 29 DE JUNIO

El Yacht Club Argentino largó una regata crucero a Colonia para yates que miden en la CCA, interviniendo en la misma 20 barcos.

La largada se efectuó el sábado a las 9 horas con viento NN-E de 20 km, el río bajando fuerte durante la primera mitad del trayecto y creciendo sobre la costa uruguayo; el rumbo fue por supuesto casi directo. Desde el vamos se formaron dos pelotones; por sotavento, entre otros, el Charango, Moonlight II, Gitano, Nora, etc.; por barlovento, el Blizard, Baltar, Panela y Teruel. Durante la bajante hubo gran paridad entre todos los barcos, pero al comenzar a crecer se escapó el grupo de sotavento para llegar a destino el primer barco alrededor de las 13 horas.

De paso podemos solicitar a aquella persona que posea un quillote de acero al titanio que vaya a ver a la gente del Blizzard, que frente a Colonia se tragó la roca Anita y eso que se veía la caldera; afortunadamente no pasó nada.

Antes de comentar el regreso hay que recordar a los que se las aguantaron, sin chistar, durante la noche fondeados en el centro del puerto viejo, con un lindo pamperito sacudiendo los barcos; bravo muchachos.

Se largó la vuelta a las 8 horas del domingo con viento SSO de 30 km, el que a la hora y pico de haber largado se fue al SO con una intensidad de 50 km (caos a bordo). El Charango y toda la serie B siguieron el borde directo a tierra, mientras que el Vahine y otros desventurados trataban de bordejear con rumbo directo. Por supuesto que todos los barcos andaban rizados y con velas chicas de proa.

A partir de la Sofía, el viento borneó al O; por ende, todo aquel que se tiró a tierra entró a Dársena como tubo, mientras el otro grupo seguía con el viento de nariz. Con respecto a la serie D, hay que destacar la actuación del Flamenco, que "mató" a la ida y a la vuelta.

Serie "D"

1)	Santiago Braun	Flamenco	10h12m20s
2)	José L. Marazza	Procyon	11h39m54s
3)	Miguel Ordoqui	Teruel	11h50m 8s

En el CNSI se realizó una regata para la clase Finn y se corrió con viento OSO de 30 km.

1)	Andrés Robinson	Banazzo-Soul	1h12m35s
2)	Roberto Haas	Skiff	1h13m54s
3)	Juan C. Firpo	Fanático	1h14m20s

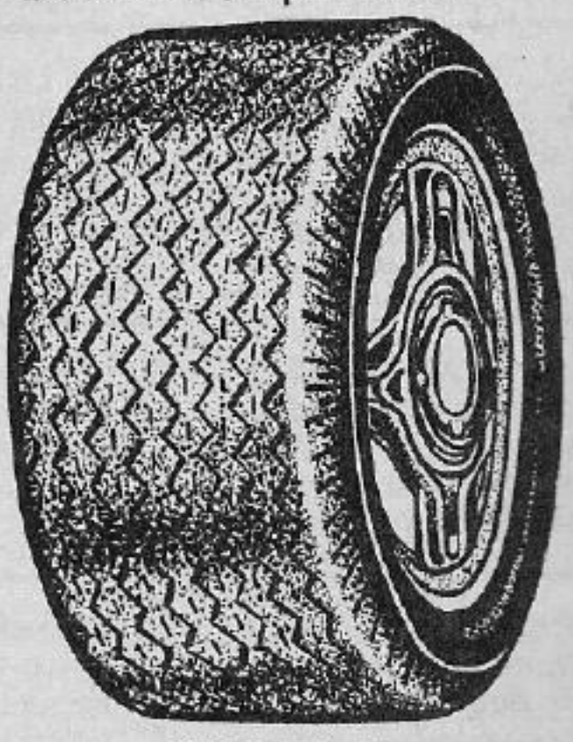
Por su parte la clase 505 corrió en el octógono de la FAY regatas el sábado y domingo por premios a designar. La primera de las regatas se suspendió por falta de viento, en cambio los resultados de la segunda fueron:

1)	Martín Costa	Mu Watsui Go Go	1h 5m 0s
2)	Eduardo Adamson	Desacuerdo	1h 5m57s
3)	Pablo Gianelli	Bobby Dazzler ...	1h 6m35s

NEUMATICOS DE COMPETICION

PARA: SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.

Precios sin competencia



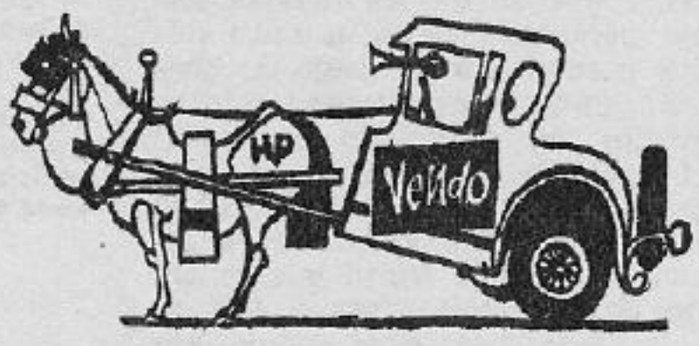
Pidalas a

NEUMATICOS GUTIERREZ

La gomería más moderna de Buenos Aires

Av. Santa Fe 4997 - Tel. 771-1154 y 773-2091

AVISOS corsificados



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

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

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

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

RENAULT 1.093. ANTELO vende su auto de TM listo para largar, preparación Gru-



po 2 o Anexo "J". **Una sola carrera corrida.** Todo nuevo. Tratar: Antelo Competición, Tres Arroyos 3138/40, Capital.

FORMULA 4, RENAULT-TULIA 7. 0 Km, con "trailer", repuestos. Listo para largar. Tel. 48-2417, de 8 a 12 y de 14 a 19. Sr. Juan Carlos. Total $ m/n. 1.000.000 (Ley 18.188 10.000).

COMPRO TORINO O FIAT, TC F-A, listo para largar. Dirigirse urgente por carta o personalmente a San Martín 3915, ROSARIO.

PERGAMINO COMPETICION, vende Liebre MK III, lista para largar F-B ganadora 7ª Vuelta de Salto, año 1969, en óptimas condiciones. Informes, dirigirse a: Av. J. A. Roca 656, tel. 1769, Pergamino (Sr. Orlando).

PISTA DE AUTOMODELISMO, vendo o permuto por dos metegoles. La pista está equipada con 9 coches, 12 pulsadores, transformador 30 amperes y stock de repuestos. Salta 740, Merlo.

CUADRADO FORD 34, 85 HP, "bajado". Caja, diferencial y motor 0 Km. Servo-freno con doble circuito, llantas cromadas, cubiertas nuevas, instrumental completo. Para entendidos. Juan B. Alberdi 3689, Capital.

COMPRESOR A.P. vendo, 5 HP, seminuevo, cabezal doble, 1 elevador hidráulico A.P. de 5 toneladas; 1 bombeador A.P. Tratar: tel. 80-1386 y 773-2866, Sr. Girelli.

CHASIS FORMULA 2 y F-4 Bravi, vendo, completo con 5 gomas, sin motor y sin caja. no tuvo choques. Sr. C. E. Solari, 3 de Febrero 2037, tel. 26232, Rosario.

TRIUMPH TR-3, año 1961, con motor recién ajustado. Carrocería y tapizado a nuevo. Con capota original, techo duro,



ruedas de rayos, instrumental "British Jaeger" de fábrica. Suspensión y dirección nuevas. Facilidades. Ricardo Salvioli, calle 60 Nº 1343, tel. 5-5122, La Plata.

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

DODGE BERLINA, modelo 22, carrozado por Julio Fevre e hijos, sellada, 99 % original y restaurada. **Alfa Romeo RL Targa Florio 90 CV** (fabricaron 3 vehículos), sin restaurar. Santiago Frasier Aragonde, Conde 1435, 6º A, Capital, de 18 horas en adelante. (Es mi deseo que estos autos no salgan del país.) **N. de la R.: Y el nuestro también.**

FIAT 600 DE EUSEVI, vende o permuta "listo para largar" y opción a repuestos varios e incluso motor y caja. Varias veces ganador (Campana, Las Heras, Madariaga, etc.) y segundo en Las Flores 19/4 con puntaje campeonato argentino. Mecánica Ballestrini, caja Sáenz, freno a disco, Cinturato, etc. Ferrari 416 (Parque Centenario), Capital.

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

---

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



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

CARROCERIA FORD FALCON completa, 0 Km, motor 187 pulgadas cúbicas, armado, con accesorios 0 Km. Páez 3048, Capital.

FIAT 1.500 "C", Modelo 1968, segunda serie. Color negra original de fábrica. Cinco gomas Michelín XAS nuevas, llantas ventiladas de Fiat 1.600. Radio Blaupunkt. Tapizado gris claro, 160 km/h garantidos. Precio total: 11.000.—. Tratar: Sr. Miguel Angel Galluzzi, Avenida Panamericana y Rolón, 10 a 12 y 15 a 18.

TRANSATLANTICO "BORDIGA", tipo chinchorro, 270 metros viejos de eslora (2,70 metros Ley 18.188). Líquido urgente. Estado 0 kilómetros. Total: 550 pesos nuevos. Preguntar por Mario, 31-0702, lunes a viernes de 14 a 21.

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



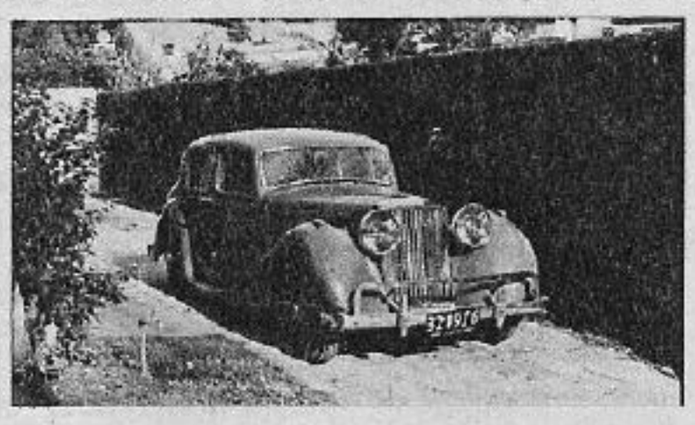
Colóquele protectores exteriores Tapeto D'Elia. Elpidio González 3225, teléfono 58-3540.

SPORT PROTOTIPO ex Rubén Roux. Construido por Baufer. Nunca corrió. Equipado con gomas nuevas. Sin motor ni caja. Tratar Av. Santa Fe 4949. Preguntar por el Sr. Rodríguez.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESPECIAL PARA HOT-ROD O CAFETERA, caja diferencial, tren delantero y trasero, completos, con frenos hidráulicos de fábrica y motor 7 bancadas, recién rectificado, sin ablandar. Todos estos elementos son de Chrysler 1930. Tratar: Acevedo 45, Capital, tel. 55-1925 de 8 a 12 y de 14 a 18,30, y 54-6201 de 19 a 22 horas.

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

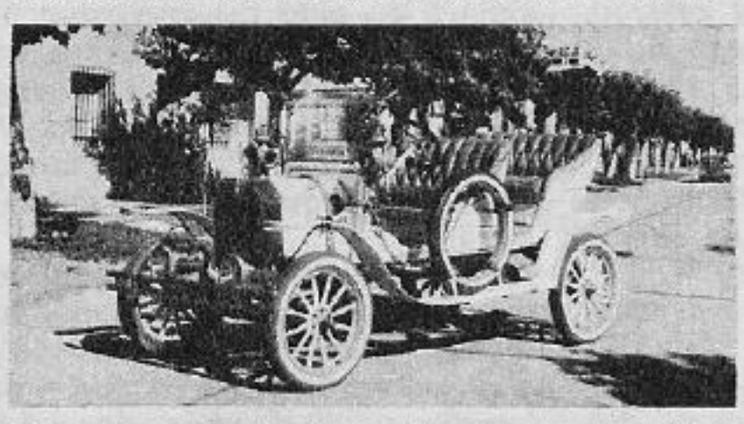


hechos. Tapizado de cuero traído del viaje. Tablero de madera completo de fábrica. Unico en el país en este estado. $ 6.500 al contado. T.E. 744-6732.

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

AUTOS ANTIGUOS compro, de lujo. Al contado. Me interesan autos como Cadillac, Rolls-Royce, Packard, Stutz, Duesemberg, Nash, Bugatti, etc. Especialmente de los años 20 al 30. También Ford "A" convertibles. Llamar a tel. 86-1901.

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



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

NSU PRINZ, modelo 60, con mecánica Merigi, vendo. Todo a nuevo, menos chapa y pintura. Todos los días después de las 17.30 horas, en Chile 635, "D", Capital, tel. 30-5386.

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

calendario



INTROITO

Luego de un breve receso hemos decidido volver a incluir la tradicional sección del Calendario. Más que todo impulsados por el terror a que las cartas de nuestros lectores pidiendo la reposición nos taparan totalmente la redacción.

Como fuera costumbre en esta página, además de encontrar ustedes los datos de las carreras de la próxima semana, podrán también enterarse de las inquietudes de distintos círculos que por intermedio del Calendario pondrán en conocimiento de ustedes sus actividades. Por supuesto que de vez en cuando también incluiremos algún fraseo como era habitual.

Hoy, en nuestro primer día de rentree, nos haremos eco de un pedido insistente que hemos recibido de parte de los integrantes de la disgregada Peña La Idea Fija. Como fue norma madre desde el momento de su fundación, la idea central de esta institución es la de colaborar al acercamiento de sus asociados. Por motivos que no vienen al caso mencionar ahora, desde tiempo atrás la inmensa mayoría de los socios se ha visto dispersada. Por tal motivo días pasados, en vuelo desde Concordia a ésta, varios de los socios fundadores de dicha institución resolvieron que para recomenzar las actividades nada mejor sería que llamar a Asamblea Extraordinaria para la elección de autoridades. Comunicados que fueron los más calificados integrantes de la peña, dos fueron las listas que de inmediato se integraron.

El día para los comicios ha sido fijado como el próximo 23 de julio. La elección se hará sumamente difícil ya que las dos listas cuentan con hombres altamente calificados. Estudiad, pensad, recapacitad y luego, sí, dad vuestra idea, pero no tan fija.

COMPETENCIAS NACIONALES

SPORT PROTOTIPOS Y F. 2

En el circuito de Rafaela se disputará la octava carrera con puntaje para el Campeonato Nacional. La expectativa por esta carrera es grande ya que las marcas hasta el momento perdedoras tratarán de romper la hegemonía de Chevrolet. Por el lado de Ford la gente está confiada en revertir los laureles que consiguiera el año pasado en el mismo trazado Carlitos Pascualini.

La carrera se disputará sobre dos series a 35 vueltas cada una. La clasificación se confeccionará por la suma de tiempos de las dos baterías. El horario establecido para la largada de cada una ha sido fijado en las 10 y 12 para la primera y segunda respectivamente.

Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el sábado en el horario de 9 a 10,30 y 12 a 13. El circuito permanecerá habilitado para entrenamientos los días 9 y 10 de 15,30 a 17 horas.

También se correrá una competencia de F.2 entre las dos series de SP. La misma contará también con puntaje para el Campeonato Nacional de la especialidad. El recorrido total ha sido fijado en 15 vueltas.

En total el club organizador distribuirá la suma de 60.000 pesos ley 18.188.

TURISMO ZONAL

El Automóvil Club de San Nicolás hará disputar en el circuito de Arroyo del Medio una competencia de Turismo G2 con puntaje para el Campeonato Zonal de la Federación Nº 2. Habrá carreras para las clases A y B. Se disputarán dos series para cada categoría sobre 20 vueltas al trazado de 2600 metros.

El horario de largada de la primera serie ha sido fijado para las 13,30 horas.

REGULARIDAD

La Asociación Pro Casa de La Rioja en Buenos Aires organiza para el próximo 9 su ya tradicional competencia de regularidad y turismo "Del Plata a Famatina". La carrera comprende el recorrido desde Buenos Aires a La Rioja y se disputará en dos etapas.

Los que deseen obtener mayor información acerca de esta carrera, que más que eso es una verdadera marcha de amistad, podrán dirigirse al teléfono 51-7645, o personalmente a Triunvirato 4440.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPOS

En Estados Unidos se llevarán a cabo el próximo domingo las 6 Horas de Watkins Glen. La carrera contará con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas.

LISTA BANDERA ROJA

Presidente	Rafael Sierra
Tesorero	Francisco Mayorga
Vocal 1º	Carlos Marincovich
Vocal 2º	Abby Apkarian
Vocal 3º	Heriberto Pronello
Síndico	Eduardo Tuero

Lema de la fracción: Amaos los unos a las otras (y a las otras... y a las otras...)

LISTA RUEDA DE CARRO

Presidente	Nasif Estéfano
Secretario	Pepe Migliore
Vocal 1º	Ramoncito Velázquez
Vocal 2º	"Larry"
Vocal 3º	Cocho López
Síndico	El Tío Molinaro

Lema de la fracción: Dejad que las niñas vengan a mí.

Parabrisas CORSA

correo

OPINIONES SOBRE LA 1

de Fernando Diez, Mendoza

Señores: quien esto escribe es un corsaiolo indignado por la situación por la que atraviesa nuestro automovilismo.

1) Ustedes opinan que los clubes dan poca importancia a la que debería ser nuestra categoría máxima, que hay pocos coches, etc Me refiero obviamente a F-1 de MA De lo que ustedes no se dan cuenta es que no contribuyen de esta manera a que el público manifieste interés por la categoría. Me parece —podría ser una solución— que podrían hablar más seguido de la hermana mayor de las fórmulas 2 y 4 haciendo notas en talleres, mostrando características técnicas, publicando fotos en color (eso atrae mucho) y *noticias* para despertar el entusiasmo de los lectores. De esta manera concurrirían a las carreras de la especialidad. En consecuencia habría más clubes interesados, carreras más seguido, más premios por la gran recaudación, lo que indudablemente atraería a los pilotos y constructores alejados de la actividad por falta de todo esto. No se olviden que el público es el que mueve todo este *negocio* y se está *cansando*.

R) En la medida que se presenten novedades en F-1, CORSA las dará a conocer a sus lectores, como ha venido haciendo desde siempre. Tenga en cuenta que nosotros no podemos inventar noticias. La noticia se produce y el periodismo la refleja y la difunde. Su razonamiento en cuanto al encadenamiento de circunstancias es válido, pero a nuestro entender sobreestima el poder del periodismo como factor desencadenante.

2) (Esto no es en contra de ustedes.) *(N. de la R.: suponemos que lo anterior tampoco.)* Creo que a una carrera no se le tiene que dar mayor puntaje por el solo hecho que sea mayor su kilometraje. Las 500 Millas de Rafaela —por ejemplo— es copia fiel de las de Indianápolis, solamente que faltan en ellas la jerarquía y el colorido característico de aquélla. Aparte, que en las 500 de Rafaela lo único que tiene preponderancia es el *motor* y en cierto modo el chasis. Lo demuestra el hecho de que Ternengo ganó el año pasado con un chasis de más de un año de antigüedad. Saltatino, que —a mi juicio— no es más piloto que Ternengo, podría haber ganado si no hubiera tenido problemos en su *máquina*. Es como una *lotería*. El que gana en Rafaela tiene un 80 % de probabilidades de ganar el campeonato argentino, pues un piloto que en casi todas las carreras que corre obtiene puntaje, al no llegar en las "500" pierde toda opción de ponerse los laureles finales como bufanda.

Esto es a todas luces *inadmisible* si se tiene en cuenta que es un campeonato de *pilotos* y no de marcas o motores Y en el óvalo santafesino *no se ve al piloto sino al motor*. Esto va a pasar el 28 de junio en el autódromo —o ya ha pasado— *(N. de la R.: la carta del señor Diez fue enviada antes de esa fecha.)* Según "La Nación" del 19|6, se inscribiría un auto de T. grupo 2. Esto constituye una especulación y una burla a los SP. Hasta puede ganar una cupeshita de TC "B", ¿se dan cuenta? Un SP no creo que dure 500 Km sin que se le rompa algo. Para colmo de males se le dan nueve puntos al ganador, con lo que el que no gane puntos el 28, podría quedar segundo en el campeonato pese a que haya hecho méritos para más, hasta entonces. El automovilismo no debe ni puede ser una lotería. Las cosas así no pueden seguir.

Esta es la primera carta que les mando y espero verla publicada, pues hay muchos que creo piensan como yo. Soy periodista, pero me ubico en esta oportunidad como un lector más. Y en este carácter no puedo dejar de felicitarlos por vuestra labor. Gracias.

R) De nada. Gracias a usted.

¿EN SERIO?

de Norberto C. Celesner, Haedo, Prov. de Buenos Aires

Señores, vuestra revista es una pegada más grande que un Cadillac 1970 y quizá un poquito más. Leo CORSA desde el número 202 y les reitero que me parece excelente en todo sentido. Y para no ser menos que todos los demás, voy a preguntarles algunas cositas:

1) ¿Qué hay de cierto en el rumor que dice que O. A. Gálvez volvería al automovilismo activo a bordo de un Chevrolet TC "A"?

R) ¿No vio la cara del "Aguilucho" en la foto de la página 38 del Nº 215 de CORSA?

2) ¿Cuáles fueron las primeras palabras que salieron de la boca de Andrea Viamini, al bajar de su auto en boxes en la tercera serie de Las Flores, cuando ya tenía ganada la carrera?

R) "¡Caramba!, ¡qué contratiempo inesperado!"

3) ¿Por qué no aparece más el "Teléfono Negro"?

R) Debido a que ENTel dispuso medir el servicio telefónico. Respecto a dicho teléfono, es deber nuestro acusar que ENTel tomó las siguientes medidas: altura 110 mm, largo 210mm y ancho 125 mm.

4) Tengo un Kaiser Carabela modelo 1960 ¿en qué categoría de nuestro automovilismo puedo participar y qué reformas tendría que hacerle?

R) En F-2, para lo cual tendría que cambiar el chasis, rodado, motor, caja y diferencial, suspensiones y hacer una nueva carrocería. Como usted ve, es muy poca cosa.

RALLYSTICAS

de Joaquín Villaverde, Ramos Mejía, Prov. de Bs. As.

Señores: me dirijo a ustedes para que me orienten. Tengo un Fiat 600 (con el que he corrido en alguna oportunidad, aunque sin fortuna, en cuadreras) y me gustaría iniciarme en rally. A propósito quisiera saber lo siguiente:

1) ¿Cuál es la preparación que se puede hacer al coche para encuadrarse dentro de las reglamentaciones?

R) En las competencias fiscalizadas por CADAD rige el anexo J, Grupo 2, aunque muchos participantes no aprovechan al máximo esta liberalidad y algunos aun corren con coches prácticamente standard.

2) ¿Cuáles son los próximos rallies que figuran en el calendario?

R) En la segunda quincena de julio hay en Tandil el "Tandil Ciudad de Turismo" para las tres categorías; el 26 de julio está el "Rally Vuelta de Lobos" de la A.A.R. para las tres categorías, también con una subclase para Fiat 600; el 2 de agosto el C.A.R. organiza un rally para no ganadores en la provincia de Buenos Aires; del 15 al 17 de agosto se corre en Córdoba el Rally Invierno de la A.C.V., y del 10 al 12 de octubre se disputará el clásico "Primavera" del Avellaneda A.C., aunque todavía no está confirmado su recorrido, presumiblemente será por la Mesopotamia.

3) ¿Es necesario en todos los rallies la presentación de licencias médicas? ¿Cuáles?

R) En todos los fiscalizados por la CADAD, al menos. Además de la licencia médica otorgada por la Dirección Municipal del Deporte (edificio central del A.C. A), se requieren las de piloto, navegante y concurrente (se tramitan en el mismo edificio).

4) ¿Dónde puedo conseguir cuenta metros?

R) En "Mejor SA", Avda. Santa Fe 1170, Acassuso, tienen la línea completa de Halda. También puede consultar en Schonagel, O'Donell 786, Villa Ballester, que fabrica este tipo de aparatos.

5) ¿Dónde podrían brindarme asesoramiento sobre navegación en rally? Sé que por lo menos hay un club, el C.A.R., pero no sé dónde tiene su sede.

R) Efectivamente, el C.A.R. es uno de los clubes que se ocupan de esta disciplina del automovilismo. Está en la calle Alberdi 338. Capital Federal. Otra institución es la Asociación Argentina de Rally, en Bogotá 3381, y una tercera la A.A.A.S., El Salvador 5709, también en Capital.

MEA CULPA

de Carlos Lema, Rosario de Santa Fe

Señores de CORSA: ante todo los felicito por vuestra revista, pero el motivo fundamental de mi carta es que me aclaren un error (aparentemente no se trata de otra cosa) deslizado en el Nº 218 de CORSA En la crónica de la carrera de San Juan TM se da el triunfo por suma de tiempos en dos series a Carlos Juárez. Pero, y aquí está el error, sumando los tiempos de Juárez y de Mayorga en ambas series, para el primero el tiempo es de 49m37s4|10 mientras que para el segundo es de 49m0s. Como se desprende de estas cifras, el ganador tendría que haber sido Paco Mayorga y no Juárez.

R) Todo se aclara si le confesamos algo: se ha omitido en la clasificación el número de vueltas de cada uno de los volantes. Paco Mayorga —como bien dice en la crónica— estuvo detenido en la segunda serie y perdió vueltas.

2) Además quisiera saber qué ha pasado con el G.T.A. que construyó Crespi y que fue presentado por ustedes en el Ng 96.

R) Posiblemente ese chasis sea equipado con un motor de menos de dos litros, e intervenga en la categoría SP para ese límite de cilindrada

G. P. ¿INTERNACIONAL?

de N. N., Asunción del Paraguay

Estimados señores: Los felicito por vuestra espectacular revista y les pido me contesten esta carta, pues es la enésima vez que les escribo. Compadézcanse de mí y no la tiren al tacho *(N. de la R.: ¡mentirosillo!, no hemos recibido ninguna carta anterior suya.)*

Releyendo números atrasados me topé con uno que publicaba el calendario deportivo de 1970 y con sorpresa advertí que entre los días 10|20 de setiembre y 3|13 de diciembre se corren carreras de Turismo Anexo J *Internacionales*. ¿Quiere decir esto que en esas carreras pueden correr extranjeros con coches idem? Nosotros tenemos un equipo de tres Alfa Romeo GTA 1750 y nos gustaría correr en dichas fechas, ¿es posible? Por razones particulares les pido que si me contestan no aparezca mi nombre.

R) Las carreras a las que usted hace referencia son los grandes premios de Turismo de este año. El organizador es el Automóvil Club Argentino, sito en Avda. del Libertador 1850, Capital Federal. A él puede recurrir para mayores informes. De todas maneras, cumplimos en manifestarle que en el primero de estos eventos se ha contemplado la posibilidad que usted entrevé, no así en la segunda. ¡Suerte!

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ahora puede Vd. obtener por POCOS PESOS DIARIOS durante unos meses...

MILES DE PESOS de ingresos durante muchos años

NO SE TRATA DE "SUERTE". EL SECRETO SE LLAMA "TRABAJO", ESPECIALIZANDOSE COMO TECNICO DIPLOMADO

Es "la jugada de su vida..." Por unos pocos pesos **al mes, Vd. puede seguir, en su casa, aprovechando sus horas libres, un curso por correspondencia de CEAC, que le convertirá en poco tiempo en TECNICO DIPLOMADO en la rama que más le agrade. Vd. puede labrarse un sólido porvenir sin abandonar su trabajo actual. Todas las empresas** argentinas y del mundo entero **NECESITAN TECNICOS. Para serlo no le hace falta ninguna formación previa. Los cursos ilustrados con dibujos y fotografías, son sencillos de comprender. Los profesores de CEAC están deseosos de escribirle y de ayudarle día tras día. Envie ahora mismo el cupón adjunto y le enviaremos gratuitamente, sin compromiso alguno para Vd., todos los detalles que Vd. desee conocer sobre los cursos que mejor encajan con sus aptitudes. Recuerde que uno de ellos puede ser "la gran jugada de su vida..."**

CURSOS TECNICOS DE CEAC

MECANICA: Técnico Mecánico • Maestro Ajustador • Maestro Tornero • Maestro Fresador • Técnico en Soldadura • Maestro Soldador • Encargado Mecánico
DECORACION: Decoración General • Decoración del Hogar
CONSTRUCCION: Técnico en Construcción • Maestro Albañil
DIBUJO: Nuevo Curso de Dibujo
DIBUJO TECNICO: Delineante Mecánico • Delineante en Construcción • Delineante General
ELECTRICIDAD: Instalador Electricista • Montador Electricista • Maestro Electricista • Técnico Electricista
MOTOR Y AUTOMOVIL: Técnico en Motores • Mecánico de Automóviles • Mecánico Motores Diesel • Electricidad del Automóvil

UN CURSO DE

ceac

HA HECHO TRIUNFAR A MUCHOS EN LA VIDA AHORA LE TOCA A USTED...

CEAC / RIGLOS 119 - BUENOS AIRES (S24)

Solicite folleto sin compromiso

Este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete!

Me interesa folleto de los Cursos de: _____

NOMBRE _____

DOMICILIO _____

LOCALIDAD _____ *FCN* _____

RIGLOS 119/DPTO. 39M /BUENOS AIRES (S24)

GRL71

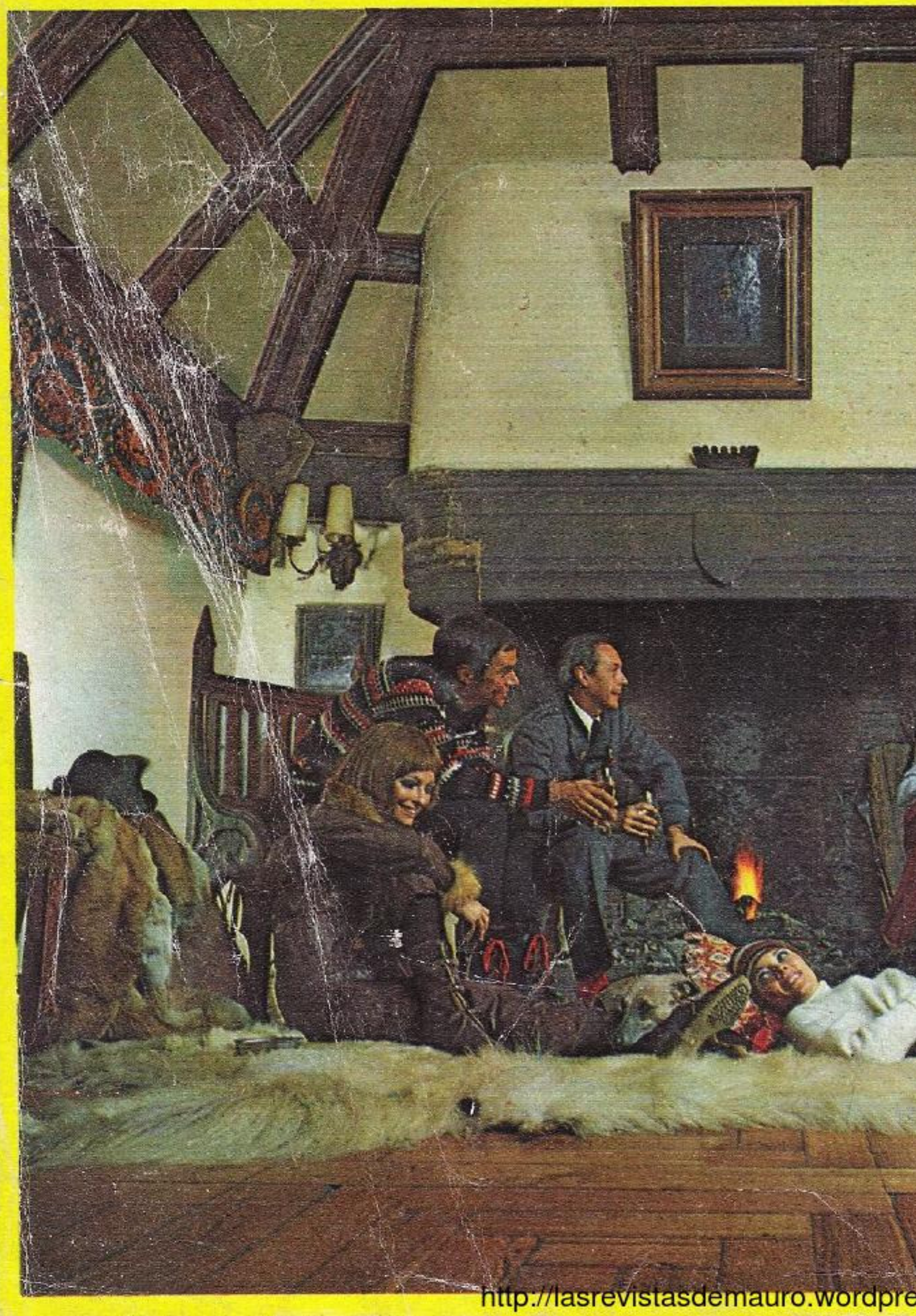
NO ES NECESARIO ENVIAR ESTE CUPON. INDIQUE LA REVISTA Y FECHA DE EDICION

Para los que tienen riqueza por fuera
y por dentro y pueden disfrutar
plenamente lo que la vida ofrece,
para ellos . . .

faltaba Kent.

Para gente que ya lo tiene casi todo.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com