m$n 80 : 0,80 N° 216

Parabrisas

CORSA

Del 9 al 15 de junio de 1970

F.1 ANALISIS DE 1970

UNA IDEA PARA LA CAN-AM

Las revistas de Mauro

HUGO OSARES & ASOCIADOS S.A.

Para los hombres de hoy en día, Grimoldi.

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - O'Higgins 70, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salto - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32, Córdoba - Córdoba 1063, Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - Av. San Martín 1374, Mendoza - Rivadavia 120, Este, San Juan. Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES Y BANCARIOS ... y en las mejores zapaterías del país.

Grimoldi
la marca del medio punto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 216 del 9 al 15
de junio de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustin, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotor: Juan Carlos Morel.
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

CUANDO LOS AUTOS PIERDEN VALOR...



TC "A" en Venado Tuerto, el Gran Premio de Bélgica de F.1, las impresiones posteriores de la carrera de Indianápolis, una idea entusiasta de Pronello que echa los ojos sobre la copa Can-Am. Rápidamente se agrupan en el resumen los diversos temas que ocupan el interés de quienes semana a semana vivimos, sentimos y vibramos por todo lo que es automovilismo. Una sensación muy difícil de determinar por cierto.

Pero como suele suceder de vez en cuando, o mejor dicho como sucede periódicamente en forma inevitable, un golpe de la realidad nos hace detenernos un minuto y replantear todo otra vez; es un momento en el cual la cabeza piensa muchas cosas, en que no se sabe bien si se justifica una forma de vida, supeditada a los autos, en que no se alcanza a determinar si el hombre que elige esa opción peca por vehemencia excesiva que necesita desarrollarse o es por el contrario un personaje con tanta frialdad como para despreciarse a sí mismo y confiarse a una máquina que, cuando menos se espera, demuestra que, como tal, es imperfecta.

El fin de semana anterior murió Hans Laine, un joven que conocimos en la temporada interacional. El martes los cables volvieron a reproducir en todos la misma sensación de incredulidad seguida de tristeza. Se mató Bruce Mc Laren probando uno de sus nuevos autos.

Los autos, la técnica, las performances pierden de golpe su importancia; y sin embargo hay que pensar que Bruce Mc Laren murió buscando mejorar todo eso. Eligió, como muchos, esa manera digna de luchar por algo todos los días. Hay que seguir por lo tanto, como él y cuantos otros lo seguirán haciendo.

TIEMPO Y LUGAR

14	**SP en Paraná, Entre Ríos.**
14	**Turismo G.2 Anexo "J" en el Autódromo municipal.**
13/14	**24 Horas de Le Mans - S, SP, GT - La Mans, Francia.**
14	**Regularidad. Ituzaingó-Roque Pérez-Ituzaingó.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



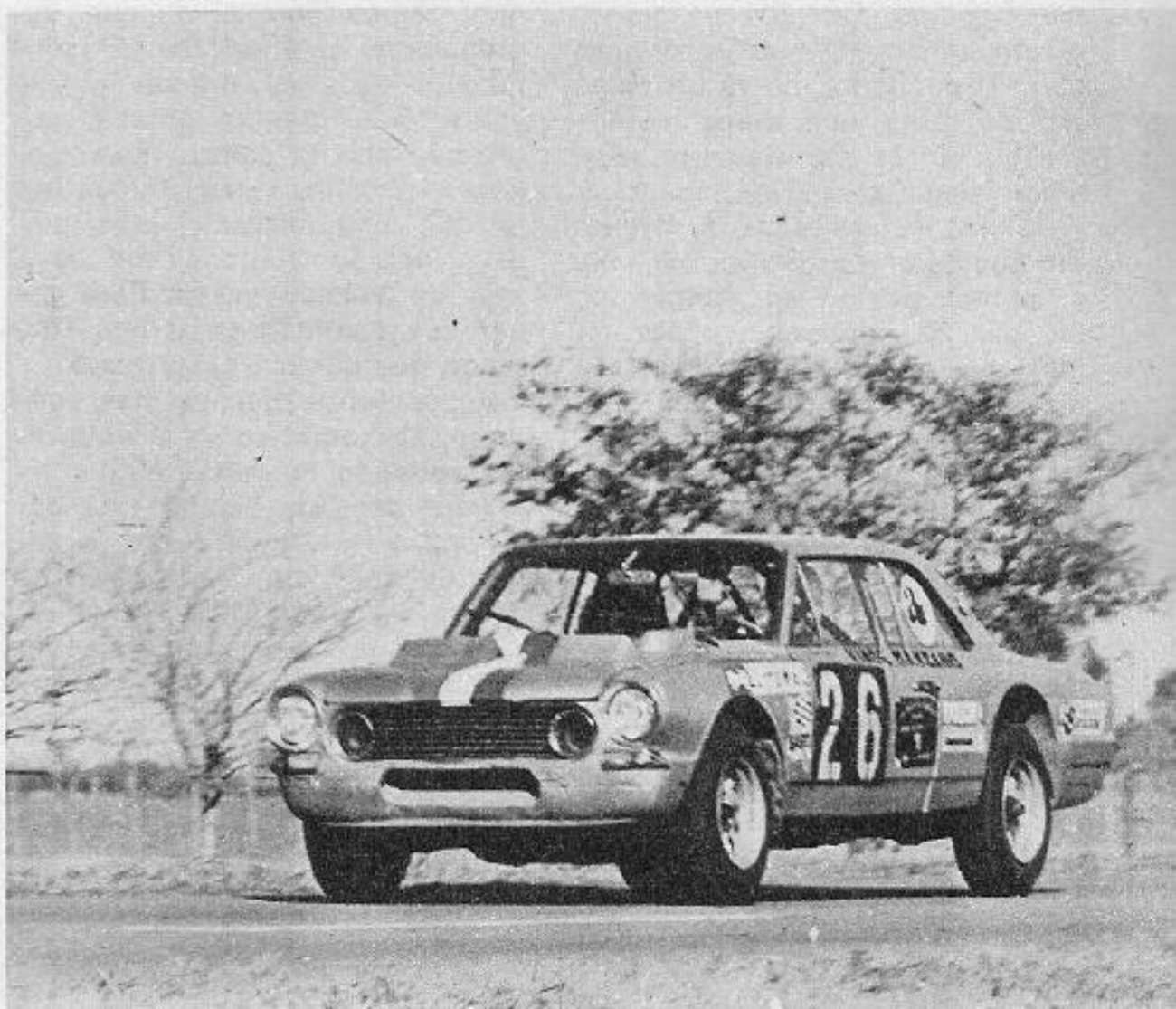
TC "A" EN VENADO TUERTO

LA FORMULA DE MALNATTI

No es una casualidad que César Malnatti haya repetido en Venado Tuerto su triunfo de Salto, dos semanas atrás. Nuevamente hubo lucha entre los autos grandes y las cupés Fiat derivadas del Anexo "J" pero finalmente prevalecieron dos Torino y un Dodge sobre la cupé de Rodríguez Canedo, que volcó pero logró llegar cuarto.

por CARLOS FIGUERAS y SERGIO CORNEJO fotos: CARLOS AGUSTIN y ALFREDO ALBORNOZ

César "Pichín" Malnatti, nuevamente al frente del marcador en una carrera de TC FA. 18 puntos lo hacen encabezar el flamante Campeonato de la categoría.



Segundo Manzano con un Torino muy veloz. A pesar de tener problemas en la vuelta recuperó y recuperó hasta lograr el segundo puesto.



El binomio Libera-Bozzone puede dar el zarpazo en cualquier momento y poner muy contentos a los fans del Dodge. Terceros.

Cacho Fangio corrió con una Liebre I del equipo de Gastón. Le faltó velocidad y tuvo algunos problemitas, apenas si pudo arañar un puesto decoroso

TC "A" EN VENADO TUERTO

La Vuelta de Santa Fe siguió los pasos de su similar y pionera conformando la segunda carrera de TC FA. El panorama fue más o menos el mismo con la diferencia de que esta vez hubo unos inscriptos más y por consiguiente más arribados; el planteo fue muy parecido. Cuatro vueltas al circuito, empleando tres cuartos de hora para la vuelta completa.

En el punto de largada se pudo comprobar por quienes está integrado el actual parque de TC FA. Nueve Fiat 1500 Cupé, cuatro Peugeot 404 y doce autos grandes divididos entre diez Torinos (uno de ellos 300 S) y un solo componente por el lado de Chrysler en las manos de "Libera-Bozzone". Con ese conjunto de 24 autos se disputó la segunda prueba rutera de la nueva categoría y con sólo una docena de participantes con autos más o menos veloces dispuestos a levantar el ánimo de quienes se animaron a hacer el asadito a la vera del camino.

De todos modos hubo poca gente. Y es muy probable que la gente no haya ido a Venado Tuerto porque hasta el momento de espectáculo hay poco y nada. Los autos no impresionan —evidentemente andan despacio— y los circuitos en general no toman examen de ningún tipo. El público hace ya un montón de años que viene aprendiendo a ver carreras, es muy difícil engañarlo. No hay show y faltan las estrellas favoritas. En cualquier carrera de TC FA el primer puesto se define por un par de kilómetros horarios más que el resto en el motor y no por las cualidades del que va sentado detrás del volante. Una curva no hace un circuito mixto y de esos 221 km/h que Gastón marcó el año pasado al promedio del domingo establecido por Malnatti hay casi 40 km/h de diferencia en el cómputo final, que es el detrimento logrado por la nueva fórmula.

Por supuesto que ni una ni dos golondrinas hacen un verano y en este momento no se puede hacer un análisis a fondo de la categoría. Habrá que esperar y no privar al TC FA de un futuro mejor, basándose en un presente bastante pobre como lo es actualmente.

Por el lado de los motores y los autos, hasta ahora han sido los más aptos indudablemente los Torino de 2.700 cm³ ya que los Valiant —teóricamente serían los mejor dotados— todavía no han aparecido, a excepción del que está en manos del marplatense Libera-Bozzone que por otro lado no es de los más veloces. De Chevrolet y Ford ni noticias por el momento aunque se comenta que Pairetti estaría abocado a la preparación de un Falcon y el hecho concreto de que Cupeiro tiene casi listo un Chevrolet con el que casi viene a correr a Venado Tuerto. Y nada más.

Los autos de Grupo Dos, por otro lado, vienen a llevarse la mayor cantidad de pesos que les sea posible tratando de arrimar entre los diez primeros y eso no se les hace nada difícil. Claro que el día que haya una carrera importante de Grupo Dos las listas de inscriptos de la carrera de FA notarán sensibles bajas como las de Canedo, Zunino, Nathan Apkarian, Rossi, Vessuri, Parvis, etc. Y es muy lógico porque aunque los premios sean inferiores la satisfacción es más grande y por suerte aún quedan pilotos que piensan con la cabeza más que con el bolsillo. Una prueba es lo que una semana atrás nos dijo Ricardo Zunino; **"me llevé más de 300.000 pesos. Para ganar esa cantidad en Grupo Dos tengo que ganar tres carreras... Pero te sentís mucho más contento. Te sentís como si estuvieras robando la plata..."**

Pero démosle tiempo a la categoría y volvamos sobre el tema después de Los Cóndores dentro de quince días. Ahora vayamos a la carrera propiamente dicha y a su desarrollo.

ROSSI Y FINALMENTE MALNATTI

Cuando por primera vez las radios conectaron con el control de Firmat, Volpicina (Torino) iba marcando su paso fuerte en los relojes, sobre la cupé Fiat de Alberto Rossi (ahora con trompa de TC añadida). Tercero Malnatti a treinta segundos y cuartos empatando el tiempo Canedo, Fangio y Manzano que habían largado de más atrás. El promedio hasta ahí era de 189,186 km/h en un tramo donde no se levanta nunca pero que indica nuevamente que los coches más veloces, incluyendo el de Malnatti, apenas si logran superar los 200 km/h, en condiciones favorables. Rossi, con su Fiat powered by Maratea, tomó la delantera ante el retraso del Torino de Volpicina y se mantuvo por un buen rato hasta que Malnatti acabó con la farsa y al cumplir el primer circuito apareción punteando con cuarenta segundos de ventaja sobre Cacho Fangio (sexto en el camino) seguidos de muy cerca por Rossi y un poco más atrás por Tempone (Torino), Rodríguez Canedo (Fiat), Libera-Bozzone (Valiant), Giay (Fiat) y Saint Germez (Torino).

Por ese entonces fue cuando comenzó a recuperar Manzano, atrasado en un principio por problemas menores. A partir de la segunda vuelta le bajó la zapatilla al Torino que con toda dedicación y cariño prepara don Pedro Macagno y empezó a ganar segundos.

Había llegado ya a oídos la noticia del vuelco de Roberto Galluzzi y de su internación en el hospital de Venado Tuerto para su posterior traslado a Buenos Aires. En el mismo lugar, Chapuy, volcó Canedo haciendo una voltereta completa y Dorita Bavio integró el paisaje.

Malnatti seguía. punteando y Cacho Fangio (Liebre I del equipo de Gastón con mecánica Zurita) segundo, pero con menos velocidad final. Manzano de octavo había pasado a tercero y Canedo seguía cuarto pese al vuelco; quinto Libera-Bozzone y sexto Giay.

Rossi ya se había detenido y perdía su posición de vanguar-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


WOBRON
WOBRON
WOBRON





TC "A" EN VENADO TUERTO

dia al no aparecer más por evidentes fallas en el motor.

Para evitar la satisfacción de entrar segundo el destino quiso que Cacho Fangio parara por más de diez minutos a solucionar el problema de su Torino, mientras Malnatti seguía tomando distancias para asegurar su triunfo. Fue entonces, cuando quedó segundo Manzano con un Torino muy veloz y tercero el Valiant de Libera-Bozzone que superaba a Rodríguez Canedo detenido por dos minutos a cambiar correa de ventilador. Saint Germez, con ritmo regular, colocó a su Torino en quinto lugar hasta que lo desplazó Cacho Fangio en la última vuelta.

Hasta el cuarto giro, en el que bajaron la de cuadros no hubo nada digno de emocionar. La carrera se había terminado en la vuelta anterior y de no suceder algún imprevisto César Horacio Malnatti sería el vencedor. Y así fue. Manzano segundo con un Torino que está como para pelear la punta en cualquier circuito y Libera-Bozzone tercero con el único Valiant clasificado pero que todavía está verde y necesita unos km/h más de los que tiene. Rodríguez Canedo llevó el mejor de los dos litros pese al vuelco y superó a Cacho Fangio con problemas y a Saint Germez. Atrás Apkarian con otra cupé Fiat demostrando que los milqui llevan mayor tajada de los hasta los dos litros que sus rivales de origen francés.

Malnatti se convierte así en puntero del campeonato con 18 puntos que lo ponen en inmejorables condiciones para ganar este torneo no muy disputado. Habrá que esperar hasta Los Cóndores.

VENADITOS DESCARRIADOS

Se corrió la segunda TC "A" y tampoco fueron de la partida en ésta ningún Ford ni Chevrolet. Como siguen las cosas, realmente, la única lucha de marcas que va a haber en la categoría va a ser entre Fiat y Peugeot. Aunque a estos últimos, por el momento, se los nota bastantes faltos de velocidad como para entrar en la conversa.

Hasta el momento Torino se apuntó dos porotos pero sin competir con ribales de su categoría. Por otro lado, los Fiat ganan dos a cero.

Malnatti pronosticaba el sábado que el promedio estaría entre los 185 y los 188 km/h. Fue el cálculo de don César que acertó casi sin error la cifra exacta.

Manzano llegó muy contento al parque cerrado. El auto le anduvo a las mil maravillas; solamente se lamentó de no contar con un poco más de potencia en su Torino by Macagno. "Cuando agarrábamos el viento en contra perdíamos muchas vueltas. De cualquier forma estoy muy contento; habrá que trabajar sobre el motor para lograr los HP que nos hacen falta".

Saint Germez completó el doblete en lo que a llegadas se refiere. Esta vez se vio retrasado por una pérdida en el radiador de aceite. El coche de la Peña de Azul viaja fuerte. Es uno de los que puede ser, en cualquier momento, fuerte dentro del TC F-A.

La curva de Chapuy, la que el año pasado siguieron de largo Reutemann y García Veiga, ocasionó también éste sus problemas. El más grave fue el vuelco de Roberto "Zaeta" Galluzzi: el auto quedó totalmente destrozado. Roberto y su acompañante fueron internados de urgencia en el Hospital Gutiérrez de Venado. Allí se comprobó que Galluzi había sufrido la fractura de dos costillas a la altura del corazón por lo que se decidió trasladarlo a Buenos Aires. Su acompañante sufrió varias fracturas pero su estado general era bueno.

850.000 patacones fueron los que ingresaron en el patrimonio de Malnatti el domingo. La verdad es que la categoría rinde, ¿no?

Vuelco de Canedo en la curva de Chapuy. Diálogo. Navas (acompañante): "Bueno... ¡qué lástima, se acabó la carrera!" Canedo (corredor): "¿Se acabó qué...? ¡Sos loco! Lo damos vuelta y seguimos". Los muchachos de la curva lo pusieron en posición correcta, el Chino puso primera y se fue. Más tarde, en viaje rumbo a Venado Tuerto, nos contaba el vuelco. "Entré muy jugado y la curva es difícil. Tenía dos autos adelante y los quise adelantar... El coche se movió y dio una voltereta en el aire y quedó acostado. Lo enderezamos y seguimos; la cupé no se hizo nada, quedó intacta. Pero no hay que olvidarse de una cosa... ¡Hay que saber volcar... el asunto no es tan fácil!"

Manzano a Canedo antes de la largada: "Escuchame... cuando me pases no me hagas burlas, ¿eh?... Si no, te agarro en el parque cerrado y arreglamos cuentas".

Cacho Fangio: "Los autos andan tan despacio que me dan ganas de bajarme. Venís tirando en tercera, le ponés la cuarta y se desinfla. Yo pensé que andaban un poco más rápido".

Antes de largar y bajo una temperatura poco agradable estaba Carlitos Giay esperando que fueran las diez. Alguien le gritó "¡Agrandado...!" en forma cariñosa. El arrecifeño contestó: "Viste... ando más agrandado que saco de loco". Se dio media vuelta y mientras daba saltitos en punta de pies agregó: "Tengo los dedos como racimo de chorizos". La misma escuela de refranes que la de García Veiga.



Canedo anduvo en punta siempre, volcó (y se puso coloraaaado) pero consiguió a pesar de todo un excelente cuarto puesto.

Luis Saint-Germez sigue cosechando buenos puestos. De F4 al TC FA.

Alberto de Rossi estrenó trompa aerodinámica. Punteó durante la primera vuelta. Es una cupé Fiat ¿eh?

CAMPEONATO NACIONAL DE TC "A"

1º	César H. Malnatti	18	puntos
2º	Carlos Giay	6	„
2º	José Manzano	6	„
4º	"Libera-Bozzone"	4	„
5º	Ricardo Zunino	3	„
6º	Eduado R. Canedo	1	„

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

XXXI VUELTA DE SANTA FE
Club Atl. Jorge Newbery - Venado Tuerto
CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	1	Malnatti, César Horacio	Torino Liebre I ...	3h 4m19s3|10
2º	26	Manzano, José	Torino Cupé	3h 8m41s2|10
3º	4	"Libera-Bozzone"	Valiant II	3h11m15s9|10
4º	33	Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500 Cupé ..	3h12m17s
5º	24	Fangio, Oscar	Torino Liebre I ...	3h15m32s3|10
6º	5	Saint Germez, Luis	Torino Liebre I ...	3h16m 3s1|10
7º	31	Apkarian, Abby	Fiat 1500 Cupé ..	3h17m 1s5|10
8º	18	Del Vitto, Antonio	Torino Cupé	3h23m55s7|10
9º	9	Pierángelo, Ernesto	Torino Cupé	3h25m 6s5|10
10º	11	Machado, Juan Roberto ...	Torino 300 S	3h25m39s
11º	2	Giay, Carlos M.	Fiat 1500 Cupé ..	3h29m11s5|10
12º	14	Natham, Jurgen	Peugeot 404	3h31m50s
13º	7	Bavio Ferreyra, Dora	Peugeot 404	3h33m 0s

RECORD DE VUELTA: Malnatti, César Horacio (Torino Liebre I), en la 2ª con 45m15s3|10.

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,836 km|h.

ABANDONARON: Rossi, Alberto (Fiat 1500 Cupé); Tempone, Antonio (Torino Cupé); "Perry Mason" (Fiat 1500 Cupé); Iglesias, Jesús R. (h.) (Peugeot 404); Galluzzi, Roberto (Fiat 1500 Cupé); Argaraña, Oreste (Torino); De Maio, Antonio (Torino Cupé); Vittor, Carlos (Torino Cupé); Gómez, Alberto (Peugeot 404); Volpicina, Eduardo (Torino Liebre I); Molinari, Sandro (Peugeot 404).

NO LARGARON: Zunino, Ricardo (Fiat 1500 Cupé); Osso José (Fiat 1500 Cupé); Cupeiro, Jorge (Chevrolet Super); Vizcay, Manuel (Torino Cupé); Parvis, David (Peugeot 404); Vessuri, Mario (Fiat 1500 Cupé); Tabanik, Guillermo (Peugeot 404); Lusttig, Carlos (Peugeot 404); Matías, Eduardo (Torino); Talbot Guiñazú, Alex (Ambassador 990).



GP DE BELGICA

PEDRO RODRIGUEZ: EL AVE FENIX DE BRM

En el tremendo circuito de Spa-Francorchamps vimos la cuarta carrera del campeonato mundial de conductores. Con un ritmo escalofriante Pedro Rodríguez reivindicó al decaído BRM conquistando una victoria inesperada para casi todo el mundo. Segundo fue Amon con un March y detrás llegó Beltoise con el Matra Simca. Muy interesante lucha de marcas

por GUILLERMO MARTIRE (directamente desde Bélgica)



Pedro Rodríguez encabeza el pelotón en la frenada a la horquilla de la Source. Por primera vez en mucho tiempo el BRM funcionó todo bien y se produjo una victoria que pocos esperaban

Jackie Stewart y Jack Brabham. Ambos codiciaron la punta en el veloz circuito de Spa.

Vea, Jefe, créame, estos tipos que corrieron el Gran Premio de Bélgica están totalmente rayados. ¿Ud. sabe lo que es venir como a 240 km|h y mandarse de cabeza en una tremenda "ese" en subida habiendo metido un par de cambios y disminuido apenas la velocidad?

Bueno, este circuito de Francorchamps según había leído es uno de los más veloces del mundo y en su trazado de poco más de 14 kilómetros tiene curvas muy rápidas, las que en casi todos los casos se toman a fondo, excepto una horquilla muy lenta llamada "Virage de La Source" una "ese" en subida al terminar la recta de boxes, una curva hacia la izquierda —la de Combes— que es bastante embromada, una chicana colocada en medio del viraje de Malmedy y el pequeño curvón de Stavelot. Estos aparatos con que andan los monos de la Fórmula Uno andan como "l'achidente". Fíjese Ud. cómo andarán que nos comentaba un señor del Equipo Matra que no sé cómo se llama, que ellos se tomaron el trabajo de cronometrar a los coches en la casi recta de Stavelot entre los kilómetros 5 y 6 y le tomaron al Lotus 49C sin spoiler de Graham Hill en los entrenamientos nada menos que 294 km|h y a otros coches, pero son spoiler, 285 km|h.

Como solamente tienen que pegar cuatro frenadas en los 14 km (KM de la vuelta) o sea en Source, Combes, chicana de Malmedy y antes de entrar al curvón Stavelot, y lo demás es casi todo al mango, se mandan un promedio que bueno, bueno ...

Calcule que el ganador de la última edición, el finado McLaren en el 68, había hecho 236,237 km|h de promedio. Nosotros estuvimos pispeando el asunto desde el comienzo, es decir nos instalamos el viernes y el sábado para ver las pruebas oficiales y allí observando el andar de esos enloquecidos con sus correspondientes máquinas voladoras nos hicimos nuestra modesta composición de lugar.

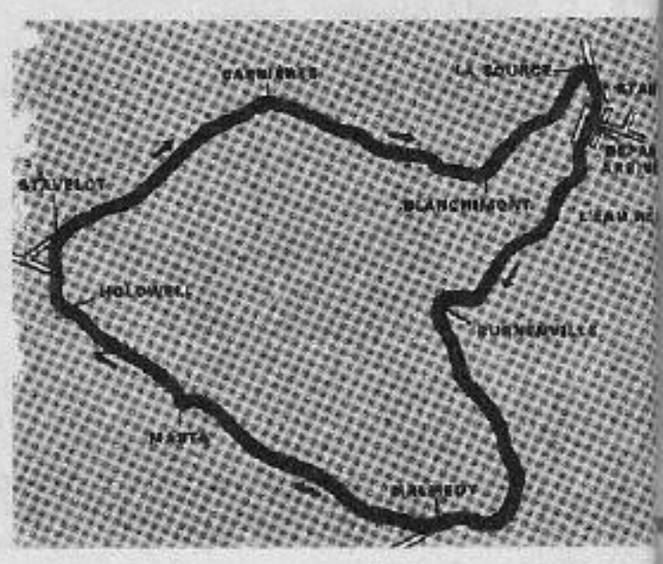
Lo que mejor nos impresionó como conjunto hombre-máquina fue Jack Brabham con Brabham BT-33 monocasco. El viejo camina sin chiste y el auto daba una sensación de solidez y eficiencia notable. Otro que nos impresionó muy bien fue Jochen Rindt que se cansó de probar y probar, el viernes y el sábado el Lotus 49C y el Type 72, hasta que se decidió a correr con el auto viejo (49C) por temor a que el vanguardista Type 72 se rompiera.

Lógicamente también el ojo se nos fue para el lado de Jackie Stewart que anduvo con el March 701 de Tyrell. Y a propósito de este auto, por lo que pudimos palpar de aquí y de allá nadie está muy convencido de sus actuales virtudes pero sin embargo todos coinciden en afirmar que va a caminar muy bien en un futuro muy cercano.

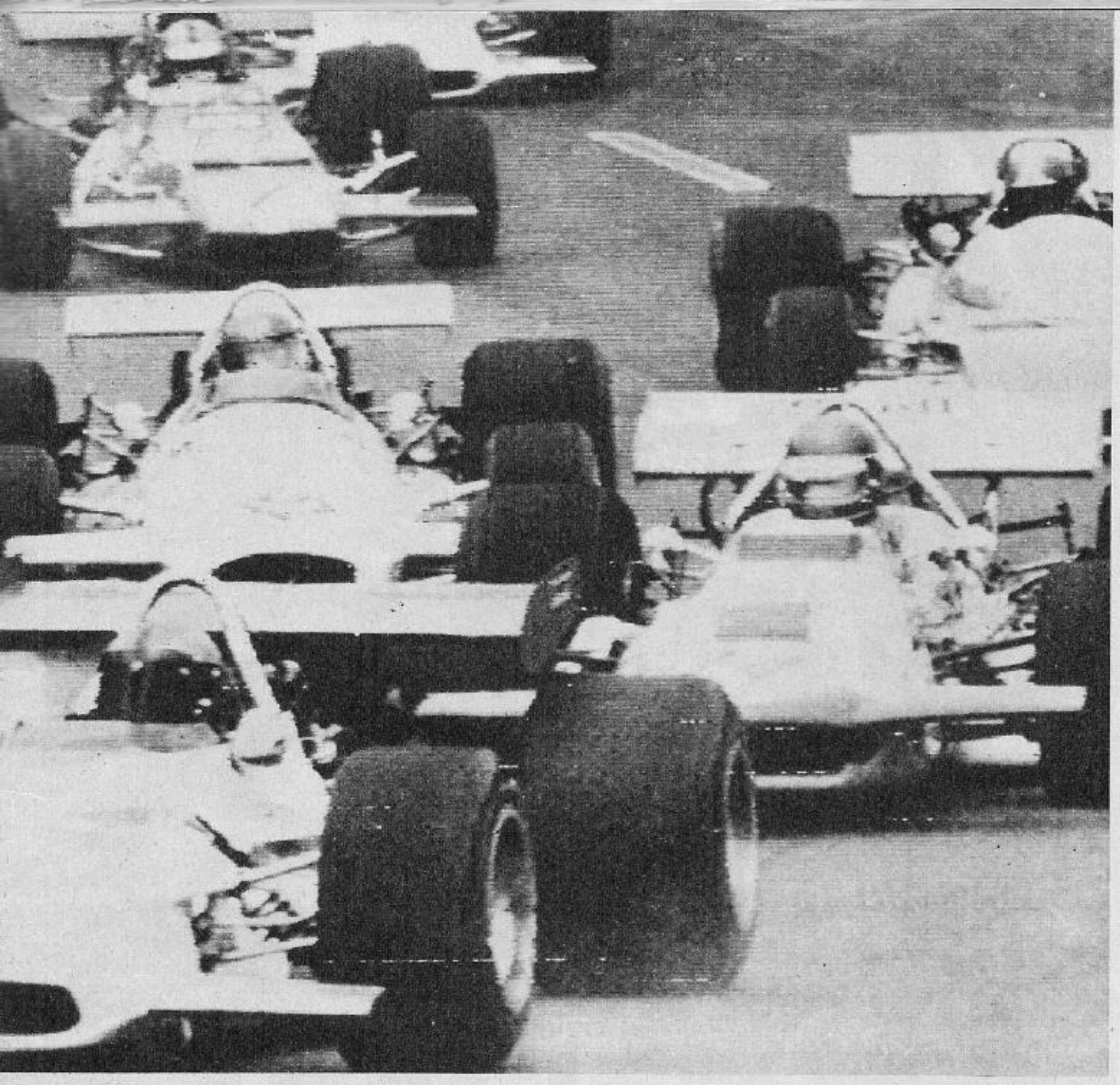
COSAS DE LAS LUCAS

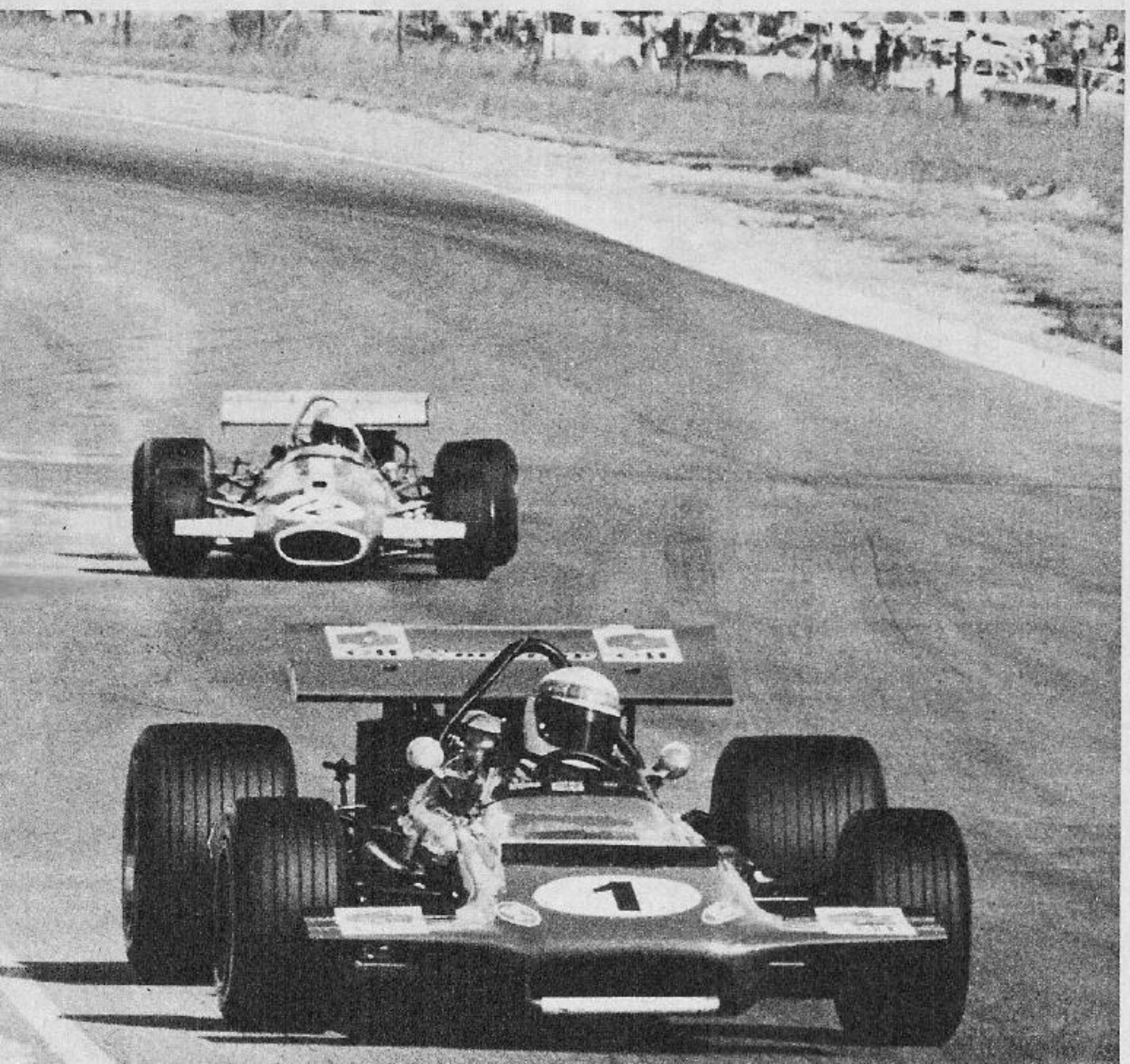
Las Ferrari 312 Box no parecían andar como Dios manda. Parando la oreja las oíamos petardear un poco cuando estaban tirando con todo en algunos cambios, algo similar parecía sucederle a los Matra MS 120 y a los BRM T 153.

Averiguando por los boxes nos enteramos que sí había algún problemita y estaba radicado en el sistema de inyección Lucas que a partir de las 10.000 rpm en-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





tra a retacear "morfi". La cosa es más o menos clara: la gente de Lucas (no la que tiene dinero sino la de la firma Lucas) diseñó el sistema de inyección para el motor Ford Cosworth y éste tiene la erogación máxima a 9.500 rpm. Hasta allí no hay problemas para los coches que usan esos motores, pero Ferrari, Matra y BRM no usan Cosworth sino sus propios fierros V-12 que por diseño tienen que tirar por arriba de las 10.000 rpm y a partir de allí empiezan los problemitas, no muy serios pero problemitas al fin.

Lo cierto es que ni los BRM ni Pedro Rodríguez entraban en nuestros cálculos previos y el muy ladino de Pedrito se mandó una carrera de primera clase, a la alta escuela, apoyado por un perfecto funcionamiento del coche —muy bien multiplicado y puesto a punto para el circuito— y por sus antecedentes de conocedor y experto especialista en el circuito de Francorchamps (en mayo en los 1.000 Kms hizo un record de vuelta de 258,329 km/h con el Porsche 917).

Su triunfo fue perfecto. Con justeza, con una serenidad y dominio de escena que hay que destacar especialmente. Porque imagínense ustedes lo que debe ser andar en un circuito como el de Francorchamps 25 vueltas arriba de 240 km/h). A la hora con la roja trompa del March de Amon reflejada en los retrovisores sin perder por un solo instante el aplomo ni mandarse ningún pifio, andar pisándole los talones a alguien en carrera es una cosa pero tener a un rival a la cola es infinitamente más difícil de sobrellevar sin entrar a ponerse nervioso, pero parece que el mexicano no tiene nervios... Pero... ya que nosotros estuvimos en Francorchamps, ¿qué les parece si les contamos cómo fue el GP de Bélgica?

LA CARRERA

No bien la bandera belga cayó frente a las trompas de los coches de Stewart, Rindt y Amon (primera fila del starting grid), el austríaco de la nariz torcida picó como loco zambulléndose en la ese en subida que viborea al final de la recta de boxes. Amon y Stewart lo siguieron fieles. Al descontar la primera vuelta era el neocelandés Amon el puntero, seguido por Stewart, Rindt, Rodríguez, Ickx y Brabham. Ultimos habían quedado Hill —con evidente carencia de velocidad— y Miles sin mucho manejo. En la tercera vuelta, Amon se adueñó de la punta con neta superioridad sobre el resto y al mismo tiempo se notó que el De Tomaso de Courage ingresaba a boxes por falta de presión de aceite. La viborita serpenteante de los F-1 estaba formada por Amon, Rodríguez (que escalaba posiciones), Stewart, Ickx, Beltoise y Rindt. Pero en la siguiente vuelta, Pedro Rodríguez, que por otra par-

le estaba con todas las lamparitas prendidas, tomó decididamente la punta y chau... no la largaría hasta el final.

Se habían formado dos pelotones: el de punta, con Rodríguez, Amon, Stewart, Ickx, Brabham y Rindt y más retrasados, el resto siempre con Miles a bordo de su Lotus 72 cerrando el marcador.

En la octava vuelta, al encarar el frenaje de la Source, Amon que venía taloneando a Rodríguez trató de pasarlo y casi lo consigue en la recta de boxes, pero el mexicano no aflojó ni un tranco de pollo y don Chris debió colarse a espaldas del mexicano. De atrás venía empujando Brabham que descontaba tres segundos por vuelta y llegó a colocarse tercero en la novena después de apilarse a Stewart. Los dos Matra, el de Beltoise y el de Pescarolo se aproximaron el uno al otro para tirar algo juntos y ganar la velocidad que a ojos vistas le faltaba.

En la novena vuelta, Rindt pasó con el motor rateando y no pudo completar el giro porque explotó todo y el Lotus quedó a la vera de la pista for ever. En la décimo primera vuelta, Brabham se coloca a 15 segundos de Rodríguez y Stewart entra a boxes perseguido por una insistente humareda blanca. Por supuesto abandonó.

En la vuelta 15ª se notó que Brabham venía con problemas de embrague y sin embargo se mantenía a 40 segundos del puntero. Ickx lo estaba acosando en el cuarto puesto. Muy bien venía el debutante ferrarista Giunti con marcha prolija y regular.

En la 19ª vuelta, finalmente, Brabham abandonó por el embrague.

Las posiciones eran Rodríguez, Amon, Ickx y bastante más atrás los dos Matra de Beltoise y Pescarolo tirando juntitos y haciendo un ruidito astronáutico cuando se perdían entre los árboles de la recta de Stavelot.

En la vuelta 20, los comisarios de boxes hacen detener a la Ferrari de Giunti, que estaba andando muy bien, porque pensaban que su auto tiraba aceite. Paró Giunti y los mecánicos de su box desmintieron la suposición de los Comisarios. Siguió en carrera con preciosos minutos en su contra y una mufa de locos.

La Ferrari 312 Box de Ickx comenzó a perder nafta y Borghieri le hizo señas en la vuelta 24 para que se detuviera. Paró, perdió muchos segundos y quedó relegado al octavo puesto.

En la vuelta 26, Rodríguez seguía adelante acosado por Amon, Beltoise, Pescarolo y Giunti, Stommelen (que hizo una carrera metódica y cerebral y Siffert muy inseguro sobre su March). Un poco más atrás Ickx seguía en carrera.

Faltando una vuelta se detiene Pescarolo en los boxes para cargar nafta porque se estaba quedando sin el vital elemento y no quiso jugarse en la última vuelta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jochen Rindt probó el Lotus 72 en los entrenamientos previos pero finalmente se decidió por el viejo y probado 49 C, como en Mónaco. Salió punteando pero luego fue superado.

La carrera terminó en medio de la aparente apatía de los espectadores belgas —muy fríos, sí— con Rodríguez, Amon, Beltoise, Giunti (que le salvó la elegancia a Ferrari), Stommelen, Ickx (que no podía hacer más por un problema en la inyección Lucas), Ronnie Peterson (no pasa nada), Siffet y Pescaroloooooo . . .

CHIMENTOS

Un tema para la polémica: la chicana colocada en Malmedy por exigencia de los pilotos de la Grand Prix drivers Association. Para CORSA —que tuvo oportunidad de recorrer el circuito a bordo del Opel Kadett Rally que tan gentilmente nos facilitara Adam Opel AG— la variante no ha sido felizmente escogida o mejor dicho el lugar en que se la ha colocado no es el más apropiado para cumplir con sus funciones limitativas de la velocidad en un lugar estratégico.

La chicana en cuestión estaba justo en el kilómetro 4,400 del trazado, a más de 600 metros de la terminación del curvón de Malmedy y dada la tremenda capacidad de aceleración de estos aparatos de F-1 el "ralentamento" causado por la existencia de la chicana muy poco influye en la velocidad con que posteriormente recorren la velocísima curva —prácticamente una recta torcida—. No obstante aquí van algunas opiniones interesadas sobre el asunto.

Rindt: Es indispensable.
Hill: Muy útil y muy bien pensada.
Ickx: Estoy de acuerdo con ella.
Siffert: Mal ubicada. Debía estar más allá del km 4,400.
Beltoise: Estoy contra la chicana y contra el circuito de Francorchamps.
Oliver: Mal ubicada. No se gana mucho con ella.

Los responsables de la chicana fueron Stanley (secretario de la asociación de pilotos), Mario Herion (director de la prueba) y Charles Missotten (director adjunto).

La inestabilidad del tiempo es una incógnita permanente en Francorchamps. Si llueve el asunto se pone harto espeso por lo tremendamente peligroso que se pone el veloz trazado. Gerard de Liedeker, presidente del comité organizador del GP manifestó el viernes anterior a la carrera: "Yo garantizo que hará buen tiempo". Categórico el amigo Liedeker.

La decisión de Johnny Servoz Gavin de no correr más motivó el hecho de que uno de los dos March 701 con los colores de Ken Tyrell quedara sin piloto. Por tal razón los dos coches del equipo presentes en Francorchamps tenían en los ensayos pintados uno el número 11 y el otro el 11 T (la sigla significa test). Este último sin la monta de Servoz Gavin sirvió de muletto para el equipo. Con él Stewart giró para entrar y reconocer el circuito.

La squadra Ferrari, por primera vez en la temporada, presentó tres unidades en su alineación: dos con el número 27 que fueron usados en las pruebas oficiales de viernes y sábado por el capo Ickx —coches nuevos y con probables 440 HP cinchando atrás— y un tercero para el debutante en Fórmula uno, Ignacio Giunti. Este coche que solamente difería de los otros dos en las multiplicaciones de caja, era el que se quemó en el GP de España y que fue íntegramente reconstruido.

En la primera sesión de entrenamientos el Lotus 72 que piloteaba Jochen Rindt se quedó tirado en la horquilla de la Source con una rueda bloqueada. La causa: una probable rotura de rulemán de diferencial. Para sacarlo los mecánicos tuvieron que llevar un crique y volver trayéndolo a paso de hormiga hasta los boxes (por suerte cerca).

La gente del Royal Automobile Club de Belgique se gastó 140 millones de pesos argentinos en arreglar el circuito no obstante lo cual pudimos comprobar andando sobre él que el piso estaba bastante desparejo, Dios lo guarde, mucho más que el de nuestro autódromo porteño.

Los Matra MS 120 SO son unos regios aparatos. Tienen un clima de funcionalidad que mata. Bien terminados, macizos de apariencia. Los dos coches presentados en Francorchamps tenían 5 centímetros más de trocha trasera que en su última presentación en Mónaco. Pesaron sin combustible 550 kilos todos juntitos. El V-12 francés que se encarga de dar la polenta erogaba 435 P a 11:000 rpm.

No sabemos si será sugestión o no pero juramos que los mecánicos del team BRM *"Yardley"* que atendían los coches de Oliver y Rodríguez olían muy bien...

Campeonato Mundial de Desagradables: Primero absoluto sin rivales a la vista Pedro Rodríguez, su simpatía y accesibilidad son comparables a las de un Tatú Carreta.

Campeonato Mundial de Amabilidad: Primero el debutante Giunti. Gran simpatía, fineza y ausencia de pose. Lo sigue muy de cerca el diseñador de Brabham Ron Tauranac, calor humano y sencillez. Mención especial para el español Alex Soler Roig, piloto de Lotus.

Grata sorpresa para los tres periodistas argentinos presentes en el GP de Bélgica Merlo, de La Razón; Thiery, de El Gráfico, y el suscripto). Fuimos testigos de una excelente organización y un buen trato para con los representantes de la prensa. Se nos otorgaron las mejores credenciales que posibilitaron nuestros libres desplazamientos sin limitaciones de ninguna especie. Verdadero contraste con el pésimo trato con que fuimos "honrados" una semana atrás por los organizadores en los 1.000 km de Nürburgring.

En el patio de boxes del hermoso circuito de Francorchamps presenciamos la reconciliación de Jochen Rindt y Lole Reutemann Fue amigable componedor Alex Soler Roig. Rindt se consideró perjudicado en la oportunidad del memorable autazo de Hockenheim en nada menos que 4.000 libras esterlinas (pará Jochen...! ¡Que se enroscó el cuentavueltas...!). Pero finalmente dijo: "Cualquiera puede equivocarse. Y eso fue lo que hizo Reutemann, equivocarse".

El reglamento particular del GP de Bélgica especificaba en un artículo que todos los corredores inscriptos debían participar por lo menos en una de las sesiones de entrenamientos oficiales. Debían cumplir por lo menos 5 vueltas al circuito. Todos los coches que participaran en los entrenamientos oficiales conforme al reglamento serían admitido en la largada y los tiempos realizados, no importaba en qué vuelta de los ensayos determinaban las posiciones de largada. El reglamento fijaba cuatro sesiones oficiales básicas. La primera para todos los pilotos, la segunda para los "no calificados", la tercera también para todos y la cuarta nuevamente para los "no cali".

Recordemos que desde hace años, por resolución de la FIA, se instituyó una casta de pilotos calificados de oficio para correr las pruebas puntables de F-1. En la actualidad esos aristócratas del monoposto son: Rindt, Hulme, Brabham, Rodríguez, Ickx, Amon, Stewart, Hill y Surtees.

Variedad notable de spoilers en los monopostos del GP de Bélgica. Desde monoplanos simples pasando por monoplanos con flaps y aletas Handley Page hasta triplanos. Los sofisticados en este asunto fueron los Lotus con spoilers de tres planos y Ferrari con monoplanos con flaps registrables y aletas Handley Page en su borde de ataque. No eran de despreciar los spoilers de los Matra con su enorme cuerda y flaps registrables. En todos los casos vimos perfiles tipo NACA plano convexos.

El Matra Simca es un auto que puede llegar a funcionar muy bien. Beltoise —perseguido por Rindt— así lo demostró.



RON TAURANAC,
Un proyectista comme il faut

Notablemente gentil, casi tímido pero con una seguridad y claridad de pensamiento trasuntada en cada respuesta, Ron Tauranac, el que cocina el bacalao en lo de Brabham, charló con nosotros entre mate y mate, gaucho no más el hombre ahijuna canejo.

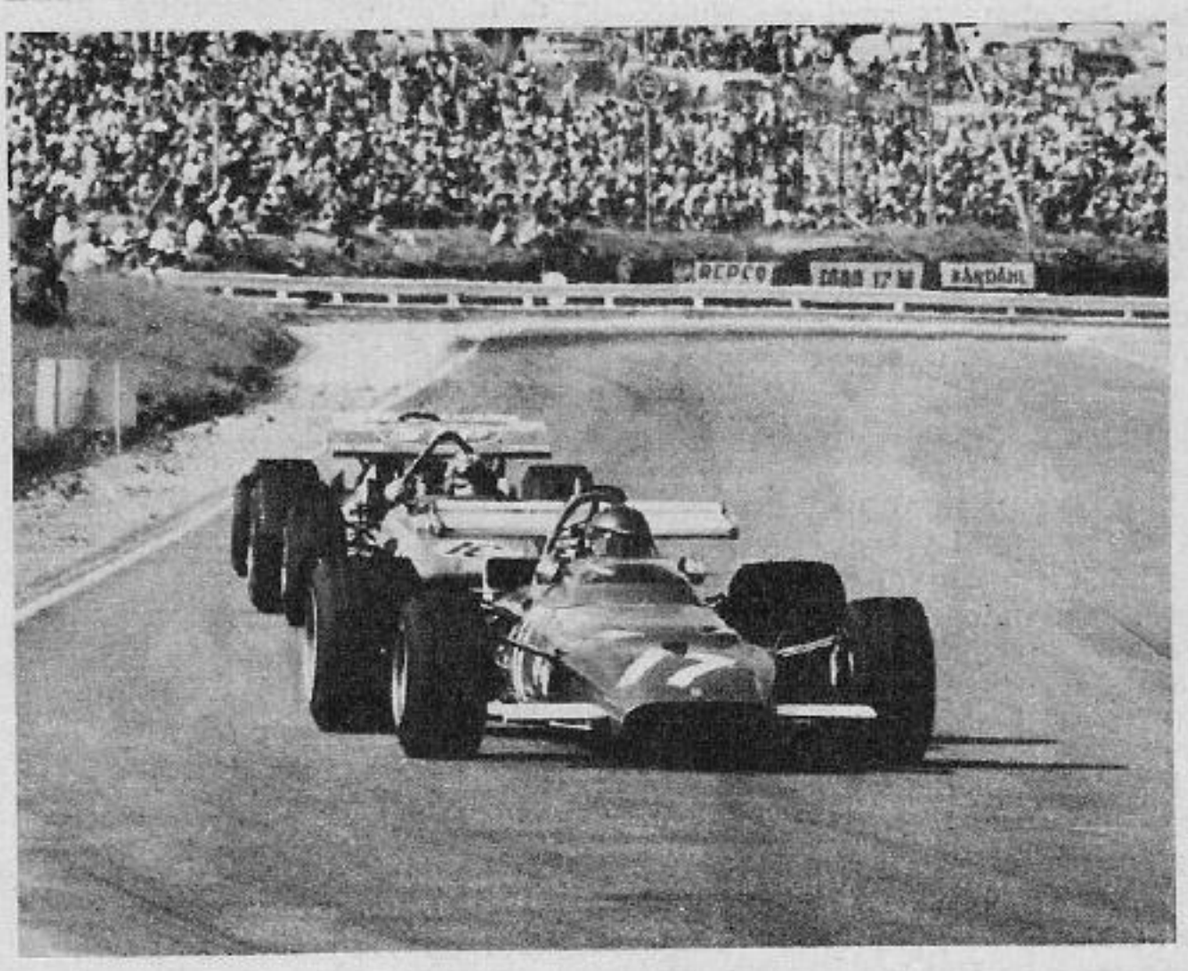
Una pregunta nos rondaba por nuestro meollo desde hacía tiempo atrás y como a la oportunidad la pintan calva y más vale rico y sano que pobre y enfermo, le preguntamos a Tauranac por qué recién ahora en el monoposto de F-1 bautizado con la característica BT 33, habían adoptado la construcción monocasco abandonando el ortodoxismo conservador del bastidor reticulado que siempre caracterizó a los Brabham. "Este año los reglamentos de la FIA obligan a los constructores a colocar tanques de combustibles de goma, por esa razón si nosotros hubiéramos seguido utilizando el sistema de bastidor reticulado tubular —muy simple constructivamente y económico— hubiéramos tenido el problema de no poder meter lógicamente los tanques en medio de la maraña de tubos, es decir no los podríamos haber ubicado bien. En cambio la construcción monocasco si bien más compleja de realizar permite colocar los tanques de goma en espacios adecuados sin que ocupen lugar.

Sin reconocerlo abiertamente Tauranac asiente en forma tácita sobre el aspecto superioridad del BT 33 sobre otros coches.

¿Por qué su auto es tan eficaz?

"Creo que porque tiene mejor 'engineering', es decir cuidamos mejor los detalles constructivos, las pequeñeces, la funcionalidad. Fíjese que nosotros no empleamos soluciones ni de avanzada ni originalísimas ni geniales, pero cuidamos más el detalle del armado. Ron Tauranac hace coches que no pesan menos de 550 kilos, que no andan a 350 km por hora, que no son ni lo más lindo ni tienen mecanismos ni diseños que quitan el sueño a los enamorados del purismo en la mecánica de carrera... pero funcionan.





El segundo puesto fue para Chris Amon, el hombre que persigue un triunfo hasta ahora esquivo en un GP puntable. Anduvo muy bien.

Por culpa de un problema en la inyección Lucas de su Ferrari, Jacky Ickx no pudo destacarse para nada. Tampoco se lució Siffert que viene detrás.

UN MANO A MANO CON ROB WALKER

Después de haber finalizado la primera sesión de entrenamientos, el viernes mantuvimos una amable charla con el no menos amable dueño del team Walker, el propio Rob. Gran admirador de Fangio, recuerda con mucho cariño —aunque él no estuvo presente— aquel primer triunfo de sus colores en Buenos Aires cuando Stirling Moss ganó con el Cooper Climax el GP de 1959.

—¿Cuál es para usted el mejor auto de F-1?

—Es difícil decirlo pero seguramente está entre el Matra y el Brabham BT 33.

—¿Y los March?

—Son buenos, bien hechos, pero creo que andan más por los pilotos que los manejan que por su concepción y construcción.

—¿Cuál le parece el diseñador más en la onda en la actualidad?

—Robin Herd, el de de March, aunque no hay que olvidarlo a Ron Tauranac el de Brabham que como ya dije tiene en este momento los mejores autos. Colin Chapman es genial, un hombre de vanguardia pese a que los Lotus no estén ahora en primerísimo plano.

—¿Le gusta más el nuevo Lotus 72 que el actual 49 C que usted tiene?

—El 72 es un auto de excepción. Le falta rodaje todavía pero creo que dentro de poco será de los mejores. Le tengo fe.

—¿Cuál es el circuito más difícil?

—Sin duda Nürburgring, tanto para pilotos como para autos.

—¿Y Monza?

—En absoluto. Es un circulto bastante fácil pese a lo que se piensa.

Y dicho esto huyó despavorido en la oscuridad.

GRAN PREMIO DE BELGICA
Circuito de Spa Francorchamps - 7 de junio de 1970

Pos.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*	*Vts.*
1º	Rodríguez, Pedro	BRM P 153 ...	1h30m 9s1	25
2º	Amon, Chris.....	March 701 Cos.	1h30m11s3	25
3º	Beltoise, Jean Pierre ..	Matra Simca .	1h39m53s8	25
4º	Giunti, Ignacio	Ferrari 312 B .	1h40m32s5	25
5º	Stommelen, Rolf	Brabham Cosworth I		24
6º	Pescarolo, Henry	Matra Simca .		24
7º	Siffert, Jo	March 701 Cos.		24
8º	Ickx, Jacky	Ferrari 312 B .		24

RECORD DE VUELTA: Amon en la 17ª en 3m27s4 a 244,744 km h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAN FRANCISCO TM

SAN PACO Y SAN PEPE

Poco fue lo que aportó San Francisco: apenas un ganador lógico en la clase "B" y algo de lucha en la "A". Ganaron Mayorga y Cano

por CARLOS NEIRA Fotos: "GIGI" MONTPELLIER



Mayorga: poca oposición.



Pepe Cano: buen ganador.

Suspendida la carrera del Chaco por absoluta falta de inscriptos, era de temer que igual suerte, y por idéntico motivo, corriera la competencia programada en San Francisco (Córdoba) por el San Francisco Auto Club. Pero pese a que la Vuelta de Venado Tuerto para TC "A" llevó gran cantidad de candidatos de TM, los pronósticos no se cumplieron y se contó con una cifra bastante interesante (para los tiempos que corren) de coches de las clases "A" y "B" de Turismo G.2. Cantidad que no fue calidad en la clase mayor en la que, salvo la presencia de Mayorga y Castañón, se notó la ausencia de "primos donnos"; más si tenemos en cuenta que las pruebas tenían el incentivo del puntaje por los campeonatos argentinos respectivos. En la clase chica, otro fue el cantar. Un vistazo a la lista de inscriptos prometía algo bueno, pues en ella figuraban muchos con posibilidades parejas de alzarse con los puntitos.

El circuito, llamado "Triángulo Chico", de 3.200 metros, incluye partes de tierra en muy buen estado, pero su trazado es algo bobito como lo deja entrever su nombre. Como seguro, es inobjetable, tanto para pilotos como para el público. No se realizaron pruebas clasificatorias, largándose por ranking, y la jornada se dividió en dos series y una final para la clase "A" y en dos series con suma de tiempos para la clase "B".

En las primeras series de los pequeñines, Angel Monguzzi, por tres segundos, le ganó a Rubén Alonso, distanciándose ambos claramente del resto: Eduardo Giordano, Carranza, Rizzuto, Surchi y Primavera, que terminaron la batería en ese orden. En la segunda, más holgado fue el triunfo de "Pepe" Cano sobre el "Gurí" Carubia; le sacó seis segundos. Y como en la anterior, el resto entró lejos. "Transfer", Manteggazo, Melli, Naccari y Ansaldi fueron, junto a los anteriormente nombrados, los que pasarían a la final.

Entre los dos primeros de cada serie, obviamente, tendría que estar el ganador de la final. Monguzzi tomó la delantera pero en la tercera vuelta, cuando ya había sido superado por Cano, abandona la lucha. Carubia ofició de escolta entonces hasta que también abandonó en la vuelta 8ª por rotura de radiador de aceite, con lo cual "Transfer" se coloca segundo. Con amplio dominio de Cano finalizó la carrera, con el Auto Unión detrás. Melli de a poco escaló y Surchi y Giordano que se habían lucido perdieron puntos al final. Inobjetable el triunfo del cordobesito que contó con el mejor coche de su clase. Sin dudas sigue un camino ascendente.

En la clase de hasta 2000 cm³, dos Peugeot de equipos de concesionarios eran la fija. El 404 de Paquito Mayorga y el 504 de Castañón. Coelho vs. Billy. Aburridas ambas series fueron solamente para ellos. Y más que nada para Mayorga que en la primera sacó ocho segundos al 504 celeste con lo cual se aseguró cierta tranquilidad para la mitad restante de carrera. Castañón salió en la segunda parte a matar y sucedió lo que tenía que suceder: rompió (volante de motor desintegrado). Paco se limitó entonces a pasear, ya que nada podría inquietarlo.

En el otro nivel —los dos grupos de participantes de la "B" estaban en niveles muy diferentes—, bueno lo hecho por el local Héctor Manzotti en la 1ª serie (tercero); buen manejo en el crédito de Castelar, Roberto Castelli, y parejo trabajo con buenos dividendos el del cordobés Juan Carlos Gómez, que, merced a una administración lógica de su berlina, se dio el gusto de estar segundo en la suma de tiempos.

Más puntos para Mayorga y una llamativa ausencia, como lo es la de las cupés Fiat de la Comisión; dejaron el campo libre a Peugeot, sin intentar siquiera una victoria que en ese circuito podría haber sido posible.

CLASIFICACIONES

Clase "A" hasta 1.150 cm3. (Serie Final)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	2	José Cano	Renault 1093 ..	27m13s7	15
2º	14	"Transfer"	Auto Unión	27m27s2	15
3º	25	Armando Melli	Renault 1093 ..	28m15s5	15
4º	16	Héctor Primavera	Renault 1093 ..	28m28s5	15
5º	12	Roberto Ansaldi	Renault 1093 ..	28m47s	15
6º	10	Juan C. Rizzutto	Renault 1093 ..	27m34s8	14
7º	18	Mario Surcchi	Renault 1093 ..	22m10s6	12
8º	26	Eduardo Giordano	Renault 1093 ..	27m41s9	11
9º	5	Roberto Carubia	Renault 1093 ..	18m47s3	10

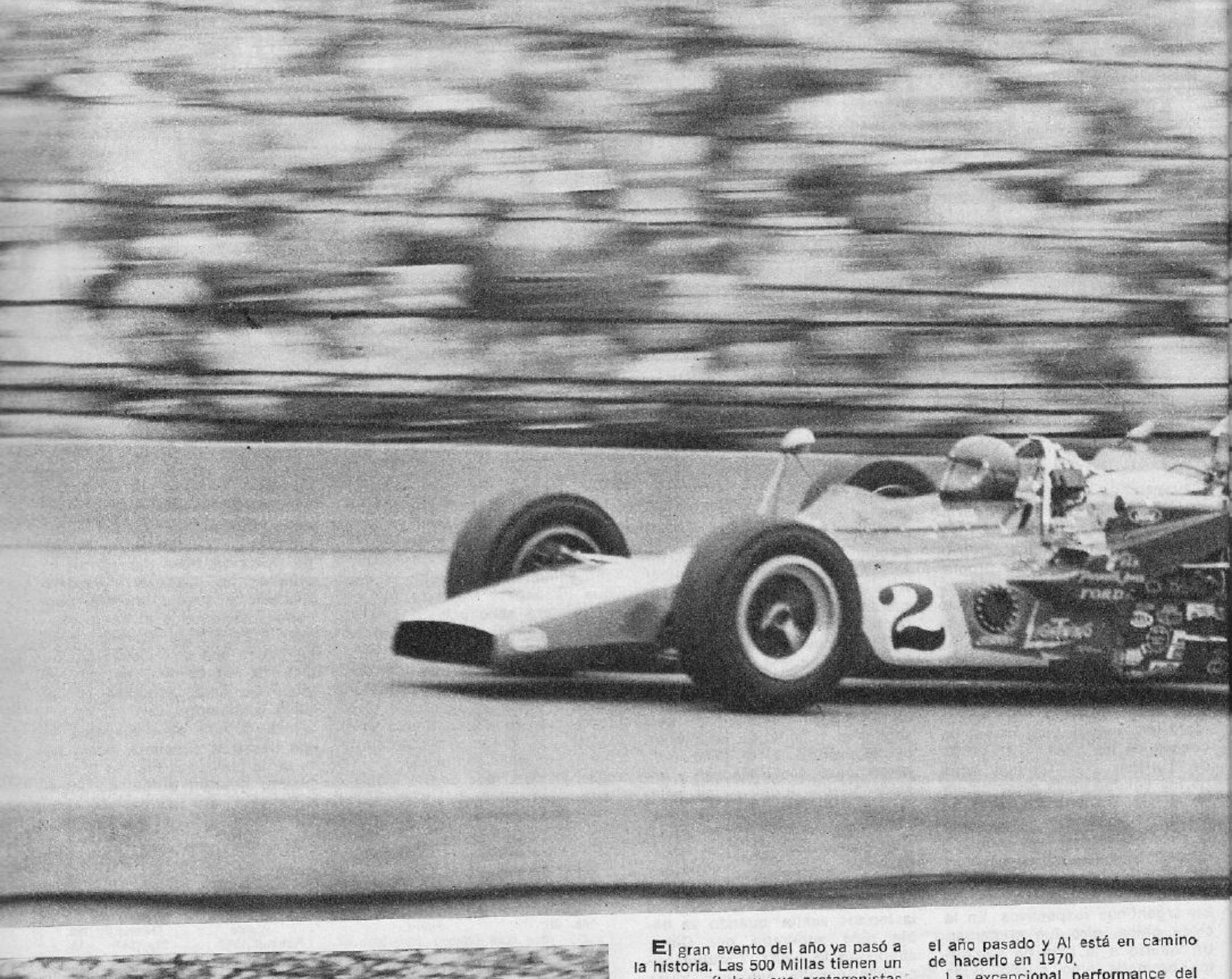
PROMEDIO DEL GANADOR: 105,770 km|hora.

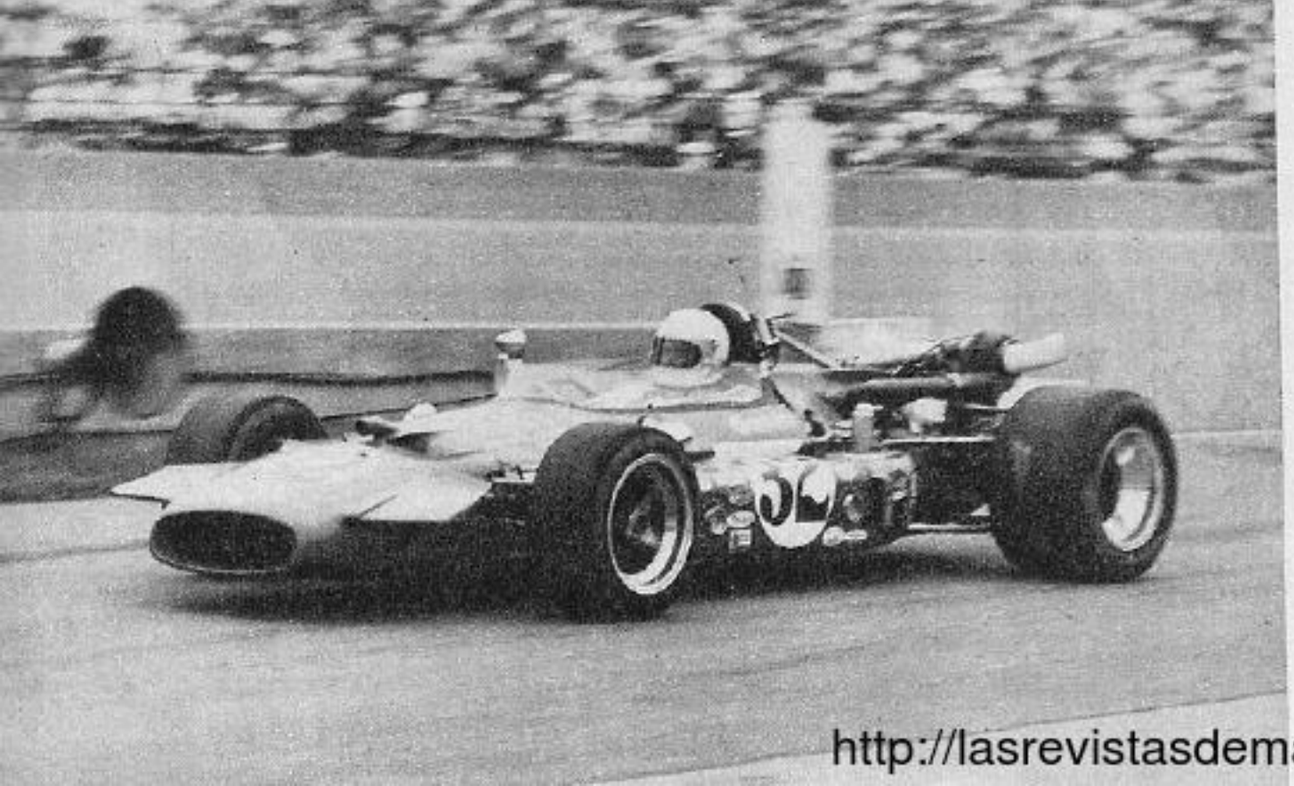
Clase "B" de 1.151 a 2.000 cm3. (Suma de tiempos)

Pos.(	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	102	Francisco Mayorga	Peugeot 404 ..	50m22s6	30
2º	111	Juan Carlos Gómez	Fiat 1500 B ...	51m48s2	29
3º	104	Roberto Castelli	Fiat 1500 C ...	52m32s3	29
4º	112	Ramón Alladio	Fiat 1500 B ...	53m27s8	29
5º	109	Arnoldo Fiksman	Fiat 1500 C ...	51m49s6	25
6º	107	Héctor Manzotti	Fiat 1500 C ...	41m36s7	23
7º	114	Arturo Salles	Peugeot 404 ..	51m35s2	23
8º	101	Norberto Castañón	Peugeot 504 ..	36m28s	22

PROMEDIO DEL GANADOR: 114, 338 km|hora.

REFLEJOS DE





El gran evento del año ya pasó a la historia. Las 500 Millas tienen un nuevo capítulo y sus protagonistas ya han dejado atrás un mes de tribulaciones, esperanzas, fracasos y triunfos para seguir el camino indicado por el calendario del Championship. Milwaukee y Langhorne absorben así con su modesta pero colorida disposición, el caudal de atracción que queda flotando tras la gran jornada del 30 de mayo y el campeonato sigue su ritmo con Al Unser a la cabeza, tratando de repetir algo que suele darse en serie para los más dotados. Su hermano Bobby había ganado Indy en el 68 y a la vez obtuvo el campeonato de la categoría del mismo año. Mario Andretti concretó tal doblete el año pasado y Al está en camino de hacerlo en 1970.

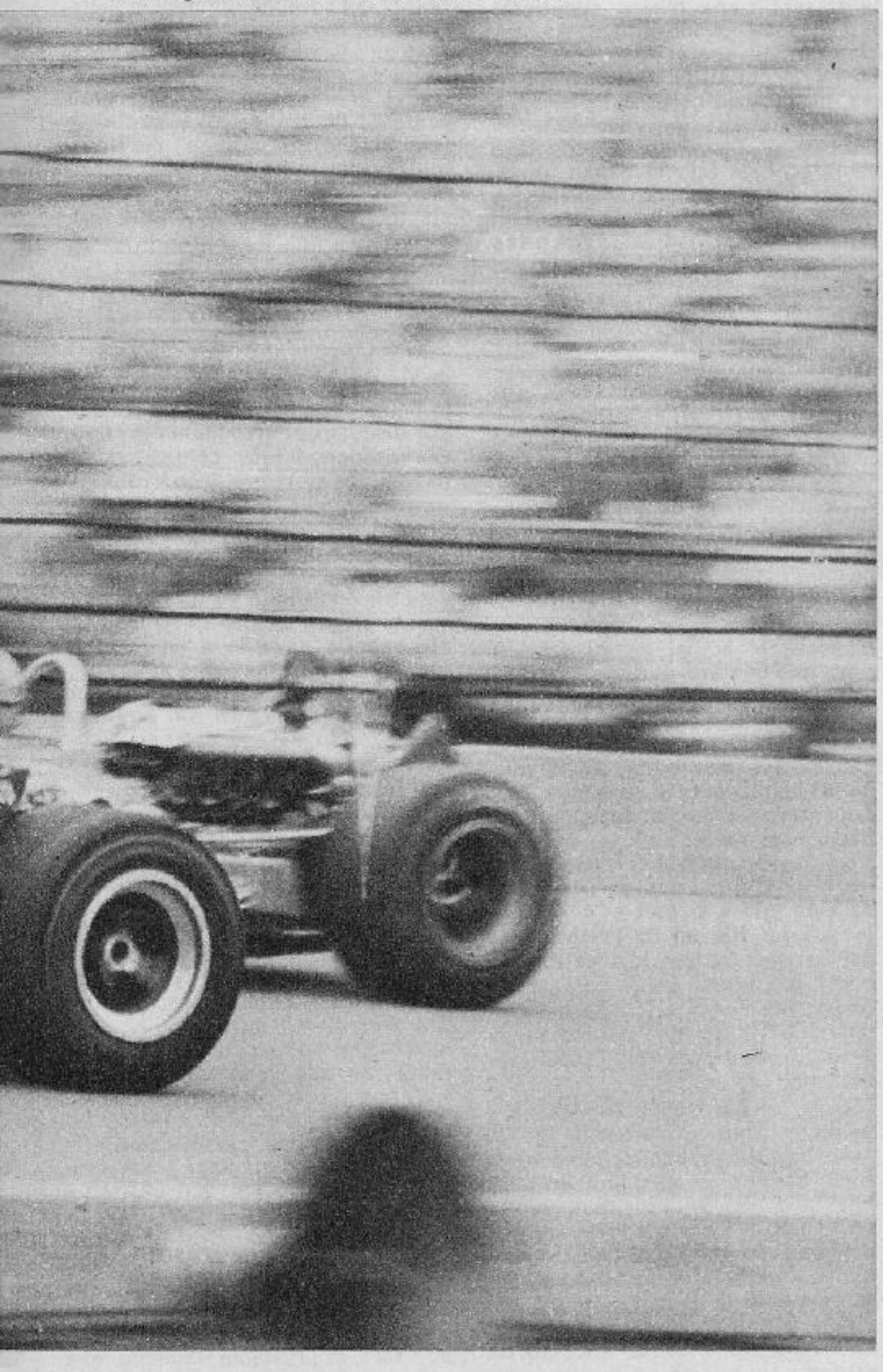
La excepcional performance del menor de los Unser en las recientes 500 Millas no ha sido sorpresa ni mucho menos. Desde estas mismas páginas habíamos anticipado hace cinco meses que sus más recientes antecedentes lo convertirían en el hombre del año, apoyando el vaticinio no sólo en sus indiscutibles condiciones conductivas sino en el respaldo económico-mecánico de su Johnny Lightning Special (propaganda para autitos de juguete que si antes tenían gran aceptación, ahora se están vendiendo como agua bendita).

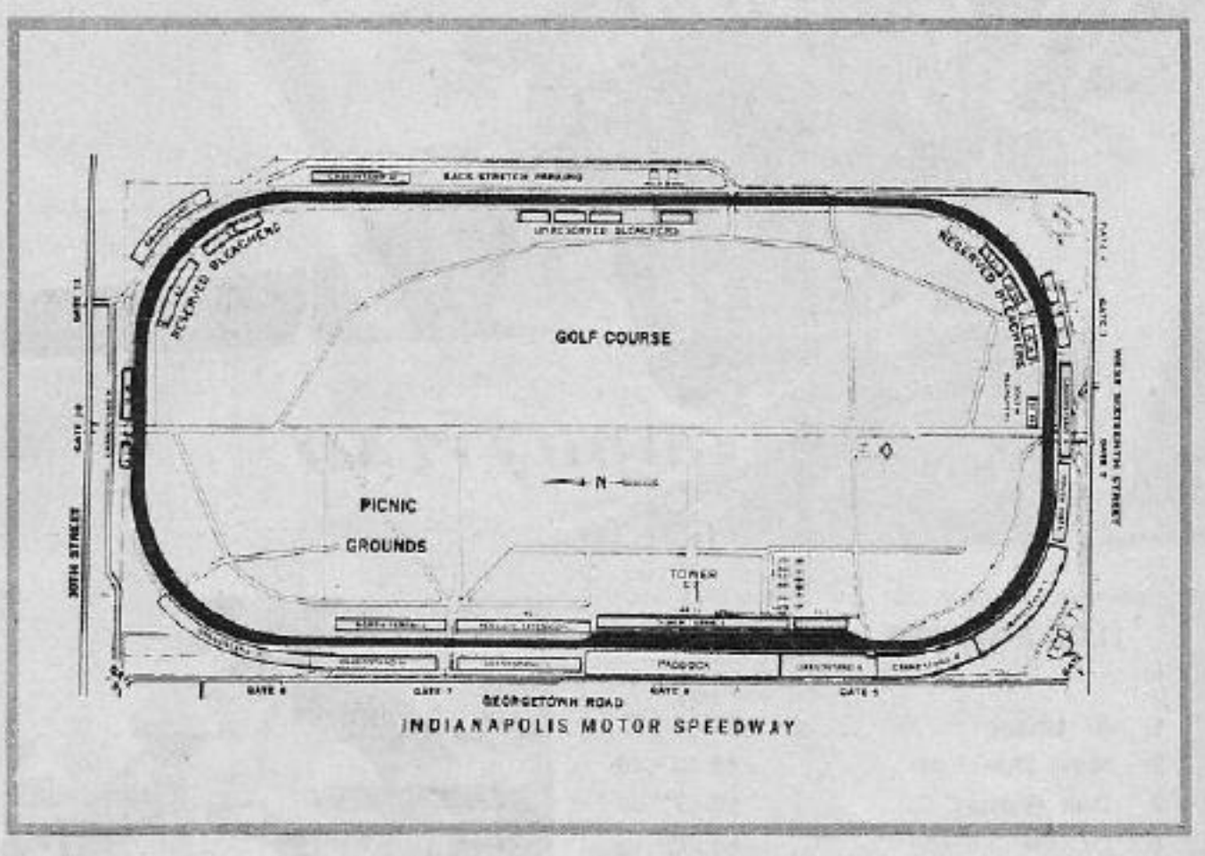
Para Parnelli Jones y Vel Miletich, el dúo que respaldó la empre-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INDY

texto y fotos JUAN ALBERTO ABRAHAM





El rotundo triunfo de Al Unser ratifica la opinión de que en Indy gana el mejor preparado. Superadas las épocas en que múltiples y mortales accidentes ofrecían la chance a cualquier afortunado que lograra esquivarlos, el óvalo más famoso del mundo corona hoy en día con el éxito a la mejor combinación técnico-conductiva.

Al Unser pasando un Offy retrasado. Su dominio fue absoluto.



Jack Brabham fue el único europeo presente en Indy. No tuvo suerte con su propio Brabham.

Al Unser: Serenidad antes del triunfo.

sa con invariable infalibilidad, la satisfacción ha sido inmensa. Parnelli particularmente —ganador de las 500 en 1963 y candidato de muchas otras— no podía ocultar su satisfacción. **"Yo le dije a Al, manejá como te digo y no como yo lo hacía en mis tiempos. No apures el auto cuando no hay necesidad y todo va a salir fenómeno"** —así contaba Jones su más frecuente y enfático consejo dado a Al Unser.

No obstante parecía muy relativo el consejo de no "pisar" el auto demasiado porque el turbo-Ford estaba para cualquier cosa. Sonó como un violín desde el primer día que salió a practicar, a principios de mayo, y siguió afinado hasta recibir la de cuadros. El mérito de tal respaldo hay que buscarlo por parte de George Bignotti, el veterano "Chief mechanic" ya bien conocido por su exitosa modificación del Lola de tracción integral hoy trasformado en un convencional de tracción trasera y bautizado con el nombre de Colt.

Pero aquí llega el momento de sacar a luz el nombre de Charlie Tabucchi, responsable directo del funcionamiento del motor. Esa es su única y esencial tarea en el equipo, dspreocupándose de cualquier otro aspecto del auto. **"El éxito está en el armado** —nos decía Tabucci— **si uno ensambla las piezas con las luces correspondientes no habrá problemas. Bignotti y yo usamos nuestras propias combinaciones para ponerlo a punto, que no se las voy a decir porque al fin y al cabo tenemos el derecho de reservarnos algún pequeño secreto".** En todo caso la combinación Bignotti-Tabucchi está añejada por una afinidad de trabajo que data desde hace 40 años, **"Desde que éramos muchachos", recalca** el veterano Charlie.

El potencial del Johnny Lightning Team estuvo compuesto por tres máquinas (de las cuales se presentaron dos, una conducida por Unser y la otra por Leonard que abandonó cuando era tercero. Concurrieron a Indy con cuatro motores completos y listos para correr, más repuestos suficientes como para armar otros dos. Los turbo-Ford, excepto en un perceptible aumento de potencia, no mostraron variantes exteriores con respecto a lo visto el año pasado. Como es sabido, el ya popular motor es un V8 de cuatro árboles de levas a la cabeza, alimentado por una combinación de bomba inyectora Bendix y turbocargador Schwitzer. El cargador es movido por los gases de escape que accionan la turbina que tiene acoplada, convirtiendo así esos gases en energía mecánica.

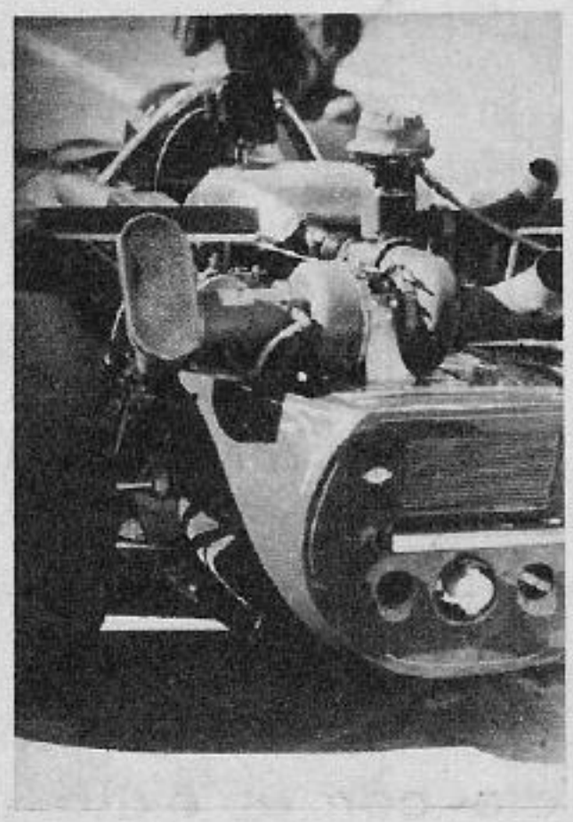
La ignición es transistorizada, con magneto Mallory. La caja de cambios es una Hewland de cuatro velocidades, instalada en el extremo trasero con su propio radiador de aceite. Los frenos de disco son Lockheed con ventilación forzada y

→



¡LOS PREMIOS (en dólares)!

		u$s.
1.	Al Unser	271.697,72
2.	Mark Donohue	86.327,49
3.	Dan Gurney	58.977,49
4.	Donnie Allison	35.002,49
5.	Jim McElreath	32.577,49
5.	Mario Andretti	28.202,49
7.	Jerry Grant	26.977,49
8.	Rick Muther	25.302,49
9.	Carl Williams	22.352,49
10.	A. J. Foyt Jr.	24.902,49
11.	Bobby Unser	20.227,49
12.	Sam Sessions	19.752,49
13.	Jack Brabham	20.227,49
14.	Dick Simon	18.427,49
15.	Ronnie Bucknum	18.602,49
16.	Mel Kenyon	17.552,48
17.	Wally Dallenbach	17.077,48
18.	Johnny Rutherford	17.077,48
19.	Lee Roy Yarborough	16.302,48
20.	George Snider	16.002,48
21.	Mike Mosley	15.627,48
22.	Peter Revson	16.627,48
23.	Bill Vukovich	15.252,48
24.	Joe Leonard	15.452,48
25.	Roger McCluskey	15.727,48
26.	Gary Bettenhausen	14.677,48
27.	Lloyd Ruby	16.252,48
28.	Gordon Johncock	14.902,48
29.	Bruce Walkup	13.927,48
30.	Art Pollard	14.147,48
31.	George Follmer	14.002,48
32.	Greg Weld	14.102,48



"Eso" es el motor Ford con turbo compresor que equipa al auto de Donohue y similar al del ganador Unser.

Mark Donohue: un segundo puesto muy valioso.

PAIRETTI: POR SIEMPRE FORD

De a pie y con la sangre en el ojo, Carlos Pairetti recorrió pits y curvas durante toda la carrera. **"Es un espectáculo bárbaro. Cómo me hubiera gustado estar adentro** —comentó—. **¿Al Unser?, la verdad es que ganó por muerte y qué querés que te diga —aunque mi única experiencia hasta ahora fue con Offenhauser— aquí hay que venir con un Turbo-Ford".**

"Parnelli me dijo que lo viera con tiempo el año próximo. Pollard también se mostró muy amable conmigo y dispuesto a ayudarme. En general todos quedaron conformes con lo que mostré pese a que no pude clasificar así que espero que el año próximo las cosas cambien. Sabés lo que lamento ahora, que la carrera de Ontario (500 Mills en un nuevo Speedway cerca de Los Angeles) coincida con Rafaela, porque si no ya estaba prendido".

Pairetti se fue tras la carrera para Miami, donde pensaba hacer un poco de "relax" tras la tensión y bronca posterior de un mes de ilusiones destruidas y llegó el jueves a Bs. As. Mientras, en Indy, dejó inmejorable impresión. Hablamos con corredores, directivos del USAC (United States Auto Club) y periodistas americanos. Todos coincidieron en que Pairetti hizo más de lo imaginable con el desahuciado Shrike y su simpatía personal ayudó enormemente a superar la barrera del idioma.

Esperemos que la próxima incursión se planee con distinto punto de vista. Tratando de invertir el dinero en un medio que, sin pretender que sea ganador, tenga posibilidades reales de entreverarse. Además poniendo en mente la idea de que no basta con venir un mes antes y entrenarse en Indy. Hay que llegar con más anticipación todavía y si es posible entreverarse en dos o tres de las carreras previas del campeonato para tomarle el tiempo a los rivales y estudiar estilos de conducción.

la dirección es la muy elogiada Lola-type, de piñón y cremallera. También pueden reconocerse elementos originales de Lola en la suspensión delantera, mientras que la trasera tiene brazos superiores rediseñados y fabricados de una aleación de acero especial. El tubo monocoque con tanques laterales, destaca su perfil característico de gran penetración y los deflectores que se instalaron a cada lado de la sección trasera alojan un radiador de agua (lado izquierdo) y uno de aceite (lado derecho). El sistema de refrigeración consta además de otro radiador ubicado verticalmente bajo la trompa de la carrocería y detrás de éi se halla el tanque de aceite de 27 litros de capacidad.

DOMINIO DE FORD

La hegemonía de los Ford (cuatro clasificados entre los cinco primeros) posterga por ahora las ilusiones de volver al primer plano del veterano diseño de cuatro cilindros Offenhauser. Dale Drake, responsable actual de su fabricación, nos contaba durante las prácticas de nuevos experimentos en busca de mayor rendimiento: "Ahora empezamos a construir uno **con carrera más corta. No le puedo asegurar que ande mejor que los anteriores porque realmente todavía está en el período de experimentación, pero hay unos pocos instalados en varios de los autos de este año y si quiere le aconsejo que se fije en la performance del de Dan Gurney, que es uno de ellos".** El tercer lugar del californiano, pese a sus inconvenientes, parece abrir un halo de esperanza a las predicciones que Drake nos hiciera.

Otros, como Roger Penske, opinaron en sentido contrario. El Sunoco-Lola de Donohue había mostrado poderío en su debut de 1969 equipado con un Offy. Sin embargo Penske —bien conocido por sus aciertos cada vez que decide cambiar de marca— estimó que en este momento la verdad se llama potencia y ordenó el cambio de motor. Mark Donohue se encargó de ratificar su acierto en la pista con un segundo puesto logrado tras una minuciosa planificación. Sin poder ocultar su alegría, tras recibir el cheque por 86.000 y pico de dólares, Donohue deslizó una broma para sus mecánicos en el banquete de la victoria celebrado al día siguiente: **"Muchachos, si el año que viene no gano, están todos despedidos".**

El mejor debutante, confirmando la fama alcanzada en Stock-Cars, fue Donnie Allison. Su cuarto lugar resultó consagratorio y precedió a otro Coyote-Ford (el de McElreath), completando con el patrón A. J. Foyt (décimo) una performance sin precedentes. Dicha performance lleva laureles a Foyt por haber clasificado, como propietario, tres de sus Coyotes entre los diez primeros puestos. Foyt, aunque se quedó con las ganas de sumar su cuarto triunfo en Indy (cosa que exteriorizó con su conocido derroche verborrágico) cosecha también el mérito de ser responsable de la producción de los turbo-Ford. Había comprado la existencia total de motores el año pasado, con una gran cantidad de repuestos, y su "A. J. Foyt Engine Corporation" de Houston (Texas) es la encargada de armar, vender y suministrar asistencia técnica oficial.

EL FRACASO DE MARIO

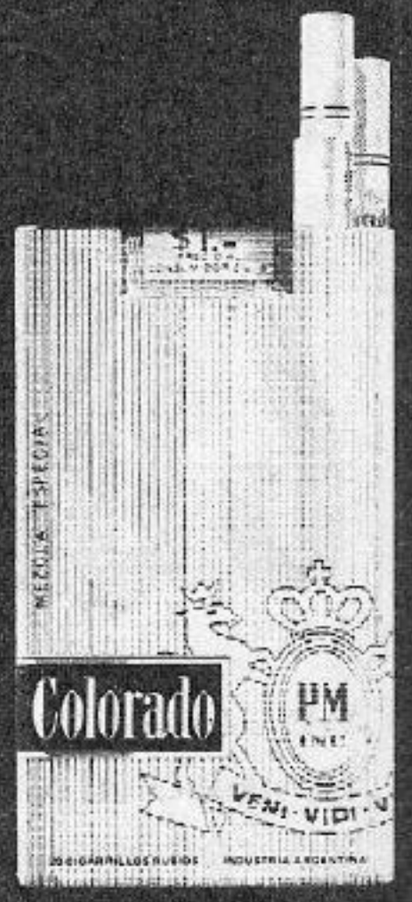
Cuando hablamos con Mario Andretti horas después de finalizada la competencia no podía disimular su disgusto. Personalmente nunca exteriorizó muy calurosa aprobación por el nuevo McNamara pero, respetando su posición de "empleado" del equipo STP siempre se ha cuidado de criticar el medio mecánico que le endilgó Granatelli este año: **"El auto es nuevo y realmente llegué al día de la carrera sin haberlo probado a fondo. Creo que en las próximas va a andar mejor y en Ontario a lo mejor nos tomamos la revancha".** Sin embargo la expresión de sus palabras tenía más flema británica que exuberancia itálica. Mario se fue de Indy con la cabeza baja y una amargura indisimulable. El McNamara por ahora sigue siendo una incógnita y problemas de suspensión son prioridad.

"Creo que mi auto era el más veloz." Jack Brabham no es una persona de las que hablan por hablar. Sus conclusiones tras las 500 Millas eran ratificadas por sus mecánicos. Lamentablemente la demora con que llegó su máquina a Indy (atrasado su trasporte desde Nueva York por una huelga) no permitió ponerla perfectamente a punto. No obstante llegó a ser puntero en una de las 200 vueltas y si apenas terminó en décimotercer lugar es porque su Offy se plantó sobre el final.

El análisis de la actuación de los McLaren, queda hoy ensombrecido y por qué no decirlo desactualizado, tras el increíble impacto que significa la desaparición de Bruce, dos días después de haberlo visto partir de Indy con jovial semblante. "Hasta la próxima Can-Am", nos habíamos despedido y cuando lo vimos salir rumbo al aeropuerto nunca imaginamos tan trágico final. Pensar que Bruce no había querido correr uno de sus propios autos en Indy porque consideraba que era muy peligroso y cosa de locos. Su desaparición no hace más que reactualizar la riesgosa verdad de la profesión de piloto, cuando un mes libre de accidentes graves en uno de los circuitos más temidos del mundo, casi nos había hecho olvidar la contraparte amarga que siempre se agazapa tras el glorioso rugido del deporte automotor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En mi país la nostalgia se bebe y se fuma.



Un trago. Una pitada.
El humo no se moja.
Un rostro que el recuerdo hace más lindo.
Otro trago.
Otro cigarrillo.

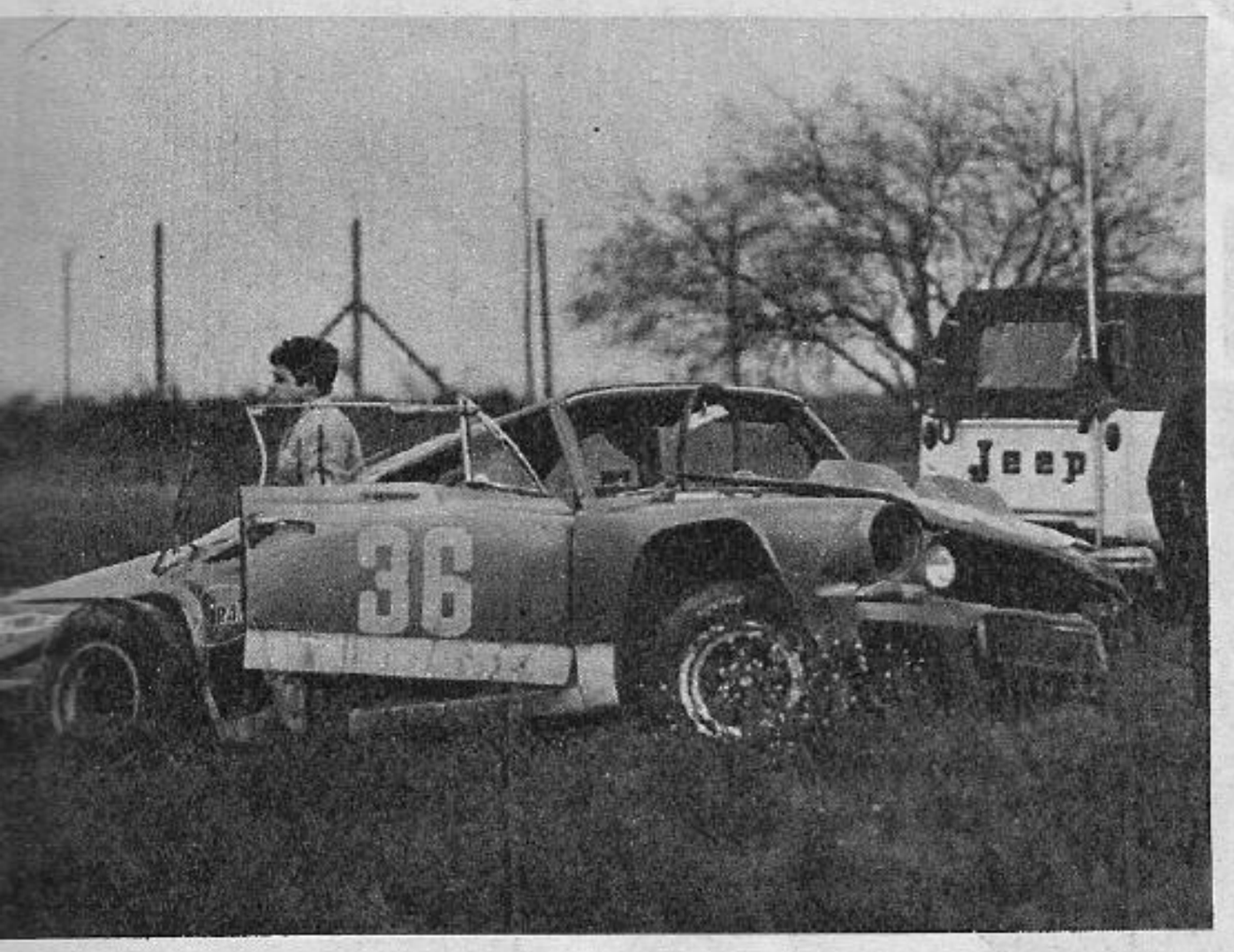


Radiux Publicidad

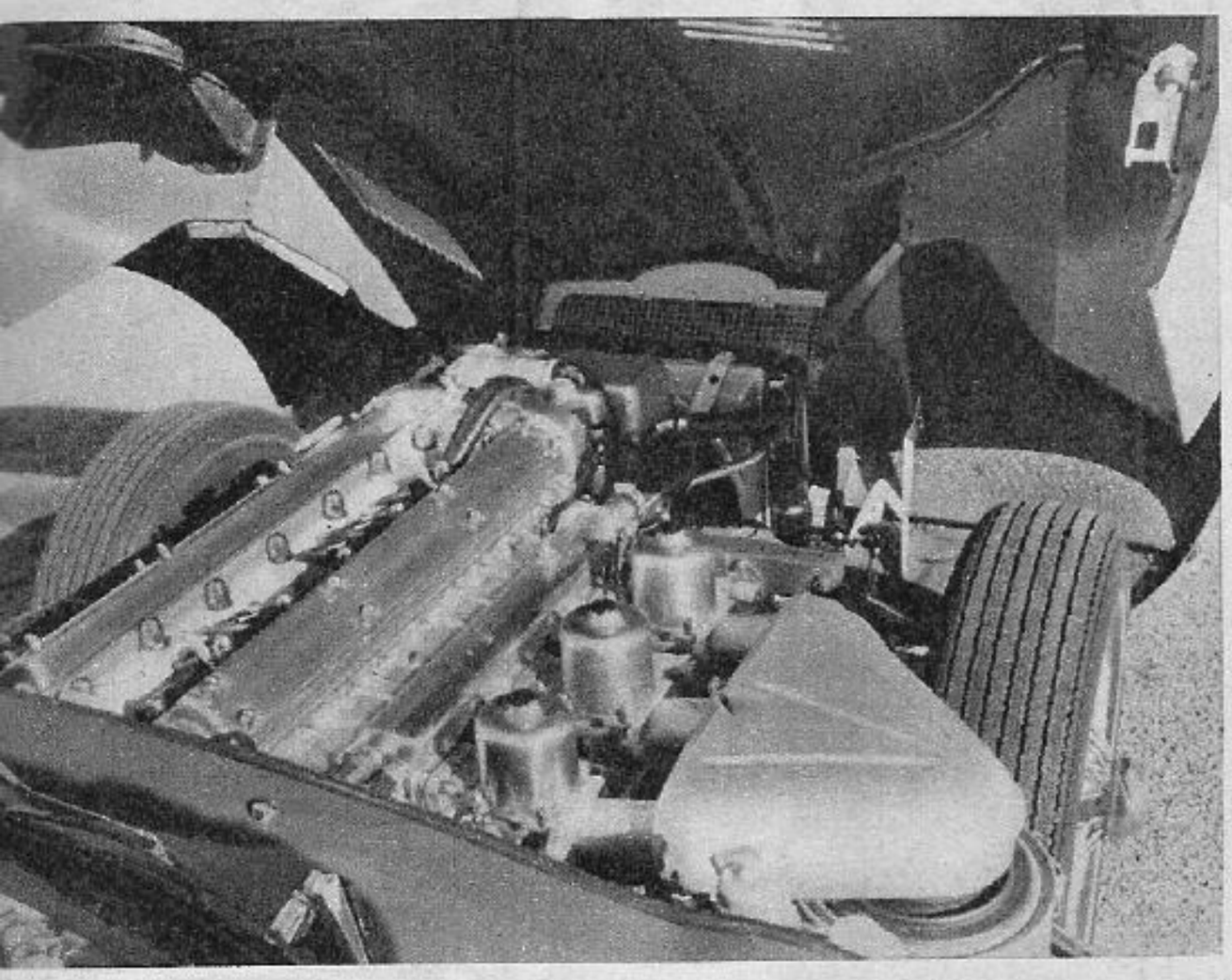
corsatest

¿QUE SABE USTED DE AUTO

Se acabó la farsa. El que sabe, sabe y el que no, que se haga periodista. Pruebe en 25 preguntas hasta qué punto sus conocimientos son auténticos. 25 respuestas correctas: maravilloso; de 20 a 24, notable: de 16 a 20, bien; de 10 a 15, más o menos; de 6 a 9, ¡dejame!; menos de cinco contestaciones indican claramente que usted no entiende un pito del tema. Las respuestas en el próximo número dirán quién es el que sabe y quién el que no sabe



1



2

I ¿En qué años se clasificó Campeón Mundial de Conductores Juan Manuel Fangio?

II ¿Cómo se llamaba el piloto uruguayo que murió en una de las carreras de la temporada de Fórmula Junior disputada en 1964 en Buenos Aires y qué máquina conducía?

III Foto 1: ¿quién fue el carrocero (aficionado) que modificó este Torino 380 W para convertirlo en el moderno sucedáneo de los clásicos "Fleetline" que vemos en la foto?

IV ¿Con qué tipo de coches se logran promedios superiores a los 310 km/hora en el circuito de Daytona Beach?

V ¿Qué coches de fabricación argentina estaban equipados con motor y caja Porsche?

VI ¿A qué famoso corredor de la década del 30 se lo conocía como "El Indio Rubio"?

VII ¿Quién fue el ganador en las "500 Millas" de Indianápolis de 1963?

VII ¿Cuántos G. P. de TC se ganaron con coches Chevrolet y cuántos con coches Ford?

IX ¿Quiénes fueron los únicos pilotos ganadores en F 1 con chasis Brabham además del propio Brabham?

X Foto 2: ¿A qué coche inglés pertenece este motor?

XI ¿Qué hecho fundamental para el automovilismo argentino aconteció en la otoñal mañana del 26 de abril de 1966?

XII ¿Qué dos marcas germanas de automóviles acapararon la mayoría de los triunfos en monopostos en los años de preguerra?

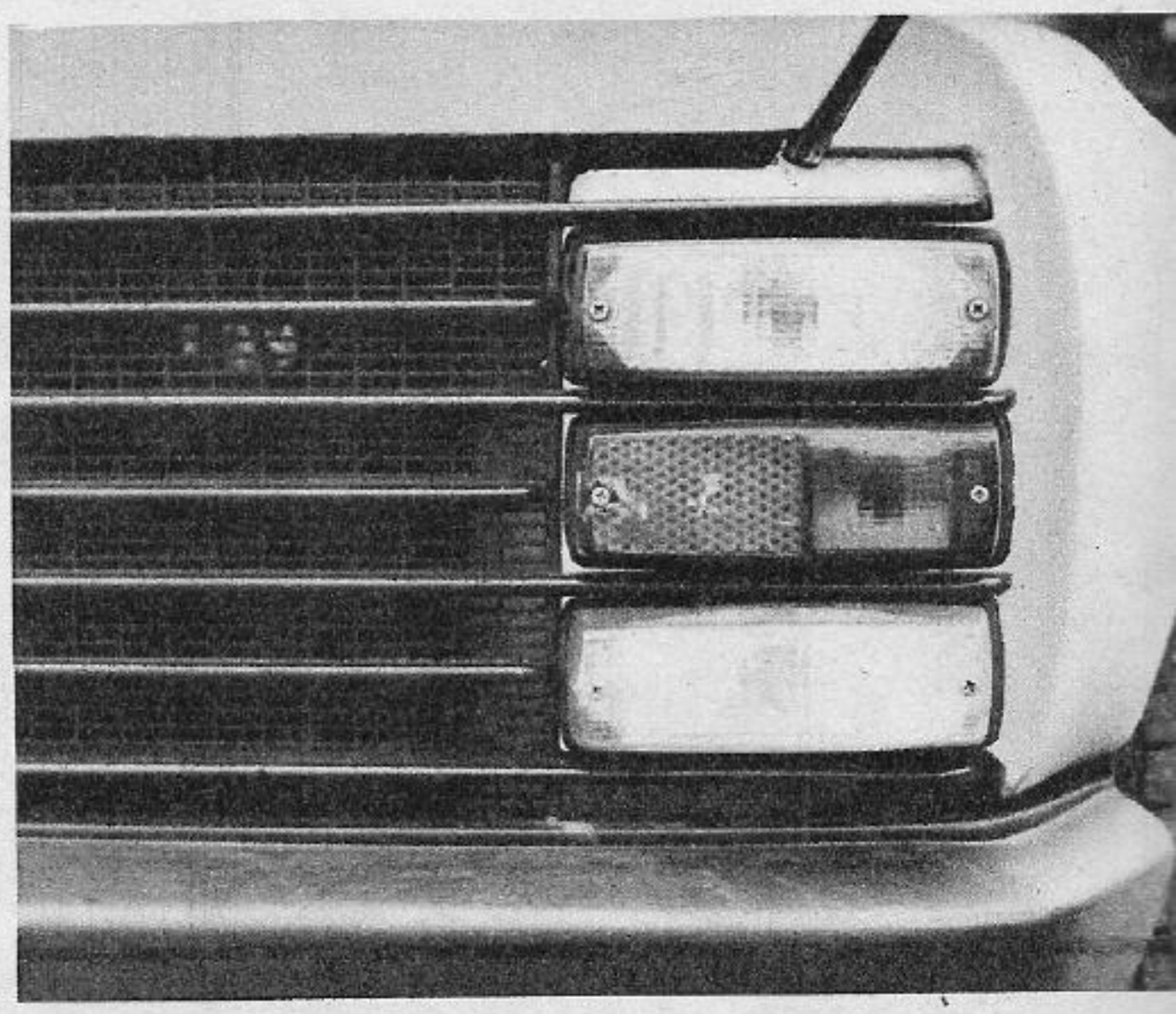
XIII ¿Cuál fue la última carrera ganada por Dante Emiliozzi?

XIV Foto 3: ¿De qué coche sport son estos faroles traseros?

por CARLOS N. RANCALES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOVILISMO?



3

XV ¿Cuáles son los verdaderos nombres de los pilotos que corren o corrían con los siguientes seudónimos: "Dany", "El Gitano", "Sandokán", "Transfer", "Patoruzú", "Jesús Rodríguez", "Segundo Sombra" y "Ampacama".

XVI ¿Qué motor de fabricación americana colocó Sydney Allard sobre un chasis de su producción que se haría famoso a partir de 1948?

XVII ¿Quién fue el corredor de F 1 Internacional que ganó más carreras puntables y cuántas fueron éstas?

XVIII Foto 4: ¿Quién es este corredor de F 1 MN y SP?

XIX ¿En que año se corrió por primera vez el G. P. de Turismo y cuál era su denominación en aquel entonces?

XX ¿Quién fue el piloto que ganó más veces el G. P. de Mónaco y en cuántas oportunidads?

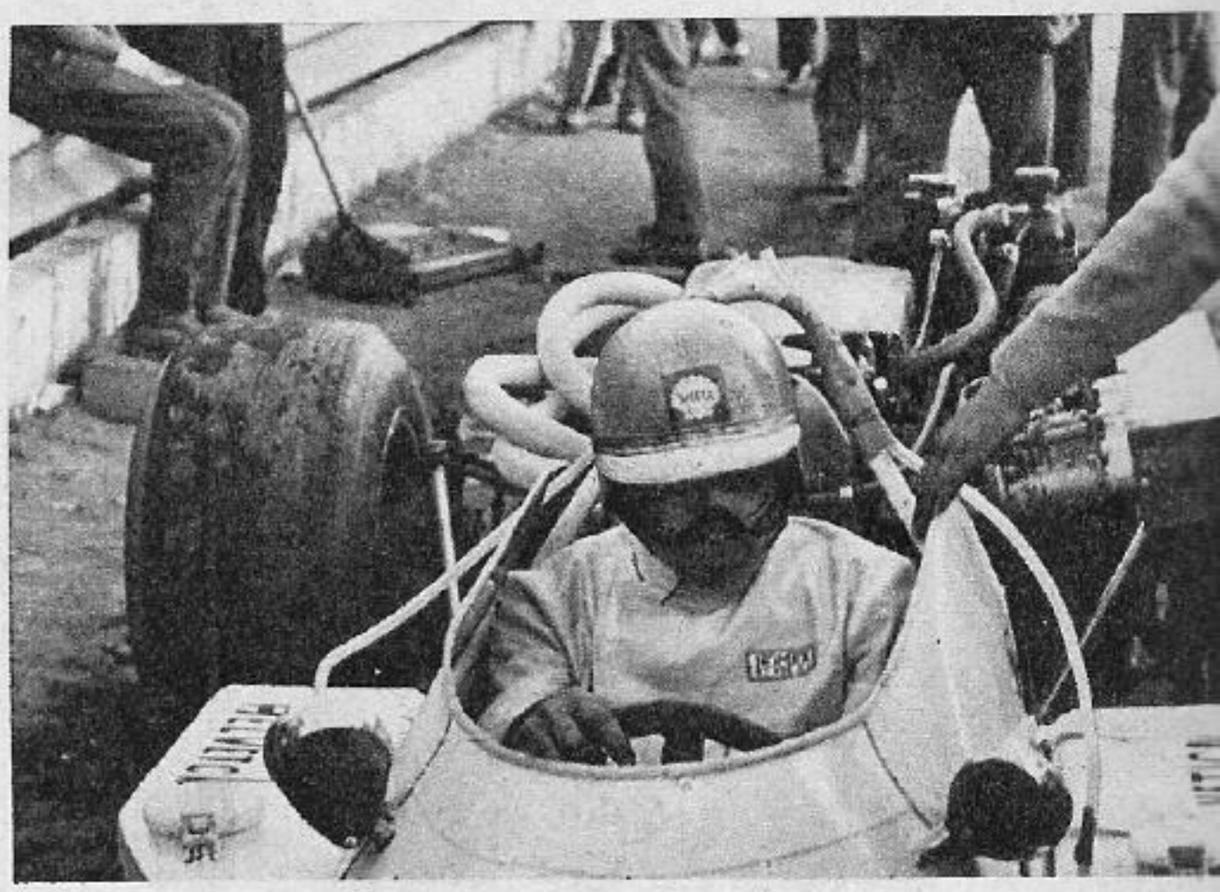
XXI ¿Qué conocido piloto santafesino de TC perdió la vida en la carrera Dos Océanos del año 1965?

XXII ¿Qué auto inglés de pequeña cilindrada, aspecto deportivo y extendida fama, es entregado por sus fabricantes para que el usuario lo arme en su casa?

XXIII ¿A qué trío de pilotos de F 1 de comienzos de la década del 50 y que formaban parte del mismo equipo de fábrica, se los llamaba el "trío de las tres F"?

XIV Foto 5: En esta foto aparece Orlando Sotro, ¿puede ubicarlo?

XXV En el G. P. de Turismo de 1962 participó un equipo de cuatro coches americanos de gran cilindrada, ¿qué marca eran y quiénes eran por lo menos dos de los pilotos?



4



5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ALBERTO RODRIGUEZ LARRETA

"LARRY"

por **Carlos F. Figueras**



Treinta y seis años y casi veinte de automovilismo. Ganador en todas las categorías donde participó. Muchos Grandes Premios, experiencias internacionales y piloto oficial del equipo de Lotus. Su trayectoria en el automovilismo

Premio Primavera. Autódromo de Buenos Aires, 1953. Tercero en la categoría hasta 1500 cm³, Alberto Rodríguez Larreta con una Cisitalia 1100 cm³. Su primera carrera.

Pelo corto por reglamento. "Larry" gana en Rafaela con la Ferrari MM de tres litros y sale del anonimato, 1955. Tenía 21 años.

Menos en Sport Prototipo ganó en todas, y sin embargo nunca fue publicitado o promocionado como otros que hicieron menos y en categorías a veces intrascendentes. Pero la manera de ser de "Larry" es así; "hace" en silencio, en la penumbra y un día se destapa con algo que nadie puede creer. Hace meses que está inactivo y a la espera de uno de los SP de Berta para competir en la categoría. Es piloto oficial de IKA-Renault pero no puede demostrarlo porque los clubes en general se niegan a hacer carreras para la clase mayor del Anexo "J". Corrió en el equipo oficial Lotus y fue invitado por el propio Chapman a formar su plantel de F-1... pero pocos lo recuerdan y otros apenas si se enteraron. Su última perfomance promocionada fue la de las "84" de Nürburgring, donde junto a Copello y Franco clasificaron el mejor Torino.

¿"Larry" maneja mejor, igual o menos que hace unos ocho años atrás? Esa es la pregunta que muchos se hacen y que no encuentra una respuesta definitoria. El está seguro, no tiene dudas... **"ando mejor que antes. Lo que pasa que uno se va puliendo y toda la vehemencia que tenés a los veinte años la suplantás con el trabajo cerebral. No andás de costado en todos lados porque sabés que hay muchas ocasiones en que andar con las cuatro ruedas bien apoyadas te significa un tiempo mejor... ahora soy menos espectacular pero no me cabe duda que he aprendido mucho y mi nivel de conducción es superior".**

Apenas a los 36 años tiene una experiencia de casi veinte en automovilismo. Y en esos años hizo mucho, aprendió, deslumbró y siempre demostró un alto nivel como piloto. Siempre regular, girando decenas de vueltas en tiempos iguales, con diferencias ínfimas... siempre prolijo. Algunos opinan que le falta la dosis de agresividad que otros poseen, él cree que no le hace falta... que con la que tiene le alcanza. Pero al final todos concuerdan en que "Larry" es uno de los mejores pilotos que tenemos en actividad. Sobre eso no hay dudas. Pero ¿usted sabe todo lo que hizo "Larry" a través de esos años? Pues bien, pasamos a contárselo.

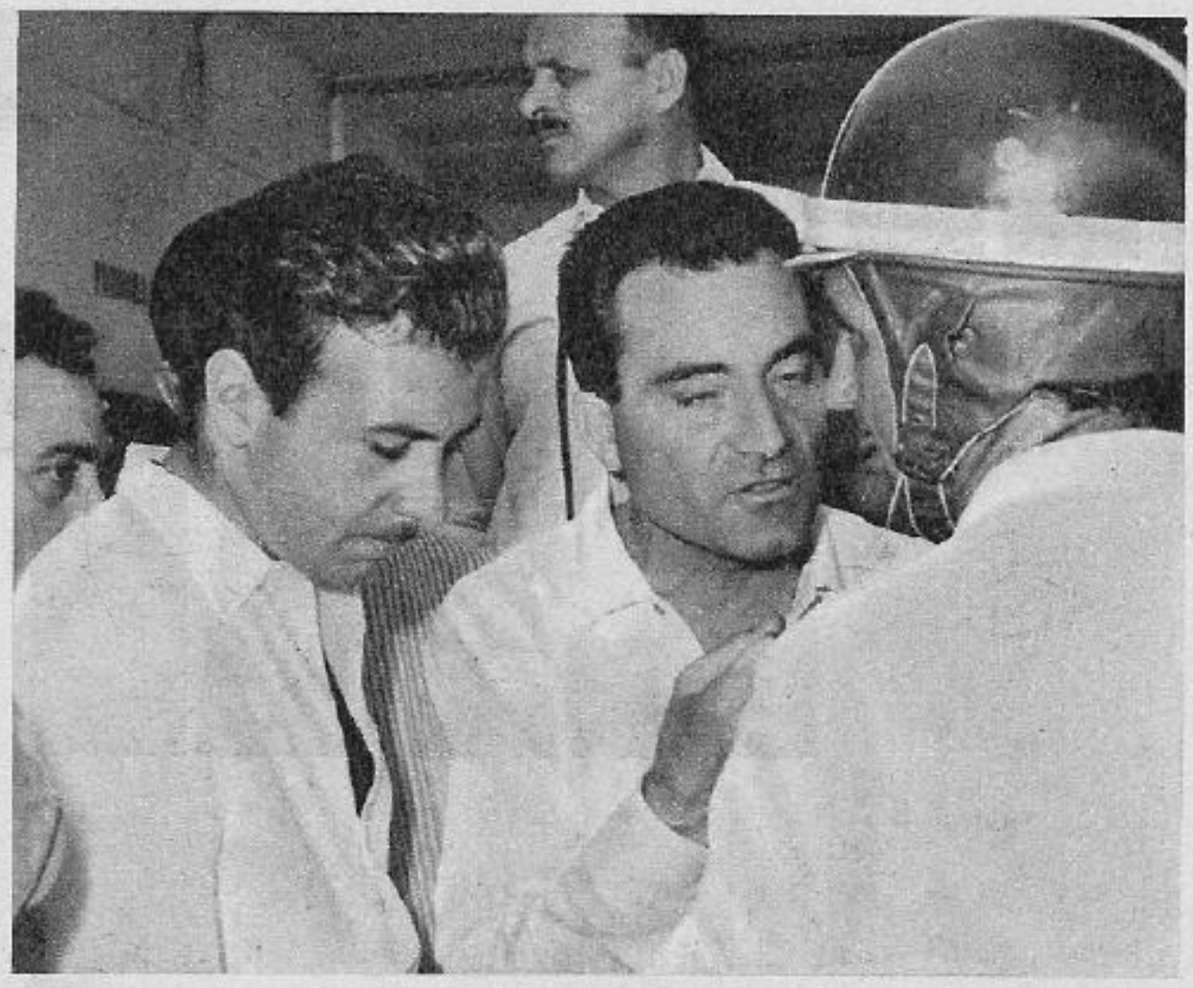
Durante seis años vivió en City Bell, cerca de La Plata, en la quinta de su familia ("El Ombú"), la misma que compró hace unos años el Club Estudiantes de La Plata. Allí pasó su primera infancia hasta que en 1940 vino a vivir a Buenos Aires, en Juncal y Esmeralda.

"El colegio primario lo hice en el Cinco Esquinas... el que está en Quintana y Libertad. Como compañeros tenía a muchos que más tarde serían amigos como el caso de Maneco Bordeu, Julito Cruciani, Diógenes de Urquiza... en fin, varios más. Cuando terminé tercer grado pasé al Belgrano Day School y seguí mi ciclo por el Saint George terminando como es lógico en el Dastugue que es el colegio donde se juntan todos los que desfilaron por otros con disciplina más severa como la Modelo, Champagnat, Belgrano Day, etc. Pero en el caso mío era distinto. En 1950 me fui a Europa

→



Este es el auto con que irrespetuosamente ganó las 500 Millas Rafaelinas. Ferrari 3.000 MM V-12. Muchos HP bien administrados.



1958. Temporada de F-1 en Buenos Aires. "Larry" escucha mientras el italiano Giorgio Scarlatti habla con Charlie Menditeguy.



1961. 500 Millas Standard en el Autódromo. Ganadores: Jackie Forest Greene y "Larry" con un Jaguar 3.8. Los monstruos se impusieron a las gráciles Giuliettas.



En uno de esos domingos que no había nada que hacer, se organizaban carreras de autos sport. "Larry" ganando con un Triumph TR3.

con mis padres y cuando volví tuve que dar el año libre, por eso entré en el Dastugue. Nunca fui un alumno brillante pero tampoco era de los peores. Así terminé el secundario y como no tenía ganas de seguir pegado a los libros me fui a trabajar con mi padre al campo."

Allí pasó dos años en la Estancia de Corrientes, en Curuzú-Cuatiá, tratando de aprender los secretos del campo y su administración. Después llegó la inevitable conscripción y fue enviado a Azul para pasar poco más tarde al Ministerio de Guerra. **"Todos piensan que estaba acomodado pero no hubo nada de eso... pasé una colimba espantosa y para colmo me agarró la revolución. Ese día estaba asomado a la ventana y una esquirla de una bomba me pasó zumbando... la verdad que la pasé bastante fulera."**

Las primeras armas las hizo al volante de un Chevrolet 28 que soportó todos sus vicios conductivos dignos de un aprendiz. Después compró un Ford T y más tarde cuando tenía 17 años era dueño de un Land-Rover. Su primera carrera fue en 1953 a bordo de una Cisitalia 1.100 en el Autódromo de Buenos Aires, para más datos en el Premio Primavera un 26 de octubre y entró tercero. **"Era un lindo aparato pero no andaba gran cosa... unos 145 km/h., claro que era un 1.100. Ese día se me cortó una hoja de elástico que eran trasversales y se me metió en la rueda... ahí perdí tiempo. La segunda carrera, con el mismo auto, la gané sobre un MG que entró segundo y un Simca 1500. Eran esas carreras entre amigos donde corrían todos los de La Biela donde yo pasaba los ratos libres... Daniel Speroni, Bitito Mieres, Sáenz Valiente, De Tomaso, Pérez de Villa, Caamaño, Coco Llanos, Julito Otamendi eran los de la barra de la mesa grande que se la pasaba horas y horas hablando de autos de los buenos."**

Después fue progresando. Unos 1.000 kilómetros con Jorge Salas Chávez sobre un Porsche y en 1955 su primer triunfo importante en la pista ovalada —todavía de tierra, por supuesto— de Rafaela. El casi desconocido Alberto Rodríguez Larreta (21 años y el pelo corto tipo cepillo) con una Ferrari 250 Mille Miglia modelo 1953, motor de tres litros con doce cilindros en V y doble árbol arriba. Muchos burros y una velocidad final de 220 km/h. A dos años de sus comienzos sobrevino la consagración. Ganador en Rafaela ante los mejores pilotos de ese momento. Un atrevido adolescente llamado "Larry".

"En 1957 corrí la temporada internacional con un Jaguar "D" de la Ecurie Ecosse... ¡bah! Casi corro. A último momento Sandersson que era mi compañero corrió con Bitito Mieres porque el coequiper de Roberto había chocado el Jaguar de ellos. Finalmente la pareja fue Mieres-Sandersson y yo me quedé a pie. Ese mismo año corrí y gané el primer Gran Premio Standard con un Peugeot 403. En esa época a los autos casi no se los podía tocar y mi auto no pasaba los 135 km/h. en condiciones normales. Me lo había preparado Jackie Greene y al cabo del Gran

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Gran Premio Standard de 1959. "Larry" llega a Mendoza, final de la segunda etapa con su Peugeot 403. Ganador absoluto.

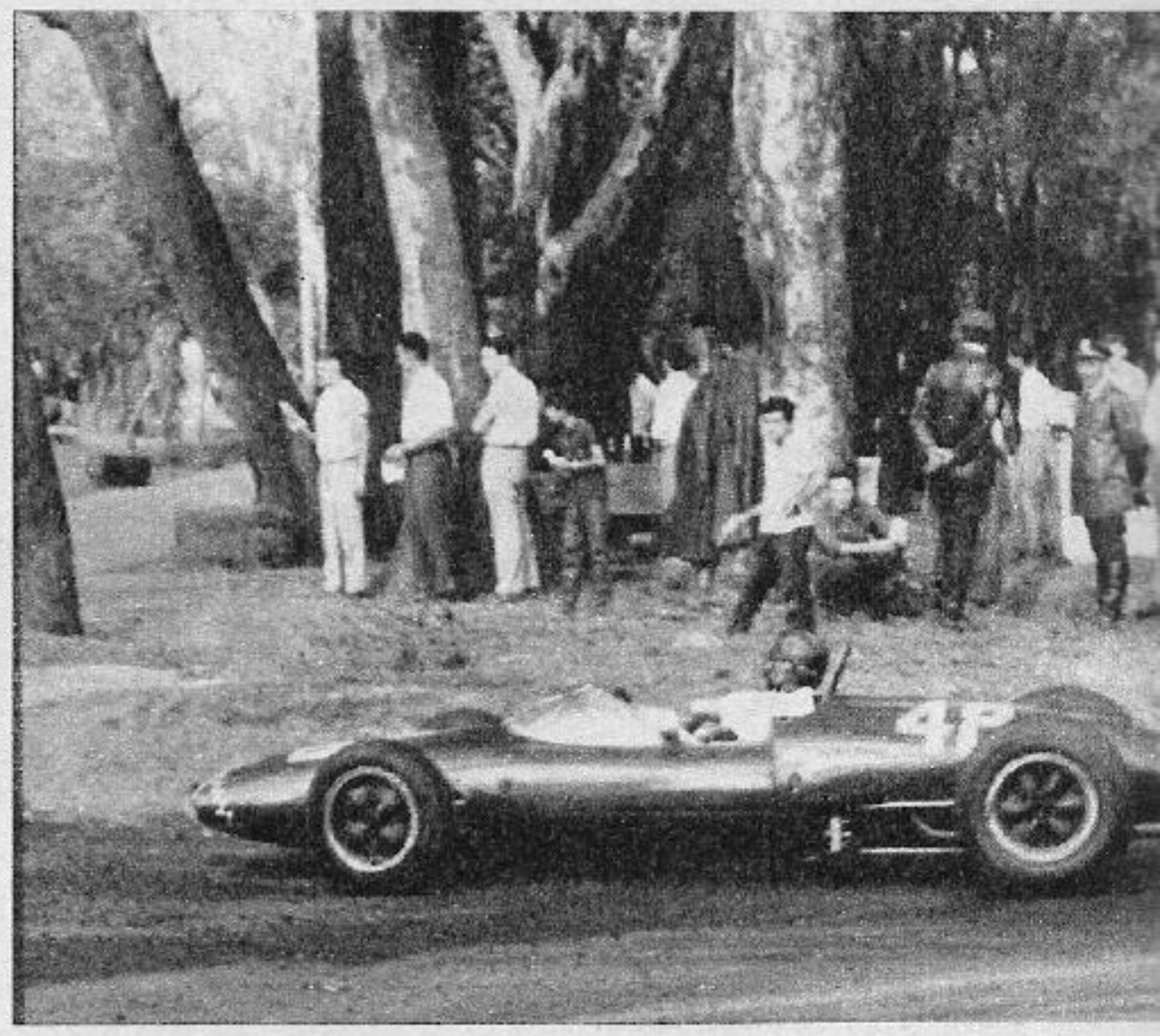


1960. Lotus 18 con motor delantero. Un auto funcional y atractivo. "Larry" al volante. Su actuación le valió el ofrecimiento de Colin Chapman que él desechó.



Gran Premio de 1963. Piloto oficial del equipo Peugeot con los 404 de tres bancadas. Abandonó. Biela fundida en Infiernillo.

El coche de TC más lindo y efectivo de ese momento. 1964. Vuelta de Carlos Casares. Motor Chevrolet, preparación Conti.

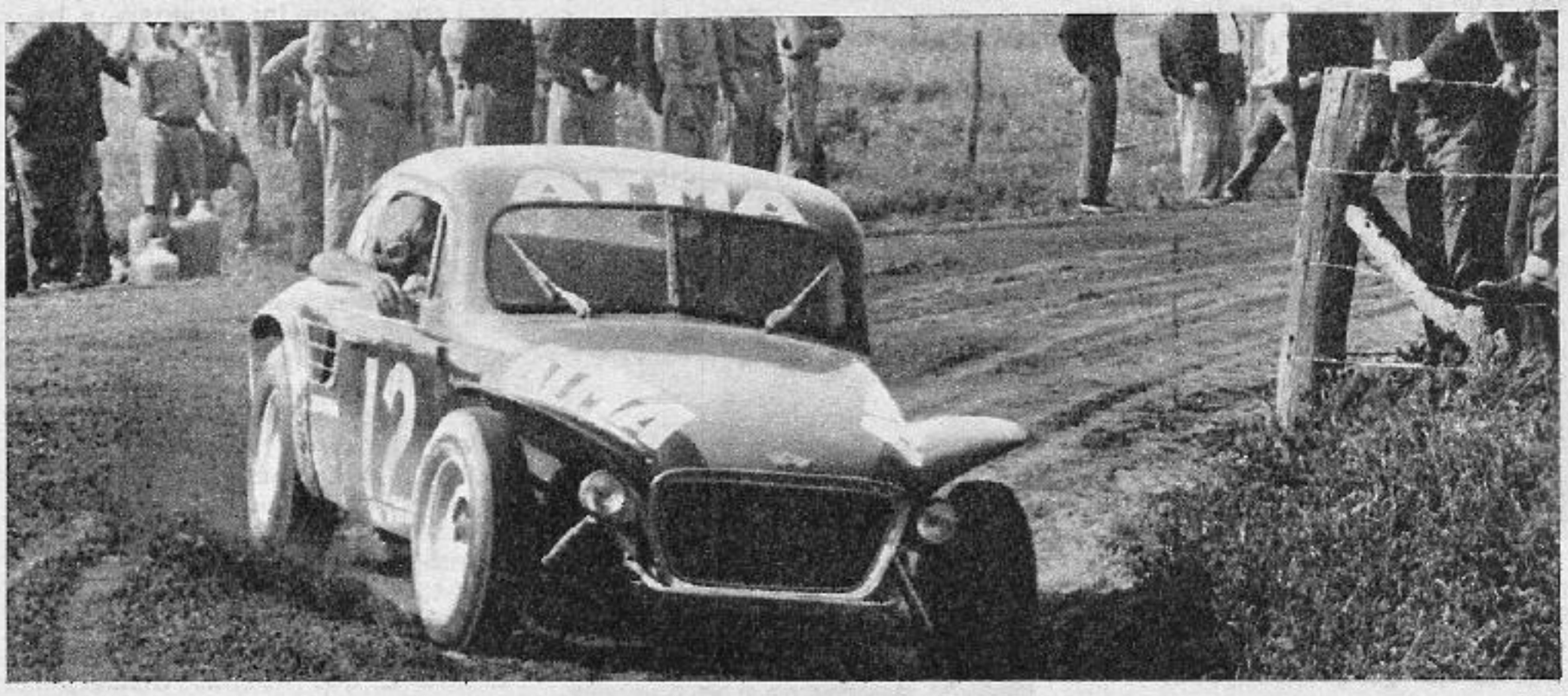


Fórmula Junior. Lotus JR con "Larry" al volante. Buena actuación, especialmente en la carrera en Buenos Aires.

Premio el promedio general fue de algo así como 107 km/h. Si vos supieras... nada que ver con los Turismo de ahora, eran standard por donde se te ocurriera mirarlos."

Tdos los 1.000 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires lo tuvieron presente. Con cualquier auto, con Porsche, con la Maserati de Grandío, con la Ferrari, con Osca... pero el auto que más le gustó fue la Maserati 2 litros, la misma que hace poco salió en las páginas de Corsa y que pertenece al ing. Jorge Macome. También fue al Triangular de MN en 1958. En 1958 ganó nuevamente el Gran Premio de Turismo con su inseparable 4-3. En 1960 con el equipo Lotus y luego la oferta que no aceptó.

"Fernández Aguirre estaba en la





25 Horas de Turismo de APAT. Junto con Copello ganaron la general. Torino 380 W, su actual arma para Anexo "J". En breve SP.



Gran Premio de 1965.
Auto: Alfa Romeo Giulia Súper.
Una anécdota en la etapa inicial y un abandono al promediar el GP.



1966, "Larry" ganó el GP con un Fiat 1500 C del equipo Fiat Maldonado.
Anduvo fuerte en el Dique Los Molinos.

y los compañeros de equipo eran Peduzzi, De Rosa, Pablo Facchini, Danilo Constanzi, Taboada y "Larry". **"Los coches andaban una barbaridad... más de 200 km/h., pero apenas largué se prendió la luz de presión de aceite y en Capitán Sarmiento se fundió."**

En el '62 no corrió el Gran Premio (por única vez) porque su socio y amigo Esteban de Estrada lo hacía con otro 403. Alguien tenía que quedarse a cargo de la agencia. A fin de año en la Mar y Sierras corrió un Alfa Romeo 2600 que le ofreció Vianini padre y se quedó a tres kilómetros de la llegada. Igual ganó porque llegó empujando con su acompañante Hernán Agote. **"Si no me quedaba batía el record de velocidad en ruta abierta porque venía haciendo 215 km/h. de promedio. ¿Sabés lo que andaba ese auto? Con viento a favor en las rectas viajaba en los 260 km/h... ¡Cualquier cosa! Imaginate que hice 182 km/h. de promedio y para los últimos kilómetros le puse como media hora empujando..."**

De vez en cuando también mataba el tiempo corriendo el MN de Froilán González y ganaba. Un año más tarde corrió con el equipo Peugeot que debutaba con los 404 de tres bancadas. En el Infiernillo fundió una biela. ¿Acompañante? Alfredo Berghella que le había armado el motor.

"Ah... me olvidaba. Mi primera carrera de TC en 1961 con el coche de Juan Carlos Garavaglia. En la serie anduve rueda a rueda con Julio Devoto que en esa época era el patrón del autódromo. En la final se fundió una biela y tuve que abandonar. Ese fue mi debut en Turismo Carretera. En el '64 corrí la Giulia que ya habían bautizado Rolo Alzaga y Vianini... tenía más golpes que molinete de subte. En Arias me quedé sin nafta y tuve que andar en bicicleta hasta el auxilio para que me dieran nafta."

Cuando volvió al TC lo hizo con el mejor auto de la categoría en ese momento. Lo había construido Baufer y más tarde se lo vendió a Pairetti. Excelentes actuaciones y una etapa de Gran Premio con record de velocidad a sólo un segundo de Emiliozzi después de largar en el último lugar en la ruta. En 1965 dejó Peugeot para correr con Fiat (equipo Automóviles Alvear). Venía ganando el Gran Premio y se cortó el cigüeñal en la quinta etapa. Hasta Tucumán desde Catamarca bajó todos los tiempos y marcó el registro que aún hoy es record.

"En el '66 también corrí con Fiat pero del equipo de Leonardo Rosati, Maldonado Automotores. "Nene" Nuccilo lo había armado y el coche era un violín. No andaba más de 170 km/h. pero era irrompible y llegó intacto, sin un solo raspón ni un ruido. Salvo un problema. No entiendo como Nuccilo no está considerado como uno de los mejores preparadores de Fiat. Ese fue el año que gané nueve Fiat y que repartimos con Boyadjián, Maneglia y Najurieta.

El resto es historia más reciente. Ganador en TC con el Torino de Lutteral en San Nicolás, muchas carreras de TM para la marca, el campeonato argentino, las 84 Horas de Nürburgring, el Rally Londres-México... en el futuro un SP made in Berta.

Todo esto lo hizo "Larry". ¿Lo sabía? La historia aún no terminó.

ALBERTO RODRIGUEZ LARRETA "LARRY"

Comisión del ACA y propuso entre los pilotos —para ocupar el auto libre de Lotus— dos nombres... el de Enrique Sticconi y el mío. Finalmente Sticconi consideró que yo andaba un poco mejor que él y me dieron el auto. Mi primera vuelta en el Lotus y la única antes de la carrera la di el día sábado a las ocho de la noche y giré en 1m 53s. El domingo hice 1m 40s durante la carrera y el record era 1m 37s que lo había hecho el Cooper-Climax de Mc Laren. Largamos y a las pocas vueltas me hicieron parar a cambiar una bujía y terminé noveno después de recuperar algunos puestos. El domingo siguiente fuimos a Córdoba y marqué el 5º tiempo en la clasificación, pero no pude largar... cuando llevábamos el auto para la largada se me cortó un palier y me quedé otra vez a pie. Esa carrera la ganó Trintignant con un Cooper-Climax. Yo corría con el Lotus de motor delantero y Ireland con el motor trasero que más tarde fue el auto que revolucionó la Fórmula. Luego de Córdoba, Colin Chapman me ofreció un puesto en el Team Lotus firmando un contrato por tres años pero yo no tenía interés en correr tanto tiempo con el mismo auto. Yo quería firmar por un año pero Colin no aceptó y quedamos en la nada. Y te aseguro que no estoy arrepentido, hasta ahora nunca me he arrepentido de lo que hice... y tampoco en esa ocasión."



Vinieron otros triunfos... con el Jaguar 3,8 en pareja con Jackie Greene cuando ganaron las 500 millas Standard del Autódromo. Los Grandes Premios otra vez con Peugeot 403 y en el '61 cuando formó equipo con los Studebaker Lark V8. Su acompañante fue nada menos que Rinaldo Bellavigna

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

97 PREGUNTAS A "LARRY"

Un libro: Cualquiera.
Un auto: Torino 380 W.
Una película: No voy nunca al cine.
Una bebida: Coca-Cola.
Una moto: Honda 750.
Una serie de TV: No veo TV.
Un lugar de veraneo: Bariloche.
Un lugar de reunión: Mau-Mau.
Un ritmo para bailar: Brasileño.
Un amigo: Varios.
Un enemigo: Algunos.
Un deseo: Triunfar.
Una superstición: 13.
Una cábala: Soy cabulero, pero ninguna en especial.
Una carrera: Los Grandes Premios.
Una categoría: Sport Prototipo.
Un piloto: Copello, Di Palma, García Veiga.
Un jefe de equipo: Steven, Fernández Aguirre y Leeper.
Un mecánico: Pablo Macagno.
Un constructor: Oreste Berta.
Un personaje: Rodríguez Canedo.
Algo antipático: La piña en el Autódromo, el año pasado.
Un gusto: Manejar, navegar, volar.
Una comida: Ninguna en especial. Carne.
Un restaurante: Périgord.
Un boliche: Mau-Mau.
Un deporte: Yachting.
Un juego de azar: No juego.
Un prócer: San Martín.
Un cómico: Marrone.
Un actor: David Niven.
Una actriz: Senta Berger.
Un cigarrillo: Rubios nacionales.
Una mujer: Mi madre.
Un lugar del mundo: El Mediterráneo.
Un país: Argentina.
Una ciudad: Buenos Aires.
Un hombre: Mi padre.
Un error: Fumar.
Una sastrería: Savareze.
Un trauma: Ninguno.
Un miedo: Tampoco.
Una alegría: Ganar.
Una pegada: Correr con Torino.
Una bronca: Que no haya carreras para la clase grande.
Un reloj: Rolex Daytona.
Un accidente que te impactó: Cabalén.
Una muerte: La de Cabalén y la de Boyadjián.
Una revista: Life.
Una revista de automovilismo: Road & Track y Car and Driver.
Una pelea: Ninguna.
Una zapatería: Guido.
Un boxeador: Bonavena.
Una forma de vestir: Sport.
Un disco: Tema de Butch Cassidy.
Un conjunto musical: Los Fronterizos.
Un vino: Calvet But.
Una gaseosa: Coca-Cola.
Una persona que te gustaría conocer: Jackie Onassis.
Un diario: La Razón.
Un medio de trasporte: Avión.
Un medio de comunicación: Radio.
Una golosina: Pastillas de menta.
Un acompañante: Víctor Bueno.
Un arma de fuego: Depende...
Un hobby: La caza y la pesca.
Un animal: El perro.
Una fiera: La pantera.
Una obra de arte: La Gioconda.
Un equipo de fútbol: Boca Juniors.
Un jugador: Pelé.
Un equipo de rugby: Los Pumas.
Un color: Blanco o gris.
Un color mufa: Verde.
Un número: 5.
Un número mufa: 13.
Una loción: Lavanda.
Una virtud: Ser buen deportista.
Un defecto: Delinquir.
Lo imperdonable: Robar.
Una manía: Ninguna.
Un escritor: Mi tío abuelo... Enrique Larreta.
Una escritora: Beatriz Guido.
Un director de cine: No sé... Ah... Hitchcock.
Un aviso: El de Shell.
Una admiración: Juan Manuel Fangio.
Un político: Arturo Frondizi.
Un militar: General Lanusse.
Un ministro: ¡?¿
Una pick-up: T-80 doble tracción.
Un camión: Mercedes-Benz.
Un tractor: John Deere.
Una fruta: Naranja.
Un postre: Crepe suzette.
Un piloto joven: Luis Di Palma.
Una profesión: Doctor en ciencias económicas.
Un piloto internacional: Jochen Rindt.

Firestone hace las cubiertas más fuertes. Y lo demuestra.

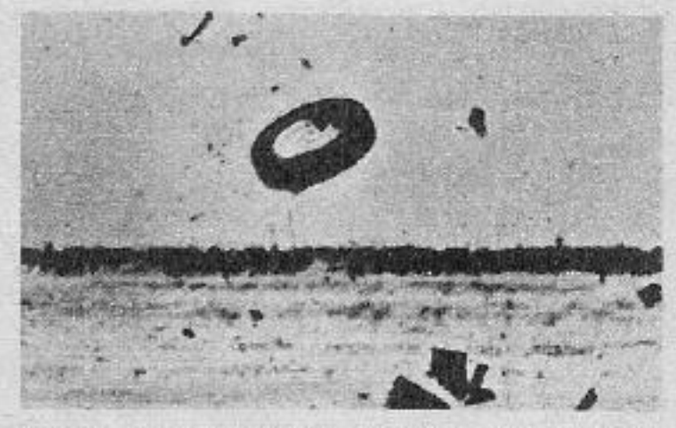
Así prueba su exclusiva Construcción Triple Fuerte.

Usted quiere kilometraje extra. Entonces necesita una cubierta extra fuerte.

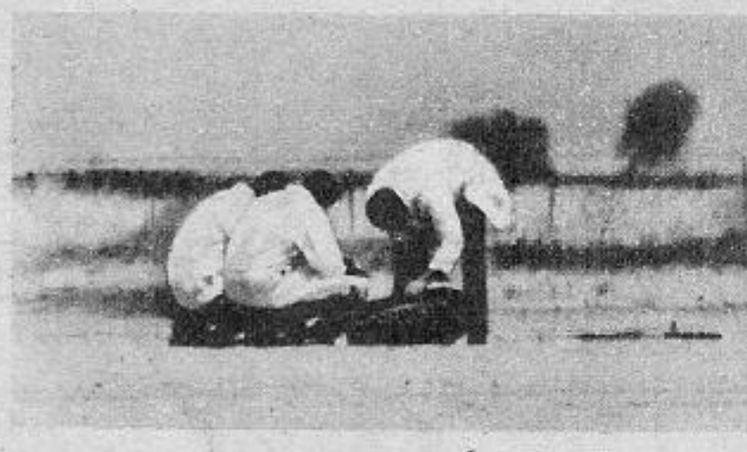


El 5 de agosto de 1969 lanzamos La Fuerte desde 305 mts. de altura. Chocó contra el suelo de cemento a una velocidad de 278 kph. El tremendo impacto inutilizó la llanta de acero.
Los ingenieros revisaron la cubierta y la encontraron intacta, declarándola tan apta como una nueva. Fue montada en otra llanta y colocada en un automóvil. Todavía sigue trabajando.





Sólo la cubierta mejor construida resiste pruebas como ésta, para darle a usted más kilometraje por su dinero.



LA CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

-exclusiva de Firestone- consiste en la fusión especial de la banda de rodamiento a la carcasa, los refuerzos adicionales de los costados y la aislación de cada cordón de las telas.

Por eso La Fuerte aguanta más kilómetros en su auto.

Sea cruel con La Fuerte, Firestone se lo pide.



Firestone

CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

Son mejores porque duran más. Duran más porque son más fuertes. Son más fuertes porque están mejor construidas.

PRONELLO MK 10
CAN-AM



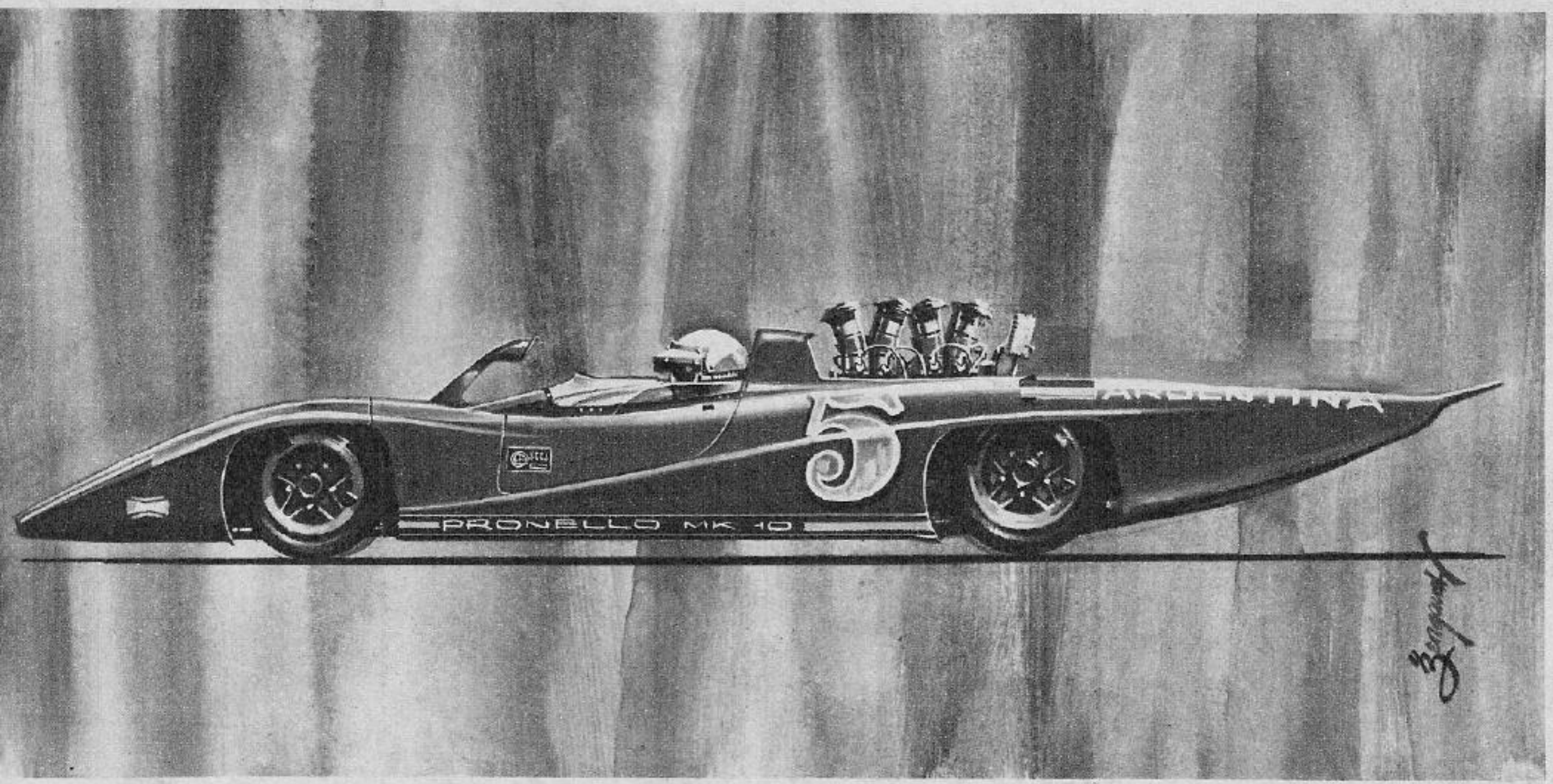
Dibujos: HECTOR L. BERGANDI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Heriberto Pronello ha sentido la necesidad de internacionalizarse, y proyecta la construcción de un revolucionario aparato, que debutará en la temporada como SP y continuará sus presentaciones en el CanAm de 1971

PRONELLO Mk 10 CAN AM



-¡Chee!... pero este auto es más chatito todavía que el AVS Shadow!...

Opinión unánime de la gente de redacción que vive el acontecer internacional. Los primeros bocetos de la máquina llamaron la atención de todos, desde los que saben hasta Neira, y antes de explicar de qué se trataba, los númenes comenzaron a arrojar posibilidades de destino para el nuevo aparato.

—A que es un esepé con tormo de tres trolis ¿eh? —**No.** —¡Es un efe uno carenado! ¿eh? ¿eh? —**Nop.** —¡Es un tecé para Indianápolis, o un estócar para Ñúrburrin! ¿eh? ¿eh? ¿che?...

La explicación llegó cuando se calmaron los ánimos de algunos exaltados. Señoras y señores, estamos en presencia de los veros bocetos iniciales del Grupo 7 que piensa construir Heriberto Pronello para competir en la Canadian-American Challenge Cup Series del año 1971.

En realidad la carrocería no puede ser más llamativa. De una altura casi mínima, parece estar dibujado en el suelo, tener sólo dos dimensiones. Las ruedas de trece pulgadas permiten acompañar sus contornos con menos opulencia que en otras vedettes anteriores de la CanAm, y un ingenioso estudio de posibilidades de la carrocería permite que el guardabarros delantero esté apenas a un par de centímetros de la banda de rodamiento, ya que en caso de una mayor solicitación de las suspensiones, los guardabarros flexionan, deformándose y acompañando a la rueda sin que ésta nunca lo toque. La altura total, desde el piso hasta el tope del guardabarros delantero es de apenas 59 centímetros, lo que lo convierte en el auto más agudo del mundo, acaso junto al AVS, aunque con la diferencia que la idea de Pronello es practicable y competitiva —usa las mismas medidas de ruedas que las marcas ganadoras— mientras el Shadow era una miniatura en base a una serie de artificios carentes de sentido práctico. La trompa es un plano que nace a ras del piso y sube hasta la cola, y los únicos elementos que no forman parte de ese plano son los guardabarros delanteros, el "tubo" donde se aloja el conductor, la barra protectora y los elementos de admisión del monstruoso motor de siete litros y pico que impulsará a esta verdadera alfombra voladora.

Por supuesto, el Pronello Mk 10 hasta ahora sólo vive en los planos de su autor, pero la vasta experiencia de don Henry como constructor le permite ya tener en cuenta una serie de detalles de terminación, armado y funcionamiento de las distintas partes como si ya fuera una cosa palpable.

Dijimos que el cockpit era un "tubo", y la verdad sea dicha hay pocas palabras que lo definan mejor. Como la carrocería en sí es prácticamente toda ella un perfil alar de estructura monocasco, las condiciones mínimas de habitabilidad se logran mediante una caja que se sobreeleva con relación al capó a manera de subcuña, y envuelve totalmente al piloto por dentro y debajo de la estructura. El parabrisas acompaña las formas de esta cuña menor, para terminar prácticamente en las narices del conductor, envolviendo por el costado el espacio que correspondería a un eventual copiloto, el cual sólo existe en los reglamentos. La parte inferior del Mk 10 es totalmente carenada abrazando todas las partes sobresalientes con coberturas aerodinámicas que se van asimilando al plano principal a medida que continúan su viaje hacia popa. Allí la aleta trasera es regulable por la elasticidad del material, que permite la deformación de la carrocería, dando forma así a un nuevo tipo de alerón que de ninguna manera atenta contra los reglamentos y puede ser un boom internacional en cuanto a concepción. Por delante del tren delantero, y detrás del tren posterior existen (... bueno, existirán) dos frenos aerodinámicos movibles, siempre y cuando la FIA no acepte el ofrecimiento del Sports Car Club of America de contar a la Can Am entre sus campeonatos internacionales, en cuyo caso aplicaría sus ya conocidas prohibiciones a partir del año próximo.

Los frenos en cuestión se componen de dos placas similares a los clásicos spoilers fijos delanteros de los SP, que permanecerían ocultos en las rectas, y se desplazarían lateralmente en las zonas de frenado, y una aleta posterior por debajo de la panza del auto y detrás de las ruedas traseras.

Los que ya vimos los planos no vemos la hora de ver el auto terminado, y para esto no pasará mucho tiempo, dado que Pronello tiene en mente probar las cualidades de la máquina en la próxima Temporada Internacional respetando todas las reglamentaciones necesarias para que el Mk 10 se encuadre en Sport-Prototipos. Por de pronto, la idea consiste en utilizar un motor Ford Indy de 4.200 cm^3, mientras se considere que éste pueda ser competitivo frente a los aparatos visitantes.

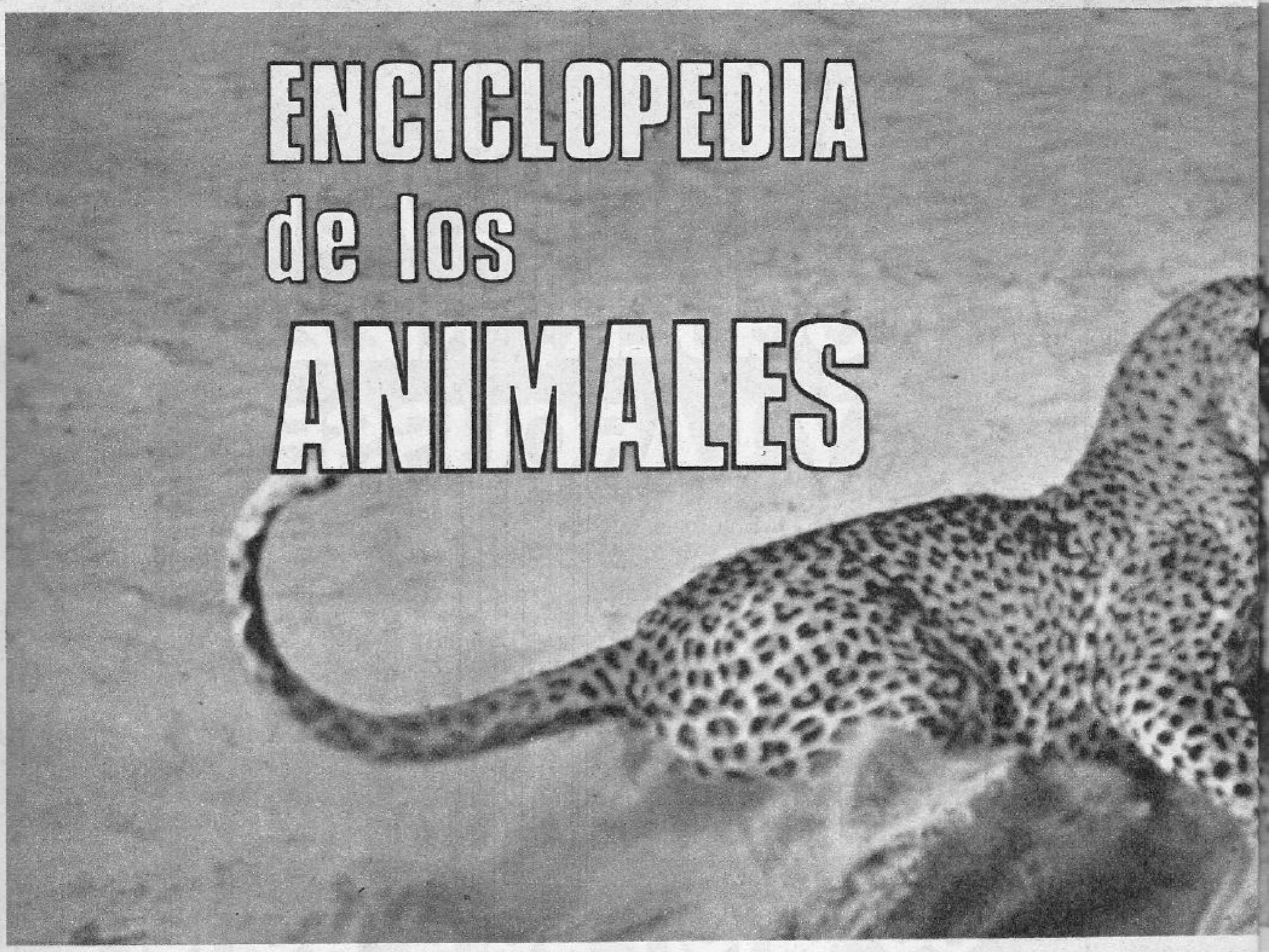
En cuanto a la versión CanAm, todavía es imposible hablar de marcas, de manera que Pronello continúa abocado al desarrollo del auto en sí, preparando el próximo paso, que seguramente será una serie de estudios sobre una maqueta en relación 1:10 próxima a moldearse.

Hasta aquí las novedades sobre este importante intento argentino, que indudablemente conseguirá el propósito de representarnos en el plano internacional, por cuanto su creador ya ha transitado todos los caminos en el orden de la construcción para categorías nacionales y es uno de los más autorizados para proyectar su actividad a campos más exigentes. Esperemos a que la maqueta esté lista y probada para seguir paso a paso el nacimiento del Pronello Mk 10, un nuevo nombre para la esperanza.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL, NOGUER, RIZZOLI Y LAROUSSE.

Cuatro grandes Editoriales internacionales se unen para poner en sus manos la más fabulosa enciclopedia del mundo animal jamás concebida hasta el presente.



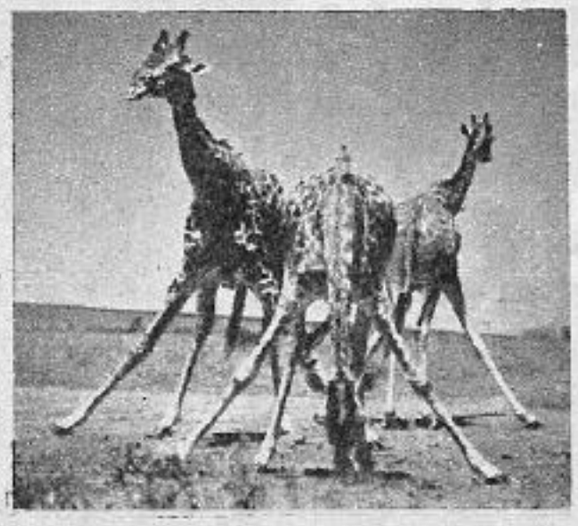
Todos los jueves conozca un universo fascin

La historia extraordinaria del mundo animal, tal como es en realidad y en cada región de la Tierra. Una obra única que ofrece una visión clara, exhaustiva y vital que no dejará de sorprenderlo. Los más eminentes investigadores del mundo, guías, cazadores y fotógrafos especializados hicieron posible la

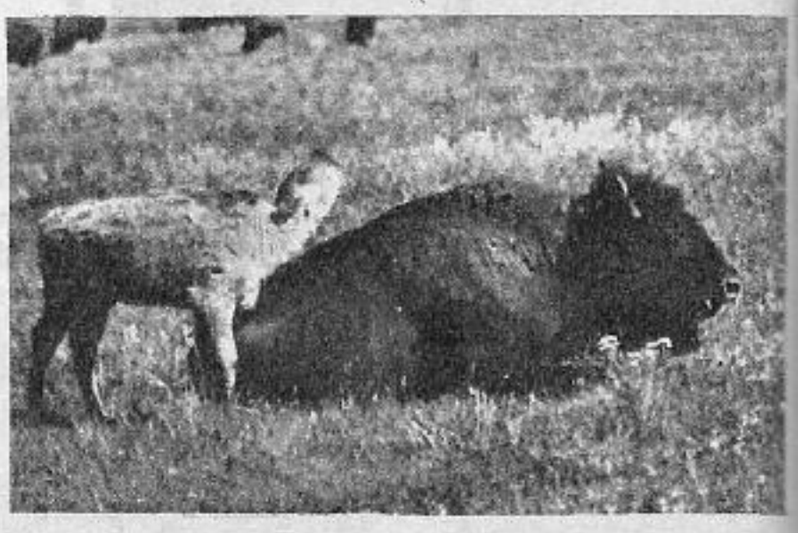
ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES

La primera gran coproducción internacional de Editorial Abril (Argentina), Noguer (España), Rizzoli(Italia) y Larousse (Francia).

Véalos vivir en libertad . . . en el testimonio vibrante, la imagen insólita, el documento rigurosamente científico.







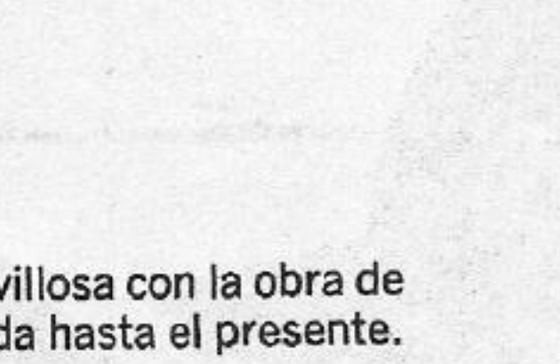
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ante

Disfrute de una aventura maravillosa con la obra de
colección más perfecta realizada hasta el presente.

ntegramente impresa en brillantes colores, en
papel ilustración, gran formato y lujosa presentación.







INDISPENSABLE
EN TODA
BIBLIOTECA FAMILIAR

TODAS LAS SEMANAS UN FASCICULO A $ 1,80


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PAIRETTI EN INDIANAPOLIS

SHRIKE ~ OFFENHAUSER

POUR LE

El Fiat 124 Sport que presentamos en estas páginas no es más que una derivación del modelo similar presentado en el salón de Turín de 1966. A su vez el modelo presentado en 1966 resulta una derivación del sedan cuatro puertas presentado también en Turín y también en 1966 pero antes. ¿Estamos? Ahora bien: el que manejaba ese primer modelo era un muchacho que resultaba conocido de doña Giusseppina... ¿se acuerdan?... Sí, aquella señora que tenía el quiosquito en la esquina de la vía Settemefa, y que después se enteró que el muchacho que manejaba salía con su hija, que según lo que decían en el barrio, no era trigo limpio... En fin... Para qué hablar... ¿no?... Uno no está libre de que le pase lo mismo... Bien. Volviendo al Fiat 124 Sport, diremos que es una cupé dos puertas, cuatro asientos, carrozado por Pininfarina en el caso del cabriolet y diseño original Fiat para el convertible. Admiten ambos modelos dos motores diferentes: 1400 y 1600 cm³ cuatro cilindros.

En llegando a observar aqueste cabriolet, se nota el claro estilo de Pininfarina en la resolución estética; limpieza total de los paneles laterales, línea de cintura muy baja y como consecuencia amplia área vidriada. El único cromado que aparece a los lados es la manija de la puerta y los lógicos marcos de las ventanas. El frente presenta faros duales por cada lado, superpuestos a una parrilla de metal desplegado tipo nido de abejas, por lo que se recomienda precaución al cargar agua (para evitar picaduras de los zumbones volátiles...).

Defensas sin uñas, ubicadas a una altura lógica complementan la limpieza del diseño.

EL CONVERTIBLE

Se diferencia del techo duro porque es convertible. En cambio, el otro es techo duro y por eso no se llama convertible. Para ser más correctos, el Spider responde a un diseño original de Fiat, diferenciándose del cupé en el dibujo lateral, que si bien mantiene la misma sobriedad en cuanto a cromados, ofrece líneas suavemente curvas, con caída apenas insinuada hacia adelante y atrás. Los faros delanteros son simples, es decir, no duales.

El Spider realizado bajo diseño original Fiat. Admite ambas versiones del mismo motor: 1400 o 1600 cm³.

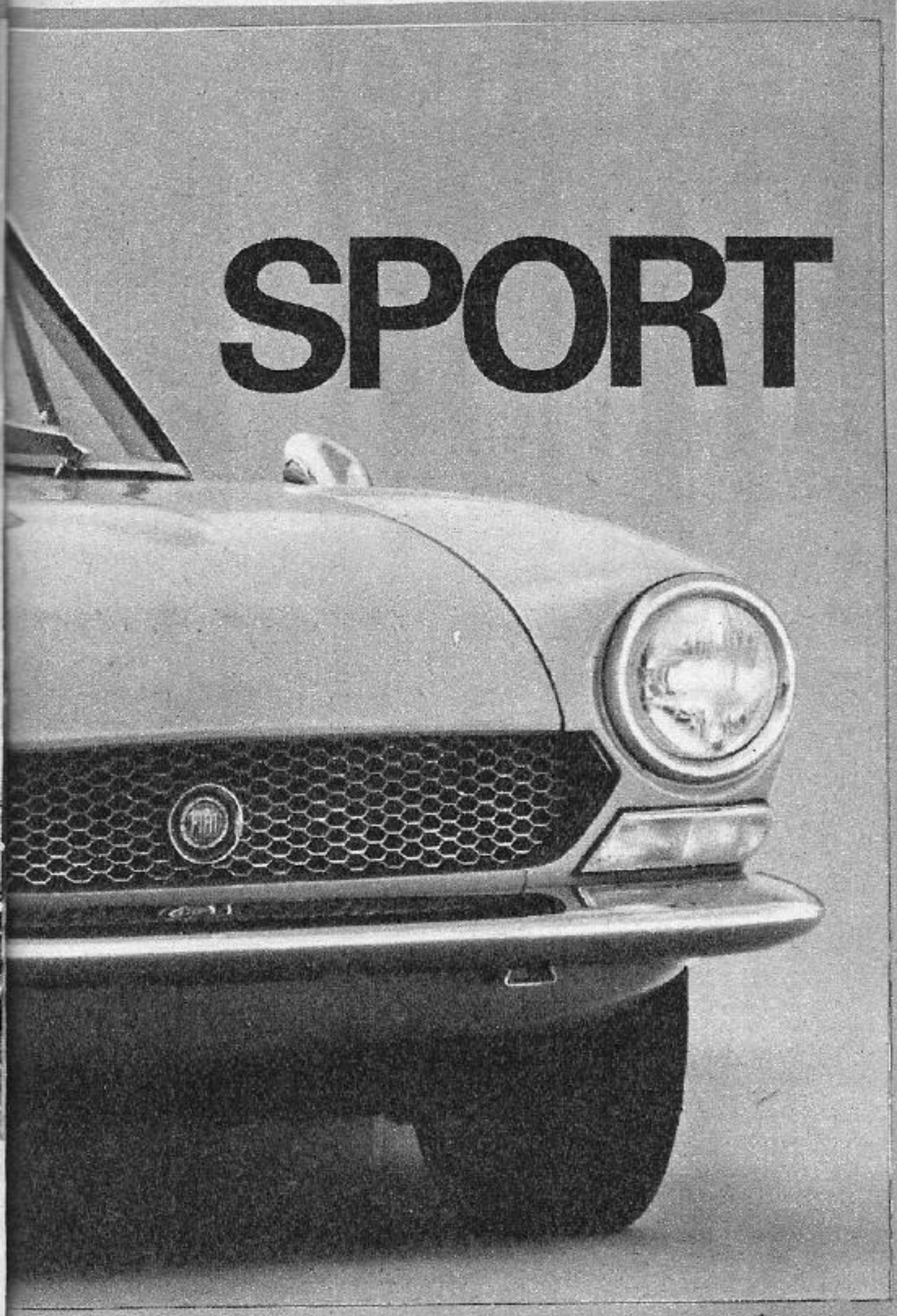
La cupé 124 Sport. Diseño de Pininfarina, más anguloso que el del Spider, faros delanteros dobles. Sintéticamente, extrema limpieza de detalles superfluos.

Sección longitudinal del motor 1600. Nótese la inclinación de las bujías, originada a causa de la disposición de las válvulas (en V a 65°), por lo que se ha debido modificar la posición tradicional de las simpáticas "candele".

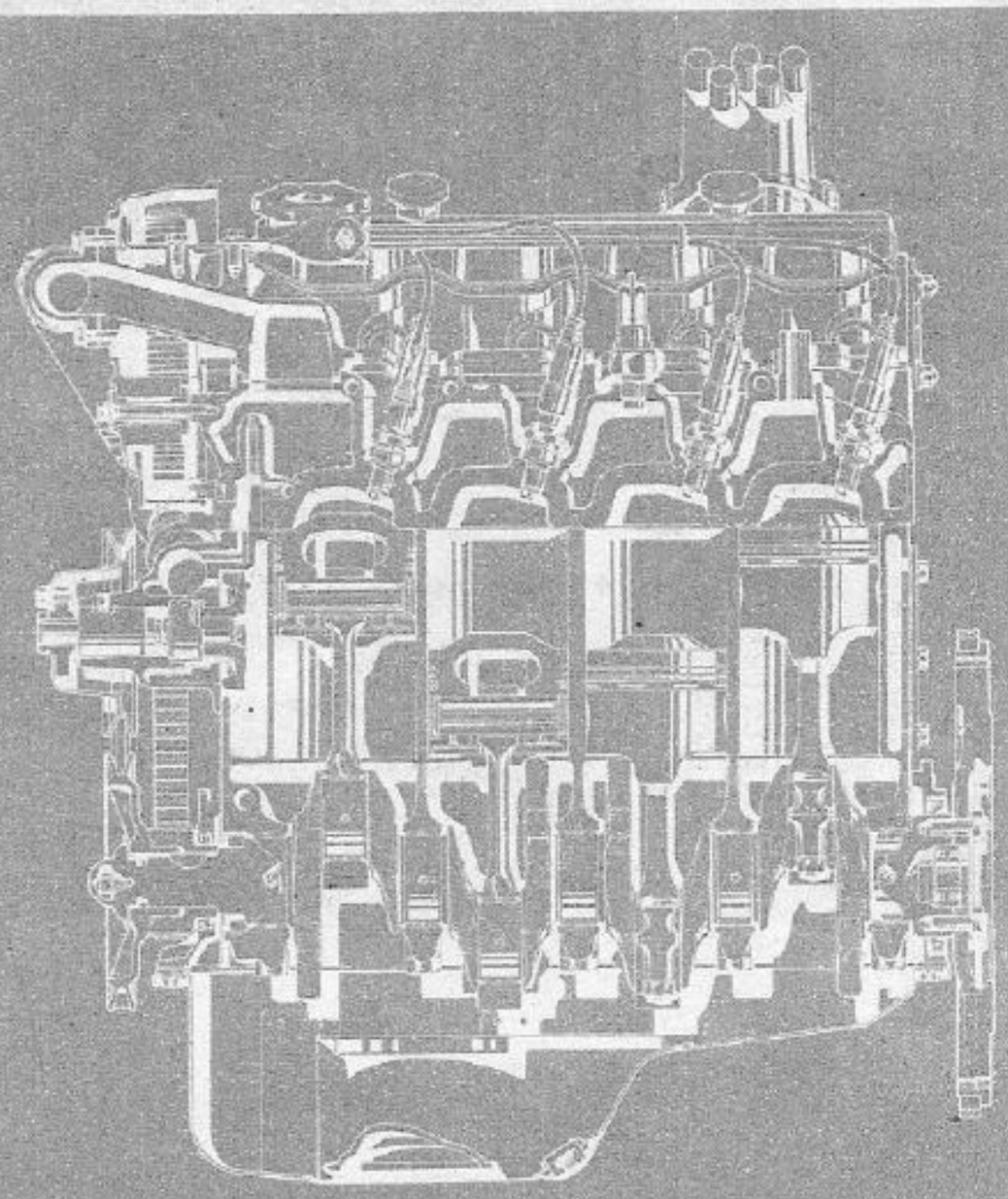


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SPORT



De la planta de Mirafiori tomamos los dos modelos Sport de la línea 124. Un Cupé Pininfarina y un Spider, equipados con dos versiones de motor: 1400 y 1600. A mirarlos. estudiarlos, criticarlos y no entusiasmarse mucho que de todas maneras hay autos mejores. Adelante





cir, una unidad por lado, alojados fuera de la grilla que es similar, sino en forma, por lo menos en terminación a la del cabriolet: el mismo metal tipo pañal de oveja (perdón... panal de abeja), con un ornamento central redondo.

El instrumental de ambos autos (cupé y spider) resulta completo y al mismo tiempo sencillo en cuanto a su lectura, ya que cada instrumento responde a una sola función y todos se encuentran dentro del área visual útil del conductor

Las características mecánicas de ambos autos son similares y pueden encontrarse en las fichas técnicas que acompañan este berenjenal de palabras. Existiendo dos opciones de motor, controlar en la ficha y fijarse si efectivamente aparecen los datos de los dos motores. Caso contrario, CORSA ha inaugurado, recientemente, una sección "Quejas", a cargo del paciente y sereno Guillermo Mártire, quien atenderá gustoso y sonriente a todos aquellos que tengan algo de qué quejarse, aunque no tenga nada que ver con la revista. Los esperamos...

C. M. S.

FIAT 124 CUPE - SPIDER

FICHA TECNICA

MOTOR	1400	1600
Capacidad cúbica	1438 cm3	1608 cm3
Disposición de cilindros	4 en línea	4 en línea
Diámetro y carrera	80 x 71,5 mm	80 x 80 mm
Relación de compresión	8,9:1	9,8:1
Potencia máxima	90 HP a 6.500 rpm	110 HP a 6400 rpm
Cupla máxima	11 mkg a 3.600 rpm	14 mkg a 3.800 rpm
Disposición de válvulas	a la cabeza (en V a 65°)	ídem
Arbol de levas	2 a la cabeza	También ídem
Carburador	Weber invertido	2 Solex invertidos
Refrigeración	Por agua	Por agua
TRASMISION		
Embrague	Monodisco seco a diafragma	Monodisco seco a diafragma
Caja de velocidades	4, todas sincroniz.	5, todas sincroniz.
Relación final de puente	4,1:1	4,3:1
PERFORMANCE		
Aceleración de 0 a 100 kilómetros	12,5 seg	10,3 seg
Consumo	13 lts p/km	14 lts p/km
Velocidad máxima	170 kph	180 kph

F1

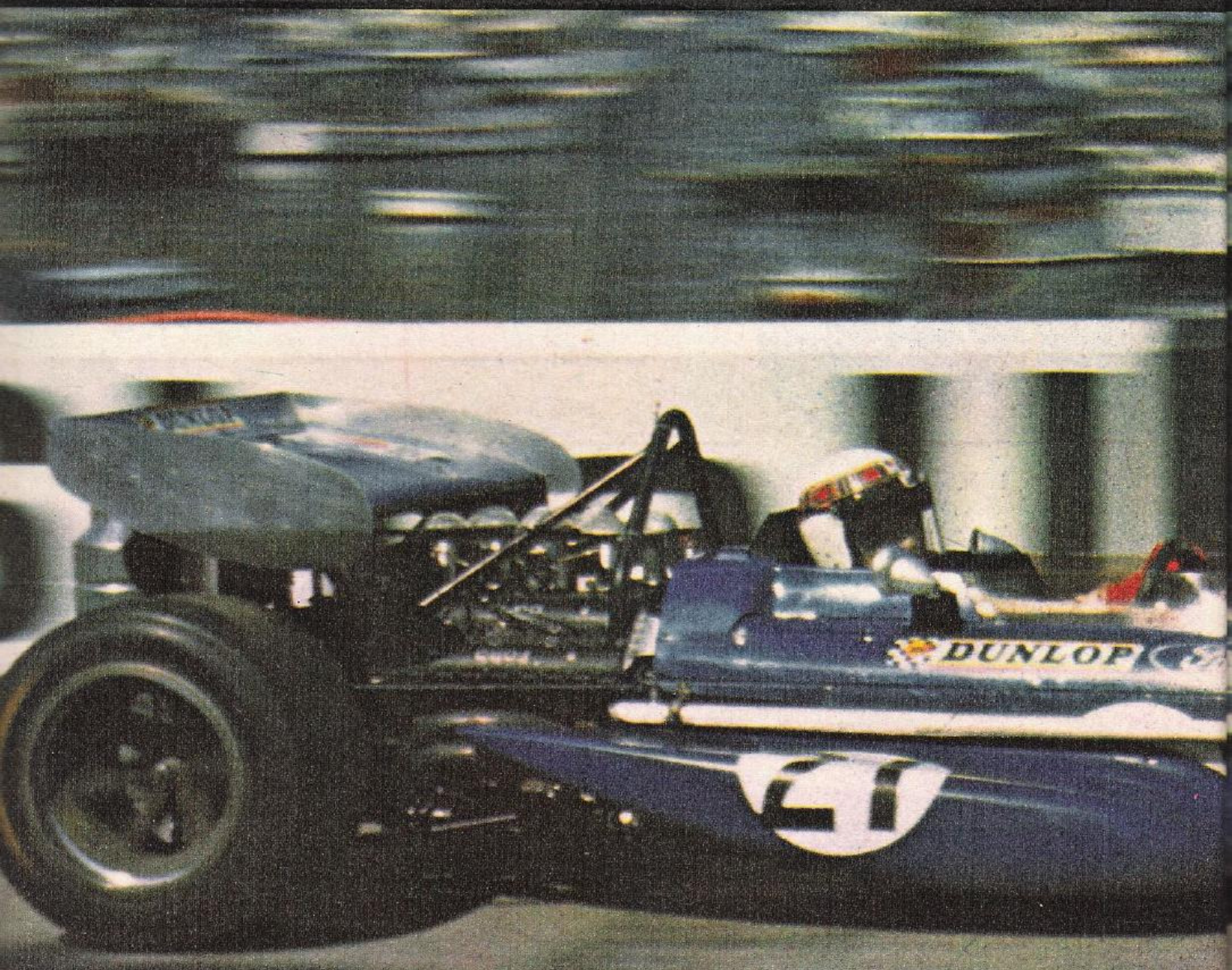
el campeonato del mundo

Reflexiones sobre el torneo luego de las primeras competencias. Diferencias entre hombres y motores

por HECTOR ACOSTA

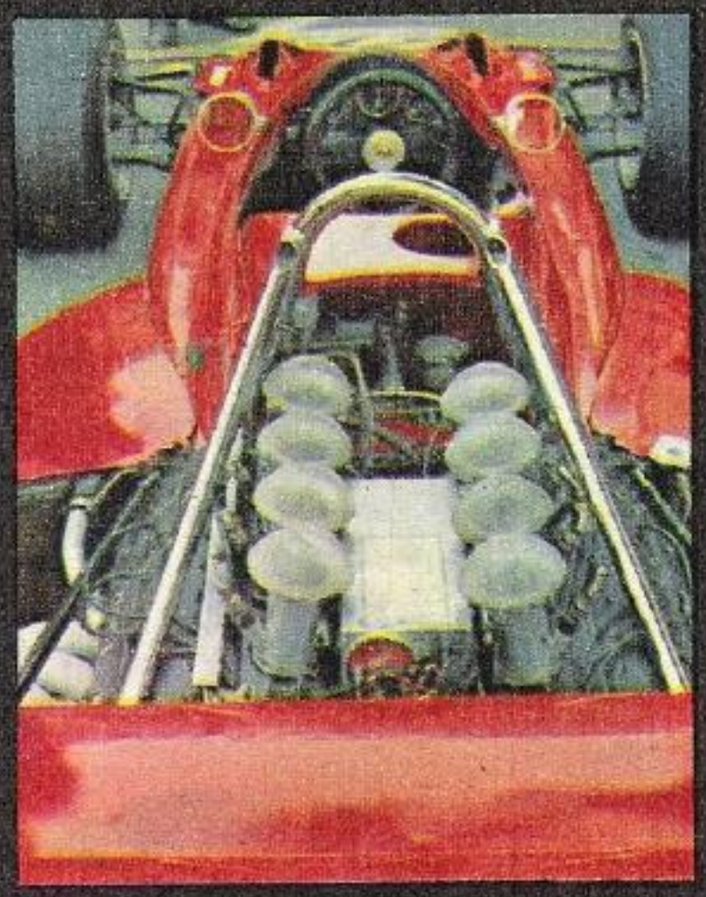
Fotos de FRANCO LINI





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

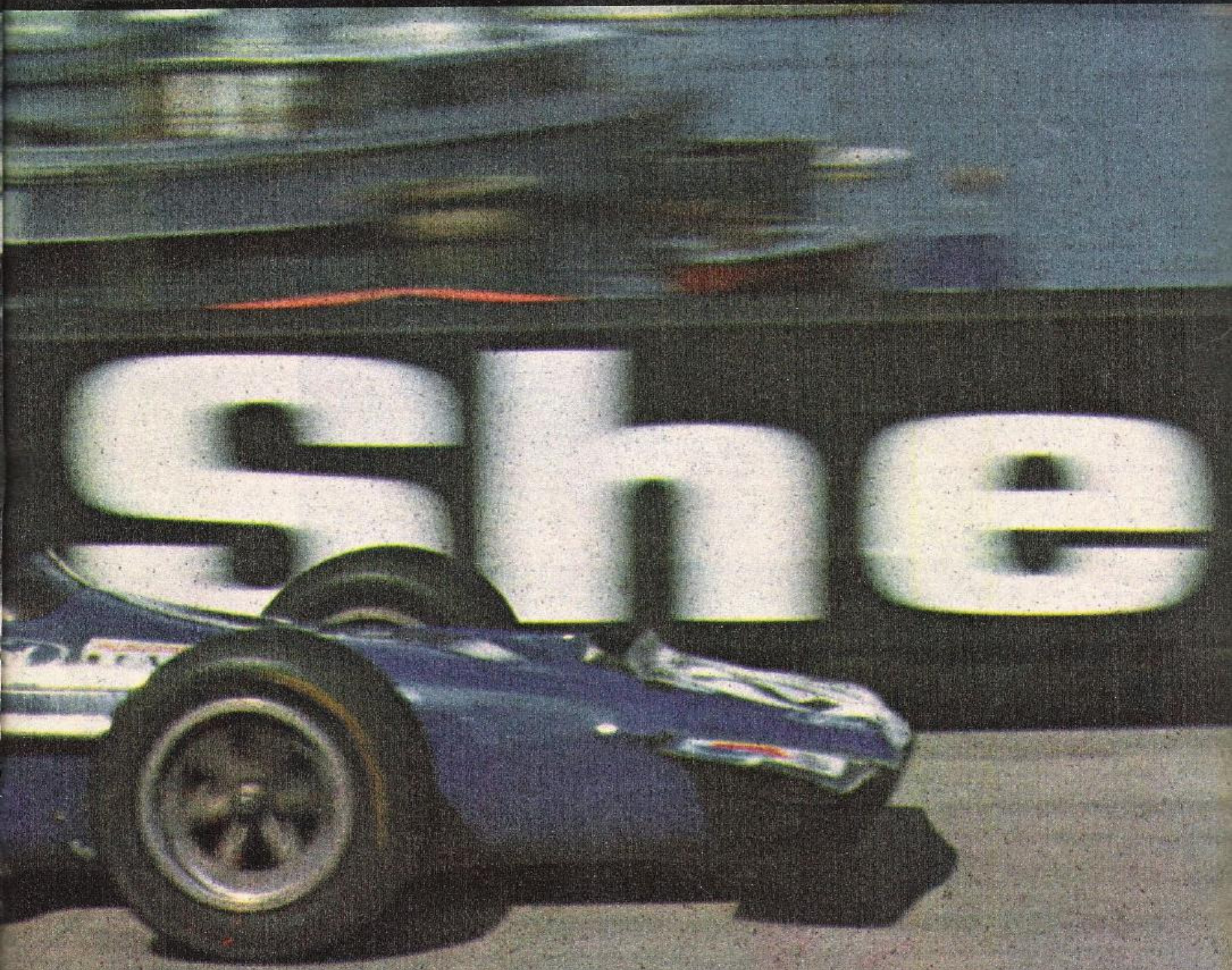




El March de Jackie Stewart junto al mar de Montecarlo. Aún faltan detalles para que el auto sea como Stewart quiere.

A la izquierda: Sin discusiones el Brabham F-1 es el mejor chasis actual en F-1.

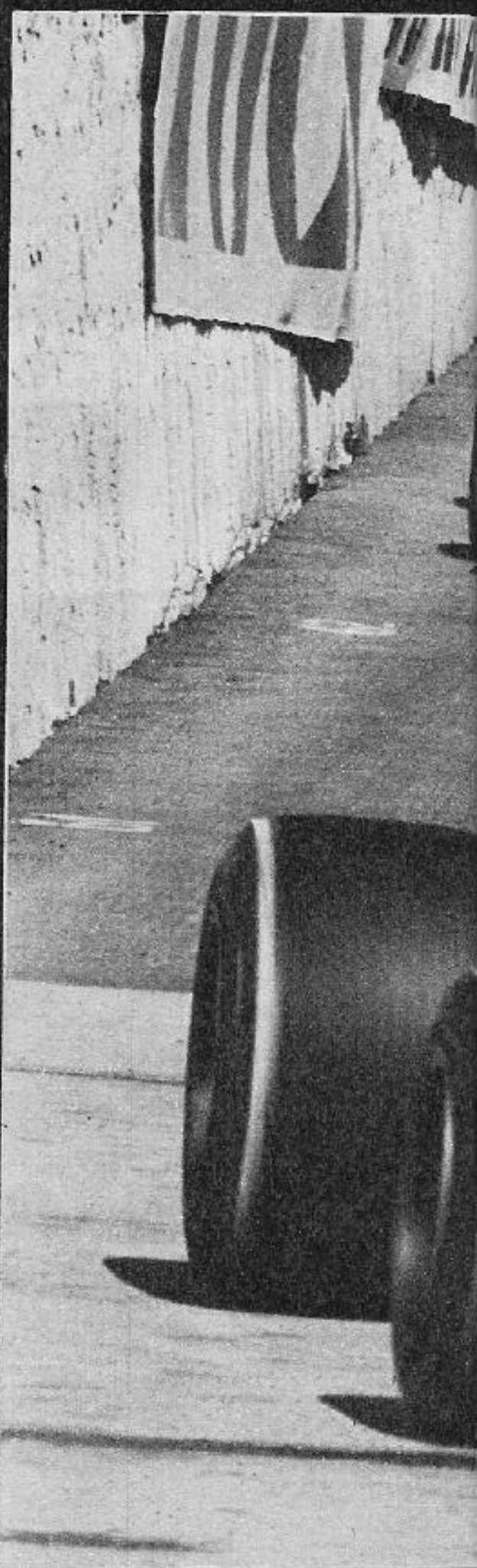
El motor Ford Cosworth sigue siendo el dominador. Aquí lo vemos montado en el flamante Lotus 72 que se presentó en España.



F1







Hace pensar un rato largo este Campeonato 70 de la efe-uno. Es muy curioso el desarrollo del certamen en lo que se lleva hecho hasta ahora. Pudimos ver dos de las tres carreras disputadas y de ahí extraemos una serie de conclusiones que, al menos, pueden resultar interesantes para aquellos que les guste especular con los resultados antes que se los conozca.

Salvo el accidentado Gran Premio de España tanto el de Sudáfrica (primero realizado) y Montecarlo (último), los tiempos han caído estrepitosamente a causa de la gran guerra. Sudáfrica marcó el reencuentro con el triunfo de Jack Brabham quien el año pasado no tuvo la felicidad de saborear ninguna victoria.

Su primer puesto en Kyalami fue significativo por cuanto derrotó a dos ex campeones del mundo, Hulme y Stewart, montados sobre coches que teóricamente eran tan aptos como el suyo, sobre todo en el caso del MacLaren de Hulme. La incógnita del March fue develada, en parte, a pesar de que Stewart se mostró un tanto disgustado con el rendimiento del coche sobre todo en las curvas veloces.

Fue precisamente en España, donde el circuito es más trabado que en Kwalami, donde emergió Stewart como neto dominador y apabullante por momentos. El March, con algunos cambios en la suspensión y utilizando otro tipo de neumático, había perfeccionado su modo de doblar otorgándole a Jackie el handicap de tener el mejor motor. Indudablemente que la precipitada deserción de Ickx antes de cumplirse la primera vuelta por colisión de Oliver privó a todos de ver el esperado duelo con la Ferrari. Sin pena ni gloria pasó la competencia española y dio lugar a la más promocionada de todas: Mónaco.

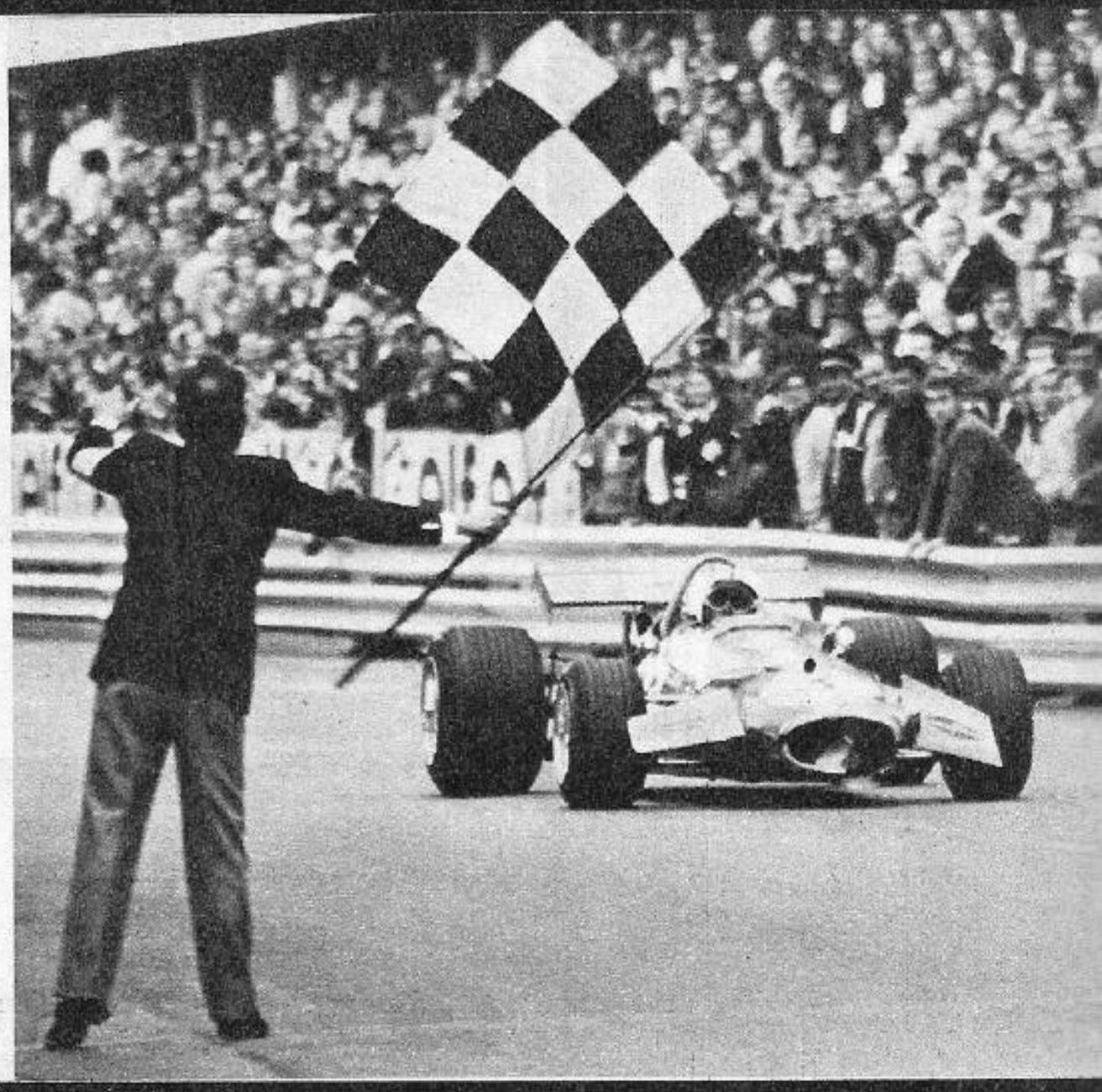
Habían pasado tres semanas entre una y otra carrera. Ferrari aprovechó para presentar un nuevo modelo con un motor que incrementaba su potencia y también la posibilidad de ganar. March, con cuatro autos, intentaría repetir el triunfo, mientras Lotus apelaba a un chasis viejo remozado para oponer resistencia. Brabham, en cambio, venía para comérselos crudos luego de haber recibido un motor más potente de la Cosworth. Estuvo a punto de conseguirlo. Lástima que un error atribuible exclusivamente a su precipitación, algo que podría ocurrirle a un debutente pero no a un triple campeón del mundo, le privó alzarse con los nueve puntos.

Fue muy comentado tamaño desacierto del australiano. Hubo quienes, incluso, recordaron otra carrera igual perdida por Brabham en la última curva. Otros, en cambio, adujeron una falencia en los frenos que se habría venido manifestando desde vueltas anteriores. Los que no vieron el percance supusieron que una mala maniobra de Rindt, sucia, habría provocado el accidente del puntero. Los más creyeron que los tapones fueron los autores del descalabro. En Brabham la procesión iba por dentro. Haciendo pequeños mohines y casi sin hablar, el más viejo de los actuales pilotos de fórmula uno, el que más campeonato ganó de los que siguen en actividad, el constructor que debería conocer todos los secretos de su auto, reconció casi tímidamente que hubo nada más que un error.

Y el error no fue sólo uno, creemos que dos. Primero, confiarse ciegamente en la gran ventaja que llevaba sobre sus seguidores cuando la carrera iniciaba sus últimos veinte giros. Allí no pensó en las consecuencias que podría tener el alocado andar de Jochen Rindt. Tal vez saboreó premeditadamente un triunfo que se mereció hasta esa última curva. Lo mató la confianza. Hasta ahí el primer error, el que le costaría un susto. Si, porque Brabham se asustó cuando se lo vio venir al Lotus como si tuviera dos motores y estuviese manejado por el mismísimo diablo. La guerra de nervios desatada por el joven piloto, rey de la fórmula dos, acabó por minar la resistencia de Brabham. El ex campeón comenzó a jugarse a la par de Rindt tratando de conseguir aumentar la diferencia de segundos que tan rápidamente se había acortado. Y entonces comenzó la fiesta para la tribuna. Los dos autos sorteaban todas y cada una de las curvas del circuito con un andar pasmoso que quizás nunca antes conocieron. Nadie dobló hasta ahora tan rápido como Rindt en todos los virajes de Montecarlo. Y entonces se pudo comprobar cómo décima a décima en los cronómetros, metro a metro en la pista, Rindt se aproximaba a Brabham. Pero, debemos ser sinceros: muy pocos deben haber sido los que en algún momento supusieron que Brabham podía perder esa carrera imperdible. Ni siquiera el optimismo de Nina Rindt, la mujer de Jochen —que le indicaba a los señaleros las diferencias que debían marcarle a su esposo— podía soñar con una victoria casi imposible. Fue en ese frenaje absurdo de Brabham donde se perdió todo el trabajo de dos horas y pico, regalándole a Rindt en 10 segundos, un primer puesto increíble.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Espectáculo en Mónaco. La trompa del Lotus 49 de Rindt toca el suelo al frenar luego de sobrepasar al retrasado De Tomaso y al March de Siffert que aparece atrás.

Estéticamente ningún F.1 se puede comparar con la Ferrari que aquí conduce Jacky Ickx. Es el más lindo de todos. Y puede funcionar además.

Jack Brabham en la última vuelta en Montecarlo. La trompa destrozada muestra los efectos del golpe contra los fardos que le costó el primer puesto de la carrera.

Piers Courage conduce el De Tomaso-Cosworth. La pinta es agresiva pero hay que ver qué pasa con los resultados.

F1



LURYSIL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Y con ese triunfo el campeonato se puso más lindo. Brabham con Brabham en Sudáfrica; Stewart con March en España; Rindt con Lotus en Mónaco; tres pilotos distintos montados sobre tres autos diferentes ganadores en otras tantas carreras. Eso si. Con un común denominador: el motor Ford Cosworth que aparece imbatible, tanto como el año pasado donde no perdió ninguna carrera de F1. Aunque nos arriesgamos a opinar que este año está más cerca de perder el invicto.

Si bien es mayoría en todas las carreras (el motor Cosworth equipa las unidades de March, Brabham, Mac Laren y Lotus, y por ende tiene muchas mas posibilidades de ganar) en esta temporada hay dos motores con serias pretensiones a llevarse alguna primera colocación. Ferrari y Matra son esos candidatos. Estan en inferioridad de condiciones porque nunca han presentado más de dos autos por carrera, y eso le resta chance en las probabilidades numéricas. El auto de Ickx puede ganar en cualquier momento; es el más madurado de los rivales del Ford. En cambio está un poco verde el grupo propulsor de los Matra-Simca de Beltoise y Pescarolo. Nada tienen que hacer en condiciones normales los BRM de Rodriguez y Oliver y mucho menos el motor Alfa Romeo que impulsa el chasis utilizado por Andrea de Adamich.

En cuanto a los hombres, como en todos lados, hay un núcleo que si y otro que no. Que por el auto, que por las gomas, que por el motor, que por hache o por be, hay cuatro o cinco que están caminando mucho más fuerte que todos y en forma evidente. La balanza se inclina por los tres ganadores de esta temporada más Jacky Ickx. Pero no todo es manejo. Brabham no está a la altura de Stewart como tampoco a la de Rindt. El escocés aparece como un superdotado aunque Ickx le está haciendo bastante fuerza. Y en el segundo pelotón se destacan Hulme, Beltoise, Mac Laren y Graham Hill que, a pesar de todos sus problemas tras su accidente del año pasado es el único que ha conseguido clasificarse en las tres competencias efectuadas. Lo cual es, sin duda, un mérito innegable.

El Matra Simca es uno de los autos con ambiciones de romper la hegemonía inglesa de chasis y motores. Falta trabajo de todas maneras.

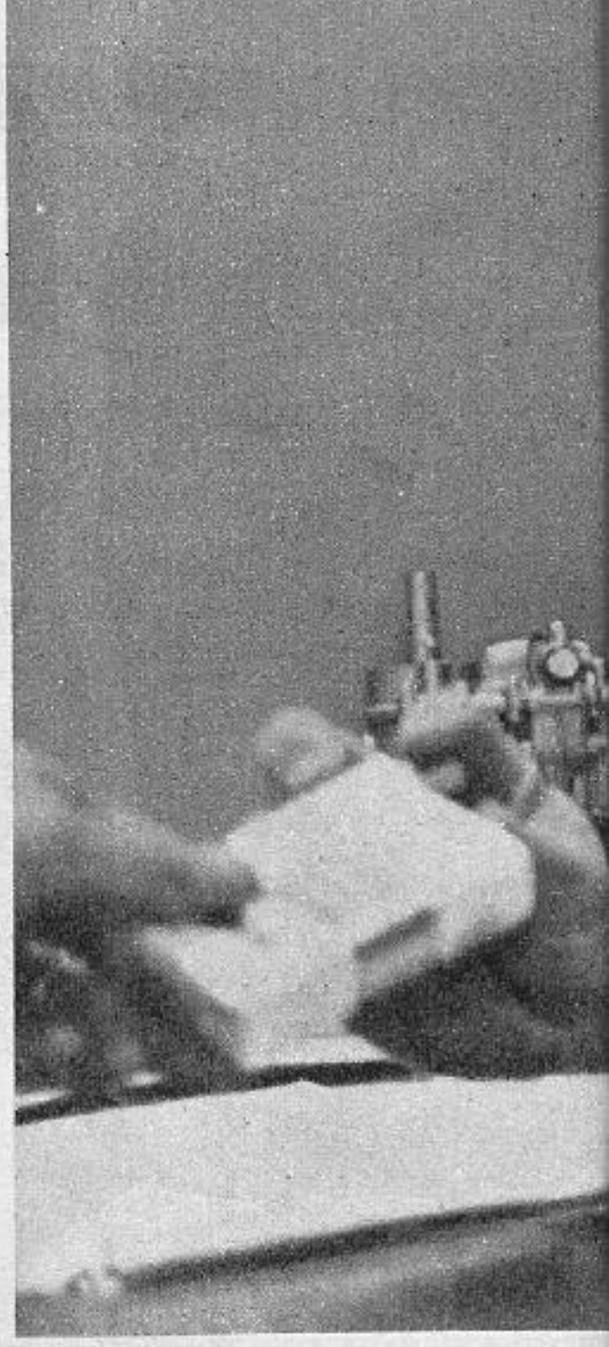
Para Monaco Chapman decidió volver al probado 49 antes que recurrir al nuevo modelo 72. La estratagema le dio resultado.

Siffert, el gran piloto de SP, no brilla tanto en F.1. Su March tampoco está bien a punto.

Graham Hill es el gran ejemplo de lo que pueden las ganas de correr. Se recuperó de su accidente y sigue a los 41 años de edad.

por CESAR M. SORKIN

MIKU



El resultado de Maggiolo se trasforma en jalón a partir del cuál se clarifica el panorama para la gente de Pacheco.

Quienes se encargan de nutrir las tribunas del autódromo no dejan —desde hace cierto tiempo— de plantearse una pregunta: **"¿Qué pasa con los Ford...?"** Sobre el total del parque de SP actual (aproximadamente 14 autos en cada largada) seis de ellos utilizan motores provenientes de la planta de Gral. Pacheco. Es decir, un porcentaje elevado sobre la totalidad. Ni ese porcentaje ni el esfuerzo que significa proveer motores están acordes con los resultados obtenidos. Ford tiene un departamento especial destinado al desarrollo de motores de competición y resultaría infantil pensar que, con la capacidad y potencia industrial de Ford, se hagan las cosas mal.

Para conocer a fondo la cuestión, fuimos hasta Gral. Pacheco a conversar con Guillermo Mikulan, hombre responsable de los motores de competición, para ha-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS DISCUTIDOS MOTORES FORD...

...LAN DA RAZONES



Motores que aparentemente no rinden- Resultados poco alentadores - Desarrollo intensivo de nuevas versiones en el Dto. de Competición - Comisión de Concesionarios - Más motores para particulares - La palabra de Mikulan explica qué se hace y qué se piensa hacer

"Cuando los motores salen de acá salen comprobados. Lógicamente siempre existe un riesgo de rotura pero la mayor parte de los problemas se debe a cuestiones anexas...", explica Mikulan.

cerle las mismas preguntas que se hace el hombre que va al autódromo a ver una carrera de SP.

CORSA. —¿Por qué los motores no "caminan" tal como deberían andar?

Guillermo Mikulan. —Bueno... que los motores no caminen, no... Caminan más que los del año pasado. La excepción de este año fue la carrera del Oscar Cabalén en Córdoba. Ustedes ya hablaron del asunto... Lo que realmente sucede es que debido a una falla posiblemente nuestra, menospreciamos en alguna medida a los demás. Creíamos que el año pasado todos habían llegado al límite de sus posibilidades y a causa de eso no agotamos todas nuestras posibilidades. Si bien no existen los "diseños congelados" o sea que nunca se llega al límite de nada porque la investigación y el desarrollo siempre permiten encontrar cosas nuevas, también existe un tope que uno se impone en vista de las circunstancias. Lo que pasa es que a veces ese tope impuesto puede resultar insuficiente...

CORSA. —¿Y cuáles son los caminos que se siguen para arribar a esos topes?

Guillermo Mikulan. —Bien... Desarrollamos cuatro diferentes versiones de motores para apreciar en el banco de pruebas lo que no se puede apreciar en la pista y viceversa. Se trabaja en función de lo que esas versiones acusen en cuanto a resultados, y se eligen los más aceptables. Por ejemplo: la actuación de Urruti en Maggiolo para nosotros es una pauta. El motor es estructuralmente duro; no se rompe. Ese motor es una de las cuatro versiones desarrolladas, y el resultado es haber ganado una serie en Maggiolo y haber estado con Nasif y el mismo Urruti tercero y cuarto, respectivamente, en la clasificación final. Por ejemplo: el motor de Urruti difiere de los demás en cuanto a las cámaras de combustión y al árbol de levas. Esas son las diferencias y ahora pensamos poner en paralelo las demás versiones, o sea similares a ésa. Por otra parte existe otro problema. Tomemos como ejemplo al motor viejo: ese motor comenzó a desarrollarse en junio de 1968. Se necesitó medio año de experiencia práctica para llegar a un nivel de duración y rendimiento aceptables, aunque los resultados del año pasado, salvo Rafaela y Allen, no fueron los mejores. En cambio, el nuevo motor se comenzó a usar en febrero de este año y ya se están viendo los resultados positivos, a juzgar por la actuación de los Ford y de los resultados comparados a los del año pasado.

CORSA. —Entonces, si el panorama es alentador y los resultados son promisorios —mejores que el año pasado— y los motores salen comprobados de Pacheco... ¿qué pasa que en la mayoría de los casos no terminan una carrera de acuerdo con todo el desarrollo e investigación que se llevan a cabo...?

Guillermo Mikulan. —Mirá... te voy a explicar cómo se sigue el camino para que nuestros motores lleguen al piloto. El equipo de Pronello, los autos de Formisano (Pairetti- Marincovich y eventualmente Fernandino) Nasif y Gradassi, reciben los motores de la comisión. No hay diferencias en el rendimiento de esos motores y por otra

FORD...

parte no somos nosotros sino la comisión de concesionarios la que distribuye esos motores. Nosotros condicionamos la entrega de motores a la corrección de deficiencias observadas "in situ". Claro que no cabe a nuestra responsabilidad hacer que los autos doblen correctamente. Si no doblan no es culpa nuestra... Si hay problemas de temperatura, tampoco es responsabilidad nuestra. Que el motor se rompa por esa causa es posible pero escapa a lo que nosotros podemos resolver, no técnicamente sino en relación a la forma adoptada por nosotros para proveer esos motores.

CORSA. —¿Y cuál es la manera de hacer que esas deficiencias provocadas por causas anexas al motor se corrijan?

Guillermo Mikulan. —Se hace a través de notas oficiales dirigidas a la comisión de concesionarios. Observamos la causa en el escenario —por ejemplo en Comodoro Rivadavia, problemas de temperatura en los autos de Formisano— y enviamos una notificación a la comisión comunicando la novedad. Más no podemos hacer... Por otra parte, tenés una prueba concluyente con respecto a las posibilidades del motor. Tenés ahí un Fairlane Grupo 2 que utiliza el motor que llevamos de repuesto a Comodoro para el Huayra de Pascualini. Ese motor giró en el autódromo y fuera de él más o menos el equivalente a 600 vueltas al circuito 15. Lo recalentamos a propósito más de veinte veces (150º-180º) hasta expulsar toda el agua; varias veces el cuentavueltas acusó 8.000 rpm... y no se rompió. Como prueba, para nosotros, es suficiente...

CORSA. —Y ahora que tienen una pauta, un ejemplo... ¿qué piensan hacer, o cuáles son los planes inmediatos?

Guillermo Mikulan. —Por empezar, difundir al máximo el uso de motores Ford. Para eso pensamos proveer piezas a los particulares, siempre a través de la Comisión de Concesionarios. No podemos abastecer en cuanto a motores una cantidad mayor de la que estamos abasteciendo actualmente. O sea, que pensamos estimular al particular. Que Garavaglia haga su motor, o "Bamse" el suyo, por ejemplo, cosa que era prohibitiva cuando las piezas eran importadas. De esta manera, desarrollando piezas especiales y canalizándolas a través de la Comisión, se volverá en alguna forma al viejo sistema de preparación por parte de los particulares.

Por lo pronto, te reitero que a partir de Maggiolo la situación se clarifica para nosotros. Ya tenemos un modelo a partir del cual iremos corrigiendo y buscando las condiciones ideales. Por parte nuestra se hace todo lo posible. Si hay defectos que no nos incumben, o que no caben dentro de nuestra área de influencia, no podemos hacer nada más que observarlos y tratar que los responsables los corrijan.

Esta es la palabra oficial de Guillermo Mikulan, y por ende, la palabra oficial de Ford.

"Pensamos estimular el uso de motores Ford a través de la entrega de piezas especiales canalizadas por medio de la Comisión. Cuando las piezas eran importadas, tal cosa resultaba prohibitiva..."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA noticias

MERCEDES BENZ
MODELO PARA ARMAR

Mercedes Benz Argentina S.A. ha puesto recientemnte en el mercado de automotores utilitarios un nuevo vehículo para carga y trasporte. Se trata del "L 680 D" un semifrontal que se entrega al usuario en dos versiones: con cabina, para el trasporte de cargas o sin cabina, para ser carrozado como furgón integral o como vehiculo de trasporte de pasajeros.

El "L 680 D" encontrará seguramente un buen mercado entre quienes necesiten un vehículo relativamente liviano y económico, especialmente entre los usuarios dedicados a diversos tipos de repartos. Su motor Diesel de cuatro cilindros en línea con inyección de combustible directa y arranque instantáneo, eroga 90 HP (SAE) a sólo 2800 rpm y el par motor máximo se encuentra a las 1.600 rpm con un valor de 25,5 kgm. La cilindrada del motor es de 3.782 cm³ y su consumo de gas-oil a la máxima velocidad, que es de casi 90 Km/hora, es de 11,2 litros cada 100 kilómetros. El tanque carga 75 litros; la autonomia es pues de más de 650 kilómetros.



La caja de velocidades es de marchas totalmente sincronizadas en número de cinco hacia adelante y una de retroceso. Los neumáticos son de medida 6.50 x 16 de 10 telas y el eje trasero cuenta con ruedas duales.

Las medidas principales son: entre ejes: 3,50 metros; largo admisible de la caja de carga: 6,00 metros; ancho ídem: 2,12 metros; radio de giro: 6,10 m; carga sobre eje delantero: 2.000 Kg; ídem eje trasero 3.900 Kg.

El aspecto es sumamente agradable y en cuanto a la cabina, damos fe (CORSA anduvo en el "L 608 D") que es tan cómoda como la de un auto grande y la visibilidad inmejorable

A gusto del interesado el vehículo puede ser adaptado para distintos usos comerciales, y se descuenta que tendrá gran aceptación como trasporte escolar y panorámico para turismo, dos versiones muy necesarias en la Argentina.

PLUNA, PLUNA, BOEING, BOEING

La simpática compañía rioplatense PLUNA que en buen romance quiere decir "Primera Línea Uruguaya de Navegación Aérea", sigue siendo pionera en su género, y por tal motivo acaba de incorporar a su flota los modernos Boeing 737/200. Participaron del vuelo inaugural un grupo de 25 agentes de viaje argentinos, que fueron despedidos en el Aeroparque metropolitano por los altos funcionarios de PLUNA, señores Luis A. Pena y Gerónimo Villalobos. Bien por los amigos de PLUNA.



HABRA UN BAHCO EN SU AUTO

Los CORSAS que deseen lucir en sus vehículos la calcomanía del Servicio de Competición de BAHCO pueden escribir solicitándola a: Bahco Sudamericana S. A., Av. del Libertador 6791, Capital Federal, adjuntando el franqueo para su envío.

ISAURA EN EXPANSION

La gente de Isaura, respondiendo al amplio favor del público por sus productos, ha encarado el desarrollo y la ampliación de la industrialización y comercialización de sus naftas y derivados. En primer término debemos destacar la modernización de su refinería en Bahía Blanca, donde acaba de instalarse una torre de destilación a cuyo izamiento asistieron altos directivos y ejecutivos de la empresa. La torre tiene una altura de 32 metros, con un diámetro de 2,30 y un peso de 20 toneladas.

Además se está construyendo la nueva unidad de destilación primaria que permitirá procesar 1400 metros cúbicos diarios de petróleo crudo nacional.



HOMBRE
de artez westerley



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.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
"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.—
650 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.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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.	1953	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.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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	1958	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	1964	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 6 c. 4 p.	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

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

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—
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.—

MARCA	PRECIO
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, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.950.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
F-100 6 cil.	16.232.—
F-100 8 cil.	17.220.
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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

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	490/ 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	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	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	5,12-2,33-1,00	$	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 Pescado	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.800.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 9 de junio de 1970 — **Nº 216** — **Unica sección - 2 páginas**

SANTA FE

Esperanza para Cano y Linares





ESPERANZA. El 24 de mayo pasado el Esperanza Motor Club hizo disputar sobre un circuito de 2.584 metros una nueva fecha del campeonato Zonal Santafesino de Turismo Grupo 2.

Además de dicha competencia también se disputó una para Anexo "J" de hasta 850 cm³ sin puntaje. Cabe destacar que ésta había sido programada para la semana anterior pero debió ser postergada.

Por la mañana, con algo de retraso, se dio comienzo a la clasificación. Los mejores tiempos fueron obtenidos en sus respectivas categorías por Pepe Cano y Vicente Linares.

A la hora señalada largaron los Anexo J, que de ello tenían muy poco. René Krehling con el Fiat que era el que más mostaza tenía se la tomó de entrada no más y después de seis vueltas terminó primerísimo. Más atrás se insinuó algo de lucha, que con el correr de las vueltas se disipó hasta quedar todos los chiquitos desparramados en alegre y ordenada hilera. Que solamente se vio alterada por un rebelde aficionado de la acrobacia que puso sus ruedas al cielo en medio de una curva. La importancia de todo esto es que, quien más quien menos, todos se fueron contentos y con algunos billetitos.

En el orden del programa siguió la primera serie de la clase "A" del Grupo 2. Por supuesto, Cano fue quien se alzó con la victoria. La verdad es que posee un Renault que es una maravilla de veloz. Don Pepe declaró 70 HP, o sea cinco más que en Rafaela el mes pasado. Osvaldo Niemitz fue quien lo secundó con un motor un tanto anémico. Más atrás llegaron Bravo y Prono con toda la mufa encima.

La segunda serie tampoco tuvo secretos para Cano que repitió. También Niemitz y Bravo. Tras ellos Sapino, quien posee un motor que acusó 70 HP en el banco de Grossi. El problema fue que estaba un tanto duro aún.

En la "B" ni bien se largó Linares se fue saludando con la galera. Daba gusto ver doblar su cupé a semejanza de un automodelo. Detrás de don Vicente viajó Erick Stieffel que sin hacer macanas se jugó en cada curva, lo que no resultó suficiente para dar alcance a la veloz cupé del concordiense. A todo esto el auto de Sapino comenzó a levantar vueltas y cada vez andaba mejor.

La segunda serie fue la mejor. Linares de entrada también tomó la delantera. Stieffel lo siguió esta vez más rápido aún ya que Sapino se le acercaba peligrosamente. Al final logró superarlo con el más puro estilo speedway y le ganó por un tranco de pollo.

Al Esperanza Motor Club felicitaciones. Que se siga moviendo ahora que despertó de su siesta reparadora.

CLASIFICACION

Crupo 2, Clase A, 1ª serie (12 vueltas)

1	J. Cano	Renault 1093	14m18s7|10
2	O. Niemitz	Renault 1093	14m39s
3	J. M. Bravo	Renault 1093	14m45s
4	H. Prono	Renault 1093	15m14s
5	C. Mantegazza ..	Renault 1093	s|t. 11 vtas.

PROMEDIO DEL GANADOR: 134,719 km|h.

Grupo 2, Clase A, 2ª serie (12 vueltas)

1	J. Cano	Renault 1093	14m14s8|10
2	O. Niemitz	Renault 1093	14m23s7|10
3	J. M. Bravo	Renault 1093	14m25s
4	A. Sapino	Renault 1093	14m27s7|10
5	C. Mantegazza ..	Renault 1093	14m52s2|10

PROMEDIO DEL GANADOR: 135,249 km|h.

Suma de tiempos, clase A

1	J. Cano	Renault 1093	28m32s8|10
2	O. Niemitz	Renault 1093	29m 2s7|10
3	J. M. Bravo	Renault 1093	29m10s
4	H. Prono	Renault 1093	31m 6s6|10
5	C. Mantegazza ..	Renault 1093	23 vtas.

PROMEDIO GENERAL: 134,953 km|h.

Grupo 2, Clase B, 1ª serie (15 vueltas)

1	V. Linares	Fiat Cupé	17m40s2|10
2	E. Stieffel	Fiat Cupé	17m58s
3	A. Sapino	Renault 1093	18m12s2|10
4	C. Mantegazza ..	Renault 1093	18m24s9|10
5	J. M. Bravo	Renault 1093	18m29s

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,731 km|h.

Grupo 2, Clase B, 2ª serie (15 vueltas)

1	V. Linares	Fiat Cupé	17m41s3|10
2	A. Sapino	Renault 1093	17m50s3|10
3	E. Stieffel	Fiat Cupé	17m50s3|10
4	J. M. Bravo	Renault 1093	18m15s3|10
5	C. Mantegazza ..	Renault 1093	18m16s4|10

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,564 km|h.

Suma de tiempos, clase B

1	V. Linares	Fiat Cupé	35m21s5|10
2	E. Stieffel	Fiat Cupé	35m48s3|10
3	A. Sapino	Renault 1093	36m 2s5|10
4	C. Mantegazza ..	Renault 1093	36m41s3|10
5	J. M. Bravo	Renault 1093	36m44s3|10

PROMEDIO GENERAL: 136,647 km|h.

BUENOS AIRES

Motos y motonetas en Moreno

MORENO. *Pese al día no muy apto para presenciar deportes al aire libre, el pasado domingo 17 de mayo hubo motociclismo en Moreno, ciudad que fue consagrada por la afición de los fierros chicos*

como la "capital del motociclismo". Los responsables de esta orgullosa designación son los entusiastas que forman la CD del Automoto Club Ciudad de Moreno (El Gato Rojo), capitaneados por don Ramón Palacios, presidente de esta institución.

Con justa razón se temía en horas de la mañana por la realización de la competencia pues la semana se había presentado lluviosa. Aun así la pista se encontraba en inmejorables condiciones. Los participantes y el público recién comenzaron a llegar al mediodía, momentos en que el sol asomaba tímidamente.

Alrededor de las 15 horas se largó la primera de las 12 carreras que estaban programadas entre series, repechajes y finales.

Casi todos los capos de la especialidad estaban presentes, incluyendo también al gallego Fernández.

Las series en general fueron bastante carentes de espectáculo, ya que nadie quiso arriesgar máquina para estar en perfectas condiciones para la final.

Cuando la susodicha se puso en marcha todos comenzaron a repartir mordiscones y arañazos para lograr llevarse los pesos y los puntitos para el campeonato zonal. Mucha lucha —con altura— demostraron los muchachos de las dos ruedas en otro de los lindos espectáculos que nos saben brindar. Bien por todos y en especial a: Paco Darder, Claudio Pesce, Horacio Molina, Juan Carlos Ghinassi y al mismo Fernández.

Cabe destacar que esta vez la organización fue mejorada en muchos "puntos" de la última oportunidad en que estuvimos presentes y que dio lugar a que hiciéramos una crítica un poco fea pero "saludable".

CLASIFICACION FINAL

MOTOS CATEGORIA 50 cm3

15 vueltas

1º	26	Juan Palazzo
2º	62	Jorge Schwedt
3º	24	Juan C. Rossi
4º	118	Osvaldo Fuertes

CLASIFICACION FINAL

MOTOS CATEGORIA 175 cm3

15 vueltas

1º	31	Juan C. Fernández
2º	32	Ricardo Torres
3º	83	Claudio Pesce
4º	38	Horacio Molina

CLASIFICACION FINAL

MOTOS CATEGORIA 125 cm3

15 vueltas

1º	75	Juan C. Ghinassi
2º	38	Horacio Molina
3º	16	Jorge Kerner
4º	40	Eduardo Amoroso

CLASIFICACION FINAL

MOTONETAS CATEGORIA 150 cm3

15 vueltas

1º	114	Jorge Kerner
2º	77	Claudio Benedetto
3º	46	Eduardo Almirón
4º	167	Norberto Magiantini



CHACO

Casi un Interprovincial

BARRANQUERAS. Con el esfuerzo desplegado por el Club de Motociclistas San Fernando, de Resistencia, Chaco, se pudo llevar a cabo una muy importante reunión motociclística que contó con la participación de valores locales, de E. Ríos, Corrientes, Santa Fe y San Juan. Resulta una magnífica experiencia viajar "algunos kilómetros" para tomar contacto con los muchachos del interior del país.

Respecto a la competencia se disputó en un circuito de 880 m moneda nacional, o bien 8,80 Ley 18.188. Contaba el mismo con dos rectas de 400 metros cada una y dos horquillas muy interesantes de 40 metros c/u. Esta se improvisó en la localidad de Barranqueras.

Con lindo solcito desde hora temprana un público numeroso se hizo presente en las inmediaciones del circuito, dando clima a las cinco competencias que estaban programadas.

Las largadas se hicieron al estilo autódromo, es decir, con la moto parada y el corredor a un costado de ella.

Una vez más debemos decir que en el interior la calidad de la preparación de las máquinas está a la altura de las que compiten en Buenos Aires, al igual que lo concerniente a la faz conductiva.

También es necesario acotar que ya es hora de que los dirigentes porteños hagan lo imposible de una buena vez por todas para que se realicen competencias en el interior del país y/o hacer seleccionados de cada provincia y realizar en forma asidua campeonatos verdaderamente nacionales. De ahí sí que se podría sacar un auténtico Campeón Nacional.

Basta de lata y hablemos un poco de la "corsa": José Villarroel se destacó nuevamente del grupo. Con sus 22 años, este muchacho de Corrientes es una figura promisoria dentro del motociclismo nacional. Posee una Zanella RK con preparación de Rivelli y Kissling, de 175 cm³. También cumplió buena performance Norberto Hugo Gatti, de Santa Fe, con una Zanella de 100 cm³ con mecánica de Marazzo. Otro que no desentonó fue José Delfor Castro, que luego de recorrer 1.600 km desde su San Juan natal, logró con su Zanella-Casadio un importante segundo puesto en la categoría de 100 cm³. Su moto fue la mejor presentada de todas las que concurrieron, mostrando un lujoso carenado, como así su pintura que era digna de exposición.

Jorge Pérez, que llegó de Concordia, Entre Ríos (un numeroso grupo de entusiastas lo acompañó), mostró mucha garra y calidad para conducir, pero tuvo que conformarse con el cuarto puesto en la final de 175 cm³.

Los chaqueños, de buena actuación, tuvieron un digno representante en Raúl Cerrudo, que se alzó con el triunfo de 100 cm³ semipreparada.

Interesante reunión que logró reunir a mucho público y a bastante cantidad de inscriptos de distintas provincias argentinas. Que se repita.

CLASIFICACION FINAL MOTOS 50 cm3 STANDARD (6 vueltas)

1º	J. Dalguín	Corrientes	Demm
2º	P. Méndez	Corrientes	Zanella
3º	R. Acevedo	Resistencia	Legnano
4º	A. González	Resistencia	Mi-val

CLASIFICACION 100 cm3 SEMIPREPARADA y 125 cm3 STANDARD (10 vueltas)

1º	R. Cerrudo	Resistencia	Tehuelche
2º	A. González	Resistencia	Zanella
3º	A. Mezz	Corrientes	Zanella
4º	R. Seordo	Corrientes	Zanella

CLASIFICACION FINAL 100 cm3 PREPARACION LIBRE (15 vueltas)

1º	N. Gatti	Santa Fe	Zanella-Marazzo
2º	J. Castro	San Juan	Zanella-Casadio
3º	E. Stornini	Corrientes	Zanella-Stornini
4º	R. Cerrado	Resistencia	Tehuelche

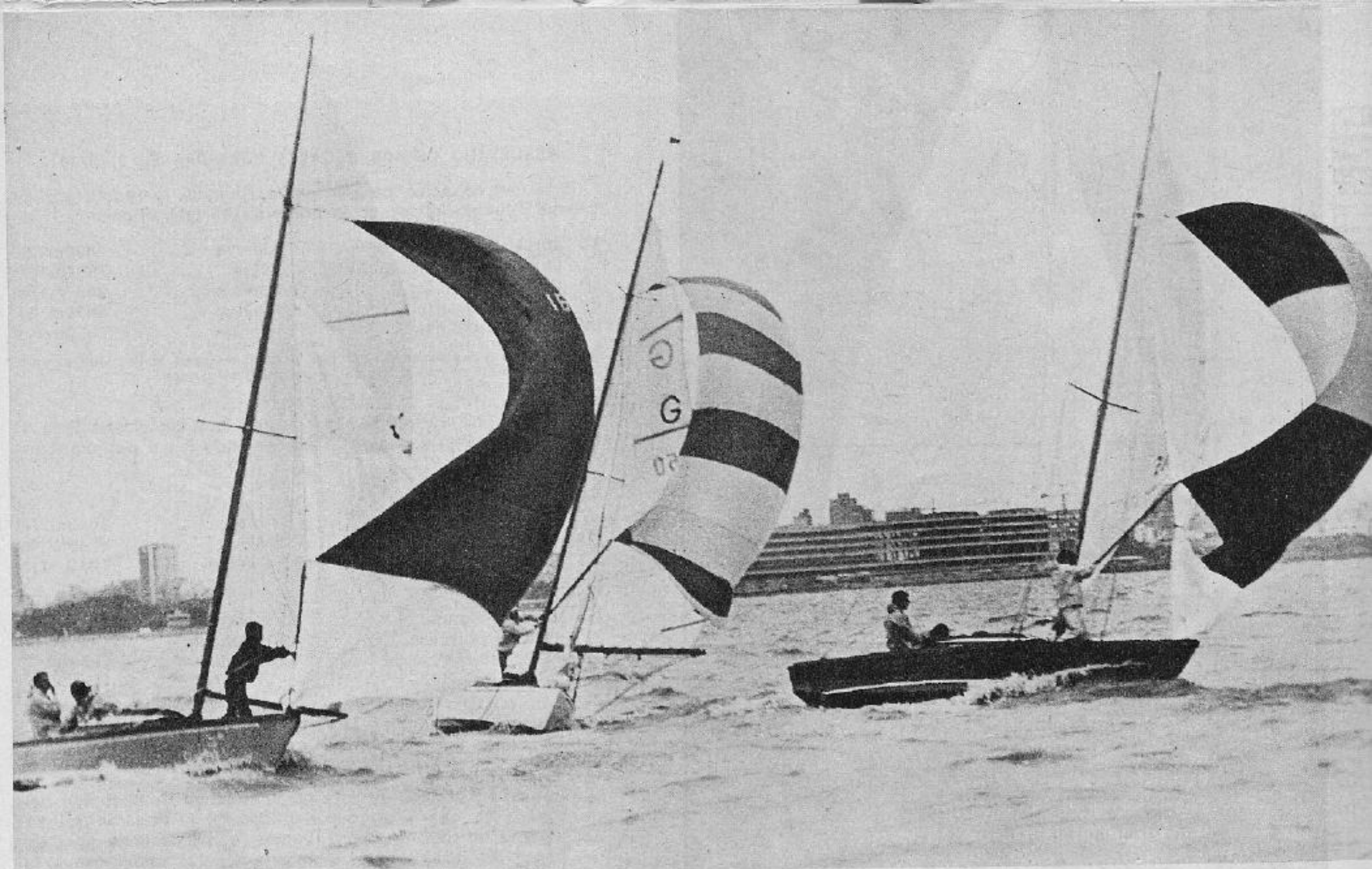
CLASIFICACION FINAL PREPARACION LIBRE 175 cm3 y STANDARD EXTERIOR 200 cm3 (15 vueltas)

1º	C. Méndez	Corrientes	Gilera 200
2º	J. Dahlkuist	Corrientes	Gilera 200
3º	A. González	Corrientes	Gilera 200
4º	A. Mezz	Corrientes	Gilera 200

CLASIFICACION FINAL CATEGORIA 175 LIBRE (20 vueltas)

1º	J. Villarroel	Corrientes	Zanella
2º	N. Gatti	Santa Fe	Zanella-Marazzo
3º	R. Romero	Corrientes	Gilera Sprint
4º	J. Pérez	Concordia	Zanella

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Aspecto de la regata de la clase grumete que organizó el CUBA por el premio Guri.

TEMPEST sexta clase olimpica

Con la inclusión del Tempest como sexta clase olímpica se dilucidó una de las grandes dudas del ambiente del yachting. Difícil elección

Por J. PEDRO SIEDMANN

En esta oportunidad, en lugar de comentar una regata como hacemos habitualmente, nos dedicaremos a analizar los entretelones de la elección del Tempest como sexta clase olímpica. Si bien la designación de este barco se hizo hace seis meses creemos que nunca es tarde para echar una mirada retrospectiva y ver las enormes diferencias que surgen en el seno de la IYRU.

Durante el transcurso de 1968-69 la International Yacht Racing Union estuvo gestionando ante el Comité Olímpico Internacional (CIO) la inclusión de una sexta clase olímpica; esta moción recién fue tenida en cuenta y aceptada por parte del CIO en la reunión de Varsovia del año pasado, en la que se amplió el número de clases olímpicas a seis con las siguientes condiciones:

1) Que la embarcación elegida no fuera oceánica o de navegación de altura a efectos de limitar el costo de las clases olímpicas.
2) Que la nueva clase debía ser un monotipo para dos tripulantes.

La primera de las condiciones no estuvo del todo desacertada ya que caía dentro de los objetivos que se fijó la IYRU en su política, prueba de ello fue la exclusión del 5,5 mts. Internacional de los Juegos, entre otras cosas por su elevado costo.

A poco de conocerse la determinación del CIO todos los países comenzaron a promover las clases de su conveniencia para lograr que la elección recayera en el barco que mayor difusión tuviera en su nación o que mejor cuajara dentro de sus intereses. Los países que más se movieron fueron:

Alemania, que apoyaba un barco grande, alegando que de lo contrario tendría que modificar las canchas de regatas que viene preparando en Kiel para 1972 dado que para esa oportunidad los alemanes tienen previstas tres canchas, una para los Dragones y los Soling, otra, más protegida, para los F. D. y los Star, y por último la tercera, prácticamente en el interior de la bahía, para los Finn.

Estados Unidos, promocionaba al Tornado, un catamarán muy veloz y muy difundido en las aguas norteamericanas.

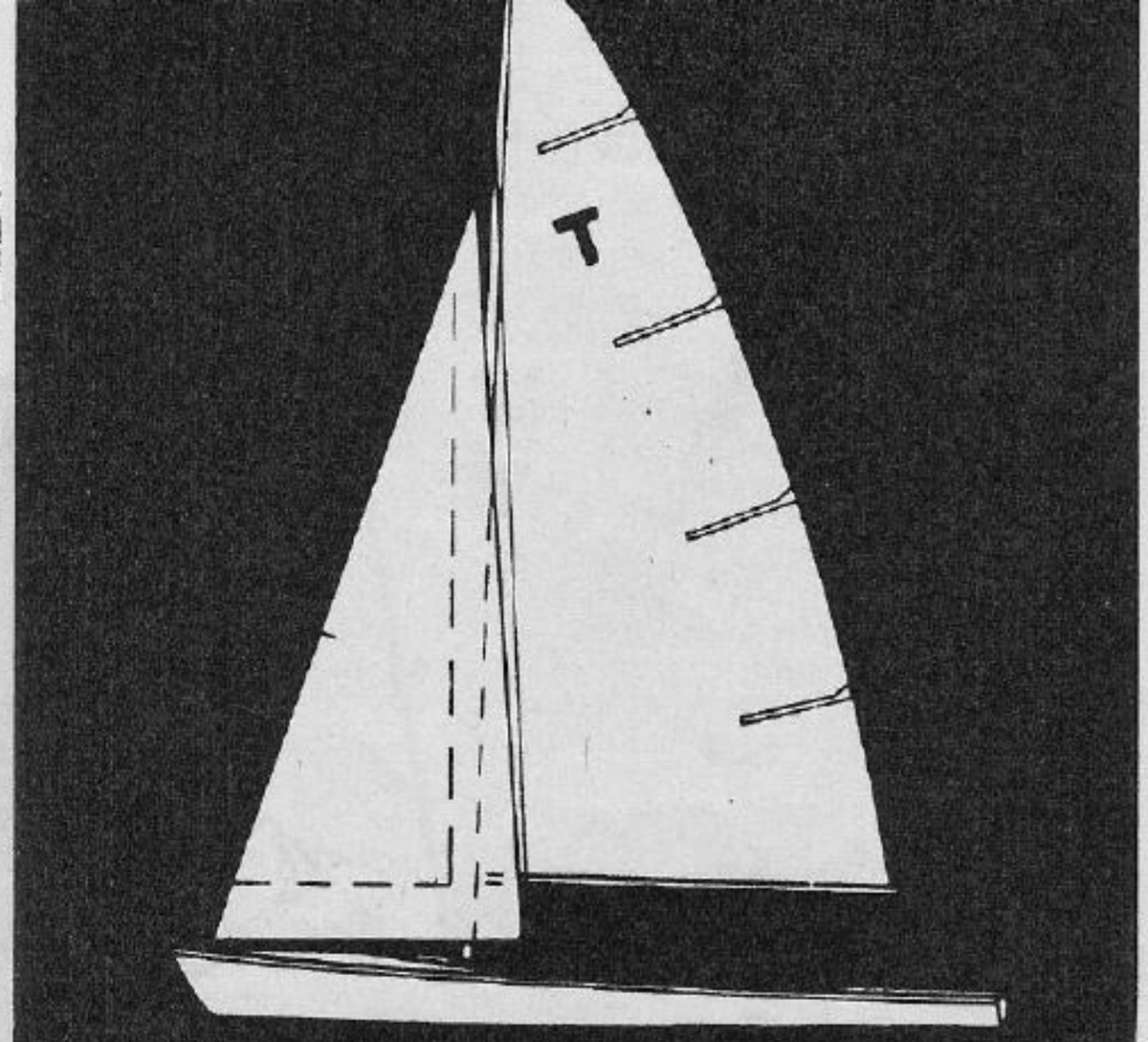
Inglaterra no se decidía entre tres barcos por lo que apoyaba a todos por igual y éstos eran el Tempest, el Tornado y el Fireball.

Francia promocionaba en forma indistinta al 505 y al 470, que son los barcos que mayor difusión lograron en ese país.

Australia estaba empeñada en conseguir la inclusión del Tornado.

Italia, Holanda y los *Países Escandinavos* estaban todos a favor del Tempest.

→



TEMPEST" Proyectista Ian Proctor

Eslora Total: 6,70 m.
Eslora en flotación: 5,87 m.
Manga: 1,97 m.
Calado: 1,10 m.
Peso del Casco: 217 Kg.
Peso del Quillote: 227 Kg.
Superficie de la Mayor: 15,24 m².
Superficie del Foque: 7,69 m².
Superficie del Spinnaker: 20,90 m².

Acotaremos que la *Argentina* encargó a su representante ante la IYRU la votación del 505, único barco que hay en el país que tenía alguna posibilidad de entrar dentro de la categoría de olímpico.

Finalmente después de extensas campañas se efectuó en Londres el día 7/11/69 la reunión de la que surgiría la dichosa sexta clase. Con los antecedentes que había, la reunión presagiaba un total matete, ¡y lo fue!, gracias a la diversidad de criterios que reinaba entre las distintas propuestas. Cuando la reunión tendía a durar demasiado, a propuesta del representante de los EE. UU., se sometió a votación la inclusión del Tempest la que arrojó el siguiente resultado:

Una primera votación anulada por encontrarse un error en los cómputos, nueve votos por el sí, ocho por el no. En la segunda votación el resultado fue 10 a favor y 11 en contra.

En vista de no llegarse a un acuerdo se pasó a elegir entre las restantes clases del grupo A-1 con resultados que tampoco llevaron a una solución; ellos fueron:

	votos a favor	*votos en contra*
505	6	11
470	8	10
Fireball	7	13

Evidentemente el Tempest y el 470 fueron las clases que más se acercaron a la meta, por lo que se resolvió una última votación en la que esta vez sí el Tempest obtuvo el derecho a ser la clase que intervendría en los próximos juegos olímpicos, ganando por 12 votos a favor y 9 en contra.

Sin lugar a dudas la elección fue más que discutida lo que demuestra que los intereses son muchos; sin embargo la decisión recayó sobre un buen barco que ya en el año '65, en Holanda, había ganado la selección que la IYRU hace periódicamente para observar qué clase puede ser incluida dentro del grupo A-1 del que son elegidas las clases olímpicas. En esa oportunidad el Tempest había triunfado en ocho de las nueve regatas corridas con lo que se consagró definitivamente; además hay que tener en cuenta la amplia difusión de esta clase, lo que se notó especialmente en el último mundial de la clase en Riva del Garda en septiembre del pasado año.

En la misma reunión de Londres, la IYRU decidió también modificar el recorrido de las regatas en los Juegos, cambiando el actual triángulo isósceles por otro equilátero a efectos de favorecer a todos los barcos en los francos, especialmente a los planeadores.

Para cerrar la sesión, el Comité Permanente de la IYRU presentó una carta intención respecto a las olimpíadas del año 76, que fue aceptada por 6 votos contra 5; en ella limita las clases de acuerdo al siguiente criterio:
Un barco de quilla para tres tri-

RESULTADO DE LAS REGATAS CORRIDAS EL 31/5/70

El CUBA organizó para la clase Grumete la regata por el premio Gurí en la que se inscribieron 15 embarcaciones.

1)	Jorge González	Aleluya	2h32m12s
2)	Luis Orbaiz	Jején	2h34m16s
3)	Roberto Gatti	Bahía	2h37m17s
4)	Félix Garavelli	Amatxu	2h39m 8s
5)	Jorge Zabotinski	Ventura	2h39m44s

NOTA: En esta regata arribó primero el timonel Lucas Sonino con el yate Cid pero fue descalificado por largar antes de tiempo.

El CNSI hizo correr sendas regatas por las clases Finn y Snipe con premio a designar, interviniendo 8 y 5 participantes respectivamente.

CLASE FINN

1)	Felipe Fliess	Guazú	1h40m 2s
2)	Roberto Haas	Skiff	1h40m 4s
3)	J. Carlos Firpo	Fanático	1h40m31s

CLASE SNIPE

1)	Horacio Campi	Veterano	1h39m50s
2)	Roberto Salvat	Charango ...	1h41m10s
3)	Pedro Netzke	Ga-no	1h43m

En el YCO se siguen disputando las selecciones para los respectivos Campeonatos Mundiales de las clases 505 y Pengüin a la que nos referiremos una vez finalizados los mismos.

También en el CNO se está disputando un Campeonato para la clase Star por el Premio Santiago Pérez Peñalba que se corre sobre un total de cinco regatas, como de costumbre en las casos de Campeonatos publicaremos los resultados a la finalización del mismo. El mismo Club largó similar Campeonato para la clase Lightning por un premio a designar.

El Club San Fernando organizó un festival por el premio 47º Aniversario para yates que miden en el CCA y Handicap Convencional así como para las clases Grumete, 5,5 mts. Internacional, Lightning y Flecha. El recorrido para los barcos grandes fue sobre un total de 18 millas y de 10,8 millas para las clases menores, utilizando en ambos casos boyas del canal costanero y del canal Paraná de las Palmas. El viento sopló del sector SE a 25 km/h. participando 44 barcos en total. Los resultados fueron:

CCA SERIE B

1)	Alfredo Segers	Trinidad II ..	2h31m41s
2)	E. Mendelbaum	Red-Rock ...	2h35m 1s
3)	Carlos Semeria	Vahine	2h39m48s

CCA SERIE C

1)	A. Ponleman	Charango ...	2h31m57s
2)	A. Suárez	Soliel	2h32m35s
3)	Carlos Repetto	Corsario II ..	2h35m40s

HANDICAP CONVENCIONAL SERIE A

1)	G. Giavedoni	Altair II	1h50m21s
2)	A. Suárez	Silouette	1h55m49s
3)	A. Rosso	Risqué	2h 1m42s

HANDICAP CONVENCIONAL SERIE B

1)	H. del Campo	Pampero ...	1h44m31s
2)	A. Marquesi	Ráfaga	2h 3m39s
3)	B. Biedma	Brise	2h 9m15s

CLASE GRUMETE

1)	Jorge González	Aleluya	1h53m
2)	C. Mosquera	Neuquén ...	1h53m20s
3)	E. Ragonetti	Coya	1h54m42s

CLASE 5,5 MTS. DE RATING

1)	E. Rothokoff	Marylin	2h13m12s
2)	L. Villar	Saga	2h13m46s
3)	H. Tettamanti	Trinidad	2h20m37s

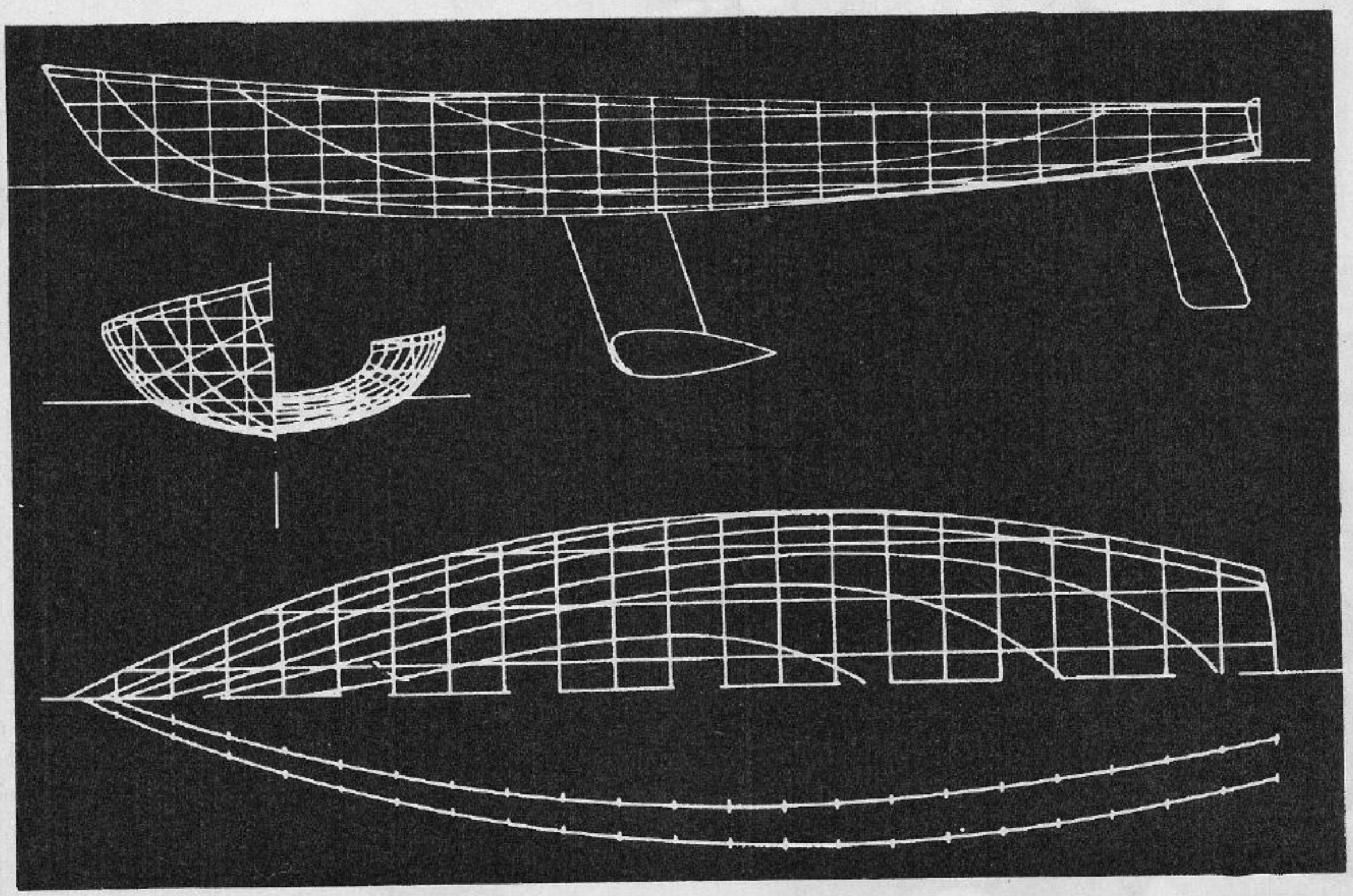
CLASE LIGHTNING

1)	F. Muller	Capaliti	2h 3m47s
2)	H. Costa	Chungui II ..	2h15m 4s
3)	J. Miano	Kiwi	2h17m11s

CLASE FLECHA

1)	Vicente Fratta	Numancia ...	2h20m40s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



pulantes (el Dragón o el Soling);
Un barco de quilla para dos tripulantes (el Tempest o el Star);
Dos barcos de orza para dos tripulantes (el F.D. y el ????);
Un barco de orza para un tripulante (el Finn);
Un catamarán para dos tripulantes (el Tornado).

Esta noticia hace surgir la enorme duda sobre qué barcos disputarán las olimpíadas mencionadas, especialmente en lo que se refiere al Dragón y al Star, puesto que si bien ambas son clases muy fuertes, en este momento reina el criterio de que no puede ser que aún estén representados en las máximas competencias barcos diseñados hace más de veinte años. En lo que respecta al Finn también surge la duda puesto que se está promocionando mucho a la clase Contender, la que adquirió gran auge después de las regatas de observación del año 1967 en La Baule.

La única moción que fue rechazada de plano fue la posible inclusión de una serie de yolas, debido a la falta de una fórmula netamente equilibrada.

Tras el análisis de cómo se llegó a elegir al Tempest podemos acotar que la política para la designación de las clases olímpicas no está aún bien encaminada y los yachtsmen no podrán saber, por ahora, por cuántos la clase de sus amores estará epresentada en los Juegos Olímpicos, cosa que sólo perjudica al yachting en general.

Dibujo del Tempest, barco que fuera incluido como sexta clase olímpica.

Arriba, izquierda: Plano de líneas del Tempest; sin lugar a dudas es un casco netamente planeador.

A los que dudan:

* Pesos ley 18.188 $ 18.300.—

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

Hace falta aclararles algo.

El Dodge representa la nueva posibilidad de Ingeniería Chrysler.

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

Tiene la mayor garantía del mercado argentino.

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

La financiación Chrysler.

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

GRANDIO

GRANDIO

Suipacha 1120 - Callao 1833 - Capital

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

BRU

El 3 de junio ya lo podíamos leer en los diarios matutinos: el volante neocelandés Bruce McLaren perdió la vida cuando ensayaba su nuevo prototipo McLaren M8-3 en la pista de Goodwood, condado de Sussex, Inglaterra. Aparentemente se desintegró el motor de su automóvil haciendo que éste golpeara contra una alcantarilla y se estrellara a casi 300 km/h. Inmediatamente Bruce se vio envuelto en llamas y se supone que murió en el acto como consecuencia del fuerte impacto y posterior explosión de toda la máquina, porque cuando fue llevado al hospital de Sussex ya se encontraba sin vida.

El circuito de Goodwood se encuentra cerrado hace tiempo y se utiliza solamente para ensayos como éste en que el piloto había alquilado la pista para su uso personal, lo que explica la ausencia de otros vehículos en la misma. Aun siendo un aeródromo en desuso, se lo sigue usando como tal.

Al igual que Denny Hulme y Chris Amon, Bruce McLaren era uno de esos pilotos formados en



Un hombre que como piloto y constructor supo hacerse un nombre querido y hoy llorado por todos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CE Mc LAREN

su país natal y perfeccionados y lanzados a la fama en el extranjero. Este hombre se destacaba además por ser constructor de automóviles que fueron éxito en la categoría que se presentaran. Había nacido en Auckland, Nueva Zelandia, el 30 de agosto de 1937 y desde muy joven se destacó como un eximio jugador de rugby, deporte que debió abandonar por lesiones físicas cuando solamente contaba con 15 años de edad. Fue entonces cuando resolvió dedicarse al automovilismo. (Y bien que lo hizo.)

Corrió sin ser tenido en cuenta hasta 1958, año en que —a los 21 de edad— ya intervenía con el australiano Jack Brabham. El gran paso lo dio sin embargo en 1959 cuando, luego de ganar el Gran Premio de la Argentina, se clasificó segundo en el Campeonato Mundial de Conductores, detrás de Jack Brabham. Ese mismo año había tenido unas muy buenas actuaciones en las demás carreras disputadas por el Campeonato. A partir de entonces su carrera se hizo productiva y popular; a tal punto que últimamente se lo tenía más en cuenta como constructor que como piloto y él mismo pensaba dejar su participación como conductor, ya que la construcción de sus aparatos le robaba mucho tiempo.

Entre algunos de sus muchos triunfos podemos nombrar, por ser más conocidas, Brands Hatch, GP de Bélgica, Le Mans de 1966 junto a Chris Amon, Doce Horas de Sebring del 67, Campeonatos de Can-Am, con máquinas construidas por él mismo y otras menos famosas pero no menos significativas.

Es realmente sorprendente ver cómo un constructor particular obtiene tan buenos resultados de sus productos, ya sea para la archiconocida serie de competencias Can-Am como para la exquisitez de la Fórmula 1.

McLaren Racing fue establecida en 1963 con el ropósito de participar con dos automóviles Cooper en Tasmania (Australia). Sólo más tarde McLaren construyó su primer automóvil y comenzó a ganar carreras con él. A principios de 1968 ya había fabricado más de 80 automóviles del tipo de los que él usaba. En 1966, con la nueva F1, el equipo utilizó un motor Ford V-8 que fue reemplazado al año siguiente por un BRM con la misma cantidad y disposición de cilindros, que más tarde fue reemplazado por un V-12. Recién en 1968 se inició la preparación del McLaren M7-A con motor Ford Cosworth que ocuparía el segundo lugar en el Campeonato de Conductores. Es interesante acotar que este mismo motor fue empleado por Lotus y por el Matra particular de Ken Tyrrell.

A diferencia de Ferrari, Honda, Matra, Lotus, y las demás firmas, McLaren no cuenta con el apoyd de ningún fabricante de automóviles ni tiene subvención de gobierno alguno para ganar con los mismos automóviles que construye.

El capítulo Can-Am lo dejamos de lado por ser tan fresco y conocido y pasamos directamente a dar fin a esta breve nota en homenaje a quien, dentro de un carácter introvertido muy humano, supo hacer historia con su nombre. Nadie lo olvidará.





A bordo de un M8-A, que también fue un éxito redondo en las series de Can-Am.

Brands Hatch. Bruce McLaren festeja su victoria allí en 1968, donde dominó de punta a punta durante toda la carrera. De más está decir que el auto fue uno de los construidos por él mismo.

Las épocas de Cooper también fueron un paso en su historia...

Como ejecutivo también manejó bien. La Can-Am es el ejemplo.



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 ®

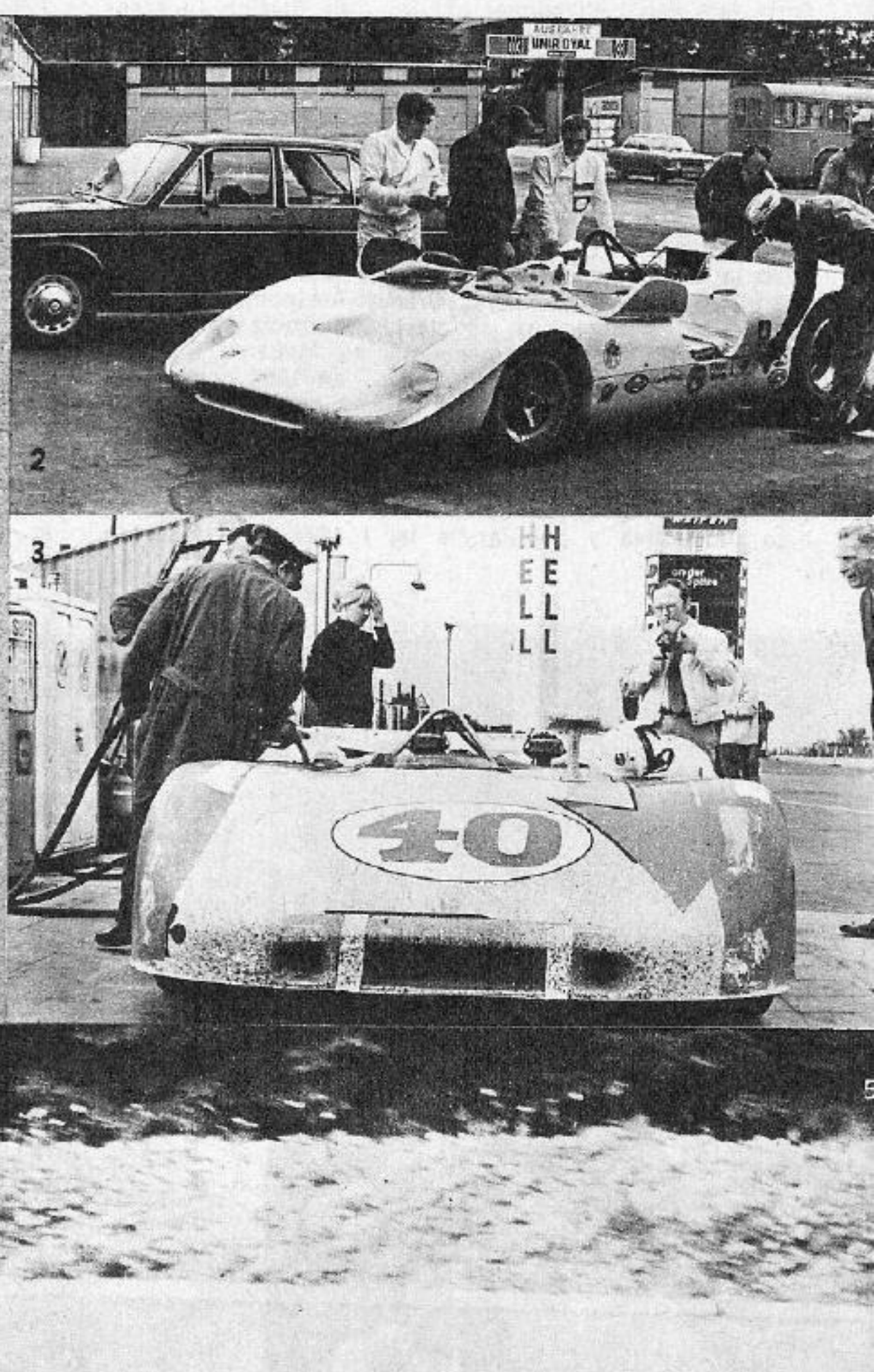
A base de disulfuro de molibdeno, importado de EE.UU en latas y sachets para el carter y aerosol para el armado de motores.

Dist. Nac., DE AMBROSI – LAMEKA S.A., Espinosa 2436 Bs. As. • ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES •

ECOS DEL R

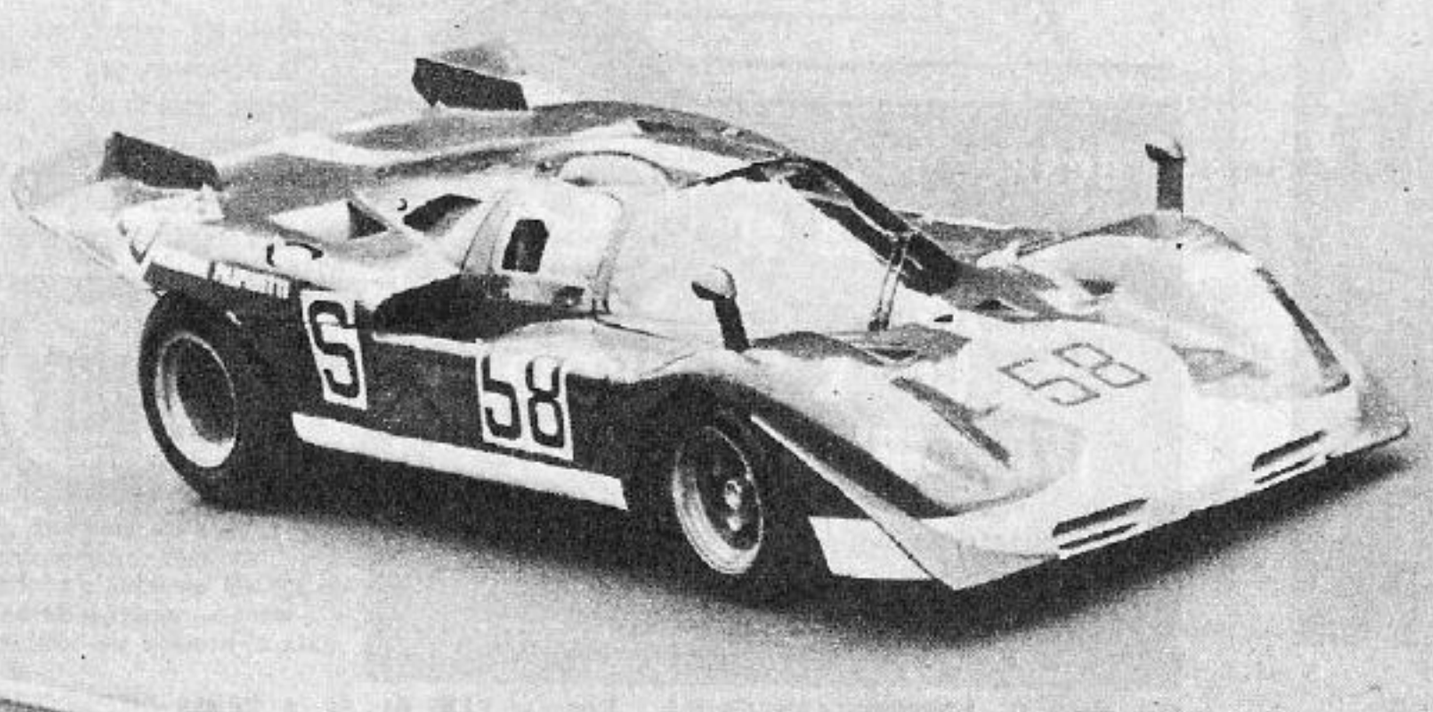


1



2

3

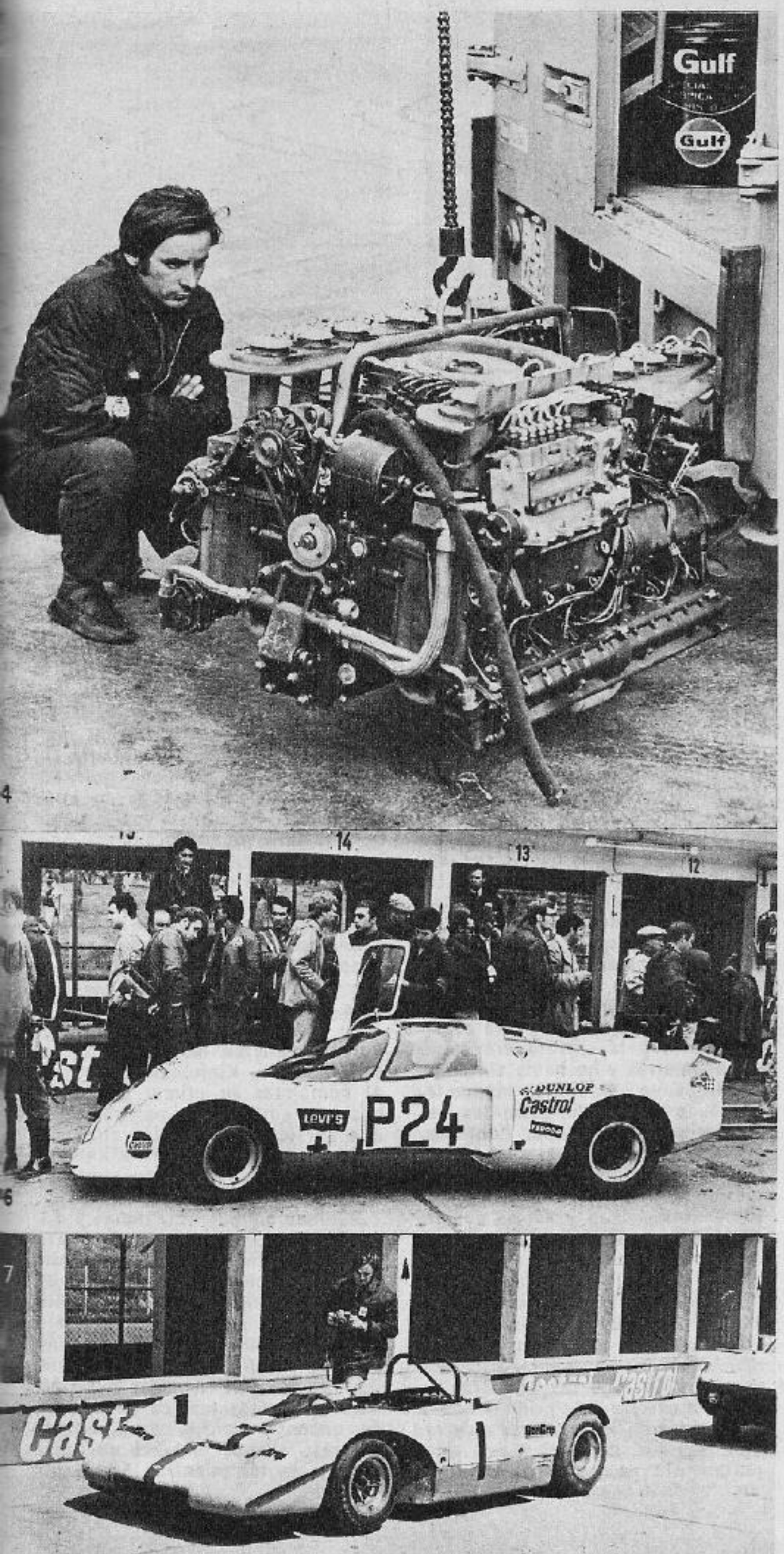


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NG

Fotos y apuntes de lo visto en Nürburgring en los mil kilómetros de SP. Novedades técnicas y autos nuevos

fotos de GUILLERMO MARTIRE y ANDRES MEYER



1 La trompa chata del Porsche 908 nuevo le da al auto una apariencia totalmente distinta de cualquier otro coche y es el resultado de múltiples estudios aerodinámicos por parte de la gente de Stuttgart.

2 El Berta LR sufrió bastantes modificaciones necesarias para adecuarlo al complicado circuito de Nürburgring. Suspensiones, carrocería, motor, de todo. Se detalla en el texto.

3 Un coche nuevo que se vio en el Ring fue el flamante Lola que presentó Joachim Bonnier. Es un SP para la categoría dos litros (muy popular en Inglaterra) y equipado con el motor Cosworth de 1.800 cm3. Munido de cámara fotográfica, Berta no perdonó detalles novedosos. El auto es lindo.

4 Otra novedad más revolucionaria desde el punto de vista técnico: el pulido Chevron B 18 impulsado por un motor rotativo Wankel fabricado por los japoneses de Mazda. El futuro se hace presente.

5 Las Ferrari 512 son espectaculares y tienen "pinta" de máquina potente. Pero no pueden por ahora con los Porsche. Veremos en Le Mans.

6 El Alfa 33.3 es indiscutiblemente de lo más atractivo en aspecto exterior. Consiguieron un buen tiempo de clasificación.

7 La mirada atenta de Berta observa embelesada un motor Porsche 917 de doce cilindros opuestos. Un prodigio mecánico.

Pasaron los mil Km. de Nürburgring pero dejaron todavía muchas cosas sabrosas para ver y comentar. No sólo con respecto a la actuación del Berta LR sino también en cuanto a los autos, fierros y novedades que allí se vieron. Observad y analizad, críticos implacables.

El Berta LR presentó en Nürburgring muchas modificaciones interesantes además de las exteriores. Fundamentalmente los cambios encarados fueron los tendientes a robustecer las suspensiones para que aguantaran las caricias topográficas del suelo alemán. Los brazos inferiores de la suspensión delantera son ahora más gruesos (unos 4 mm. más de diámetro) y de mayor espesor de pared. La suspensión trasera tiene reforzado el puente que aguanta la descarga de los esfuerzos de los brazos inferiores y además este puente fue reforzado por dos puntales suplementarios que descargan su acción sobre la parte superior de la caja puente.

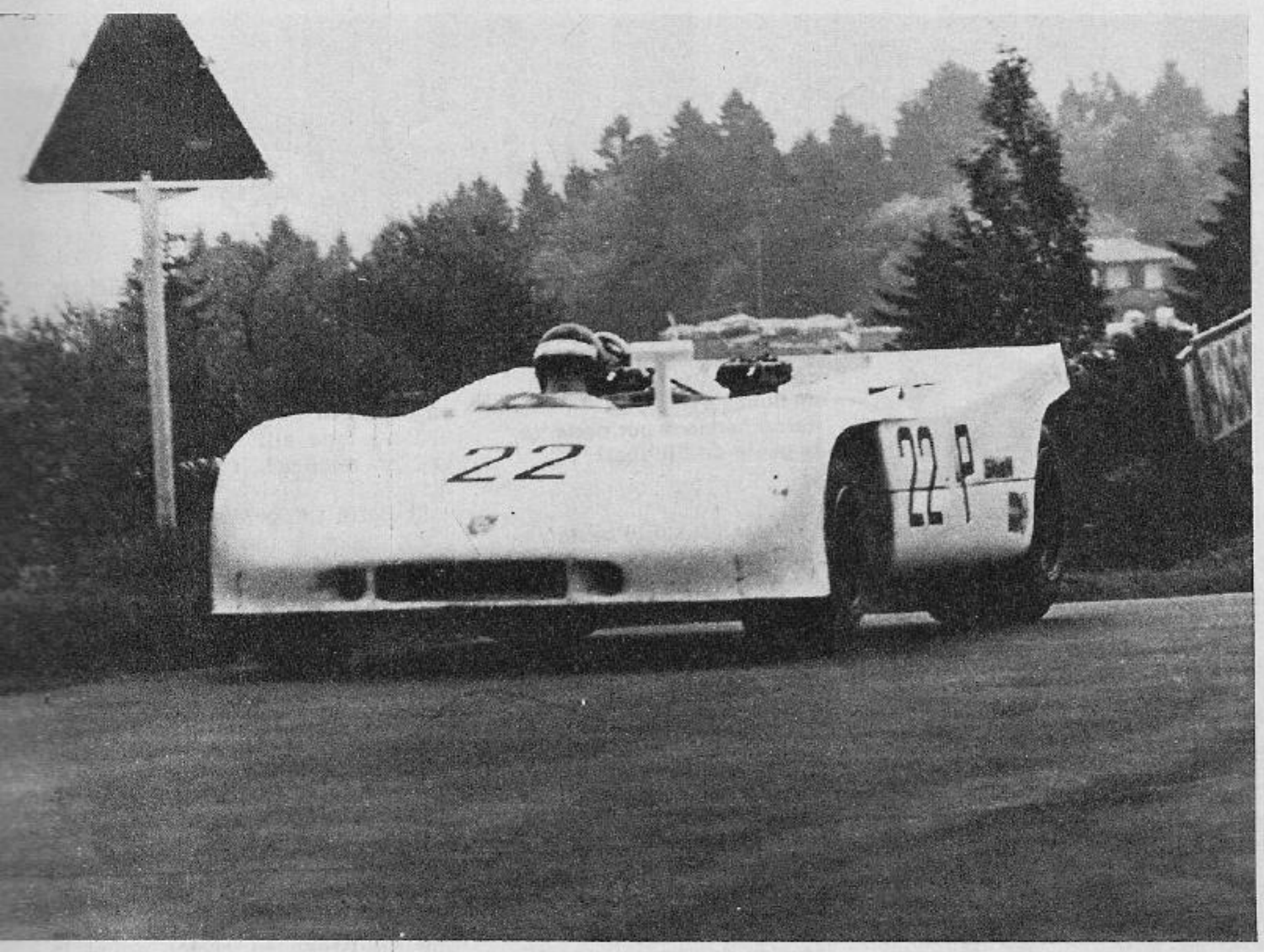
El radiador del coche es más chico: 2 cm más bajo y con dos hileras menos de tubos. El coche jamás tuvo problemas de calentamiento y más bien trabajó frío, lo cual originó tal reforma.

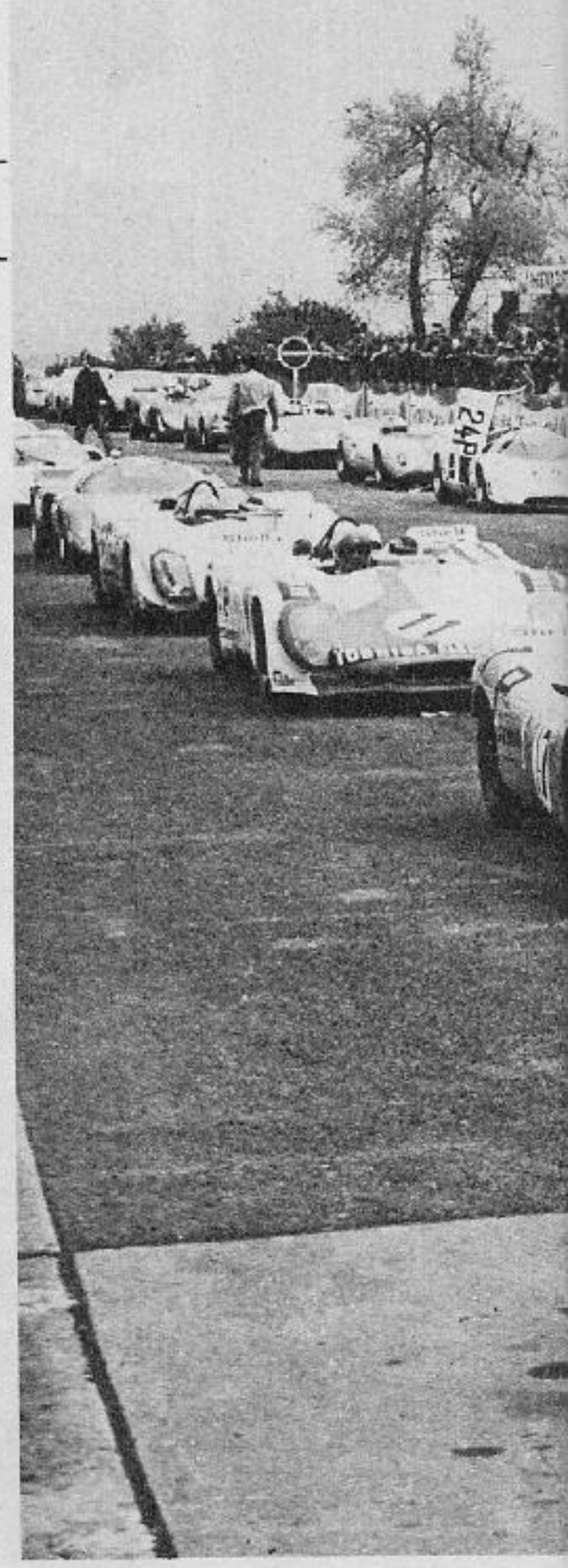
Los nuevos árboles de levas (maquinados sobre árboles Cosworth con diagrama de levas by Berta) le otorgaron al motor otras características de cupla motriz. Ahora el motor "tiraba" a partir de las 5.500 rev/min y por lo tanto era más amplia la gama útil de revoluciones. El bastidor tuvo que "subir" para permitir que las suspensiones le dieran mayor despeje, necesario para correr en el Ring (saltos y desniveles pronunciados). Por ello Berta tuvo que adoptar una solución interesante para permitir que la barra de dirección no tuviera que cambiar de inclinación con respecto a la horizontal: el travesaño delantero superior va agujereado para permitir el paso de la susodicha barra.

Finalmente, para cumplir con el reglamento le tuvieron que colocar una barra antivuelco de acero al cromomolibdeno de 35 mm de diámetro y 2 mm de pared, cosa que no todos los coches cumplían y muy en especial los Porsche.

ASI VEO EUROPA

Los mil Km. de Nürburgring





En el fin de semana al disputarse los 1.000 Km de Nürburg y al no tener ningún tipo de actividades me hice una muy provechosa escapada para seguir el desarrollo de dicha carrera y que además me importaba sobremanera porque se iba a producir el debut del Berta LR en pistas europeas, lo cual llamaba mucho la atención por toda la fama que adquirió después de la temporada argentina de principios de año.

Ya el jueves por la noche me pude enterar de algo con relación a Berta debido a que alrededor de las 11 de la noche me llamó Oreste para pedirme el número telefónico de Von Der Becke para encargarle un repuesto; me contó ese día que habían andado en un buen tiempo y esperaba confiado la clasífica del sábado.

El viernes volé hacia Frankfurt y en el aeropuerto me encontré con muchos periodistas argentinos que venían a cubrir esta carrera ya que en nuestro país despertaba mucho interés.

Ese día se habían realizado los primeros entrenamientos y la pareja Siffert-Redman, con el 908/3, habían logrado el increíble tiempo de 7.43.2 lo cual era record absoluto de Nürburgring en esta categoría y superando en 4 décimas el anterior que pertenecía a Ickx logrado en F.1 el año pasado. Como recordarán, cuando vine a recorrer esta pista presencié la prueba de este coche la cual me dejó sorprendido por las nuevas soluciones técnicas que se le incorporaron.

El día sábado, como de costumbre, amaneció lloviendo y todo el mundo calzó las respectivas gomas de agua para rodar, pero era evidente que nadie tiró fuerte dejando las cosas como el viernes.

Cuando faltaban unos pocos minutos para finalizar la clasífica se produjo un momento bastante duro para todos los que estábamos en boxes por consecuencia de un gran accidente que se había producido y por el cual se clausuró por varios minutos la pista; pero lo que intranquilizaba era que nadie sabía nada de quién había sido el protagonista así que hubo que esperar la llegada de la ambulancia con el infortunado piloto que había sido presa de las llamas que no era otro que Hans Laine, el cual demostró en la temporada nuestra las sensacionales condiciones que tenía. Al parecer el accidente se produjo en la recta antes de los boxes al tomar vuelo la máquina y caer de campana.

Por la tarde todos los equipos se dedicaron a una revisión muy consciente de sus coches y era admirable ver trabajar a la gente de Porsche sobre sus coches, sobre todo en los de John Wyer.

Por el lado de Ferrari también se trabajaba pero de una manera distinta a los alemanes y probablemente porque en Ferrari el que está continuamente hablando y gesticulando es el ingeniero Forghieri que al parecer tiene metido en su cabeza todos los movimientos de sus coches y de los mecánicos, cossa muy difícil por cierto si tenemos en cuenta la gran cantidad de gente que despliega Maranello.

El día domingo por la mañana amaneció bastante inestable con el piso húmedo y había por lógica mucha indecisión sobre qué neumáticos había que usar, pero considerando que la carrera era sobre mil kilómetros y no había síntomas evidentes de una lluvia momentánea todo el mundo calzó las cubiertas para piso seco. Contrariamente a lo que sucede en Fórmula 1, aquí los equipos no tienen contratos con las empresas de neumáticos sobre exclusividad y así es posible ver que la gente de Porsche tiene indistintamente cubiertas de varias marcas y de distintos tipos.

Cuando estaban los coches alineados tipo Indy para largar y veía al Berta entre ellos sentí una inmensa alegría por este acontecimiento y justo a las 10 horas se inició la carrera. Las primeras vueltas mostraron a Rodríguez muy rápido seguido de Siffert que aparentemente no lo quería dejar ir.

Pero seguro que habrá sido un poco de teatro porque corren en el mismo equipo y sería ilógico que se tiren entre ellos. A todo esto Di Palma cada vez afirmaba más su andar y se iba colocando en buena posición. Pero en la vuelta quinta tuvo un pequeño problema que lo hizo abandonar. Desde ya que la experiencia ha sido importante pero más interesante puede ser lo que haya visto Berta con respecto a muchos materiales que usan algunos de los coches de punta y que seguramente aplicará a su obra para futuras competencias.

Se hizo luego el relevo y los Porsche salieron los tres juntos o sea Redman, Kinnunen y Ahrens. Al completar su primer giro pasó bastante cortado Redman mientras que por los altoparlantes anunciaban que el finlandés Kinnunen se había salido de pista sin consecuencias personales.

Redman anduvo muy rápido y puso mucha luz sobre su inmediato perseguidor mientras llegaba el momento del relevo. Me fui al box de Porsche a presenciar la verdadera ceremonia y se detuvo Redman y luego llegó Ahrens para ser reemplazado por Elford. Cuando le dieron la orden de arrancar a Siffert éste accionó la mágica llave, pero se encontró con la desagradable sorpresa de que el burro no hacía girar al motor mientras Elford po-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Texto y fotos de CARLOS A. REUTEMANN

Los mil kilómetros de Nürburgring fueron los mil Km. de Porsche.

El despliegue de la fábrica alemana me dejó realmente impresionado y me imagino lo que será en las próximas 24 horas de Le Mans a pesar de que Porsche ya obtuvo virtualmente el campeonato mundial de marcas con este triunfo

nía una tremenda primera y se alejaba de los boxes.

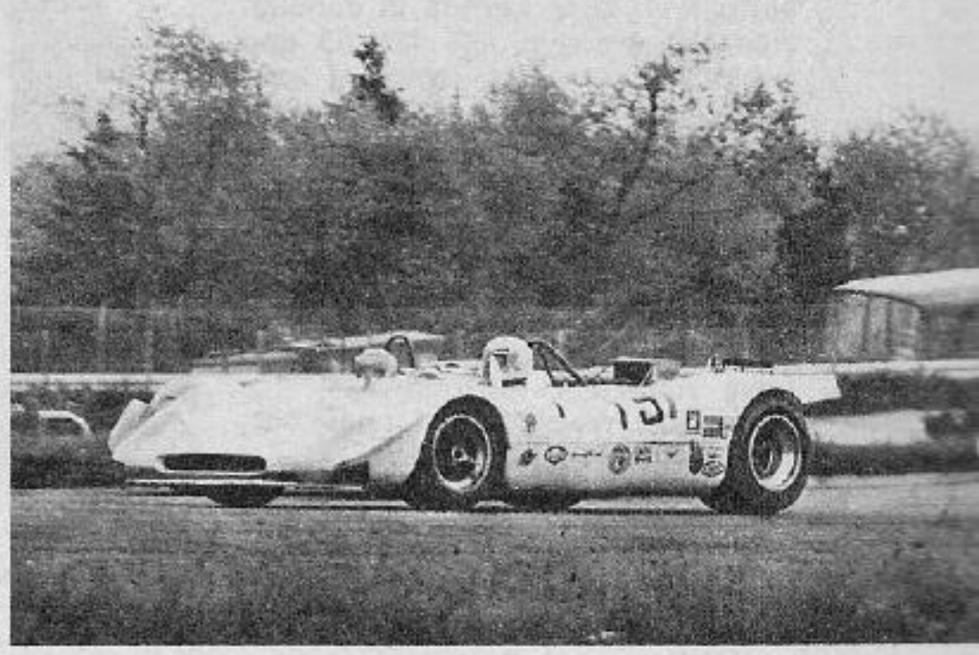
Ya a los mecánicos les entraba la desesperación y a Seppi también viendo que se le escapaba la carrera; hicieron de todo, le pusieron cantidades industriales de hielo sabre el arranque y lo ayudaban con baterías auxiliares, pero no arrancaba hasta que le dieron un empujón y yo me quedé helado porque está prohibido, pero fue solamente para cambiar de posición el motor y volvieron a parar hasta que insistieron de nuevo y arrancó. Lógicamente había perdido mucho tiempo pero quedaba bastante de carrera. Pero Siffert no apareció más y según me enteré después ya cuando se detuvo Redman el motor estaba herido. Es una cosa increíble el despliegue de Porsche en los boxes y no quiero pensar lo que debe ser en las 24 Horas de Le Mans; aquí al menos están provistos de lo que uno ni se imagina. Por de pronto cuando se cambian las gomas, para aflojar más rápido el tornillo central se usa una llave neumática, lo cual simplifica mucho la operación aparte que en el box de Porsche hay muchísima gente pero nadie habla en voz alta, todo el mundo cumple su función al pie de la letra sin fijarse en lo que hace el compañero de al lado.

Así se quedó Siffert pero la marca seguía ganando no importando quién la guiaba y todos los esfuerzos se concentraron en Vic Elford que cada vez afirmaba más su andar hasta que encontró en su camino la bandera a cuadros. Gran alegría por un nuevo campeonato conquistado, luego la ceremonia de coronación de los distintos ganadores y en dos horas no quedaba nadie, exceptuando los cansados mecánicos para los cuales el trabajo sigue aunque haya terminado la carrera.

En general la carrera me gustó pero los que luchan por la punta son muy pocos y ni qué contar de algunos autos que corren, que al rato de empezar la carrera pierden vueltas en manos de los punteros.

En cuanto a los pilotos me gustó mucho el desempeño de Redman que maneja muchísimo (según fuentes informadas será el reemplazante de Servoz Gavin en el equipo Tyrrell); otro que anduvo muy bien en las primeras vueltas fue Rodríguez que a decir de muchos no es un gran piloto pero nunca le falta un auto para sentarse. Con respecto a los demás hay de todo, buenos y a lo mejor muchos buenos que no se alcanzan a ver por el medio mecánico de que disponen.

Línea de largada de a dos en Nürburgring. Lo emocionante era ver al Berta LR allí ubicado.



Arriba, izquierda: Ganó un Porsche (Elford-Ahrens) y ése es el objetivo: que gane un auto de la marca, no importando quién lo maneje.

El Berta LR anduvo bien y Di Palma se afirmaba en cada vuelta; lástima que tuvo que abandonar tan pronto.



Es impresionante la actividad y el orden que se observa en el box Porsche. Todos trabajan en lo suyo y en silencio.

JOSE MIGLIORE



José Migliore compartió con Alberto Rodríguez Larreta la conducción del Peugeot 404 Nº 63 que debió abandonar en Brasil al romperse una biela de su automóvil. Pese a que ambos pilotos en ningún momento pasaron el régimen normal de marcha y a que el auto estaba armado con suficiente "luz" como para soportar algo más de ese régimen, una fatiga aparente en el material constitutivo de la biela motivó el abandono.

Migliore respondió al cuestionario establecido por Corsa.

C) ¿Qué resultado arrojó la organización montada por Le Guezec?

JM) ¿Qué organización?

C) ¿Por qué se crearon los problemas en el equipo?

JM) Yo nunca tuve problemas.

C) ¿La llegada de un solo auto era lo esperado?

JM) No. Lo esperado era que llegaran los tres autos. Además, lo merecíamos.

C) ¿Habría que haber preparado los autos de otra manera?

JM) Indudablemente. Deberían haber ido con más velocidad y menor peso.

C) ¿Correría nuevamente esta carrera?

JM) Sí, por supuesto pero corrigiendo todos los errres y adaptando toda la experiencia de éste.

C) Las tripulacions: ¿estuvieron bien elegidas, dieron buenos resultados?

JM) Sí, pero tendrían que haber sido elegidas teniendo una mayor afinidad de caracteres entre los tripulantes.

C) De correr otro rally de este tipo, ¿cuántos tripulantes llevaría?

JM) Tres.

C) De haber elegido otro Director, ¿quién hubiera sido?

JM) Por de pronto un argentino y sí tengo que dar nombres: el Dr. Raúl Fernández Aguirre.



SALIDA AL MAR

El Rally Copa del Mundo dio para cualquier cosa. Desde la diversión para aquellos que fueron a pasear y no llegaron ni a Lisboa, hasta la promoción de causas de origen geopolítico. Como hubo unós insólitos corredores que largaron con un Beach Buggy y que abandonaron a muy poco de largar, hubo también una tripulación representante de Bolivia que corrió con un BMW que llegó al Estadio Azteca y que cuando lo hizo antepuso a los festejos y a la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡QUE SE REPITA!

Pese a que hubo muchos errores, pese a que se desconoció el tipo de carrera que se iba a correr. SAFRAR, sus pilotos, preparadores y directivos aprendieron y tomaron contacto con un nuevo tipo de competencia

Por JORGE A. AUGE BAQUE

La Londres-México terminó ya. Veintiún autos llegaron a Fortín de las Flores en México, donde se hizo la llegada efectiva del "gran rally". Y dentro de esos veintiún autos había uno argentino.

Ese auto, ese número, esos nombres, se constituyeron a partir de su paso por América del Sur en lo único importante para muchos argentinos. Los otros dos autos del equipo SAFRAR ya habían dejado de funcionar en Brasil y Uruguay. Dos esperanzas menos y una gran responsabilidad para el auto de Perkins-Greene. Cumplieron y llegaron pero atrás de todo este monstruoso evento hubo entretelones que motivaron en muchos casos el comentario.

Si el Peugeot 404 de Perkins-Greene llegó a México fue porque las condiciones del auto y de sus pilotos así lo permitieron. También fueron factor de este arribo los auxilios que muchas veces cambiaron los planes establecidos por el Director del Equipo para actuar por su cuenta y riesgo. La mayoría de las veces este sistema dio resultados. Pero no hubo en todo el equipo figura más discutida que la de Claude Le Guezec, Director Deportivo del equipo y figura un poco antipática, ahora que finalizó todo y se demostró que en esa materia no hay nada nuevo.

Pero el hecho de que haya llegado solamente un auto no es aplicable única y exclusivamente a fallas directivas, aunque en realidad algo hayan tenido que ver (elección de cubiertas más pesadas que las que utilizaba el resto de los competidores, colocación de alternadores de dudosa calidad, contrato con una empresa a la que nunca se la vio dar nafta al equipo y que sin embargo sus integrantes recibieron combustible de otra empresa y en forma gratuita, contratos con empresas que nunca pusieron los elementos y que sin embargo vieron su calcomanía en los autos, etc....). En lo que respecta a la organización previa existió la falla de no haberse compenetrado mejor en lo que al tipo de carrera se refiere. Pocos HP y mucho peso conspiraron contra el éxito de la empresa, amén de no haber compenetrado a los pilotos elegidos en el tipo de carrera que irían a correr.

Pero sin embargo, todo esto, llámese "hazaña", "fracaso", o como se lo quiera nombrar, ha redundado solamente en beneficio del automovilismo y más esencialmente en experiencia para que SAFRAR vuelva a incursionar en este tipo de carrera y no desaproveche esta experiencia, que bien o mal obligó a mucha gente a ponerse en la onda del rally y de este tipo de carrera. Que se repita.



alegría, una tarea que para otros hubiera sido graciosa y fuera de lugar pero que para ellos, bolivianos 100 %, constituía la promoción de una demanda que no vamos a entrar a justificar ni a criticar, porque se evade de nuestra esfera de acción. Pero lo importante es que el automovilismo no cumple sólo una función eminentemente deprtiva sino social también.

Los bolivianos repartieron al llegar a México billetes de banco bolivianos con la leyenda: **"Deportistas del mundo: Bolivia demanda su derecho de salida al mar".**

JACK FOREST GREENE



Llegaron. Gastón Perkins y Jackie Forest Greene cumplieron la totalidad del recorrido de la Londres-México con uno de los Peugeot 404 del equipo SAFRAR. Llegar fue un triunfo para ellos, por la cantidad de problemas que tuvieron a través de toda la carrera. Casi llegando a Fortín de las Flores se desencadenó un problema en el tubo de empuje (caño que recubre el cardán) y llegaron con el Jesús en la boca. Pese a todo llegaron, y Jackie, ya abocado a sus tareas en la concesionaria Peugeot de Acassuso contesta a Corsa algunos interrogantes sobre la actuación del equipo SAFRAR en la Londres-México.

C) ¿Qué resultados arrojó la organización montada por Le Guezec?

JFG) Mirá, no fue un rally común y corriente por de pronto. Muy difícil es trabajar con gente tan distinta en Europa y en América. Hay que tener en cuenta muchos factores: El principal fue que las distancias en América fueron tan grandes que se hacía imposible cualquier cálculo previo.

C) ¿La llegada de un solo auto era lo esperado?

JFG) No, decididamente. Tendrían que haber llegado todos; lo que pasa es que hubo imponderables que impidieron que llegaran.

C) ¿Habría que haber preparado los autos de otra manera?

JFG) Antes de largar el rally pensaba que no. Ahora que sé cómo hay que correrlo, pienso que sí. Como los autos del GP, más HP y menos peso.

C) ¿Correrías otra vez un rally como éste?

JFG) Por supuesto.

C) De correr nuevamente un rally como éste, ¿cuántos tripulantes llevarías?

JFG) Igual que en éste: dos.

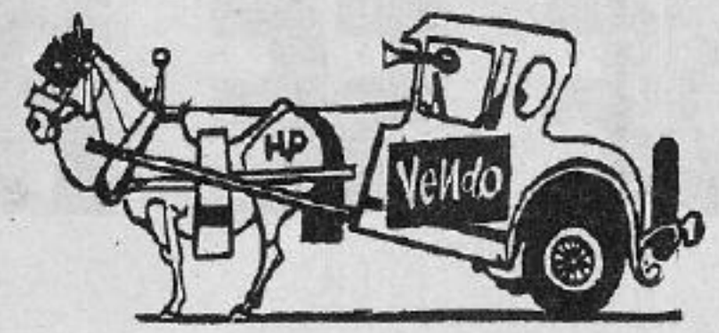
C) ¿Fue importante para vos este rally?

JFG) Por supuesto. Gané una experiencia que nunca hubiera pensado.

C) ¿Cuando llegaron a Europa se encontraron con otro tipo de carrera?

JFG) Bueno, sí; pero creo que no solamente nosotros, sino la mayoría de los que participaron.

AVISOS corsificados



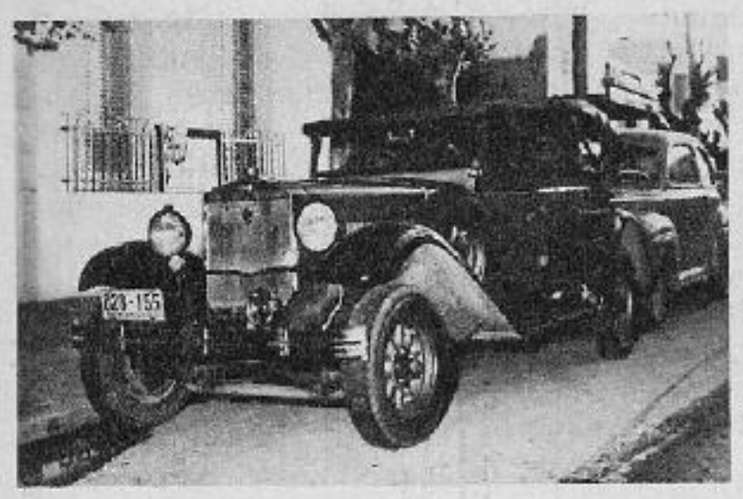
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y tambien de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

FIAT 1927, vendo. Original de colección, completo, funcionando, a prueba, motor



7 bancadas original, caja de cuarta. Tel. 242-9872 y 253-8541.

CHEVROLET CORVAIR 1962. Impecable estado, cuatro puertas, gomas nuevas. Papeles rigurosamente al día. Palanca al piso. Color rojo y blanco. Vendo o permuto por auto cualquier marca. Llamar al tel. 85-6793, de 10 a 18 horas.

PEUGEOT 67, vendo, anexo "J", butacas, jaula, tanque 100 litros, gomas Michelín XAS, "ex Castañón". Muy bueno, tel. 90-5849.

CARBURADORES SOLEX 40, vendo, con múltiple AG, pulido espejo, para PEUGEOT 404 y Weber 40-40. Aumentan pique y velocidad. Tratar; Sr. Enrique, tel. 84-3656 (por la mañana).

CARLOS R. NAJURIETA, escribano. Maipú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias. Bajas. Incorporación al Registro Nacional. CAPITAL Y PROVINCIA, Bs. As. Impuesto a la tenencia. Pago de Patentes.

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

FORD T, modelo 26. Buen estado. Original. Tratar: Callao 2050, 3er. piso "A", tel. 44-3346.

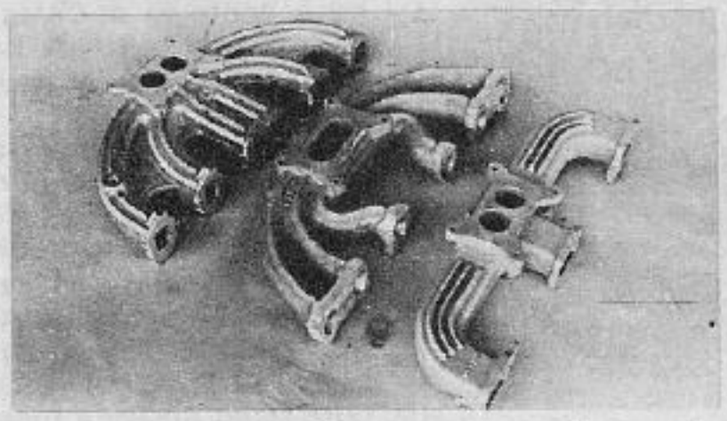
COLECCION DE REVISTA PARABRISAS vendo completa, excelente estado. pesos 18.000 m/n.; (180 Ley 18.188). CORSA números sueltos: Nº 0 $ 1.000 m/n.; Nº 47, $ 500 m/n. Nos. 101, 122 y 175 $ 300 m/n.; AUTOMUNDO, Nº 5 $ 800 m/n.; Nos. 70, 151, 185 y 209, $ 300 m/n. Sr. Julio Enrique, tel. 42-8132.

KART vendo en perfecto estado, completo, listo para largar. Chasis sin golpes. Motor D'Arminio. Tratar: Gran Bretaña 350, Libertad, MERLO (sábado o domingo).

FIAT 2300 nacionalizado 1968, 90.000 kilómetros, excelente estado, frenos a disco en las 4 ruedas, circuito independiente y servo. Oportunidad. Sr. Jorge Vela, Ayacucho 1281, 6º piso, tel. 42-9527.

ALBERTO GOMEZ vende Peugeot 404 para TC Fórmula "A" o Anexo "J" Grupo 2. Ver en Ugarteche 3270 (8 a 12 horas y de 14 a 18 horas).

MULTIPLES DE ADMISION con carburadores Holley de doble boca. Para Chevrolet



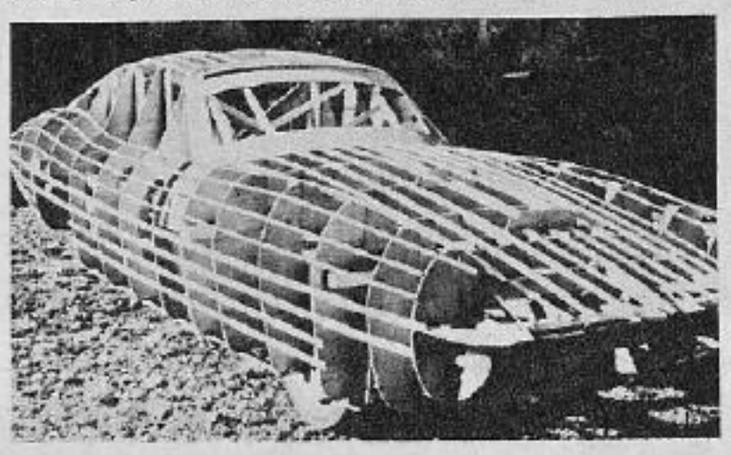
230 y 250 de 36/36 mm. Para Chevrolet 250 y línea Chevy supercarburadores de 40/40 mm. También para línea Dodge/Valiant y Ford Falcon de 187" y 221". Potencia y performance sin modificar ni tocar el motor. Excelente marcha en baja. NESTOR PENIN (no Héctor como se publicó reiteradamente en CORSA), Hipólito Yrigoyen 199, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

MANUALES DE AUTOS, camiones, motonetas y guías de turismo y mapas de países extranjeros VENDO. Tratar: Mario Vagani, Cangallo 3045, Dep. 13, Capital, tel. 28-3416.

AUTOS A TODA PRUEBA. Torino 300S/67, extraordinario estado. Peugeot 403/62 único como 0 km. Renault 850/67, muy barato. Renault 4L/66, perfectas condiciones. Estanciera 57, impecable, barata. **Permutas y facilidades.** Promóvil Argentina SRL, José E. Uriburu 460, 3º "A", Capital Federal.

EL IMPACTO DEL AÑO 1970. A los señores propietarios de Fiat 600, 1500, Familiar y Pick-Up, Pick-Up Ford F-100 y 350 (1969/70). En breve más modelos. PROTEX-PLAST: brinda a Ud. la solución del problema del cuidado y lavado de los 4 guardabarros de su coche. Fabricamos y colocamos en el día la protección que cubre totalmente el guardabarro, en poliester reforzado con fibra de vidrio. Tratar: Pedernera 3222/24, Remedios de Escalada (E), tel. 247-4605. Pedir hora.

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros: JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.



CAPOT DEPORTIVO para Fiat 600, con tomas laterales, diseño **exclusivo,** produc-



ción limitada y fabricación sobre pedido. Venta y colocación, Leiva 4247, Capital Federal. Horario de 8 a 12 y de 15 a 19. Sábados de 8 a 12.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DKW 1963 SEDAN 1000S totalmente alemán, perfecto estado. Tapizado nuevo. Radio, calefacción, cuatro cubiertas nuevas, batería nueva. Rueda libre. Muy bien de chapa y pintura. 71.000 km reales. Con garantía escrita. PRECIO TOTAL 500.000 pesos m/n (ley 18.188 5.000 pesos). Tratar: Sr. ALBERTO COBAS DUPUY, Francisco Beiró 5137, Dto. 1, Capital Federal.

TALLER "EL COPILOTO" especialidad Fiat y Torino. Mecánica general, alineadora de dirección, carburación, puesta a punto, encendido. Atendido por sus dueños (uno de ellos nada menos que el popular gordito García Hermo, acompañante de Larreta, Cóncaro, etc.), en la calle Malabia 1475, tel. 72-0718. Venga que además somos muy simpáticos...

GEFICO (Gestoría del Automotor). Trasferencias, patentamientos, bajas CAPITAL y PROVINCIA, REDITOS, LUCRATIVAS, ESCRIBANIA, SEGUROS sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, tel. 68-7723.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS y también lanchas, cañas de pescar, anillos trasparentes, cabinas de tractores y todo lo que el plástico reforzado pueda brindar, H. von Hasenn y Asociados han organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. TEORICO Y PRACTI-



CO. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El fascinante mundo del plástico". H. von HASENN Y ASOCIADOS. Casilla de Correo 1238 - Correo Central.

PICK-UP FORD F-100, 1960, con cúpula en perfecto estado, radio RCA, servo-fre-



no, cubiertas nuevas, tablero adicional, 87.000 km reales, única mano. FRENCH 884, Banfield.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias PARABRISAS CORSA



¡AL FIN!
NUEVOS FAROS DE IODO, FORMATO RECTANGULAR EXTRA CHATOS DE ESPECIAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

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

UNA MANO AMIGA PARA SU DKW...
IGNACIO GIRÓ
SERVICE INTEGRAL



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

GLICOFLU
Refrigerante - Anticongelante
ANTICORROSIVO
Solicítelo a repuesteros y estaciones de servicio
Distribuidora: GLICOFLU
P. PUEYRREDON 690
MARTINEZ

LLANTAS CROMADAS



UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

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

TAMBIEN HEMOS ESTADO PRESENTE EN EL RALLY COPA DEL MUNDO!...
Asimismo Felicitamos a GASTON PERKINS y a JACK FORREST GREENE, por su destacada actuación en tan difícil competencia. Además agradecemos a SAFRAR S.A. el haber equipado sus Automóviles PEUGEOT 404 con los reconocidos Volantes de nuestro Diseño y Fabricación.

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

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



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

TECHOS VINILICOS
Reparaciones Generales
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
COMPRE TODOS SUS REPUESTOS A CREDITO
Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.
La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 404 - Rural 404 - T4B - 504
Precios especiales a tallerista y revendedores
Envíos al interior.
Casa adherida a Créditos LONDONCAR y CITICAR
PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. PAVON 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

Parabrisas CORSA

correo

DIRECCIONES

de Victor H. Mauri, Capital.

Amigos de CORSA: mi propósito es solicitarles las direcciones de las siguientes fábricas de automóviles: Nissan, Honda y Toyota de Japón; Porsche y B.M.W. de Alemania, y Ferrari, Maserati y Alfa Romeo de Italia. Si pueden darme estos datos les quedaré muy agradecidos.

R) Anote: Nissan *Motor Co. Ltd., 7,6 chone, Ginze-Higashi, Chuoku, Tokio, Japón.* Honda *Motor Co. Ltd., 5,5 chone, Yeasu, Chuoku, Tokio, Japón.* Toyota *Motor Co. Ltd., Toyota-shi, Aichi-ken, Japón. F.* Porsche *K.G. Stuttgart-Zuffenhausen, Alemania.* B.M.W. *Bayerische Motoren-Werke A.G., München, Alemania.* Ferrari *Automobili SpA S.E.F.A.C. Casella Postale 589, 41100 Modena, Italia, Officine Alfini* Maserati *SpA, Viale Ciro Maserati, 41100 Modena, Italia.* Alfa Romeo *SpA, via Gattamelata 45, Milan, Italia.*

NO SOLO DE PLASTICO SE HACEN LOS BOTES

de Asometa S.R.L., Capital.

Señores: en el Nº 214 del 16 de mayo se reproduce la carta del señor Juan José Raimundo pidiendo información sobre botes y motores destinados a la pesca. Quisiéramos completar vuestra respuesta, señalando al señor Raimundo que los Astilleros Alumita fabrican un casco de 3,80 metros, íntegramente realizado en aleación naval de aluminio y diseñado específicamente para esos menesteres. De concepción estrictamente utilitaria, une a su bajísimo peso —75 a 80 kg— una gran resistencia derivada del material utilizado, que asimismo exige mantenimiento cero.

Entendemos que el señor Raimundo deberá informarse adecuadamente sobre este producto, recurriendo para ello a nuestro concesionario "Náutica Ratti", de avenida del Libertador 16, San Fernando.

Agradeciendo la publicación de la presente, como aporte a vuestra completa labor informativa, nos complacemos en saludarles muy atentamente.

R) Gracias a ustedes.

VARIOS

de Ricardo J. Rodríguez, Luján.

Señores: después de saludarlos muy cordialmente, aprovecho para formularles algunas preguntas *(N. de la R.: ¿no será al revés: antes de hacernos las preguntas aprovecha para saludarnos muy cordialmente?)*

1) ¿Qué significa la sigla GTO?

R) Gran Turismo Omologato; en castellano gran turismo homologado.

2) ¿Para qué usaban la tercera rueda las Guzzi en Monza si no llevaban sidecar?

R) A los efectos de ser considerada una motocicleta con sidecar; para ser encuadradas dentro de esa categoría, las motos de record presentan una tercera rueda que no cumple otra función que ésa: hacer de la moto un vehículo con tres ruedas. Hubo (y hay) sidecars que tenían dos ruedas simétricas al eje longitudinal en la parte delantera y una en el medio, atrás, que competían en carreras de G.P. La apariencia frontal del vehículo se asemejaba más a un "cochecito" que a una moto.

3) ¿Qué velocidad se puede lograr con un Fiat 600 preparado de la siguiente manera: tapa rebajada al máximo, árbol de levas cruzado, pistones de alta, bielas especiales, carburador de Chevrolet 400, y otras cosas por el estilo?

R) Si le sale bien puede andar a 140, como a 150, como a 160, como a 170...

4) Habiendo corrido 10 carreras en fórmula 4, ¿un piloto está facultado para competir en F-1?

R) Depende de cómo le haya ido en esas diez carreras. No es lo mismo si ha ganado ocho que si no ha pasado de 10º en ninguna.

5) ¿Qué velocidad final desarrolla el Brabham BT 30 de Lole?

R) Con multiplicación adecuada, puede llegar a los 270 km/hora.

OTRO MAS DE GARDEL Y VAN...

de Néstor Villarroel, Bell Ville, Córdoba.

Señores de CORSA: si esta carta llega a vuestras manos, rogaría que vosotros tuvieran la bondad de informarme o darme la dirección a vuelta de correo de alguien que disponga de repuestos nuevos o usados de una "voiturette" Packard 8 cilindros convertible (fue de Carlos Gardel), ya que estoy restaurándola para devolverla a su estado original. También me interesaría sobremanera conseguir alguna foto del modelo original, ya que necesito saber cómo son algunos de los accesorios que yo no tengo y de los cuales no poseo ninguna información. Os estoy muy agradecido.

R) Es fundamental que Ud. nos diga de qué año es el modelo del Packard de que nos habla. Por lo que nos dice de Gardel, suponemos que debe ser un 1930/1933. De ese coche no tenemos información. Si alguno de nuestros lectores puede ayudar al señor Villarroel, dirigirse por carta a Alem 399, Bell Ville.

SOBRE SORTEOS Y "ARRIMES"

de Antonio Cuesta Tellería, Capital.

Amigos: ante todo quiero felicitarlos por la revista de la cual soy lector desde el número 133 *(N. de la R.: ¡al fin uno que no es lector desde el número 0!).* La causa por la que escribo es la siguiente: el sábado 9 de mayo asistí al Autódromo Municipal a presenciar las "24 Horas Citroën" Desde ya les anticipo que mi corazoncito estaba puesto en las dos máquinas marrones de CORSA y que lamento mucho que no hayan podido arrimar. Pero lo que me interesaría saber ahora es qué pasó con el sorteo de un automóvil Citroën 3 CV 0 Km, tal como decía el talón de la entrada (bien barata, gracias a Dios) de dicha competencia.

Si es que se hizo el sorteo, ¿por qué no se publicitó en diarios y revistas? ¿Ustedes saben algo del asunto?

R) El sorteo se efectuó el día de la entrega de premios en el Vicente López A.C. ante escribana nacional, y resultó favorecido el Nº 03.345. Se publicitó en todos los diarios de la capital. Lamentamos que haya tenido tan mal tino al elegir un lugar para depositar su coranzoncito. Nosotros queríamos arrimar, pero los demás no nos dejaban ni arrimarnos.

SERRUCHANDO TECHO

de José Ferreyra, Avellaneda.

Señores: tengo un Fairlane LTD y desearía trasformarlo en convertible, por lo tanto ruego me informen:

1) ¿Qué modificaciones debo hacerle en la carrocería, además de quitarle el techo?

R) Ponerle no menos de 62 metros de caños sin costura de refuerzo, tratando de dejar lo más libre posible el habitáculo. Aunque lo mejor sería dejar las cosas como están y el serrucho colgado del tablero.

2) ¿Qué capota vinílica corrediza puedo colocarle en sustitución del techo, que sea de accionamiento eléctrico?

R) Nos gustaría sobremanera, señor Ferreyra, poder contestarle que "cualquiera de las ofrecidas en el mercado local se adaptará perfectamente a sus fines". Lamentablemente a nadie se le ocurrió hasta ahora "convertibilizar" un Fairlane y por lo tanto se le va a hacer un poco cuesta arriba conseguir una capota, por más eléctrica que sea.

3) ¿Puedo tener algún problema con la rigidez torsional de la carrocería, al no tener ésta techo?

R) Más bien que sí. Además es probable que se le caiga la tan mentada "serenidad espacial" o que se le vuele al ir moderadamente veloz.

4) ¿Cuáles son las velocidades máximas de los Fairlane 6 y 8 cilindros?

R) Estimativas, pues no los hemos testeado: para el seis en línea alrededor de 150 km/hora, para el V ocho algo más de 160.



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

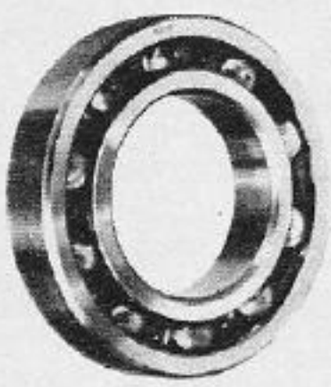
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS RADEL S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

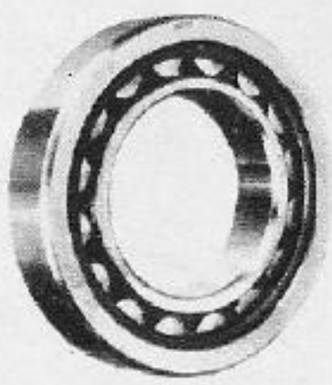
NIELSEN

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

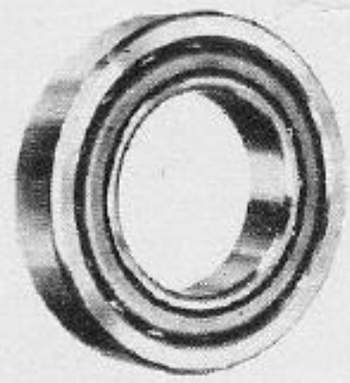
ESO SE LLAMA DIVERSIDAD.



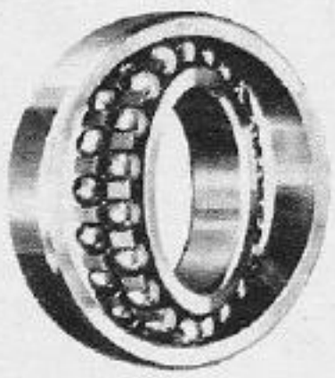
Rodamientos rígidos de bolas



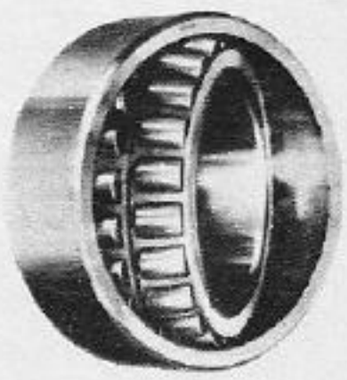
Rodamientos de rodillos cilíndricos



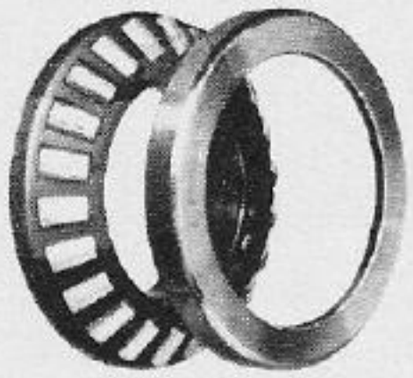
Rodamientos de bolas con contacto angular



Rodamientos de bolas a rótula



Rodamientos de rodillos a rótula



Rodamientos axiales de rodillos a rótula

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.

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