$80

Nº 181

CORSA

Parabrisas

13 de Octubre de 1969

LA VIDA DE GASTON PERKINS

LA COPA CAN-AM '69

FERRARI 512 S: LO MAS NUEVO EN SP



Las revistas de Mauro

...LAND PUBLICIDA



Las luces flash son apenas un detalle.

Pero sólo Ingeniería Chrysler se preocupa por usted.

Es un caso excepcional que usted pinche una goma.

En la calle o en la ruta.

Pero pasa. Y si es de noche peor.

Las balizas son útiles pero era necesario reforzar con otra señal de presencia. Inmediata. Hasta que usted prenda las balizas reglamentarias.

Que sirviera al mismo tiempo para esos casos en que se necesita estacionar en una calle oscura.

O en las noches de niebla, cuando es imposible ver más allá del parabrisas.

Ingeniería Chrysler la encontró.

Las luces flash, que se encienden y apagan —dos adelante y dos atrás— en forma intermitente y simultánea.

Todos los vehículos Dodge las tienen.

Así, indican su presencia.

Por supuesto, es sólo un detalle.

Como los limpiaparabrisas antireflexivos.

El doble circuito de frenos y control "Warning Light".

El distribuidor impermeable.

O el alternador.

Pero a usted no le resultará nada extraño que los demás no los tengan.

Mientras tanto, Ingeniería Chrysler sigue pensando en otras posibilidades.

La Era Dodge

más posibilidades.

CHRYSLER

Miembro de ADEFA

http://lasrevistasdenvaurowordpress.com

º 181 del 7 al 13
e octubre de 1969

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. Arcuri

Parabrisas CORSA

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, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)
COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, y Rubén Torres.
CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
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. Romano y Helvecia Nessi Lavisse.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad interino: Guillermo Coleman.
Tráfico: Nilda Marruco.
Promotores: Laura S. Benvenuto, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
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 865.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340. Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Tanto va el cántaro a la fuente que al final el bueno de Joaquincito Rindt se alzó con su primer Grand Prix, el de los EE.UU., y para hacer pendant con él, en Rafaela, Néstor García Veiga ganó su primera carrera. En lo referente a este último digamos que este primer triunfo —su diploma de ganador— fue obtenido cum laudet, porque el Nene Mk. II realizó una carrera brillante, imponiéndose a lo campeón. Estamos seguros que García Veiga, con sus notables dotes conductivas y por sobre todas las cosas con su versatilidad y ductilidad será una de las grandes figuras de nuestro automovilismo, muy, pero muy pronto.

¿Qué me cuentan del Campeonato Mr. Pinta en su segunda edición? Notable el avance de Gastón Perkins, quien parecería ser el gran candidato a llevarse las palmas de la belleza automovilística. La culminación del torneo —falta solamente un mes para ello— será, como ya lo fue el año pasado, objeto de una fiesta memorable que dará que hablar al ambiente corsa y no corsa. Este concurso es una cosa muy seria, en el que se juegan los prestigios de más de un varón de pelo en pecho. Una buena ubicación en la tabla de posiciones de este campeonato significa una buena chance en los tirotazos amistosos. No tanta risa...

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC EN SAN NICOLAS

El Automóvil Club de San Nicolás organiza el próximo domingo una carrera de TC denominada "200 minutos de Turismo de Carretera", aunque la carrera no se medirá en tiempo sino que se hará sobre un total de 38 vueltas al circuito de 15,450 kilómetros. Que como todos saben (¿o no? está situado a 8 kms de la ciudad de San Nicolás en terrenos de la Dirección General de Fabricaciones Militares.

El máximo de participantes se ha fijado en 30, quedando habilitados todos aquellos volantes que obtengan los treinta mejores tiempos en las pruebas de clasificación que se realizarán el próximo sábado 30 a partir de las 14 y hasta las 18 en el mismo lugar de la competencia.

La largada oficial de la prueba será dada a las 10 horas. La partida se hará con los coches puestos en una larga fila y partirán en tanditas de a dos y con intervalos de diez segundos. Los coches girarán en sentido contrario a las agujas del reloj.

Se entregará un total de pesos 5.375.700 en calidad de premios distribuidos de la siguiente forma: 643.500 para la clasificación incluido el 10 por ciento para el copiloto; 572.000 por vuelta; pesos 3.487.000 para la clasificación general correspondiéndole 900.000 al vencedor. Para el nicoleño mejor clasificado hay 220.000 pesos.

Sin duda, será una linda carrerita.

MECANICA ARGENTINA (Y TURISMO)

Se ha confirmado también la realización de unas competencias en el Autódromo de Buenos Aires el próximo domingo. Estas estarán reservadas como primera medida a máquinas de Mecánica Argentina Fórmula 1 y también Fórmula 2. Pero como se espera la confirmación de los muchachos de F-4, ya se ha comprometido la palabra de los hombres de turismo para que en el caso de que fallen los monopostos más chiquitos se presenten los Fiat y Peugeot que integran la clase "B" de nuestro Anexo "J".

Los próximos días 9 y 10 se cumplirán los entrenamientos para todos los participantes. El sábado 11 se realizarán las pruebas de clasificación.

FIATINOS Y CITROEN

La Peña "El Pistón Roto" realizará el domingo venidero un Festival Automovilístico en los pagos de Saladillo (provincia de Buenos Aires) dedicado exclusivamente a máquinas Fiat hasta 800 cm³ y Citroën 2 CV. Se exigirá únicamente block original y la preparación podrá ser libre.

Las pruebas se harán en el circuito de tierra propiedad de la Peña que tiene una extensión de 1.800 metros y que se encuentra muy cerca de la ciudad de Saladillo. El asunto comenzará a las 13 horas. Para las inscripciones dirigirse a la brevedad a la Avda. Belgrano 999 de aquella ciudad o al fono 226.

CAFETERAS

Continuando con el Calendario que confeccionara la Asociación de Corredores de Cafeteras, el domingo 12, que viene a ser precisamente el Día de la Raza, se correrá una carrerita en la vecina (según para quién) ciudad de Necochea. Se promete mar y pesetas.

REGULARIDAD

Una la organiza la Asociación Cooperadora José M. Moreno de la Escuela Nº 31, Distrito Escolar VIII. Participarán los de las categorías 2ª y 3ª y V. O. que no se sabe qué es. El recorrido incluye a Buenos Aires-Monte y regreso a Buenos Aires pasando por todas las localidades que se pasa en un viaje por tierra a esa ciudad del interior bonaerense. Larga a las 8 en Estrada 627.

Otra fue preparada por la Peña R.P.M. de esta Capital. Esta será la 7ª prueba que organiza la Peña en lo que va del año. Se disputará también el domingo y estará reservada para la 3ª Categoría, V. O. y Novicios. El recorrido será Capital-Brandsen-Monte-Capital. Se iniciará a las 7 horas en la calle Andalgalá 1961, Capital.

Pero hay más:

Organiza: Asociación Cooperadora "Mariano Acosta" Categoría: Reservada. Inscripción: Reservada. Recorrido: Buenos Aires-Chascomús. Largada: General Urquiza 277 a las 8.

Organiza: Escuela Gral. Manuel Belgrano. Categoría: 3a. y debutantes. Recorrido: Ituzaingó-Monte y regreso. Largada: Pirán y Laprida, a las 8.

Organiza: Asociación Cooperadora Esc. Nº 6 "Rafael Obligado". Categoría 3a. y debutantes con V. O. exclusivamente. Recorrido: Lanús-Longchamps - Brandsen - Ranchos y regreso. Largada: Sede del Club Lanús, 9 de Julio 1700 a las 7.30.

Organiza: Club General San Martín. Categoría: 3ª y reservada. Recorrido: San Martín-Pilar-San Antonio de Areco y Regreso. Largada: Intendente Bonifacini 118 a las 7.30.

Organiza: Club Leones de Lomas de Zamora (Este) Villa Galicia. Categoría: 3a. exclusivamente para V. O. Recorrido: Lomas de Zamora-Monte - Lomas de Zamora (Este). Largada: Plaza de Lomas, a las 8.

F-4 EN CONCORDIA

Orgniza el Auto Club Concordia con puntaje para el Campeonato Argentino. Las pruebas de clasificación se cumplirán el mismo domingo 12 en el horario de 9 a 12 horas. La carrera comenzará por la tarde a las 15 horas. Todo, por supuesto, a disputarse en el Circuito pavimentado de la ciudad de Concordia. Se entregarán 400 mil pesos en premios. La prueba se dividirá en tres series y de ellas resultará el ganador por suma de tiempos.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

F-2

Por el Campeonato Europeo de Fórmula 2 el domingo venidero se disputará en Italia el Grand Prix de Roma.

CAN-AM

Continuando con el Trofeo Canadian-American el domingo se disputará una prueba más en Monterrey, Canadá.

SPORT PROTOTIPO

Sin puntaje: en Austria, Aspern; en Francia, París; en España, Jarama. Todas el domingo.

DIPLOMADO E

El "Nene" García Veiga rumbo al camino de la gloria.

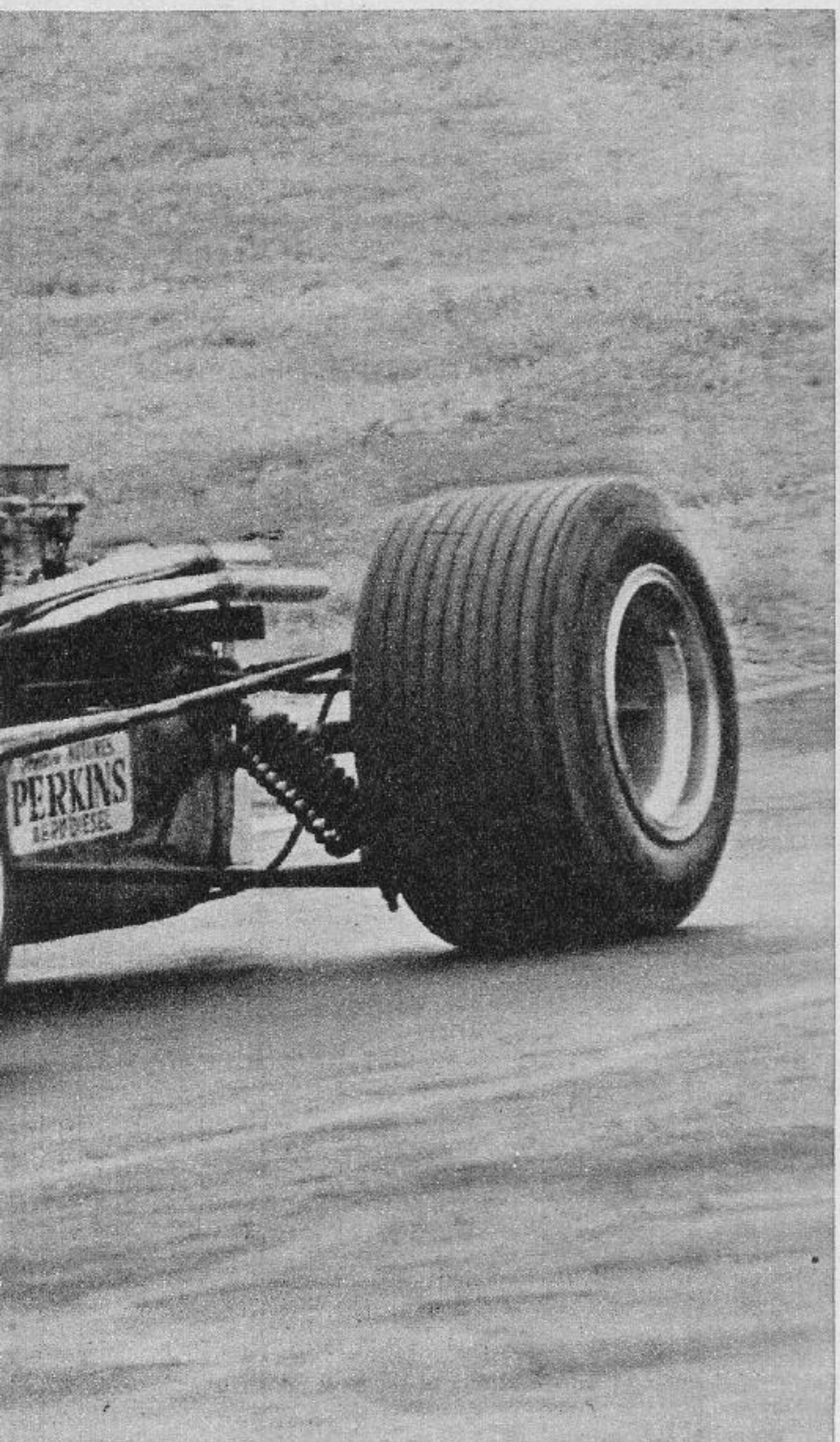
Otro Nene, Ternengo, con flamante cuña de solvente diseño.

Y aquí atrás la nueva verdad del Bravi-Pronello el motor Ford F-100

Almeida, a la postre tercero, deglute aquí a Tullio Riva y a D. Favre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N FORMULA 1



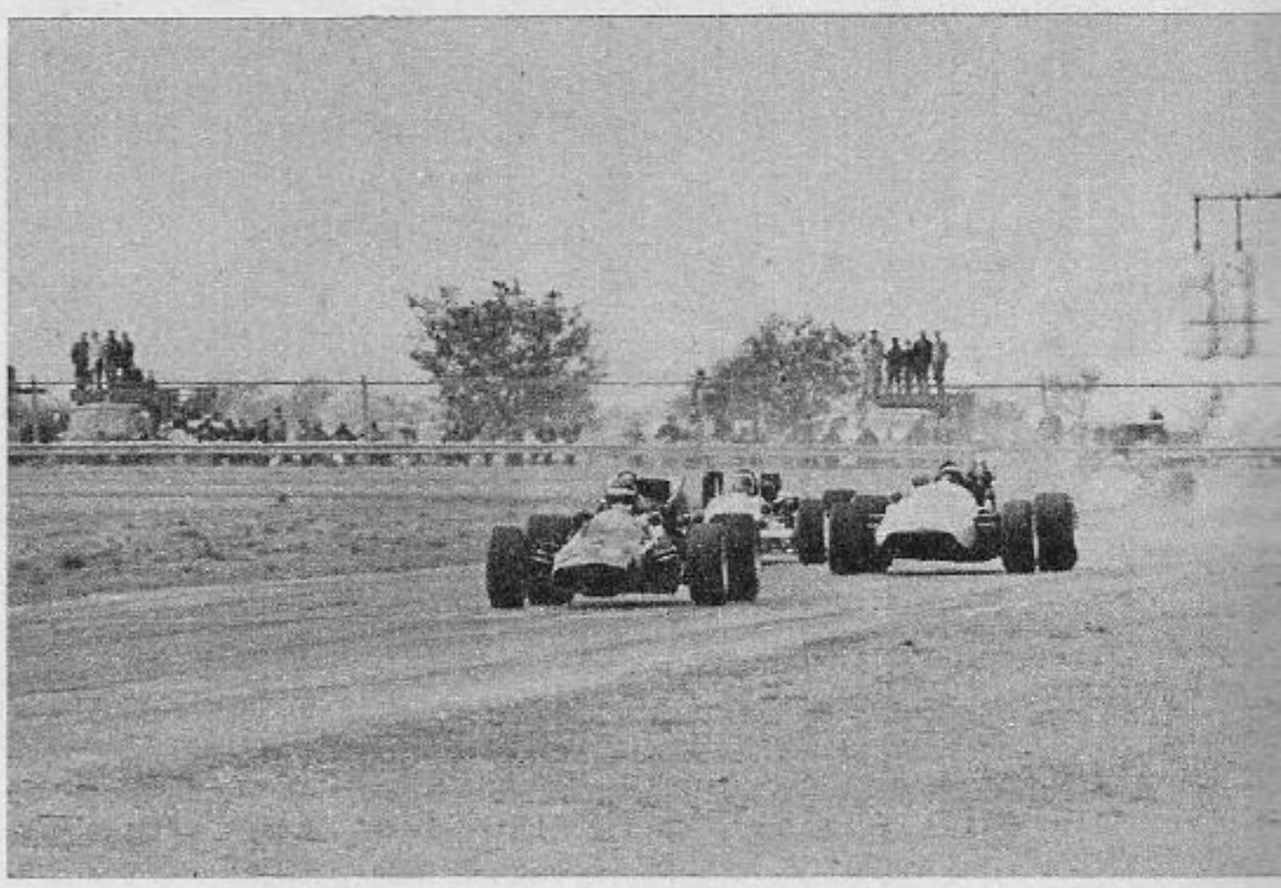
Néstor García Veiga ganó su primera carrera de M. A. El auto de Steven ratificó lo que se esperaba y dio una muestra cabal de la evolución de la F. 1 Mecánica Argentina, que se está convirtiendo en una gran categoría. Buena carrera de Víctor Hugo Plá, quien ganó la primera serie y fue segundo en la general

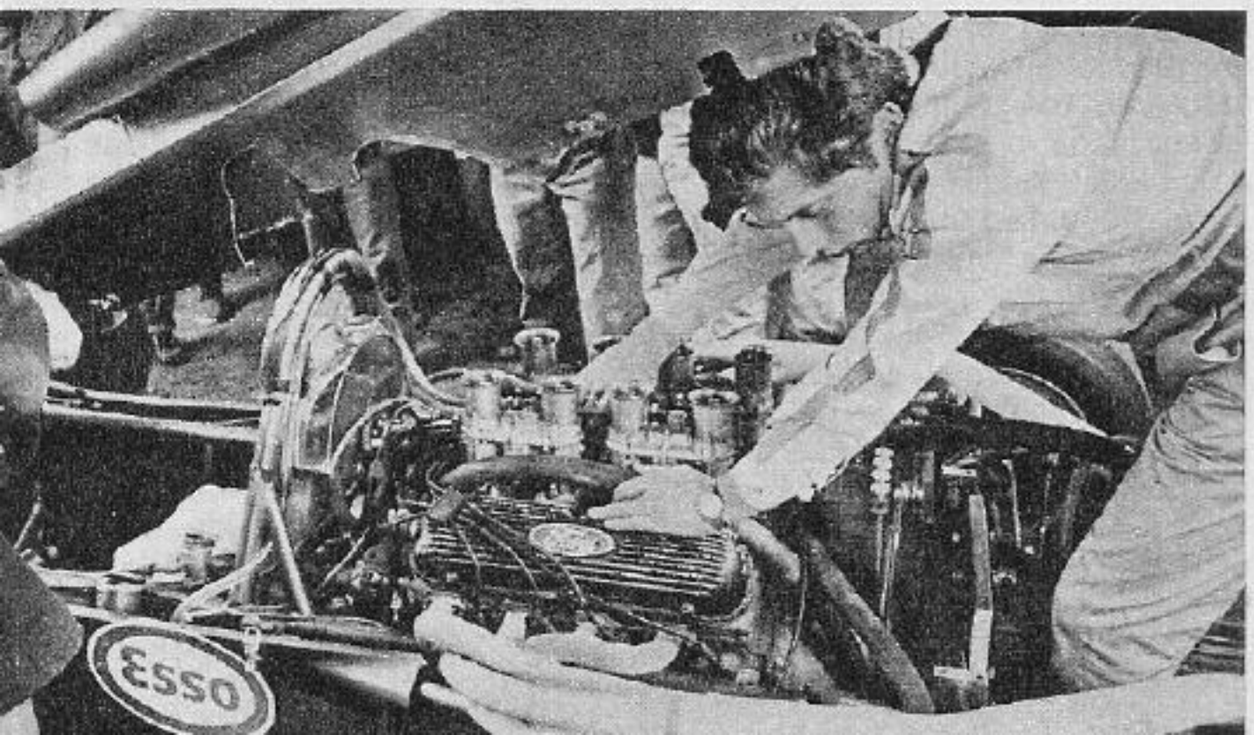
Por JULIO F. PEREZ BALBI y JORGE NICANOR AUGE BACQUE
Fotos de MARIOLINO (Pan y Vino)

Gran carrera, mi general. Por varias razones. Fundamentalmente por la sistematización adoptada: tres series por suma de tiempo. Después por la cantidad y calidad de autos presentados. La MA.F-1 viaja decididamente hacia su época de oro. Antes de fin de año se verán carreras notables, integradas por autos que **"cada día doblan más, y que hacen que estemos llegando a un punto increíble"** (Ramón Requejo), y si en 1970 se diagrama un calendario que beneficie a la categoría, será el golpe de gracia para que todo lo negativo, que todavía queda, desaparezca del mapa.

Mejor ni hablamos de temas tan perimidos como la verdad que son los monoplazas y demás detalles archisabidos. Pero si hay algo que no debemos olvidarnos es que en nuestra y actual F-1 es donde se encuentran las relaciones peso/potencia más parecidas a las de las mejores fórmulas europeas. Entonces sí, purificación técnica de por medio, de MA.F-1 podrán salir muchos pilotos de proyección internacional, para hablar de lo que está de moda.

Un gran triunfo de García Veiga. Su primer carrera ganada y con una abrumadora promoción de su simpatía nacida de sus analogías ya famosas, que hacen de García Veiga uno de los pilotos más populares de la actualidad y que nunca habían ganado siquiera una competencia. Hablar de su calidad como piloto ya está demás. Todo el mundo lo sabe. Demostró que en los monopostos se siente tan cómodo como en los autos cerrados, reafirmando su excelente actuación meses atrás en Mendoza F-1. Gracias a él y al alto tecnicismo (con fundamento) del proyectista de Steven, Pedro Campo, Competición S.A. obtuvo un triunfo muy necesario para eclipsar en parte los





→

contrastes que habían tenido últimamente en todas las categorías en que han competido, bajo el patrocinio de Shell.

Si no hubiese sido por la pérdida de aceite en la primera serie, García Veiga hubiese ganado la carrera de cabo a rabo. Desde las pruebas de clasificación, incluso. Plá no tenía con que darle, **"No, a García Veiga no lo puedo alcanzar, andan muy bien él y el auto... se me escapan en la segunda mitad de la recta del fondo".**

Por otro lado, Plá fue el único que llegó a inquietar las posiciones de García Veiga y reeditó lo hecho en Maggiolo, que lo sindica como uno de los mejores pilotos de la categoría. Lástima que rompió el motor, uno de la CDC, y difícilmente puedan cederle otro antes de fin de año.

Tercero, al fin, resultó Omar Almeida, uno de los magos de la última época, porque por fin pudo hacer terminar un motor de la Comisión de Carreras de la marca, que lo habían dejado a pie en varias ocasiones.

Vayamos ahora a lo sucedido en las series.

Primero fue la vuelta de honor —con "Chente" Cipolatti a la cabeza—, después se alinearon los autos y se produjo el aquelarre. Entre una nube de tierra y gomas quemadas el pelotón se zambulló en la curva primera. Fue el Nene II (García Veiga) quien sacó ventaja de la confusión y se cortó solo adelante. Producto de ese pelotón abigarrado y veloz fue el accidente que sufrió el Nene I (Ternengo) al ser embestido por Sanmartino. Afortunadamente, y contra las suposiciones de los testigos presenciales, Ternengo no sufrió lesión alguna, salvo rotura de casco (el auto de Sanmartino le pasó por arriba del coche y de su cuerpo) y carrocería, lo demás entra en la categoría de "gran susto".

García Veiga fue rebasado por Salatino (Avante-Albizu-Dodge) en la segunda vuelta, mientras Cuvertino, Tullio Riva, Copello y Plá escoltaban la punta. En la quinta vuelta paró Requejo. A partir de la sexta vuelta la carrera se constituyó en un monólogo de García Veiga en la punta, demostrando que si sirve para hacer el mejor tiempo, también puede puntear la carrera. El asunto peliagudo venía atrás, entre Copello y Plá. Rueda a rueda fueron sacándose chispas. Plá logró de pronto la punta del dúo; debiendo Copello sortear tres tapones de autos rezagados que lo fueron retrasando. Ya en las últimas vueltas, cuando nada hacía suponerlo, el auto de García Veiga empezó a echar humo y a mermar la marcha. Esta ocasión fue aprovechada por Plá para pasar a la punta y ganarle al hombre de Shell por doscientos largos metros. Copello había parado en la vuelta 25ª, pero reanudó la marcha detrás de Almeida y Sotro. Buen espectáculo y buen ganador.

SEGUNDA SERIE

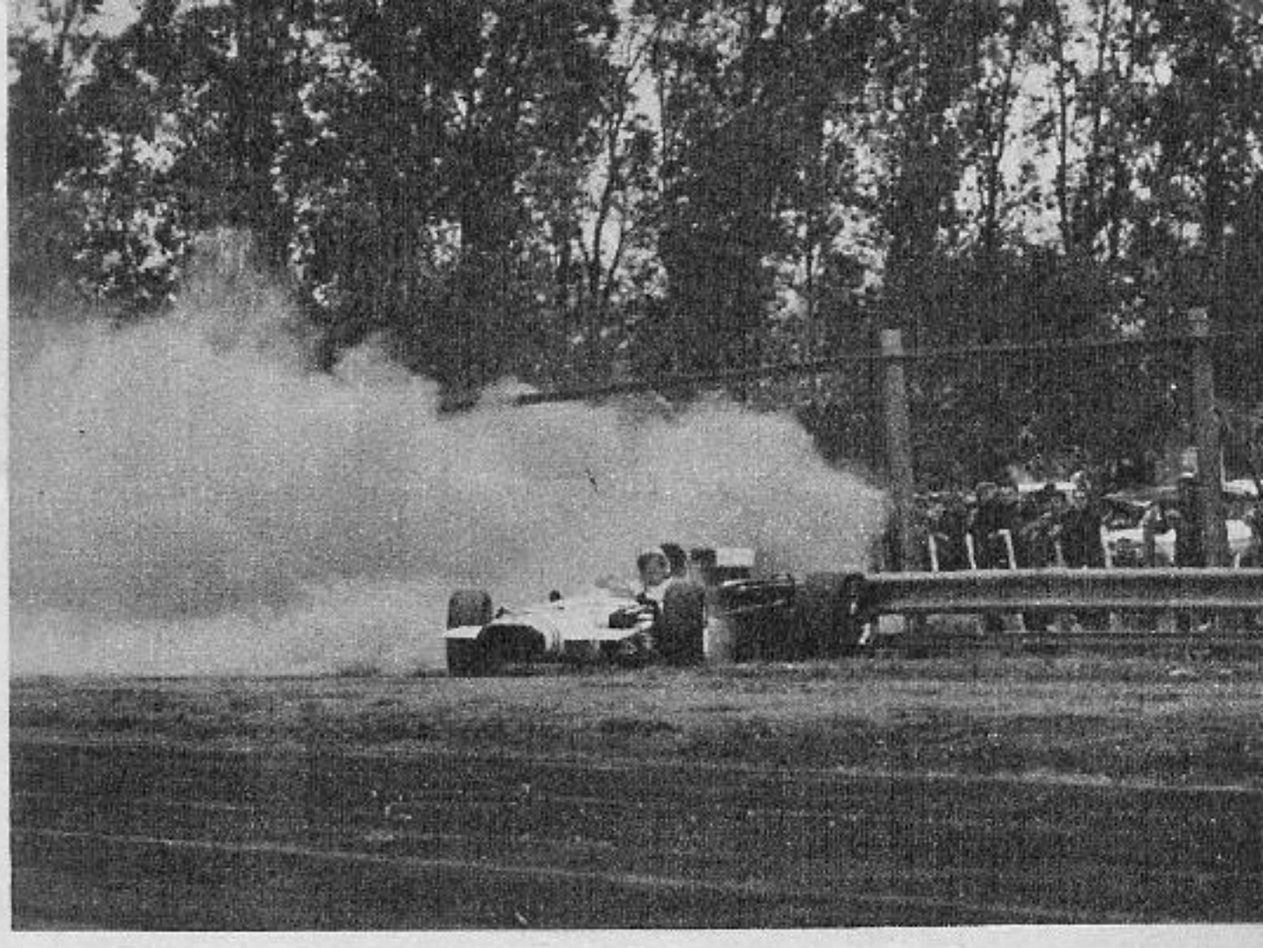
Y el Nene García Veiga se había quedado con las ganas. Por eso fue que ni bien le bajaron la bandera de largada picó en la punta y se quedó ahí, condicionando con sapiencia su distancia sobre Plá, primero, y sobre Copello, a partir de la mitad de la carrera. Evidentemente, la marcha que imprimió G. Veiga a su auto durante esta serie fue bastante fuerte, aunque su distancia sobre Plá era apreciable. El hecho de que el volante del equipo Steven-Shell no aflojara y regulara la carrera manteniendo el motor suelto, fue directamente función de descontar a toda costa la ventaja que el volante de Las Rosas le había sacado en la primera serie, con proyección a la clasificación final por suma de tiempos. De tal manera, García Veiga se aseguró 27 segundos de diferencia con respecto a la anterior batería, diferencia ésta que lo ubicaba primero en la general.

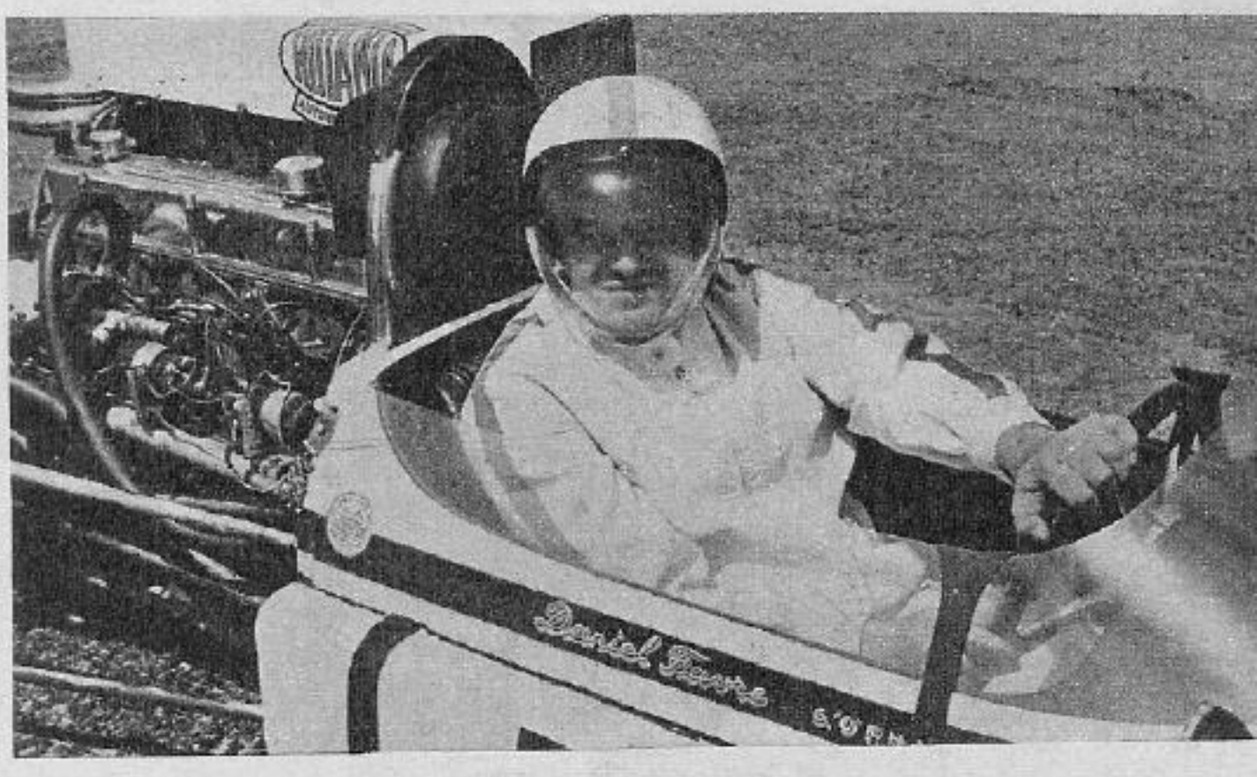
A partir de los tres punteros, la carrera se hizo muy reñida entre Requejo, Almeida y Daniel Favre, interviniendo esporádicamente el cordobés Tullio Riva, con un auto que ofrecía serios problemas de tenida. Jorge Ternengo, luego de reparar su cuña-Pronello, largó la segunda serie pero con serios problemas en el motor, debió abandonar luego de haber mantenido una lucha mano a mano con Omar Almeida. Analizando el desarrollo de esta serie llegamos a la conclusión de que se luchó en tres frentes, pero en los tres con la misma pasión y furor. En la punta fueron García Veiga, Plá y Copello los que se jugaron el triunfo. En el medio, Ternengo y Almeida (ambos con Ford F-100), y un poco más atrás el dúo Requejo-Favre se encargó de mantener latente la emoción de la carrera .

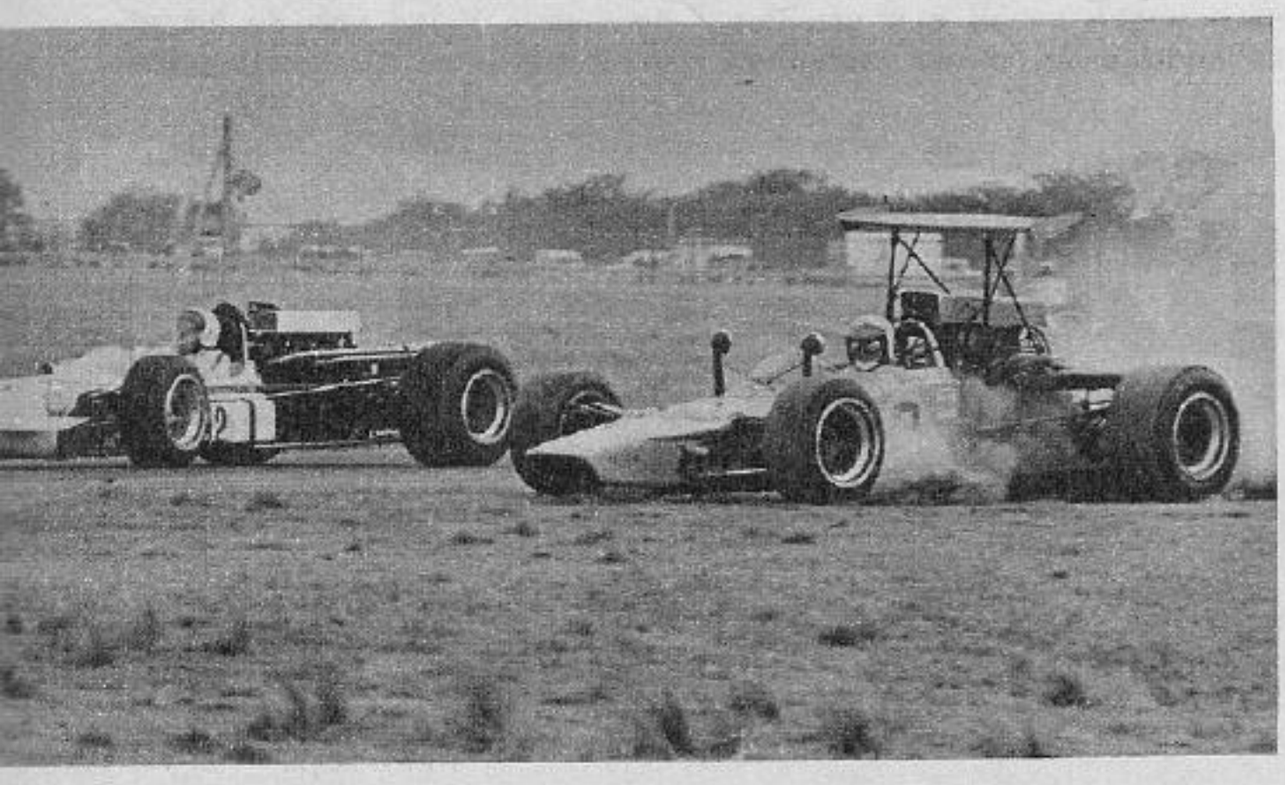
TERCERA SERIE

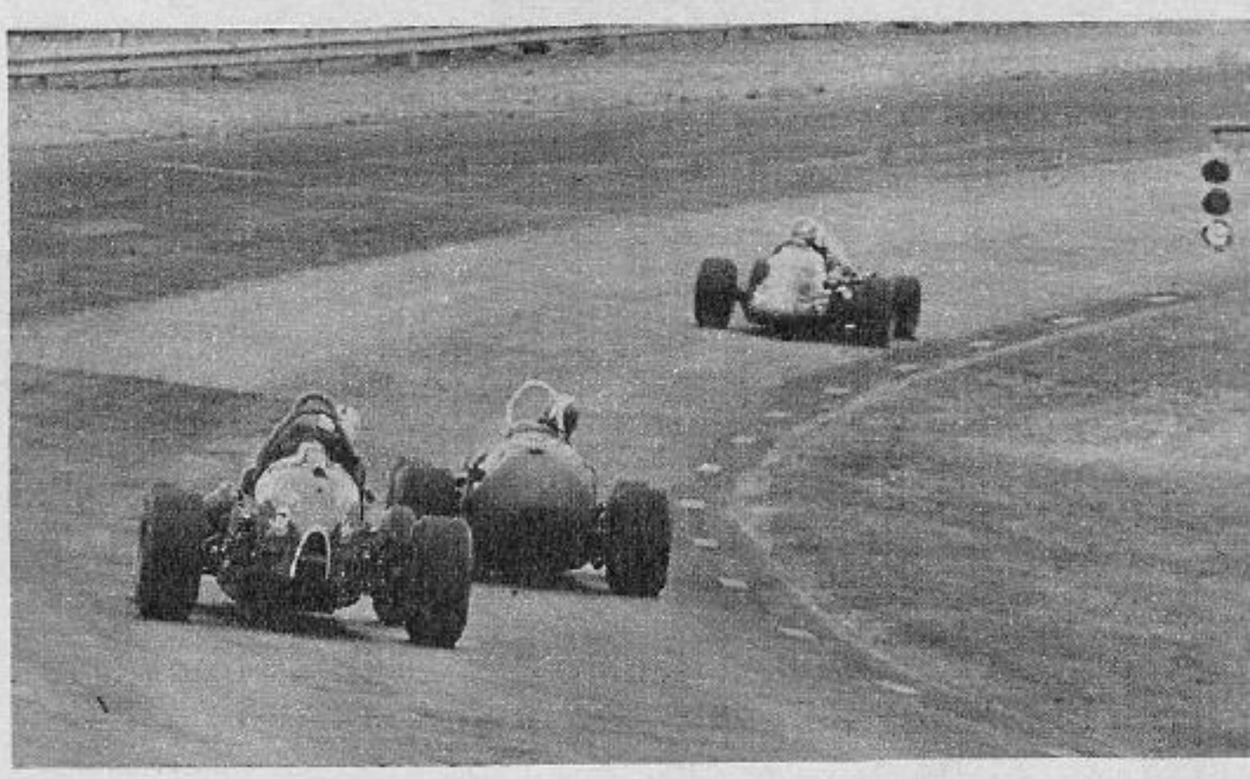
A García Veiga le venía muy bien ganar. Pero para ganar la carrera no era imprescindible que ganara la tercera serie. Con sólo mantenerse entre los dos o tres primeros y quedándose a cincuenta o cien metros del puntero, no había ningún problema. Pero el Nene salió a ganar y picó adelante, seguido de Copello, Plá, Requejo, Almeida y Riva. En la segunda vuelta Copello lo pasó y se quedó adelante, hasta la sexta vuelta. García Veiga pasó a la punta, y en la octava Plá logró rebasarlo y

→









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Otro momento dramático, sin consecuencias. Favre deja su marca en el guardrail.

García Veiga llega al triunfo, Plá se acerca al campeonato y entre los dos levantan a Cipollatti en su despedida de las carreras.

A la derecha: Lindos los autos desde atrás, ¿verdad?



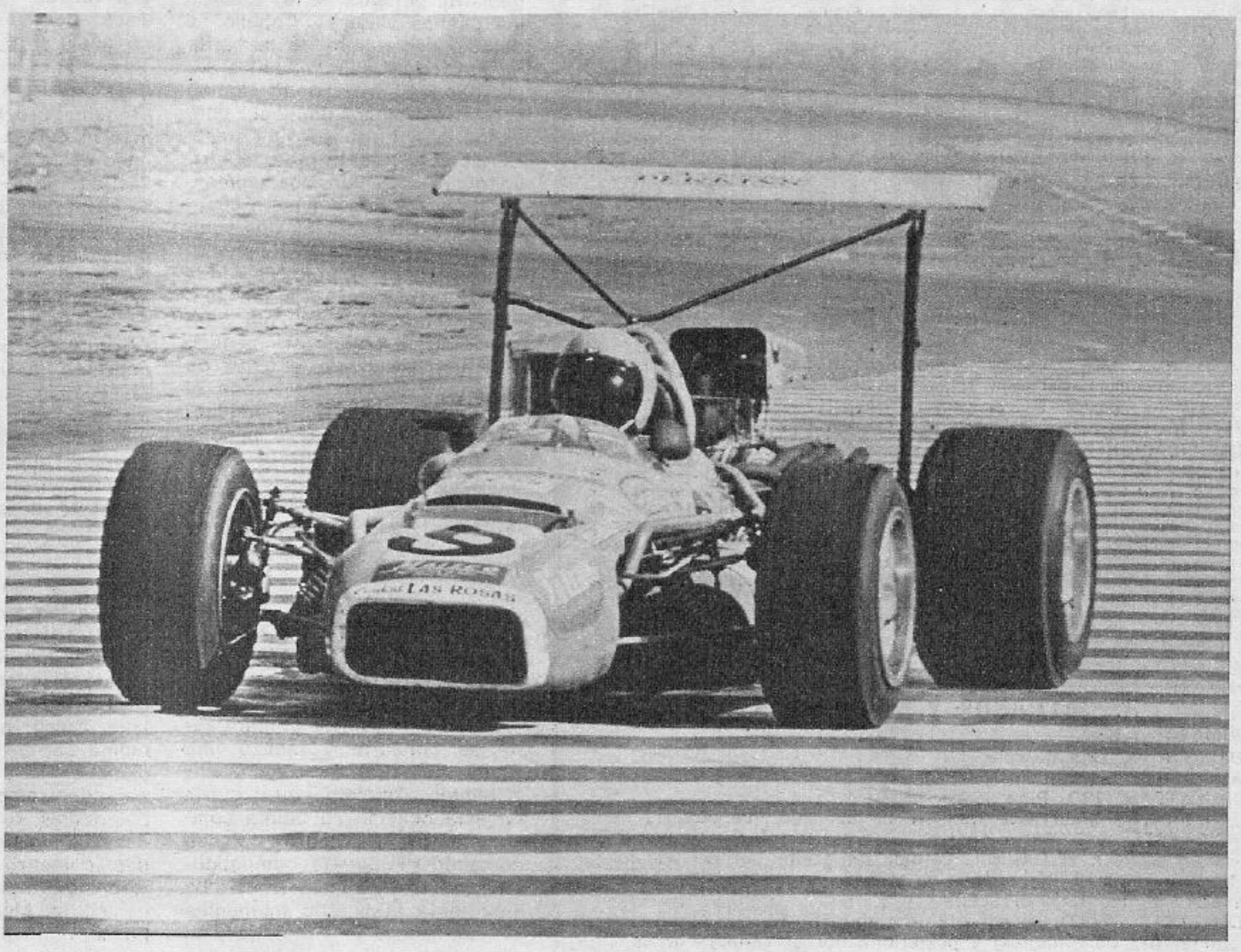


He aquí a Daniel Favre que, como dato ilustrativo, posee sangre grupo 0, factor RH positivo.
¿Qué me cuentan?

Extraña ironía del destino las que nos sugiere la vista de estas máquinas perimidas y obsoletas. Si vinieran hacia la cámara tendrían motor trasero, pero ¡oh tristeza!, tan sólo se alejan. Corolario: tienen motor delantero.

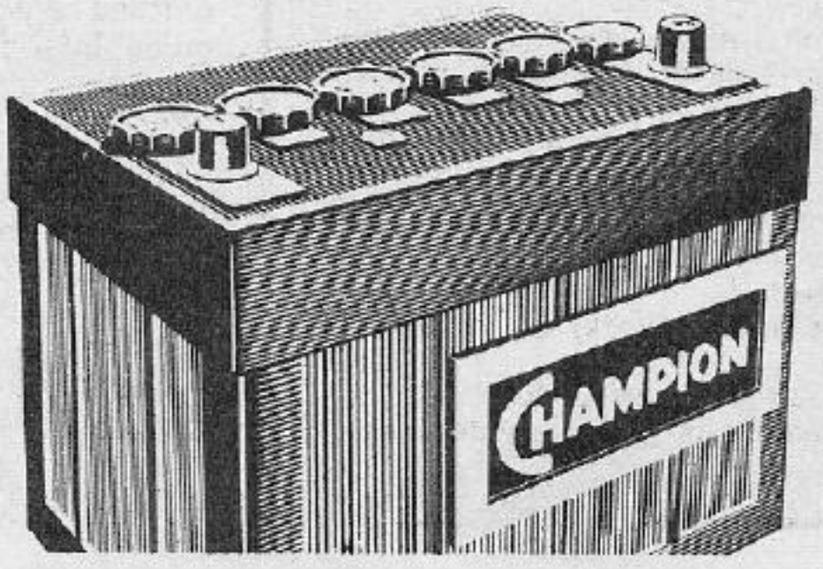
Lucida actuación de Plá que dio hasta donde el coche permitía y levantó un meritorio segundo puesto.
Pla, pla, pla.
¡Fuerte ese aplauso, por favor!!!

A la izquierda: Por la cuerda interna escapa Favre, mientras Cuvertino no puede creer que su Albiza-Dodge tome por el mal camino de un trompo. No pasó nada.





con CHAMPION el campeón de los acumuladores y bujías CHAMPION favoritas en aire, mar y tierra.





CHAMPION

CHAMPION S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES

PREMIO DE MA. F-1. - Autódromo de Rafaela - Circuito 2 - Automóvil Midget Club Sunchales - 5/X/69

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	9	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	29m38s7	33
2º	67	García Veiga, Néstor J. ..	Competición-Chevrolet	30m01s	33
3º	14	Almeida, Omar	Pianetto-Ford	29m57s3	32
4º	52	Fabre, Daniel	Cenci-Chevrolet	30m35s	32
5º	51	Ternengo, Carlos	Maserati-Tornado	30m23s5	31
6º	6	Sotro, Orlando	Sotro-Ford F-100	30m34s	30
7º	18	Cipolatti, Vicente	Pian-Chevrolet	30m34s1	29
8º	1	Copello, Eduardo	Bravi-Tornado	30m19s7	27
9º	15	Sanmartino, Héctor	Requejo-Chevrolet ...	30m33s4	27
10º	3	Cubertino, Omar	Albizu-Avante-Dodge .	29m43s8	24
11º	20	Lehmann, Felipe	Rosenjer-Dodge	23m23s9	22
12º	60	Favergiotti, Fernando	Valacco-Peugeot	16m34s8	15
13º	16	Salatino, Juan Carlos	Albizu-Dodge	6m34s8	7
14º	48	Riva, Tullio	Perugini-Tornado	4m42s	—

Promedio del ganador: 179,475 km/h.
Record de vuelta: Néstor García Veiga, en la 8a., en 51s9 a 186,391 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	67	García Veiga, Néstor J...	Competición-Chevrolet	28m49s2	33
2º	9	Plá Víctor Hugo	Cenci-Chevrolet	29m17s7	33
3º	1	Copello, Eduardo	Bravi-Tornado	29m28s4	33
4º	5	Requejo, Ramón	Requejo-Chevrolet ...	29m13s2	32
5º	14	Almeida, Omar	Pianetto-Ford	29m26s7	32
6º	3	Cubertino, Omar	Albizu-Avante-Dodge .	29m02s1	31
7º	11	Ternengo, Jorge	Bravi-Tornado	29m04s2	31
8º	52	Fabre, Daniel	Cenci-Chevrolet	29m14s3	31
9º	18	Cipolatti, Vicente	Pian-Chevrolet	29m28s6	29
10º	1'	Sanmartino, Héctor	Requejo-Chevrolet ...	29m35s9	25
11º	6	Sotro, Orlando	Sotro-Ford	17m01s5	18
12º	51	Ternengo Carlos	Maserati-Tornado	15m37s7	9

Promedio del ganador: 184,612 km/h.
Record de vuelta: Néstor García Veiga, en la 7a., en 50s7 a 190,802 km/h.

TERCERA SERIE

1º	67	García Veiga, Néstor J. ..	Competición-Chevrolet	29m25s6	33
2º	5	Requejo, Ramón	Requejo-Chevrolet ...	29m32s3	32
3º	14	Almeida, Omar	Pianetto-Chevrolet ...	30m06s9	32
4º	52	Fabre, Daniel	Cenci-Chevrolet	30m17s7	32
5º	9	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	30m39s1	32
6º	3	Cubertino, Omar	Albizu-Avante-Dodge .	29m41s1	31
7º	18	Cipolatti, Vicente	Pian-Chevrolet	30m16s9	29
8º	15	Sanmartino, Héctor	Requejo-Chevrolet ...	29m38s1	27
9º	1	Copello, Eduardo	Bravi-Tornado	21m20s5	22
10º	48	Riva, Tullio	Perugini-Tornado	13m30s5	14
11º	60	Favergiotti, Fernando	Valacco-Peugeot	17m02s6	5

Promedio del ganador: 180,806 km/h.
Record de vuelta: Néstor García Veiga, en la 8a., en 51s9, a 186,396 km/h.

CLASIFICACION FINAL (Suma de series)

1º	67	García Veiga, Néstor J. .	Competición-Chevrolet	1h28m15s8	99
2º	9	Plá, Víctor Hugo	Bravi-Chevrolet	1h29m35s5	98
3º	14	Almeida, Omar	Pianetto-Ford	1h29m30s9	96
4º	52	Fabre, Daniel	Cenci-Chevrolet	1h30m06s7	95
5º	18	Cipolatti, Vicente	Pian-Chevrolet	1h30m19s6	87
6º	3	Cubertino, Omar	Albizu-Avante-Dodge .	1h28m27s	86
7º	1	Copello, Eduardo	Bravi-Tornado	1h21m08s6	82
8º	15	Sanmartino, Héctor	Requejo-Chevrolet ...	1h29m47s4	79
9º	5	Requejo, Ramón	Requejo-Chevrolet ...	1h04m23s5	68

Promedio del ganador: 180,840 km/h.

ATRASOS Y ABANDONOS

PRIMERA SERIE

TULLIO RIVA: Cruceta rota.
RAMON REQUEJO: Idem.
JORGE TERNENGO: Piña padre.
JUAN CARLOS SALATINO: Cojinete de bancada que dejó de serlo.
NASIF ESTEFANO: Cortó cigüeñal.
NESTOR GARCIA VEIGA: Una pérdida de aceite por el radiador le hizo levantar el pie cuando la presión cayó a 0 lbs/pulg. por haberse perdido todo el aceite.
EDUARDO COPELLO: De entrada un carburador (el que alimentaba el primer par de cilindros) y posteriormente el varillaje de la caja de cambios.
OMAR MURA CUVERTINO: Se rompió un brazo de dirección por el zapateo del tren delantero en el momento del frenaje.
CARLOS TERNENGO: Cable de cuentavueltas.
FERNANDO FAVERGIOTTI: Manguera de aceite.

SEGUNDA SERIE

JORGE TERNENGO: De movida no más no pudo meter los cambios y corrió toda la tarde en tercera.
EDUARDO COPELLO: Se desconectaron los dos resortes del comando del acelerador. En las curvas cortaba el contacto para disminuir la marcha y no pasarlo de vueltas.
OMAR CUVERTINO: Trompo y el problema de siempre: cuando se frena el tren delantero zapatea.
VICENTE CIPOLATTI: el motor jamás pasó de las 4.800 rpm. Y en 3ª.

TERCERA SERIE

EDUARDO COPELLO: Rompió una válvula.
VICTOR HUGO PLA: Rompió todo el motor. Block, cigüeñal, biela, llegó a los ponchazos.
FERNANDO FAVERGIOTTI (único F-2 que largó) en un fuori pista tocó un guard-rail y por extraño designio de la mecánica desapareció una rueda.

CAMPEONATO MA. F-1

Pos.	Piloto	Pts.			
1º	Ternengo, Jorge	33	9º	Cipolatti, Vicente	9
2º	Plá, Víctor Hugo	25	10º	Requejo, Ramón	7
3º	Estéfano, Nasif	19		Sotro, Rolando	7
4º	Salatino, Juan Carlos ..	18	11º	Kissling, Raúl	6
5º	García Veiga, Néstor ..	13	12º	Cubertino, Omar	5
	Pairetti, Carlos	13	13º	Sotro, Orlando	3
7º	Copello, Eduardo	12		Ternengo, Carlos	3
8º	Fabre, Daniel	10		Lehmann, Felipe	3
			16º	Schmidt, Horacio	2

mantenerse en esa posición también durante una vuelta. A partir de ahí el Chevrolet de Horacio Steven, conducido por Néstor García Veiga, volvió a la punta hasta que en la 11ª vuelta Plá se colocó adelante hasta la 20ª, donde el Nene G.V. decidió cortarse y mandarse a mudar. Pero quizás los momentos más dramáticos de esta serie — decisiva, por otra parte— fueron las últimas vueltas. Copello se detuvo, desertando de la carrera; Favergiotti,, cinco vueltas antes del final, realizó un trompo con su Valacco Peugeot, quedando con la suspensión trasera derecha destrozada contra un guard-rail. Pero los momentos de angustia se vivieron cuando Plá, en las últimas dos vueltas, intentó un rush impresionante y rompió el auto, debiendo aflojar la marcha para tan sólo llegar. García Veiga, por otra parte, en la vuelta 31ª verificó un "fuori pista" en la curva de entrada a boxes, dominando el auto con muy solvente conducción. Evidentemente, la general fue para García Veiga, y el segundo puesto para Víctor Hugo Plá. La juventud en la punta y la despedida de un gran veterano en la misma carrera, "Chente" Cipolatti.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

Antes de largar la primera serie se concertó y realizó una vuelta de honor en homenaje a "Chente" Cipolatti, que corría en esta ocasión su última comhomenaje a Cipolatti, sino que comandó el lote de competidores, que lo seguían a marcha muy lenta. En esos momentos el auto de Jorge Ternengo y el de García Veiga derramaban unas gotas de aceite, y no por la emoción que les imponía el homenaje a Cipolatti, sino que en el primero de los nombrados se desconectó una manguera de aceite y en el del segundo la pérdida era en uno de los ángulos inferiores del radiador de aceite.

Como sucedió en ocasiones anteriores, nuevamente hubo altercados entre la policía y el periodismo. Comportándose de la manera más absurda durante los días sábado y domingo, llegaron a agredir, en el más puro estilo patoteril, a colegas de distintos medios de difusión. La gente del AMCS y el Club Atlético de Rafaela tuvieron que interceder para aplacar los ánimos exasperados del periodismo, que llegó a ser golpeado cobardemente, e intentar hacer **razonar** a algún policía que **nunca** podrá razonar. Es hora de que las entidades que organizan competencias en Rafaela tengan en cuenta este detalle y tomen medidas de una vez por todas y aleccionen a los agentes del **desorden.**

Jorge Ternengo estrenó el Pronello-Ford F-1. Que no es ni más ni menos que el Bravi-Tornado de la Peña Rueda con otro vestido, un F-100 y nada más. El chasis sigue siendo el mismo con algunas reformas de muy poca importancia, en carrera prácticamente duró lo que un suspiro, en la primera serie tuvo un golpe con el Requejo-Chevrolet de Sanmartino y abandonó en la primera curva. En la segunda serie reventó el motor, después de haber andado con problemas en el varillaje de cambios, que había quedado torcido en el choque anterior. Por supuesto a la tercera ni apareció.

El gran homenajeado de la carrera fue don Vicente Cipolatti. Resulta que el Automóvil Midget Club Sunchales, que fue el organizador de la carrera y concurrente de "Chente" Cipolatti, quiso homenajear en su última carrera a quien llevó un campeonato y una copa que lo acreditó como ganador de las 500 Millas a Sunchales. Tiene como cincuenta carreras corridas; comenzó corriendo Midget y, posteriormente, en el 60, ascendió a Mecánica Argentina. En la carrera tuvo que andar, con toda la paciencia del mundo, a 4.800 rpm en tercera.

Hablando del AMCS. Están muy descontentos por la indiferencia de Carlos Pairetti hacia la entidad. Resulta que el AMCS es el propietario del chasis que usa Carlitos en F-1. No corrió ninguna de las dos últimas competencias de la categoría y ni siquiera dio noticias del futuro del auto. Solamente saben que está arrumbado por ahí. Al AMCS no le interesa tener parado un capital semejante. Evidentemente, si Pairetti no corre será por los problemas que aqueja a la Comisión de Concesionarios Chevrolet.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BH114-952

Hay muchos caballos de fuerza que duermen en su motor.

Despiértelos del mismo modo que lo hace García Veiga.

Hay una sola manera: usar *Supershell Sprint*, la única nafta especial que despierta toda la potencia de su motor. Es la más especial.

Resultado de la experiencia internacional de los laboratorios Shell, está elaborada con activos componentes fosfo-orgánicos que cuidan las partes vitales del motor.

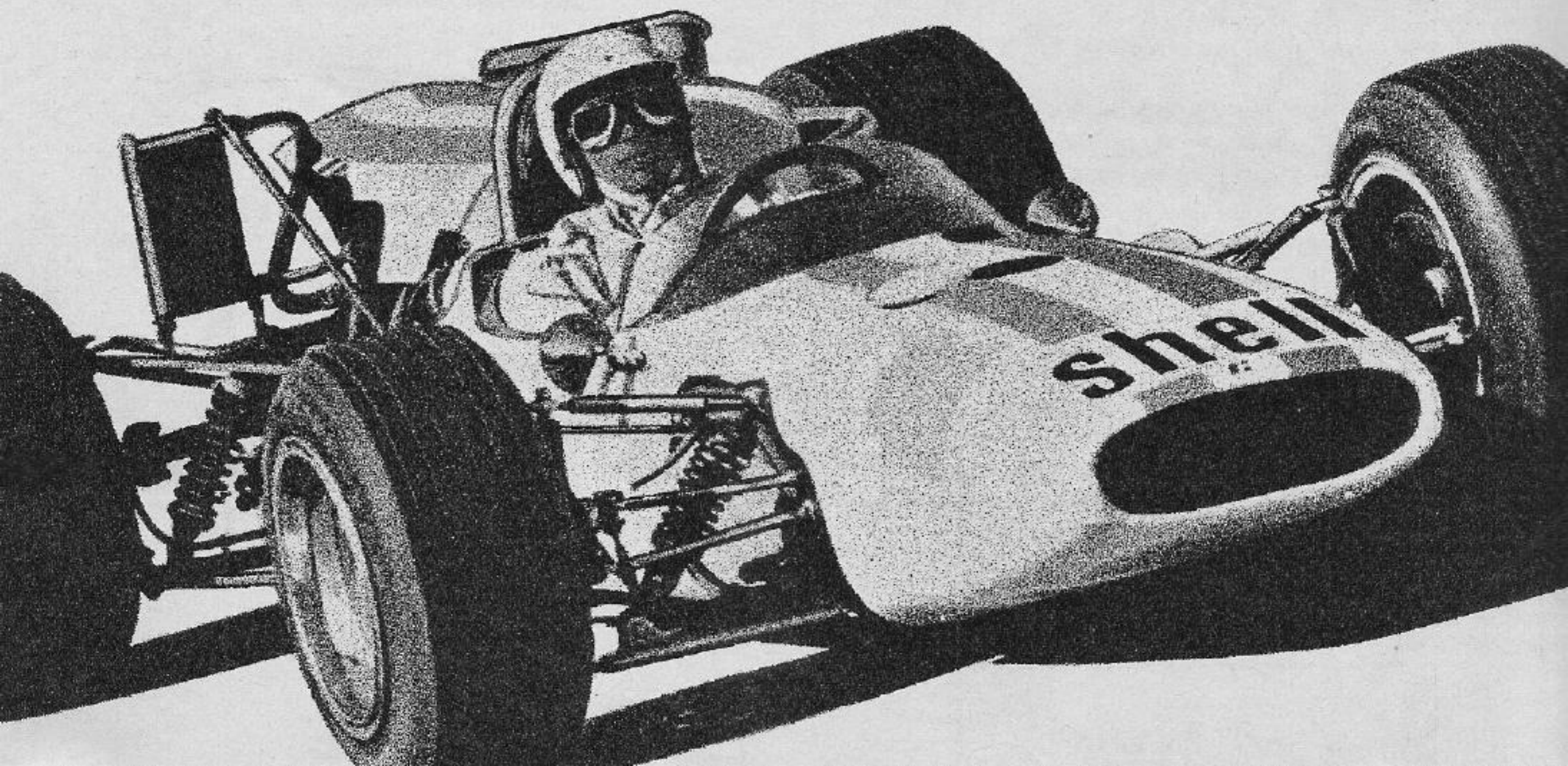
Y probada en todas las pistas del mundo por los grandes campeones del automovilismo. Los mismos pilotos que protegen sus poderosos motores con aceite Shell Super Motor Oil.

Gane usted también usando combustibles y lubricantes Shell. Unicamente Shell.

ACEITE SHELL SUPER NAFTA SUPERSHELL SPRINT

Sea el gran ganador, sea de Shell!

SHELL



EN CONCORDIA Y POR LOS PUNTOS



Prueba válida por el Campeonato Argentino. en el autódromo Ciudad de Concordia. Fueron ganadores Alberto Roggero, Francisco Mayorga y Angel Monguzzi. Final con chiquicientas denuncias

CATEGORIA "A"

Muy parejo se presentó el desarrollo de esta serie, y de entrada la lucha se planteó entre Roggero, Carubia, Carlos Monguzzi y Angel Monguzzi, que en ese orden giraron toda la carrera. En algunas vueltas Carubia superó a Roggero, pero finalmente éste se adjudicó la serie.

A un segundo, y casi en la misma línea, llegaron Carubia y Angel Monguzzi. El público muy conforme; algunos con "roces", otros no tanto.

La segunda serie fue una repetición de la primera, pero con emoción duplicada. Aquí, los cuatro cochecitos de IKA-Renault hicieron las delicias del público, pues Roggero, Carubia y los hermanos Monguzzi anduvieron toda la serie ubicando los coches en 50 metros y alternándose en las posiciones, vuelta tras vuelta, elevando aún más las emociones del público que supo aplaudir el mérito de los locales, ya que en ningún momento dejaron tomar la primera posición a los pilotos cordobeses. Triunfó nuevamente Roggero, a medio auto Carubia y luego los hermanos Carlos y Angel Monguzzi.

CATEGORIA "B"

Aquí se volvió a vivir el archiconocido duelo Fiat-Peugeot. Esta vez el asunto estuvo a cargo de Linares y Mayorga. El concordiense cumplió el primer circuito en punta, seguido por Iglesias, quien luego sería superado por Mayorga, que había largado en las últimas líneas y escalaba posiciones a ritmo violentísimo. En la quinta vuelta, Mayorga ya estaba girando junto al puntero Linares, que era alentado por todo el público local entusiasmado (calentitos los panchos...) por lo sucedido en la anterior categoría. No pudo Mayorga superar a Linares durante toda la serie, pero sí fue en la última curva, donde al querer tomar Mayor la cuerda, pese a venir en segundo lugar, sobrevino un violento autazo a resultas del cual Linares se vio desplazado hacia afuera. A raíz de esto se lo vio a Linares muy enojado posteriormente.

La segunda serie la ganó Mayorga, luego de superar a Osso, quien había picado en punta, pero no pudo aguantar el tren y cedió posiciones. Contundente marcha del Peugeot; segundo fue Linares y tercero Osso.

CATEGORIA "C"

Llegado el fin de la carrera, Concordia parecía una comisaría. Hubo denuncias de todo tipo y para todos los gustos. En la categoría grande estarían todos descalificados por denuncia colectiva de Gotte por problemas de suspensión; otra denuncia de Monguzzi hacia Gotte por diferencia en el ancho de las llantas; además hay una denuncia de Linares contra Mayorga. En



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PREMIO MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA

Autódromo Ciudad de Concordia — 5-10-69

CLASIFICACION (Suma de tiempos de las respectivas series)

CATEGORIA A (hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	1	Roggero, Alberto ..	Renault 1093	29m46s5	20
2º	2	Carubia, Roberto ..	Renault 1093	29m48s	20
3º	8	Monguzzi, Carlos ...	Renault 1093	30m05s9	20
4º	3	Monguzzi, Angel ...	Renault 1093	30m30s4	20
5º	4	Niemitz, Osvaldo ...	Renault 1093	30m49s3	20
6º	13	García, Plácido	Renault 1093	31m03s3	20
7º	17	Sosa, Oscar	Renault 1093	31m13s3	20
8º	16	Melli, Armando	Renault 1093	31m47s4	20
9º	18	"¿Quién Será?"	Renault 1093	32m05s8	20
10º	19	Niemitz, Héctor	Renault 1093	18m08s1	11

Promedio del ganador: 100,752 km/h.

CATEGORIA B (1.151 a 2.000 cm³)

1º	32	Mayorga, Francisco.	Peugeot 404	34m20s9	24
2º	31	Linares, Vicente	Fiat Cupé	34m30s5	24
3º	47	Osso, Carolina José.	Fiat Cupé	35m37s2	24
4º	33	Guiral, Jorge	Fiat 1500	36m22s4	24
5º	38	Cabrera, Idelmar ...	Peugeot 404	36m01s5	23
6º	42	Guimard, Edgar	Fiat 1500	36m23s8	23
7º	36	Spinelli, Emilio	Peugeot 404	35m28s2	22
8º	39	Caffarena, Miguel ..	Peugeot 404	29m29s1	18
9º	46	Iglesias, Juan C. ...	Peugeot 404	8m59s	6
10º	37	Arizu, Alfredo	Fiat Cupé	1m51s	1

Promedio del ganador: 104,808 km/h.

CATEGORIA C (más de 2.000 cm³)

1º	74	Monguzzi, Angel	Torino 380 W	41m30s	30
2º	70	Jaras, Raúl	Torino 380 W	42m01s3	30
3º	66	Cuitiño, Horacio ...	Torino 380 W	42m12s4	30
4º	63	Carubia, Roberto ...	Torino 380 W.....	42m11s4	29
5º	68	Gotte, Julio	Torino 380 W	42m32s8	29
6º	69	Boleas, Antonio	Torino 380 W	42m46s1	29

Promedio del ganador: 108,433 km/h.

consecuencia no se entregan los premios en las categorías "B" y "C". Se presentó también Ceferino Funes denunciando la desaparición de dos terneritas, pero no le dieron esfera...

DENUNCIAS

La primera serie se la adjudicó el concordiense Carubia, en gran forma. Detrás de él, y para seguir con la tónica del día, también hubo autazos (y de los buenos...), esta vez entre Gotte y Monguzzi, a pesar de los cuales segundo fue Monguzzi, tercero Cuitiño y cuarto Gotte.

En la segunda serie también punteaba Carubia, pero una cubierta trasera pinchada le quitó la posibilidad del triunfo. El duelo fue entonces entre Monguzzi y Papín Jaras, quien finalmente superó al cordobés, quien pese a no ganar ninguna serie fue el ganador de la clasificación general. Papín representó a Concordia y el público también se fue contento

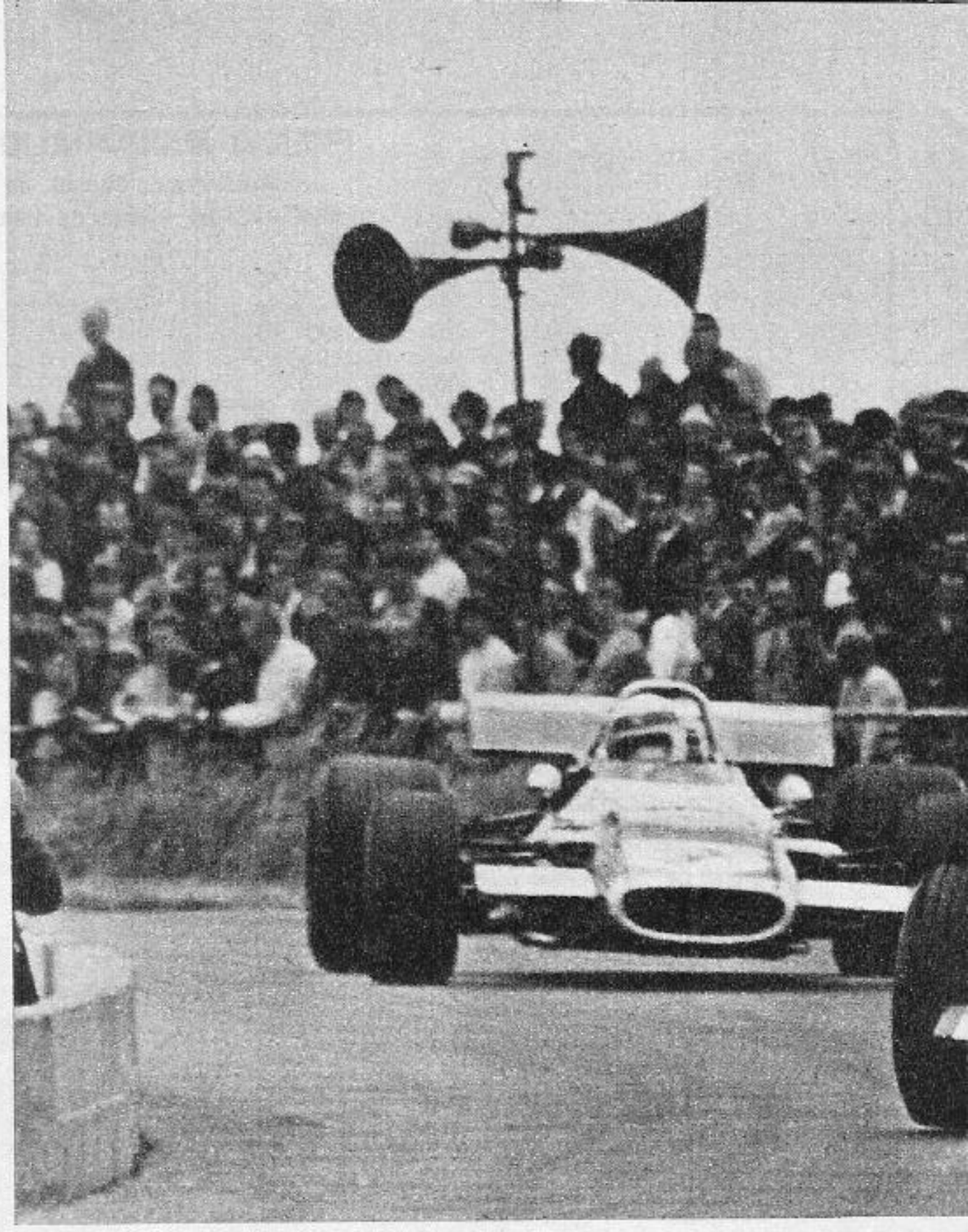


Paco Mayorga y Peugeot 404 muy cajetilla: ganaron en la categoría "B". Hasta el lector menos observador podrá darse cuenta que Paco corrió con el número 32.

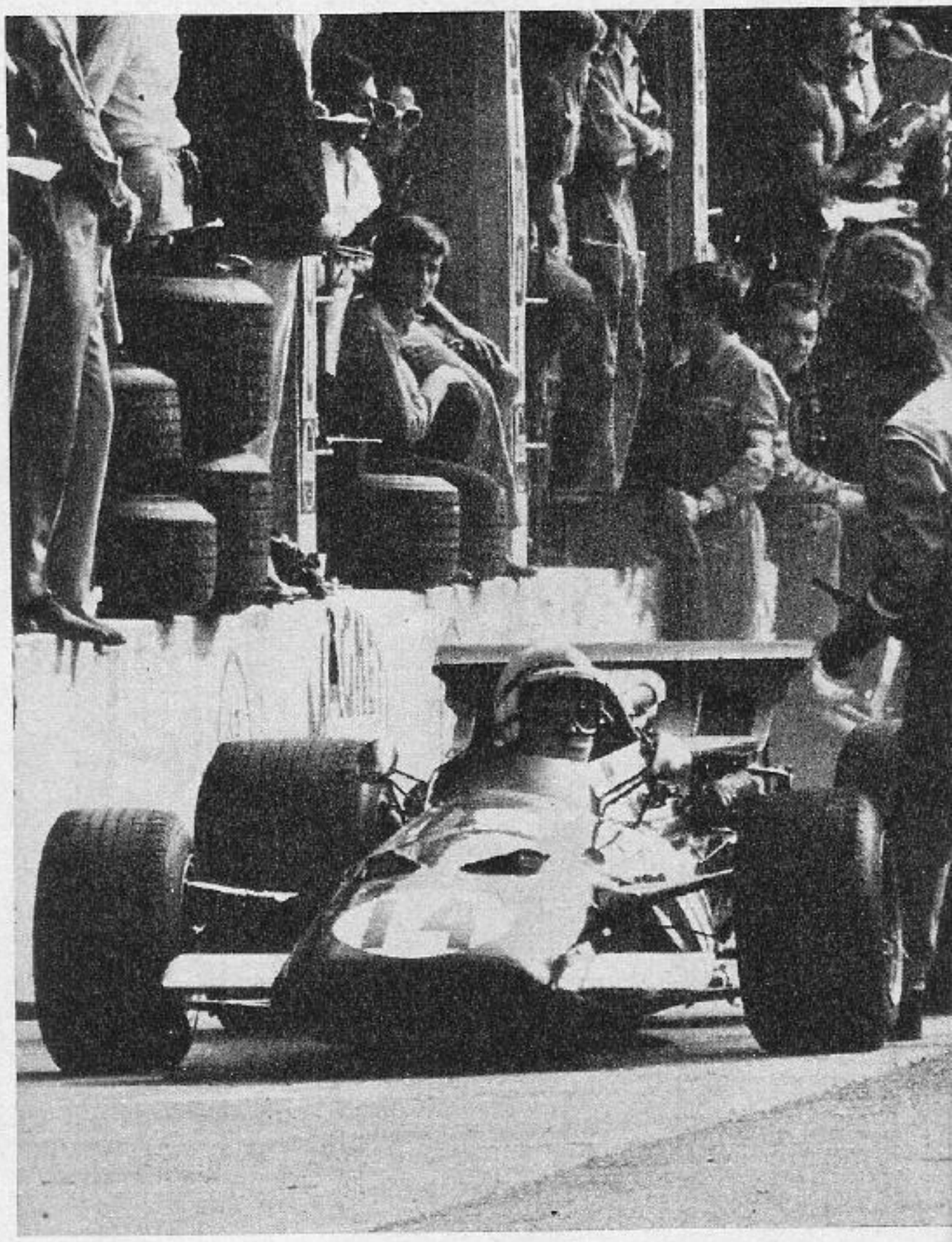
Roggero, profeta en sus pagos, arrasó con la clase chica. Su segundo fue otro concordiense, Carubia.







RINDT COMENZO A GANAR



Jochen Rindt ganó el primer Grand Prix de su vida y de lo que promete ser una larga serie de éxitos, superando ampliamente a Courage, Surtees y Brabham. Graham Hill se accidentó sin consecuencias

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



No vamos a negar que varias veces le aplicamos "la rigurosa" por lo que creíamos era un exceso de impetuosidad de su parte, pero de la misma forma creemos que pocos hombres de los que militan en la troupe del Campeonato Mundial merecían tanto una victoria en Fórmula Uno como Jochen Rindt. **(Paréntesis para aplausos.)**

El joven piloto austríaco ha logrado lo que para muchos es su máxima ambición: ganar un Grand Prix **(bis de aplausos)...** ganar un Grand Prix, decíamos, y en el proceso embolsó la nunca antes disponible suma de 50 mil dólares, tonificante estímulo que los empresarios del autódromo de Watkins Glen ponen al alcance de la cuenta del ganador, para asegurarse la carrera más movida del campeonato. Y que la promesa de tanto dinero pone a todo el mundo eufórico, no lo piense un instante. La prueba está en el ritmo enfurecido de la carrera, cuyo promedio general fue apenas cuatro kilómetros más lento que el record de vuelta.

Desde la largada, Rindt se adueñó de la punta, evidenciando las mismas ambiciones que puso de manifiesto durante todo el año, pero evidentemente el Matra MS80 de Jackie Stewart rendía mucho más, porque al finalizar la primera vuelta el nuevo campeón arrebató la vanguardia a Rindt, intentando una de sus clásicas escapadas. Pero no era el día del escocés, que en la novena vuelta pasó nuevamente segundo (Jochen en punta), despidiendo una estela de aceite vaporizado que se desprendía del niple que asegura (?) el conducto que lleva el lubricante al radiador de popa.

Esto dio fin a la lucha por la punta por el resto del día, pero tanto como para amenizar la reunión, Piers Courage, Jacky Ickx y Jack Brabham discutieron el segundo puesto a muerte durante gran parte de la carrera. Luego Ickx debería abandonar con una biela pegando codazos motoricidas a las paredes del block, y Jack Brabham debería conformarse con el cuarto puesto, al demorarse en su box cuando al reaprovisionarse debió esperar que sus mecánicos destrabaran la tapa de la boca de carga de combustibles, mientras veía pasar el nuevo BRM P139 conducido por Surtees al tercer puesto. El P139 logra así su primera actuación de significancia en lo que va del año, todo en base a las mejoras introducidas en el chasis y las suspensiones, porque el motor sigue siendo el mismo V12 anémico de siempre, ahora con los escapes saliendo del medio de la "V" del block.

Graham Hill tuvo mucha menos suerte que su compañero de equipo. Mientras éste recibía los honores al vencedor, Graham era conducido al hospital de la ciudad para su observación, luego de sufrir un accidente al que él no nos tiene acostubrados. Como consecuencia de la rotura de un brazo de suspensión de su Lotus, entró en trompo yendo a chocar con la terminación del guard-rail con tan mala fortuna que el auto se elevó por el aire, dando tres vueltas de campana antes de caer en el césped que rodea la pista. Sin embargo, por las últimas informaciones recibidas, no parece que haya que lamentar ninguna consecuencia física en el popular ex campeón mundial. Rindt, como ya dijimos, se adjudicó el premio de U$S 50.000 por su primer puesto, más 2.000 dólares extras por conseguir el record de vuelta y 5.000 por el primer puesto en las clasificaciones. Por lo visto, este muchacho Jochen nunca había ganado antes un Grand Prix, pero cuando se decidió lo ganó de cabo a rabo. Bien Rindt, bien Lotus —que no olía una desde Mónaco—, bien los Unites States por la "bolsa" distribuida. Que se repita. **(Aplausos finales y telón que cae al compás de "Star Spangled Banner".)**

Rindt y Stewart en la primera vuelta se sacaron chispas hasta que Jackie consiguió desalojar al austríaco de la vanguardia.

John Surtees llevó al tercer puesto el nuevo BRM P139, luego de una paciente labor en la que trató de evitar a cualquier precio la rotura del frágil motor V12

UNITED STATES GRAND PRIX

Watkins Glen, New York — 5/X/69

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Rindt, Jochen	Lotus 49-B	1h57m56s	84
2º	Courage, Piers	Brabham BT-26 ..	——	
3º	Surtees, John	BRM P-139	——	
4º	Brabham, Jack	Brabham BT-26 ..	——	
5º	Rodríguez, Pedro ..	Ferrari 311	——	
6º	Moser, Silvio	Brabham BT-23 ..	——	
7º	Servoz Gavin, Johnny	Matra MS-84 FWD	——	

Promedio del ganador: 203,356 km/h

Record de vuelta: Jochen Rindt en la 8a. vuelta en 1m4s34/100 a un promedio de 207,834 km/h.

Tiempos: No fueron suministrados en forma oficial los tiempos de los clasificados después de Rindt.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Stewart, Jackie	60
2º	Ickx, Jacky	28
3º	Mc Laren, Bruce	26
4º	Rindt, Jochen	22
5º	Beltoise, Jean Pierre ..	19
6º	Hill, Graham	18
7º	Siffert, Joseph	15
8º	Hulme, Denny	11
9º	Brabham, Jack	10
10º	Courage, Piers	8
11º	Surtees, John	6
12º	Attwood, Richard	3
	Elford, Vic	3
	Rodríguez, Pedro	3
15º	Moser, Silvio	1
	Servoz Gavin, Johnny ..	1

MAS FILTRO
BLUE-FILTER

CON CELULOSA IMPORTADA
Tratada y rayada en origen

CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 - Tel. 86-2205/06/07



FRESEDO & BAJNOFF

ENCENDIDO JUJUY

Tiene chispa de campeón

PRIMERO EN ENCENDIDO

Con la más extensa línea en la fabricación integral de partes para encendido y electricidad de automotores: Bobinas de Ignición, Condensadores, Fusibles, Rotores, Platinos, Solenoides de Arranque, etc.

PRIMERO EN RENDIMIENTO

Su planta industrial en Haedo no sólo produce con la más avanzada tecnología, sino que posee el Laboratorio más completo de Sudamérica de control de calidad, conforme a las normas técnicas originales de fábrica para cada automotor.

PRIMERO EN POPULARIDAD

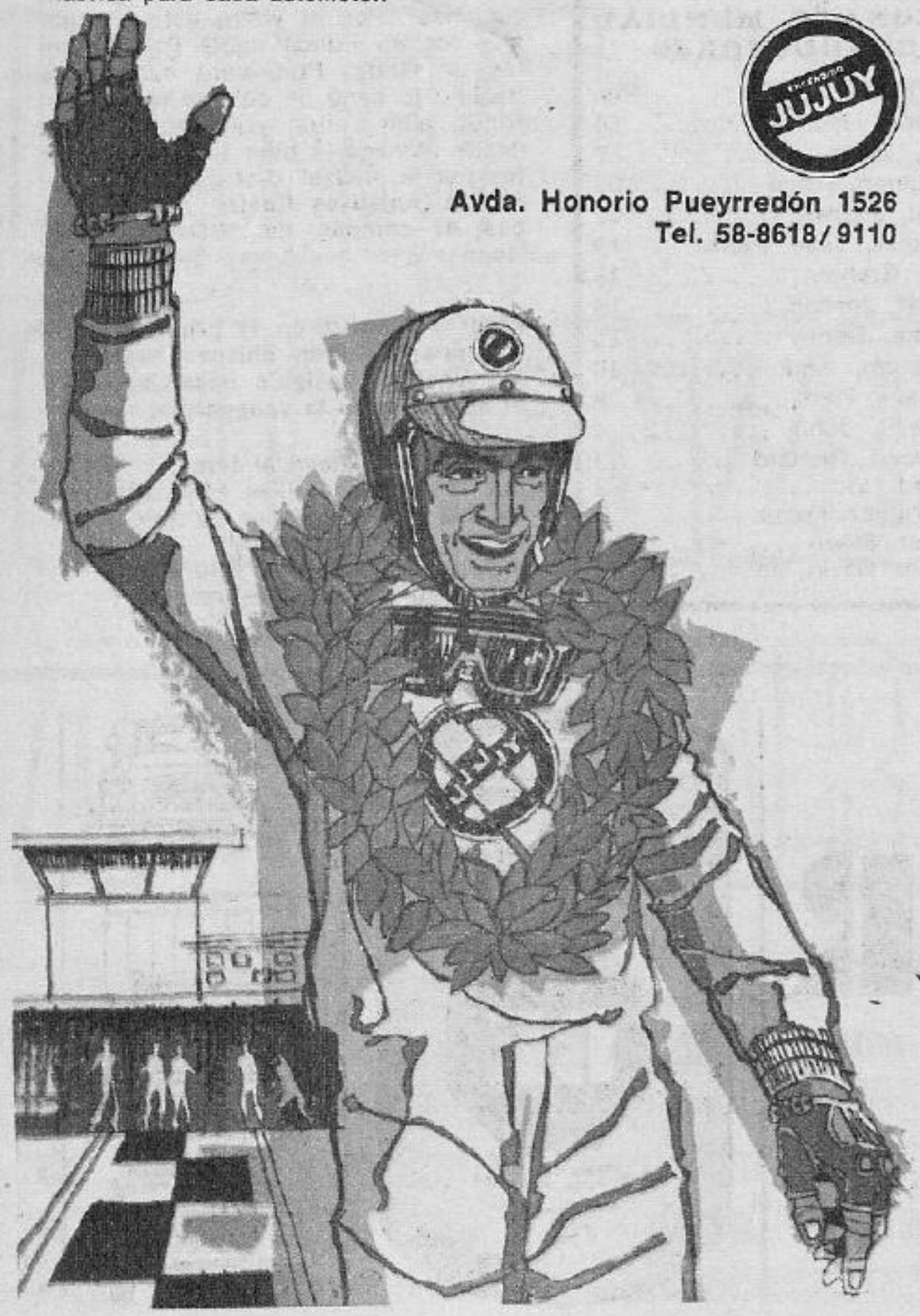
La mayor venta y la línea más completa del mercado de repuestos en la especialidad.

Electrotécnica Jujuy S.A. es la única empresa que ha logrado colocar, en un mercado tan exigente como los EE.UU., su extensa línea de platinos para distribuidor. No ocasionalmente. Desde 1968 las exportaciones de estos productos no tradicionales son constantes y dentro de poco atenderá la demanda de ALALC. Por eso, es:

CALIDAD DE EXPORTACION

ENCENDIDO JUJUY

Avda. Honorio Pueyrredón 1526
Tel. 58-8618/9110



14 — PARABRISAS CORSA

AFFAIRE FIAT - PEUGEOT: LEONES ANTIRREGLAMENTARIOS

Después de un mes de estudios, análisis y conversaciones entre los miembros de la Comisión Técnica de la CADAC, ésta se expidió informando acerca de las infracciones al reglamento del Peugeot 404 de Paco Mayorga ganador de la carrera del 30 de agosto. Se supo que se pidió la desclasificación de los tres autos, por lo que el ganador sería Alfredo Arizu, en caso de confirmarse la medida

Luego de muchas conversaciones, reuniones y todo lo que se puede imaginar, se confirmó finalmente el rumor que desde hace un tiempo corría acerca de que los Peugeot de Dorrego Competición estaban fuera de reglamento.

Al Peugeot de Paco Mayorga (ganador de la carrera del 30 de agosto), luego de ser revisado por la Comisión Técnica de la CADAD y analizados los materiales, se expidió informando al Comité Ejecutivo sobre los elementos no originales encontrados en el Peugeot.

Tapa de cilindros de fundición especial, con utilización de noyos diferentes de los que se usan en las tapas de cilindro que equipan los autos de serie. De esa forma el llenado se efectuaba en forma mucho más directa evitando el conducto longitudinal de sección rectangular de donde aspiran los gases las válvulas de admisión. Por otra parte los noyos que se usaron en la fundición de esta tapa al ser distintos se retiraban una vez hecha la colada por otro sitio al de las tapas standard, pero, sin embargo, a los fines visuales figuraban unas tapas de extracción de noyos que no cumplían otra función que la de simular una construcción interior tal cual la homologada.

Peugeot por su parte indicó que se habían hecho mil unidades de esa tapa, pero hasta el momento no se pudo comprobar que esa afirmación tuviese un asidero legal lógico. **También las bielas habían sido cuestionadas en un primer momento, pero la fábrica por medio de certificados avalados pudo demostrar fehacientemente que dichas bielas se utilizaban desde el día 1º de abril de 1969 en los autos de serie modelos 404 y 504. En cambio no sucedió lo mismo con el desplazamiento de la fijación superior del brazo de amortiguadores delanteros, logrando de esa manera la posibilidad de darle mayor inclinación general de todo el sistema de suspensión, lo que comúnmente se denomina "inclinación de perno de punta de eje", debido a que la suspensión del sistema McPherson no permite este tipo de regulación.**

Esta última comprobación no fue cuestionada mayormente, sino que la Comisión Técnica de la CADAD informó al equipo Dorrego Competición que debido a que esta infracción al reglamento sólo lo ponía en paridad de condiciones con sus similares de clase no se iban a tomar medidas, indicándole que **desde ahora en adelante el soporte de los amortiguadores delanteros debe guardar su lugar de origen.**

Por el lado de Fiat sólo se encontró que **el múltiple de admisión no era el original de fábrica, sino uno hecho especialmente por Balestrini para los motores Fiat 1500. De cualquier forma este múltiple no le daba mayores ventajas, debido a que si bien el trabajo era mayor y mucho más dificultoso, era factible hacerlo en el múltiple homologado, ya que sólo se debía pulir por dentro los conductos de admisión. Es decir, se hizo por comodidad y por ser un elemento que está a la vista no existió mala fe. Las guías de válvulas de bronce (tema que llevó a la polémica en varias oportunidades) tampoco figuran en fichas de homologación de Fiat o Peugeot, pero debido a que su uso se ha generalizado, serán aceptadas para todas las marcas de automóviles, sin distinción de categorías.**

Este es el panorama, extraoficial en parte, pero cierto. Ahora será el Comité Ejecutivo de la CADAD el que tendrá que decidir al respecto y según se supo algunos de sus integrantes habrían pedido **12 meses de suspensión** para el concurrente, que no es Dorrego Competición sino el doctor Raúl Fernández Aguirre, por lo que se desprende que los autos de Dorrego podrán correr bajo el patrocinio de otro concurrente. Por supuesto Dorrego, por medio de Fernández Aguirre tienen derecho a apelar a la Comisión de Penalidades, que en última instancia dará su veredicto. Por el momento, punto al tema... aunque no final.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRIMERAS DOS ETAPAS CONFIRMADAS

La semana pasada fueron confirmadas oficialmente por la Oficina de Prensa del Automóvil Club Argentino las dos primeras etapas del Gran Premio de Turismo a disputarse entre los días 21 de octubre y 2 de noviembre. El primer tramo quedó de la siguiente forma: Largada desde **Bahía Blanca** siguiendo por **Empalme Ruta Nacional Nº 22; Ascasubi, Pedro Luro, Stroeder, Paraje La Querencia, Carmen de Patagones (neutralización), San Javier, Empalme Ruta Nacional 250, San Antonio Oeste, Empalme Ruta Nacional Nº 23, Arroyo Verde, Puerto Madryn (segunda neutralización)** y llegada a **Rawson. Total de la etapa: 766,6 km.**

La segunda etapa se larga desde **Trelew (muy cerca de Rawson)** y se tomará por **Empalme Ruta Provincial Nº 9, Florentino Ameghino, Empalme Ruta Provincial Nº 10, Ruta Provincial Nº 31, Uzcudum, Garayalde, Empalme Ruta Provincial Nº 28, Acceso a Malaspina, Pampa de Salamanca, Empalme Ruta Provincial Nº 27, Comodoro Rivadavia (neutralización), Empalme Ruta Nº 26, Límite Provincial, Caleta Olivia (segunda neutralización), Fitz Roy, Empalme Ruta Nacional Nº 281, La Cabaña, Hotel Tres Cerros, El Salado, Acceso a Puerto San Julián, Acceso a Comandante Luis Piedrabuena, Empalme Ruta Nacional Nº 1603, Estancia Ototel Aike, Empalme Ruta Nacional Nº 40 y llegada a Río Gallegos. Recorrido total de la etapa: 1.040 kilómetros.**

La semana próxima se darán a conocer las dos etapas siguientes, sabiéndose desde ya que la cuarta será cambiada debido al mal estado del camino elegido originalmente.

INSCRIPTOS PARA EL GRAN PREMIO

Clase "A" hasta 1.150 cm³

Walter Brenner (Renault 1093)
Angel Monguzzi (Renault 1093)
Pedro R. Sarri (Renault 1093)
Raúl H. Cángaro (Auto-Union)
"Transfer" (Auto-Union)
Modesto A. Satorra (Renault 1093)
Heriberto Estébanez (Renault 850)
Jorge Jaureguiberry (Renault 1093)
Plácido N. García (Auto-Union)
Félix A. Defelippo (Renault 1093)
René O. Giavedoni (Auto-Union)
Emilio Parisi (Renault 1093)
Rubén A. Alonso (Renault 1093)

Clase "B" de 1.151 a 2.000 cm³

Jorge A. García (Fiat 1500 Cupé)
Norberto Castañón (Peugeot 404)
Osvaldo Rolfo Juchet (Peugeot 404)
Carlos Marincovich (Peugeot 404)
Carlos F. Menéndez Behety (Peugeot 404)
Arturo J. Sales (Peugeot 404)
Guillermo Brown (Fiat 1500C)
Jorge Ahumada (Fiat 1500 cupé)
Domingo Suárez (Peugeot 404)
Eduardo García Leone (Peugeot 404)
Marcelo Rondinoni (Peugeot 404)
Carlos Pourreuix (Peugeot 404)
Rubén A. Miotti (Peugeot 404)
Juan A. Vallasciani (Peugeot 404)

Clase "C" más de 2000 cm³

Rubén N. Errecalde (Torino 380 W)
Gastón C. Perkins (Torino 380 W)
"Larry" (Torino 380 W)
César H. Malnatti (Torino 380 W)
Oscar M. Franco (Torino 380 W)
Luis Di Palma (Torino 380 W)
Rodolfo Rabanaque Caballero (Torino 380 W)
Eduardo P. Boyadjian (Torino 380 W)
Aldo Etcheverry (Torino 380 W)

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias PARABRISAS CORSA

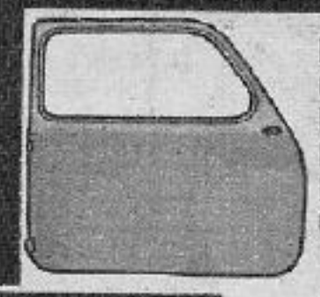
M. R. RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627, Tel. 64-2907, Bs. As.

En AUTO-RADIOS
SONORIDAD Y BUENA MUSICA



Adquiriendo su autoradio Autovox, Motorola, Transyca, Sonders o la de su preferencia.
LA TOUR,
J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado

REPUESTOS FIAT



LINEA COMPLETA PARTES LEGITIMAS DE CARROCERIA

FIATODO



SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992 - Bs. As.
UNICA DIRECCION NO TENEMOS SUCURSALES ESTACIONAMIENTO PROPIO

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347

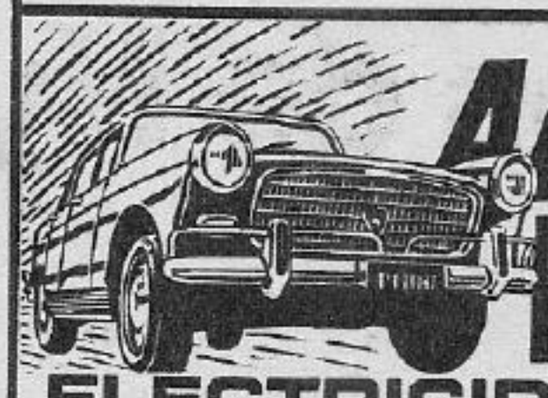


Para su automotor compre Ud. lo mejor



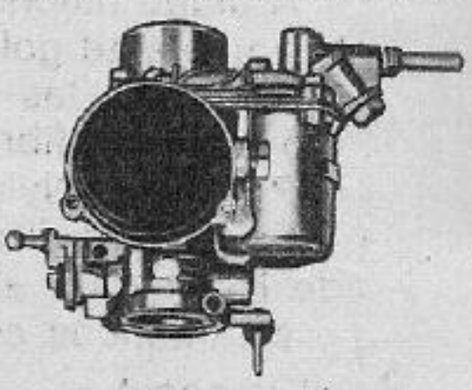
FIAT
RECTIFICACION DE MOTORES
BANCO DE PRUEBA PARA POTENCIA DE MOTORES
MARATEA Y CIA. S.R.L.
BUCARELLI 1653/57 - T. E. 52-2595

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



ALFONSO VEGA
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
AFINACION, ENCENDIDOS, DINAMOS, ARRANQUES.
DISTRIBUIDORES ESPECIALES, LEVAS DE COMPETICION
TEODORO GARCIA 2378 (Alt. Cabildo al 900)
T. E. 773-1802 / 772-0605

LA CARBURACION PARA SU RENAULT DAUPHINE Y 4 L DEBE SER CARCION



SIEMPRE CON LA GARANTIA DE LAS AFAMADAS BOMBAS DE NAFTA CARCION
CARCION
CANNING 1801 - Cap.
T. E. 72-9086

TODOS NOS IMITAN NINGUNO NOS IGUALA 1º en ventas

Refrigerante Anticongelante
Coverfluido
Especial para unidades FIAT

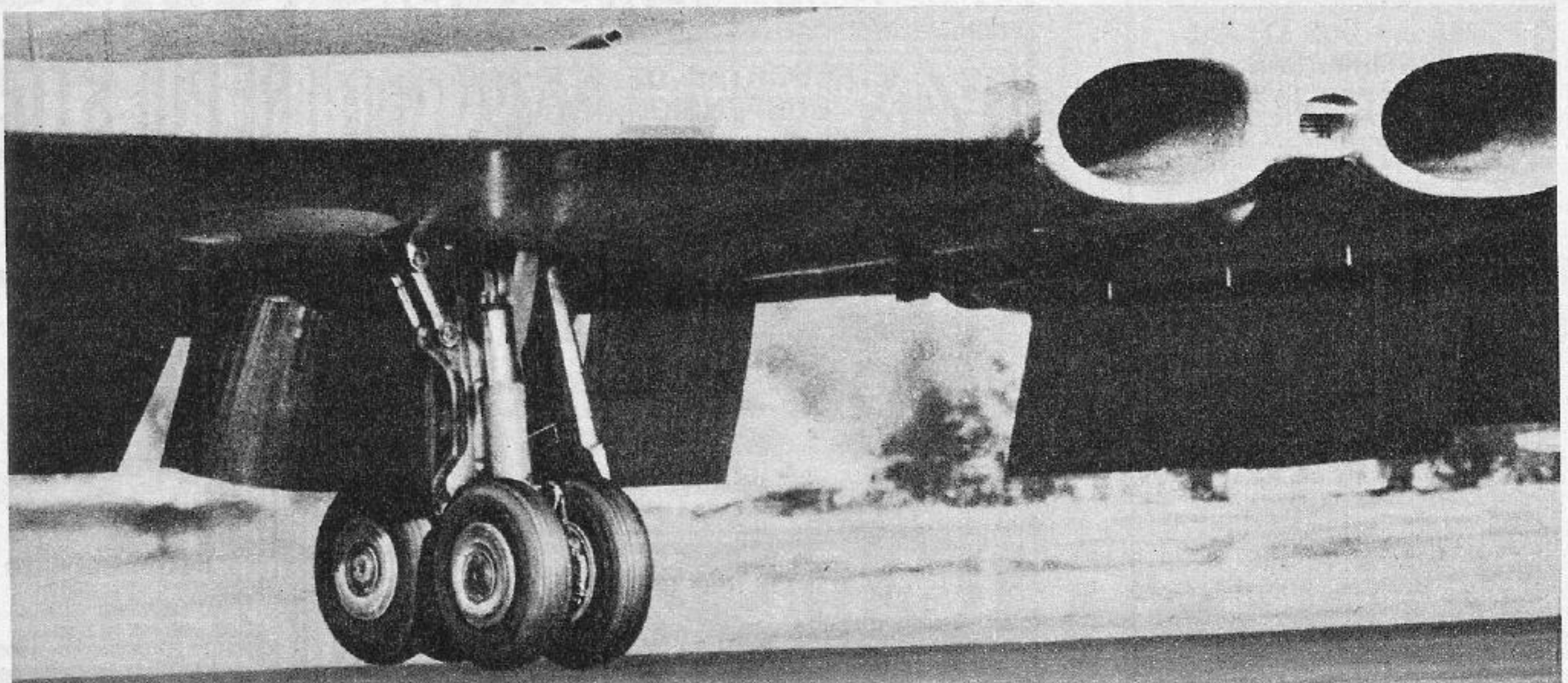
Refrigerante Anticongelante. Protege tapa de cilindros y radiador. Es antigomoso y antiácido. Con su uso actúa como desincrustante.



Es un producto de Laboratorio COVER

SOLICITELO EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

COMPRE SEGURIDAD!



Cuando un jet toca la pista las cubiertas de su tren de aterrizaje sufren un impacto tremendo.

Son cubiertas de Nylon®

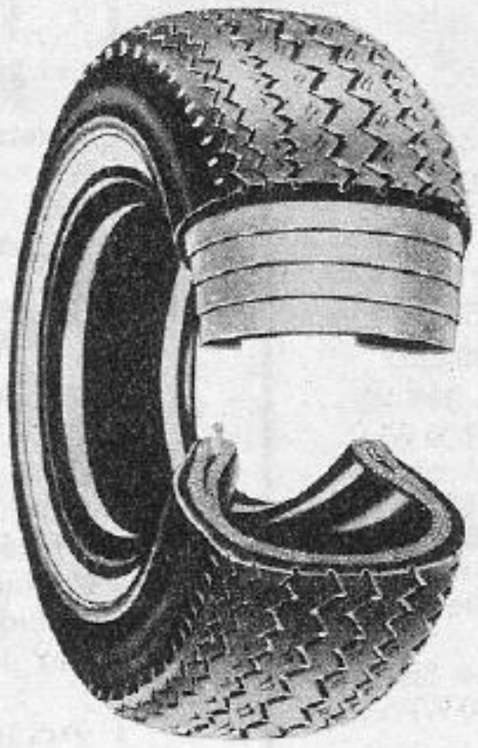
y a usted qué?

A usted mucho.
Imagine este golpe repetido a lo largo de continuos aterrizajes.
Unicamente las cubiertas con telas de Nylon los resisten.
No hay otra fibra capaz de hacerlo.

Porque el Nylon® tiene más resistencia al impacto.

Su automóvil necesita, evidentemente, cubiertas con telas de Nylon. Con ellas, muchas cosas pueden evitarse.

Neumáticos con telas de Nylon Ducilo: Mayor resistencia al impacto.



DUCILO

® Marca Registrada de DUCILO S.A.I.C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En Noblex creemos que un televisor es portátil si puede ir a todas partes... pero funcionando.

Cualquier televisor chico, liviano y que tenga manija puede ir a todas partes. Pero eso no significa que sea portátil. Para ser portátil también tiene que funcionar en el viaje. Un ejemplo? El Noblex Micro 12. Es a transistores y realmente portátil. Funciona con corriente común, con la batería del auto o yate... y con su propia batería complementaria. Y su alcance excepcional, lo hace ideal para zonas rurales.

En Noblex, cuando decimos que un televisor es portátil . . . es realmente portátil.

NOBLEX

Nuestros aparatos están hechos casi "a mano".
(Con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo).

Es un producto de Noblex Argentina S





Exposición Internacional del Confort Humano
Octubre 24 y Noviembre 16
Buenos Aires '69

R. DE LUCA - PUB. S. A.

CASTYLESTER*

toque maestro de elegancia



Las telas de Castelar S.A. con mezcla poliester **Luxel** de fácil cuidado, desarrugables e indeformables, con planchado espontáneo, se distinguen por la calidad de su hilado, regularidad de tejido, firmeza de colores y máxima resistencia al uso. •*SANFORIZADO*•, no encogen.
Por eso seleccione su camisa identificada por la etiqueta que garantiza las telas de Castelar S.A. con mezcla poliester **Luxel**

Poliester **Luxel**** *de calidad internacional*

Castelar
MARCA REGISTRADA

GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

* Marca Registrada de CASTELAR S.A. para sus telas con mezcla poliester.
** Marca registrada de Copet Compañía Petroquímica I.C.S.A. para su fibra poliester.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Kodak

Agente secreto M28 en misión de vacaciones.

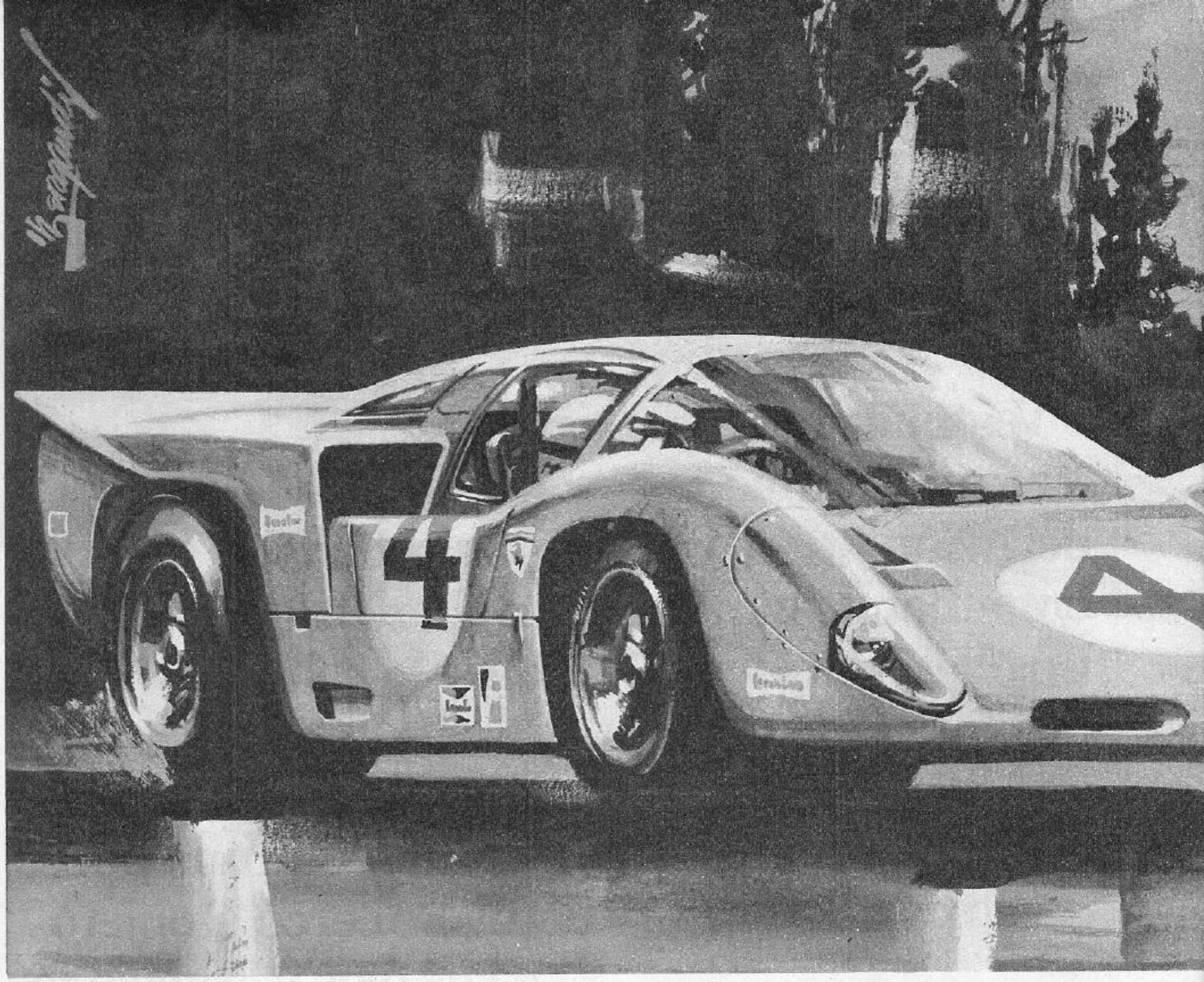


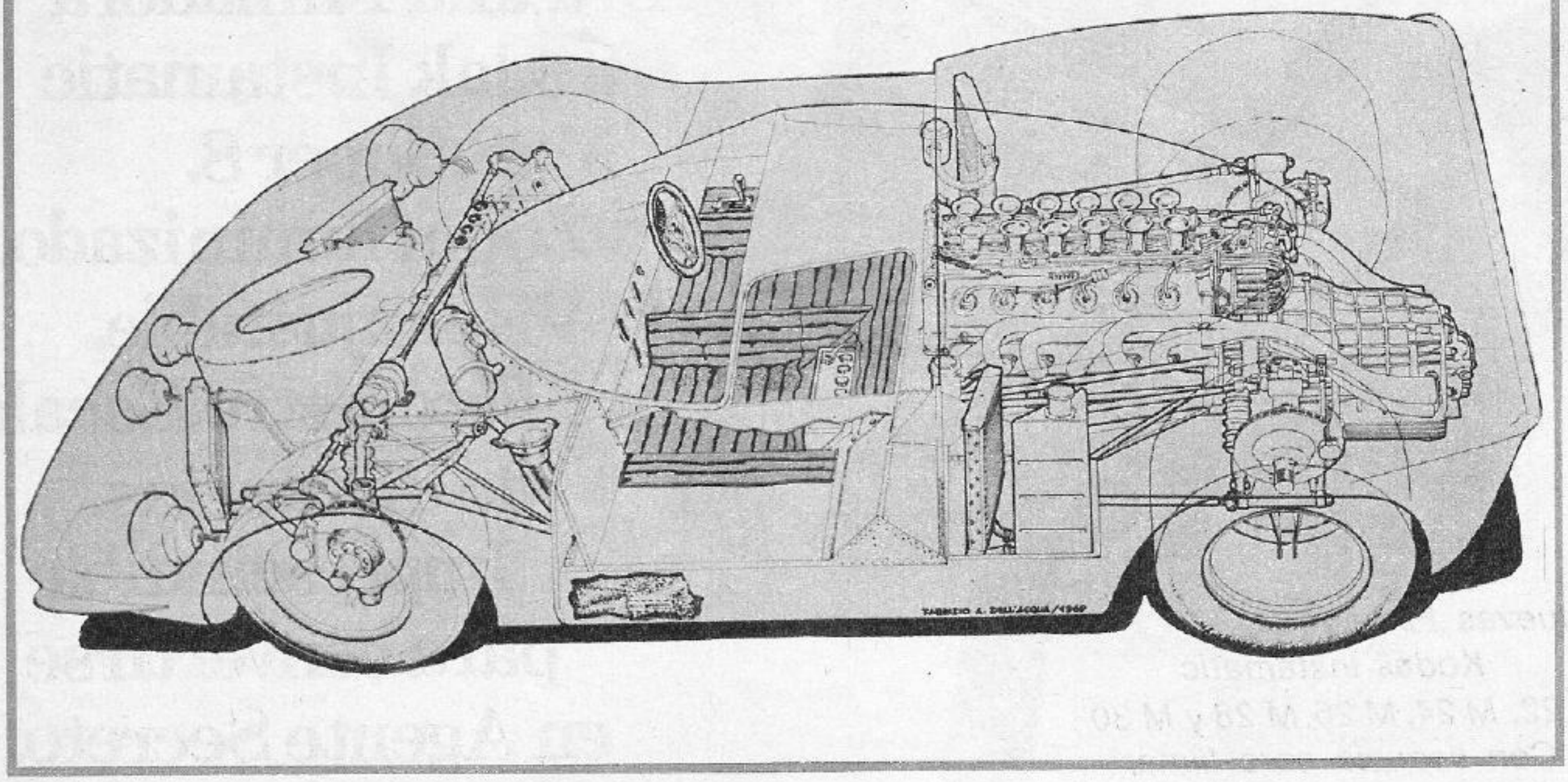
Vestía de negro de anteojos a zapatos. Subió la escalerilla del avión y se internó en clase turista empuñando con su mano izquierda un objeto no identificado. No lo soltó durante todo el vuelo. La máquina aterrizó en Mar del Plata. Con ella, y ella con el objeto oculto por la palma de su mano. Caminó pocos metros de pista y se detuvo. Acercó el objeto a sus ojos y lo accionó. Era una Filmadora Kodak Instamatic M28. Super 8. Zoom luminizado. Visor ajustable. Fotómetro. Escala de distancias. Imprescindible para convertirse en Agente Secreto.



Nuevas Filmadoras
Kodak Instamatic
M 22, M 24, M 26, M 28 y M 30
Con licencia para filmar

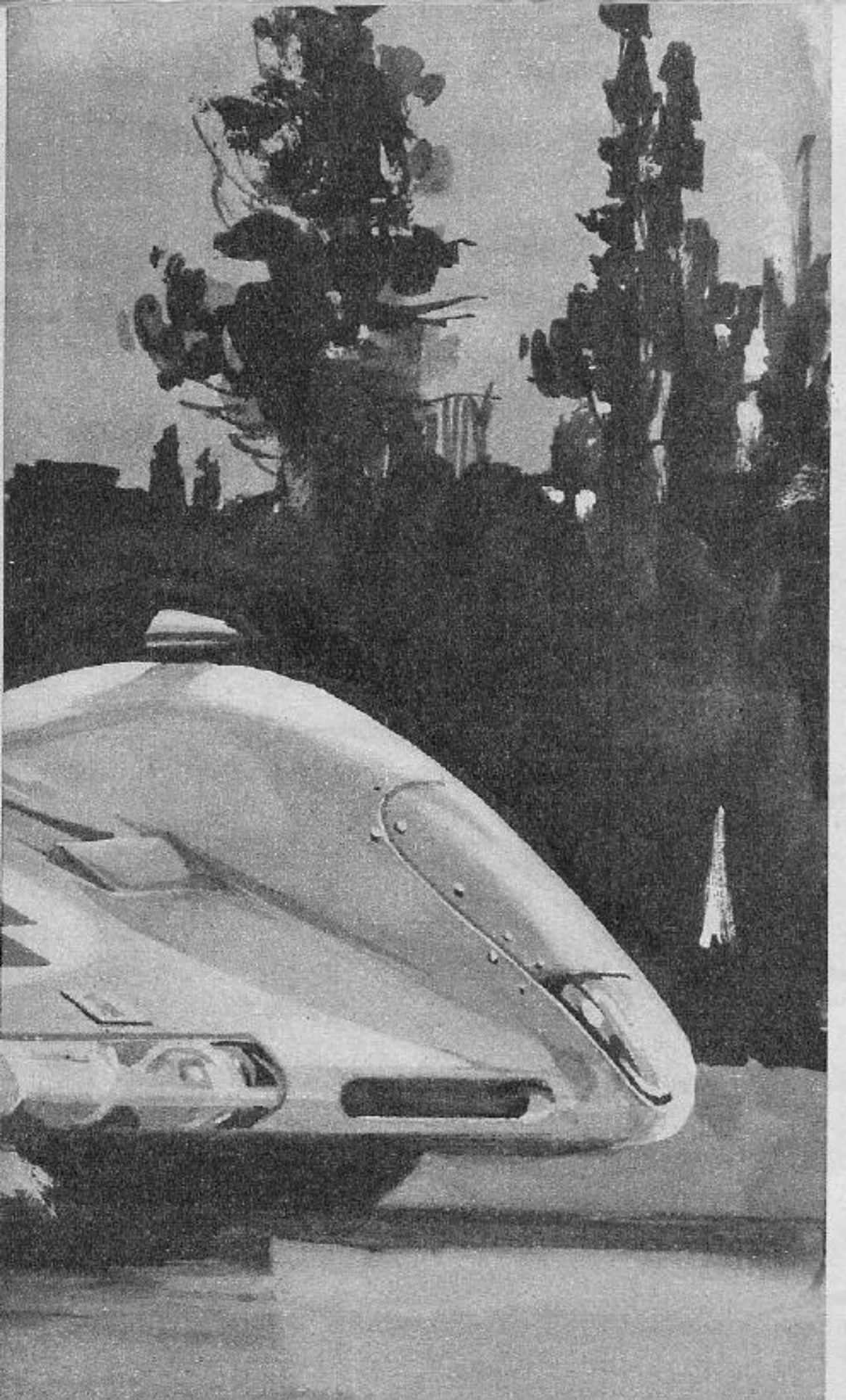
CAMARAS
Kodak
PELICULAS





20 — PARABRISAS CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FERRARI 512 S: CON "EFE" DE FE

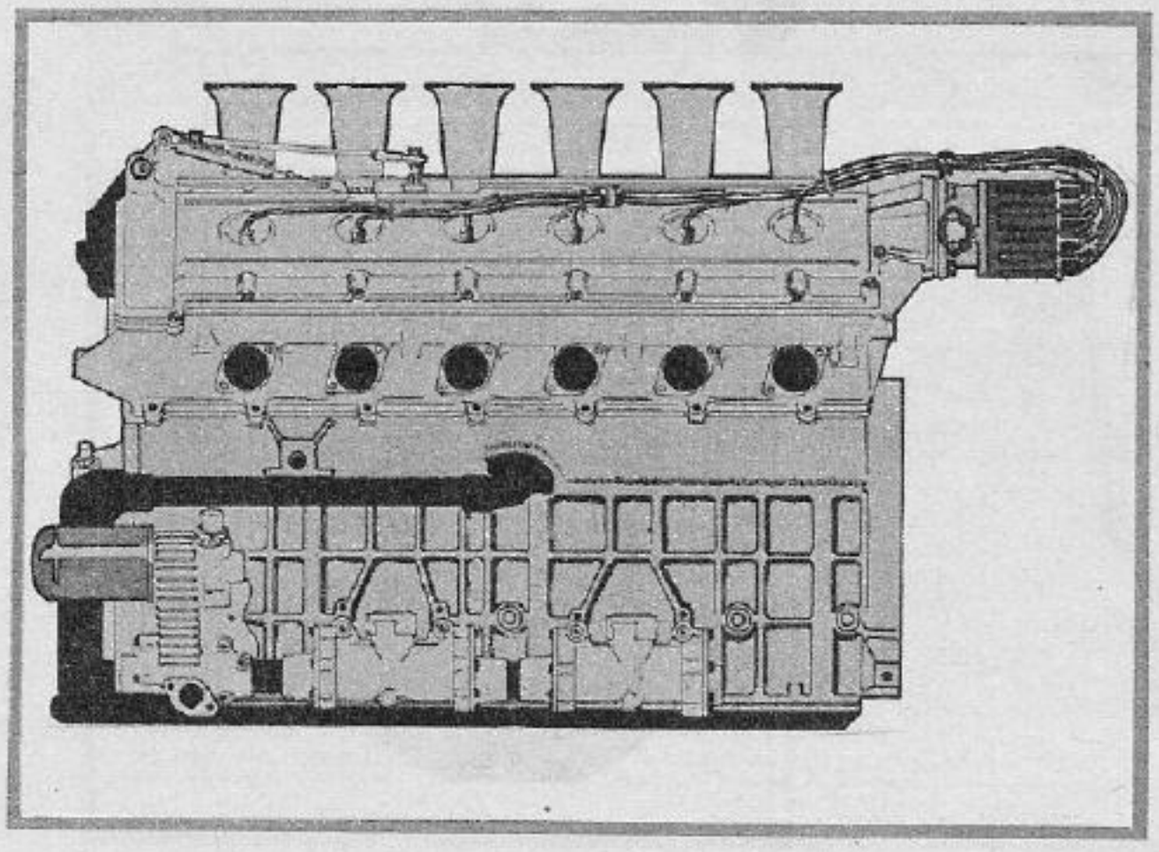
Un nuevo intento de Maranello corporizado en la nueva Ferrari 512S para la categoría Sport. Con este aparato piensan escalar posiciones y obtener victorias que deparen algo mejor que el cuarto puesto obtenido en el último Mundial de Marcas

Dibujos reproducidos de la revista Autosprint por acuerdo especial.

Y éste es un dibujo de Bergandi, en el que la Ferrari se muestra tal como es exteriormente. Ni soluciones tipo Chaparral ni sofisticaciones tipo Marcos Mantis. Nada más que una Ferrari con ganas de ganar.

Principales órganos mecánicos de la 512S. Nótense ambos radiadores delanteros de aceite, los frenos a disco en las cuatro ruedas, la batería en el asiento delantero izquierdo, ya que ese asiento existe por reglamento para que el auto pueda considerarse biposto, el motor V-12 tradicional Ferrari y la caja-puente.

Vista del motor, bastante pero bastante desprolija ella. Aclaramos que no la hizo Bergandi (hay que estimularlo al muchacho . . .).

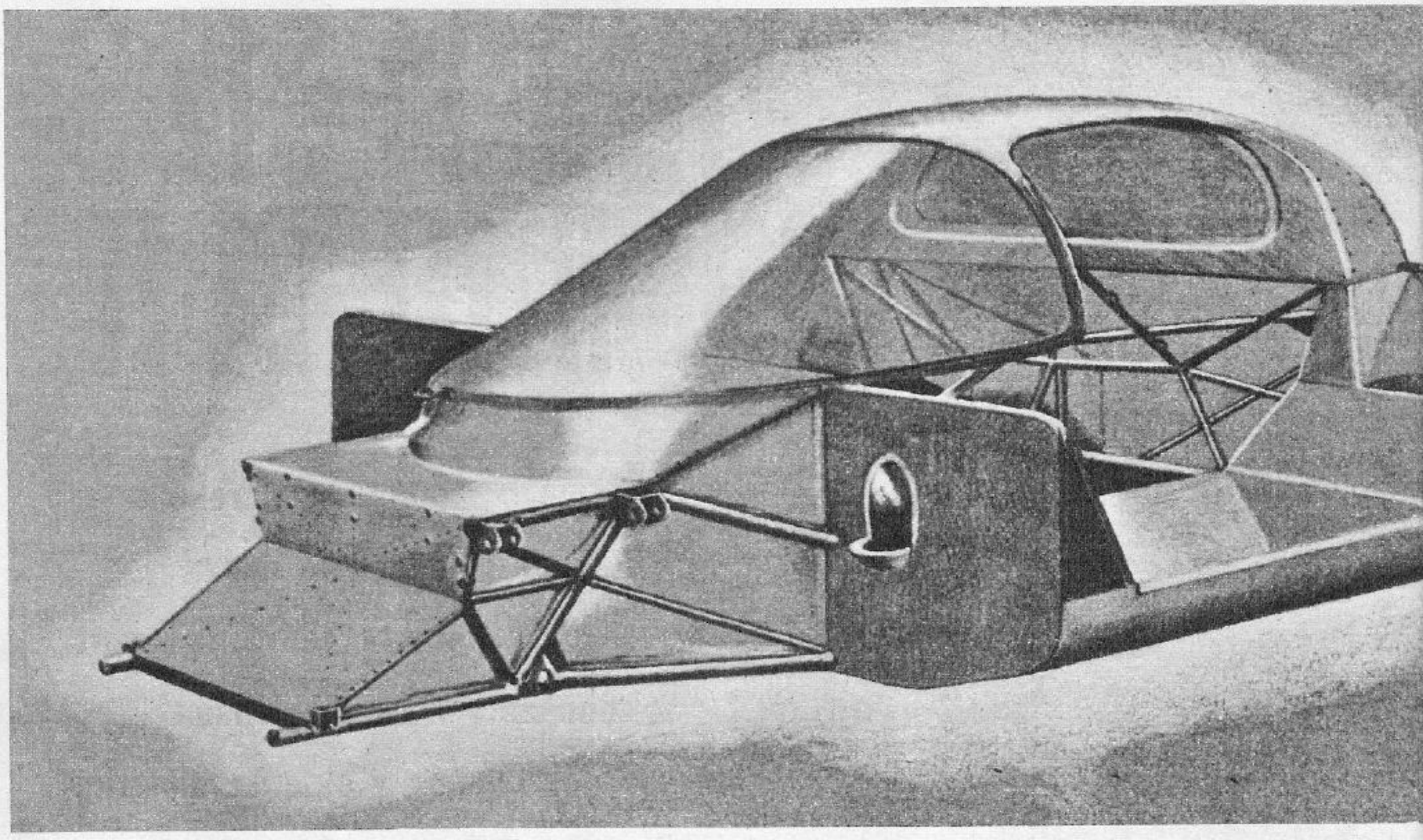


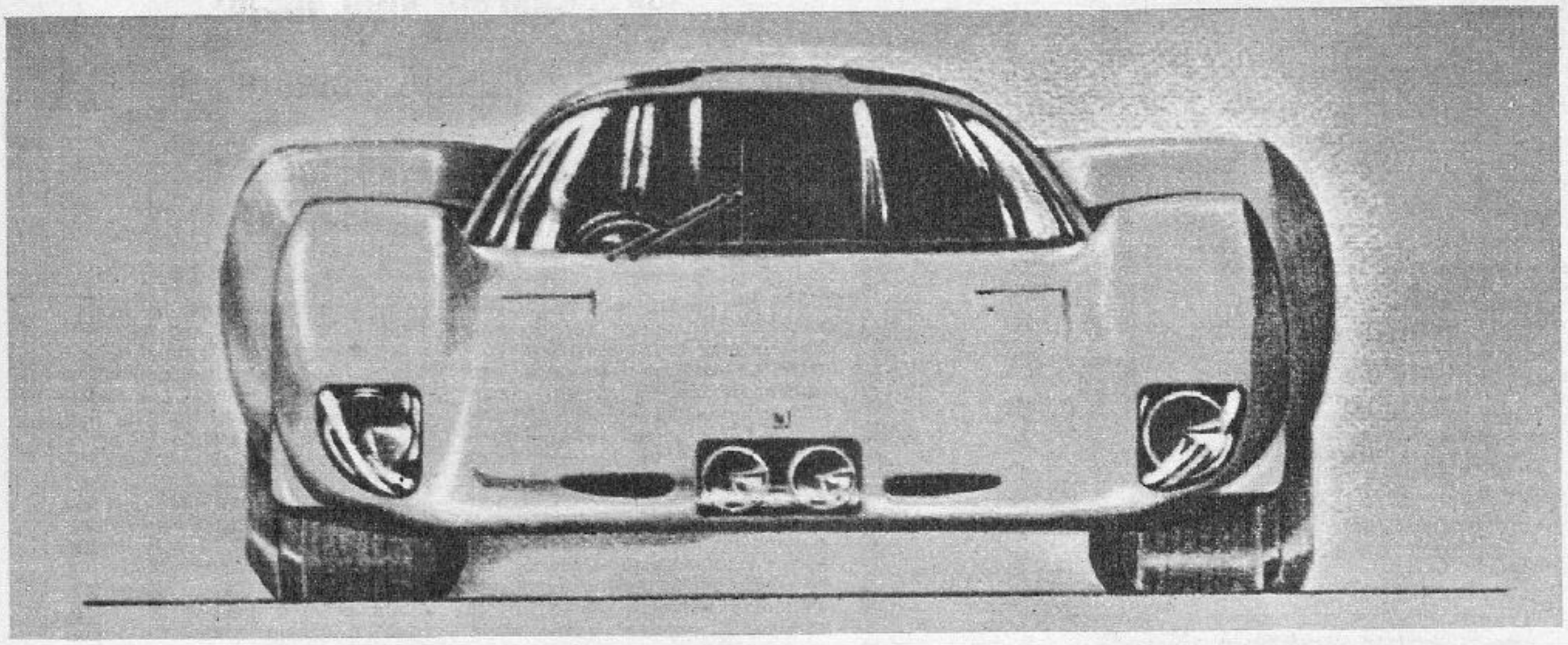
"No te sientas vencido ni aun vencido...", parece ser el lema de Ferrari, cuya desgracia consiste en construir aparatos que, andan demasiado rápido, consecuentemente se rompen también demasiado rápido. Pasa actualmente con Ferrari lo que pasa y pasó con el resto de las fábricas italianas que se erigieron en rectoras de la actividad deportiva automovilística durante muchos años. Desaparecida Maserati del escenario mayor internacional; desaparecida también Lancia de las categorías "grandes", quedó la responsabilidad de mantener a Italia en los calendarios a cargo de Alfa Romeo y Ferrari. Alfa Romeo, bregando hoy a través de sus Sport-prototipos para resurgir "de entre las cenizas", y Ferrari obteniendo resultados que en ningún momento son acordes con la calidad de las máquinas del cavallino rampante, ni en F-1 ni en SP.

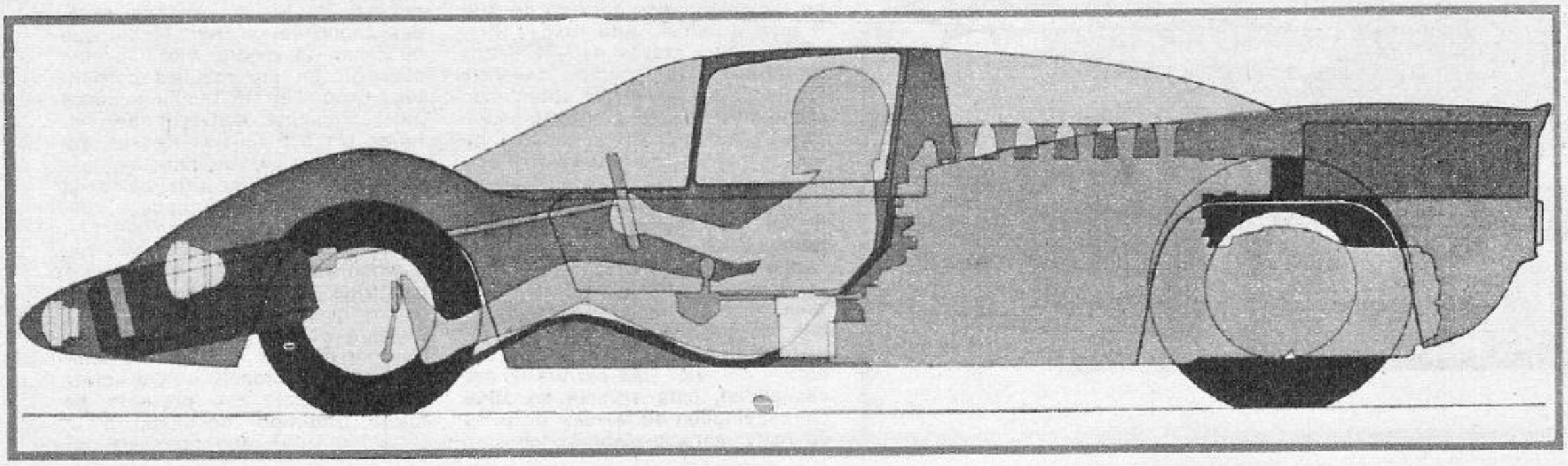
No se puede tildar como "decadencia" al esfuerzo continuado por mantenerse a la altura de los demás. Si las Ferrari no andan, es porque algo falla, y buscar las fallas no significa decaer. Porsche, en 1967 —por cuestiones reglamentarias, asunto 7 litros, etc., etc.—, no "vio" una carrera ni por casualidad, para erigirse en 1969 como campeón de Marcas, después de haber ganado siete de las diez carreras puntables de la temporada. Solamente un año de intervalo, en el que la gente de Porsche se dedicó concienzudamente a resolver problemas. Y con Ferrari ocurre lo mismo; en este momento están superando el período de las vacas flacas, pasando "el invierno". Desde que las tres Ferrari P-4 llegaron juntas en los tres primeros puestos de Daytona en su edición '67, ningún hecho verdaderamente significativo, por lo menos en cuanto a resultados, alteró el **statu-quo** de la marca. Pero en la caldera de Enzo bullen ideas y proyectos. Como en las retortas de los alquimistas, grandes capos de la Edad Media que buscaban la piedra filosofal para convertir en oro metales corrientes, Enzo Ferrari también busca incesantemente convertir en victorias las actuaciones de sus autos. Y como los alquimistas, que disfrazaron con el affaire de la piedra filosofal la verdadera búsqueda en la que se empeñaban —la fisión del átomo—, ya que estaban mucho más en "la verdad" que sus contemporáneos (pero no querían ser llevados a la hoguera por "herejes"), Ferrari, que por muchos años estuvo también en "la verdad", quiere volver a ella. Y para eso presenta su nuevo prototipo, destinado a la categoría sport, con el que pien-

→

FERRARI 512 S

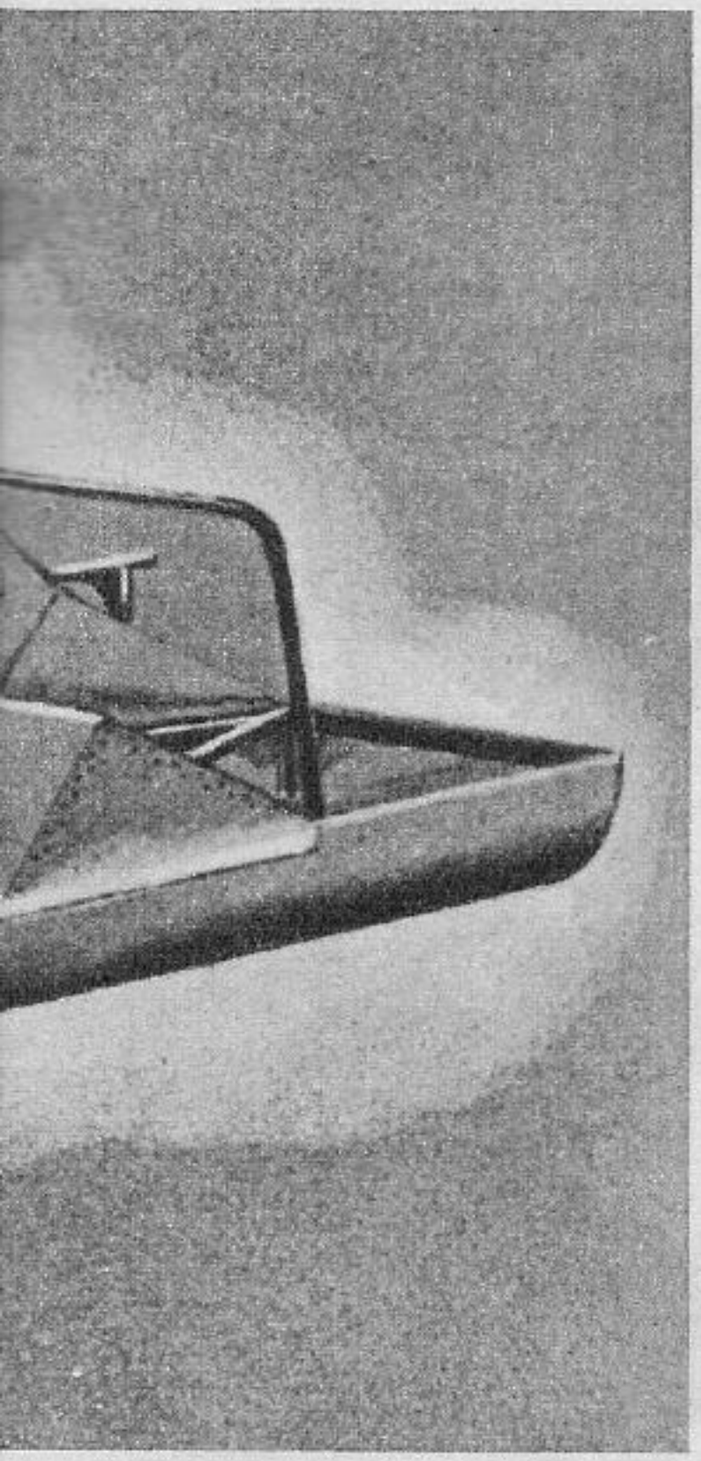






22 — *PARABRISAS CORSA*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Arriba: Resolución estructural; chasis mixto, constituido por caños de acero SAE 1015/1020 y monocasco totalmente en aluminio. Los laterales albergan los tanques de combustible de caucho (los tanques, no el combustible...).

Centro: Bastante más baja que su antecesora familiar —la P-4— es la actual 512S, destinada a intervenir en la categoría Sport.

Abajo: Corte en el que se aprecia la posición del motor y la ubicación central del piloto. Los guardabarros han sido perfilados y bajados de manera de ofrecer la máxima visibilidad.

FERRARI 512 S
FICHA TECNICA

MOTOR

Ubicación	Posterior
Cantidad y posición de cilindros	12 en V a 60°
Número de válvulas	48 (4 por cilindro)
Diámetro y carrera	87 x 70 mm.
Capacidad cúbica	4993,53 cm3
Relación de compresión	11:1
Potencia máxima	550 HP a 8.000 rpm.
Alimentación	Inyección indirecta a Lucas.
Encendido	Electrónico, con impulsores Dinoplex.
Bujías	Marelli 10 mm. de rosca.
Combustible utilizado	Shell 98/100
Lubricante utilizado	Shell 20 W 50 SC.

TRASMISION

Acoplamiento motor-cambio	Posterior mecánico
Número de marchas	5 + R
Diferencial	En block único posterior.

RELACIONES DE DEMULTIPLICACION (Diámetro gomas posteriores: 715 mm)

1a.	2a.	3a.	4a.	5a.1	5a.2
0,3823529	0,5517241	0,7142857	0,892857	1	1,03846

VELOCIDADES ALCANZADAS EN CADA MARCHA A 8.000 RPM.

Relación final de puente	1a.	2a.	3a.	4a.	5a.1	5a.2 (sobre marcha)
0,23529	97	140	181	226	253,5	263 Km/h.
0,26470	109	157	203,5	254	285	296 "
0,29411	121	175	226,5	283	317	329 "
0,31429	129	187	242	302	338,5	351,5 "

DIMENSIONES

Trocha delantera	1618 mm.
Trocha trasera	1511 mm.
Largo total	4060 mm.
Ancho total	2000 mm.
Altura total	972 mm.
Distancia entre ejes	2400 mm.
Peso	820 kg.
Neumáticos delanteros	425/1020 x 15"
Neumáticos traseros	600/1350 x 155" ó 600/1450 v 15"
Forma de los neumáticos	Redondos (¿o esperaban otra cosa, eh?)

sa trasformar autos en victorias y laureles. Mutaciones difíciles, pero posibles gracias a la nueva...

FERRARI 512 S

Constructivamente, mantiene las características y los esquemas introducidos con la Ferrari P-4 y las sucesivas 312 y 612 CanAm.

El chasis es mixto: una estructura triangulada de caños soporta los trabajos estructurales juntamente con el monocasco de aluminio que conforma el habitáculo. El monocasco, a su vez, recibe en sus cavidades laterales los depósitos de combustible, realizados en caucho sintético, que albergan hasta 120 litros del naftoso líquido, sin el cual es difícil desplazarse. La posición de los tanques permite disminuir la altura del baricentro, y al mismo tiempo aproximar el puesto de pilotaje a la parte media del auto. El subchasis anterior asegura la ubicación de la rueda de auxilio (reglamentariamente obligatoria), sirviendo fundamentalmente como punto de anclaje de la suspensión. La suspensión posterior y el motor montan sobre el reticulado que continúa a partir del tanque parallamas, atacando el conjunto de suspensión sobre la cuaderna posterior solidaria al monocasco.

MOTOR

Es el característico V-12 a 60°, de 5 litros de cilindrada, tradicional disposición Ferrari utilizada tanto en la P-4 (4,2 litros), 312P (3 litros) y en la 612 CanAm (6,2 litros). La potencia está en el orden de los 550 HP a 8.000 rpm. Las válvulas a la cabeza, cuatro por cilindro, dispuestas en V, son comandadas por cuatro árboles de levas gobernados por dos cadenas tensadas. La lubricación se efectúa por medio de cárter seco con una bomba a engranajes, complementándose el sistema por medio de dos bombas recuperadoras y dos radiadores ubicados adelante.

La alimentación es Lucas —inyección indirecta—, ubicándose los inyectores en el punto medio de los trombones. Nos quedaría en el tintero la refrigeración, que se efectúa gracias a dos bombas centrífugas y dos radiadores de agua ubicados en los laterales del auto, por detrás de ambas puertas, cuya ventilación se asegura por medio de dos tomas de aire de generosas dimensiones.

SUSPENSIONES

La suspensión delantera está diagramada en base a cuadriláteros deformables, amortiguadores hidráulicos telescópicos totalmente regulables, resortes coaxiles y barra estabilizadora. La suspensión trasera agrega a los mismos elementos solamente cuatro brazos reactores. Ambas suspensiones son independientes.

VARIETE

No, señores; no vamos a describir simpáticas bataclanas; con "variété" queremos significar una serie de generalidades que forman parte de la Ferrari 512S.

Caja de velocidades: cinco marchas y retroceso; embrague de tres discos secos con diafragma, comandado hidráulicamente; dirección a cremallera, ubicándose el volante a la derecha; frenos de disco en las cuatro ruedas, comandados por dos bombas hidráulicas con dobles circuitos totalmente separados. Contador Geiger: no trae, dado que no se utiliza en la construcción de la Ferrari Uranio 238, Estroncio o cualquier otro componente radiactivo.

Constructivamente, las siguientes chucherías: los dos radiadores anteriores de aceite se conectan al motor y al cárter por medio de tubos que corren por encima de los tanques de nafta, en los laterales; los mismos radiadores presentan conductos de ventilación que descargan el aire caliente en la zona de depresión, poco antes del ataque del parabrisas; bajo la entrada de aire que refrigera los radiadores de aceite aparecen dos pequeñas aberturas que refrigeran los frenos de disco delanteros; las portezuelas, que originalmente debían abrir hacia arriba, han sido modificadas y abisagran ahora a 45° y presentan el complejo de tubos que ventilan los radiadores de agua posteriores sistematizados inmediatamente por debajo de la batiente. Los dos conductos prosiguen paralelos a las tapas de cilindros y sobre los caños de escape, permitiendo la salida de aire a través de dos aperturas practicadas en el plano de popa. En la zona de depresión próxima al spoiler fijo trasero, aparecen las salidas de los conductos que "succionan" el aire caliente de las pinzas de freno posteriores.

En cuanto a la carrocería, ha sido realizada íntegramente en resina poliester reforzada. La altura de los guardabarros anteriores se ha disminuido al máximo a fin de ofrecer la mayor visibilidad posible y la mínima sección frontal, abandonándose la tradicional forma curva para arribar a una solución bastante más angulosa, adaptada al recorrido máximo de las suspensiones. Asimismo, el empalme del guardabarros con el costado también resulta más anguloso que en la P-4, con el único objeto de aumentar la visibilidad. Resulta particular la disposición en la parte central de la trompa de los faros antiencandilantes, diferenciados de los dos faros de profudidad colocados en la posición tradicional.

El área vidriada ha aumentado en relación a sus antecesoras. El concepto general de la 512S no se aleja, en cuanto a sus generalidades, de lo conocido, no solamente en Ferrari sino en todo el parque automotor internacional de Sport-Prototipos.

FINAL
MOLTO VIVACE

La sinfonía ejecutada en solo de tres motores tuvo para Ferrari su "allegro vivace" en la década del '50 al '60, al conquistar cuatro veces la copa de constructores y ganar varias ediciones de Le Mans; del '60 en adelante, un "adaggio" demasiado prolongado. La nueva 512S pretende continuar la música con un eterno "molto vivace"...

Por CARLOS F. FIGUERAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GASTON PERKINS







Aceptado o no, Gastón Perkins es uno de los "idolos" de nuestro automovilismo. Puede ser discutido como personalidad pero nunca como volante. De carácter fuerte, temperamental. Un hombre que a veces dice cosas que hieren aunque sean verdades. Un hombre que habla mucho de él, de lo que hizo, de lo que consiguió, de lo que construyó pero porque realmente lo hizo él. Tiene valor por si mismo. Sabe qué quiere, cómo lograrlo y hasta dónde puede llegar. En todos sus actos impone lo cerebral, lo frio y calculado a lo que se pueda regir por apasionamientos momentáneos. De ahí su trayectoria limpia, sus triunfos logrados en base al uso correcto de su inteligencia y astucia. No es perfecto pero le encantaria serlo. Es un maniático de la perfección, de lo exquisito y trata de estar lo más cerca de ella. Ese es Gastón Carlos Perkins, ese flaco de casi dos metros de alto, con sus invariables 78 kilos, de cara curtida, que mezcla carreras de autos y dirección de su equipo con la administración y trabajo en el campo, su familia y las infaltables jineteadas.

Por eso queremos ocuparnos del Gastón hombre común. Con todas sus virtudes y sus defectos. Como un ser humano más.

Gastón Carlos es el cuarto nijo de un total de once. Once hijos criados y educados por doña Carmen Peers y don Carlos Edmundo Perkins. Todos crecieron con una visión analítica del campo y la ciudad. El campo era la vida, el contacto con la naturaleza agreste; la ciudad, la época de colegio, los libros y esperar a que llegara otra vez el verano para gozar de aquello. Once Perkins que son tan criollos como la misma yerba mate pese a su ascendencia sajona.

Gastón nació el 15 de abril de 1928 en Buenos Aires. **"No me acuerdo muy bien del lugar exacto... pero si la memoria no me juega una mala pasada creo que en esos años vivíamos en la avenida Alvear y lo que hoy es la calle Schiaffino. De chicos no más trajinábamos constantemente entre el campo y Buenos Aires. Esos fueron los primeros contactos que tuve con la naturaleza. Ahí empecé a amarla, comprenderla y aceptarla tal cual es... salvaje, agreste pero franca, sin vueltas. Sentía el campo como ahora."** Llegó la edad de comenzar los estudios y entró al tercer grado directamente en la Escuela Argentina Modelo. **"Esa es una de las cosas que nunca entendí muy bien. En el campo todos teníamos maestras que nos enseñaban a leer y escribir y supongo que por esa razón cuando vine a Buenos Aires a estudiar entré en el tercer grado sin pasar por los dos primeros. Después vinieron los problemas de conducta porque no me podía amoldar a ciertas normas. Fui a parar a La Salle y allí pude terminar el primario y comenzar el ciclo secundario. Hice primero y segundo años. Tercero en el Saint George de Quilmes, cuarto en la Modelo y quinto otra vez en el**

→



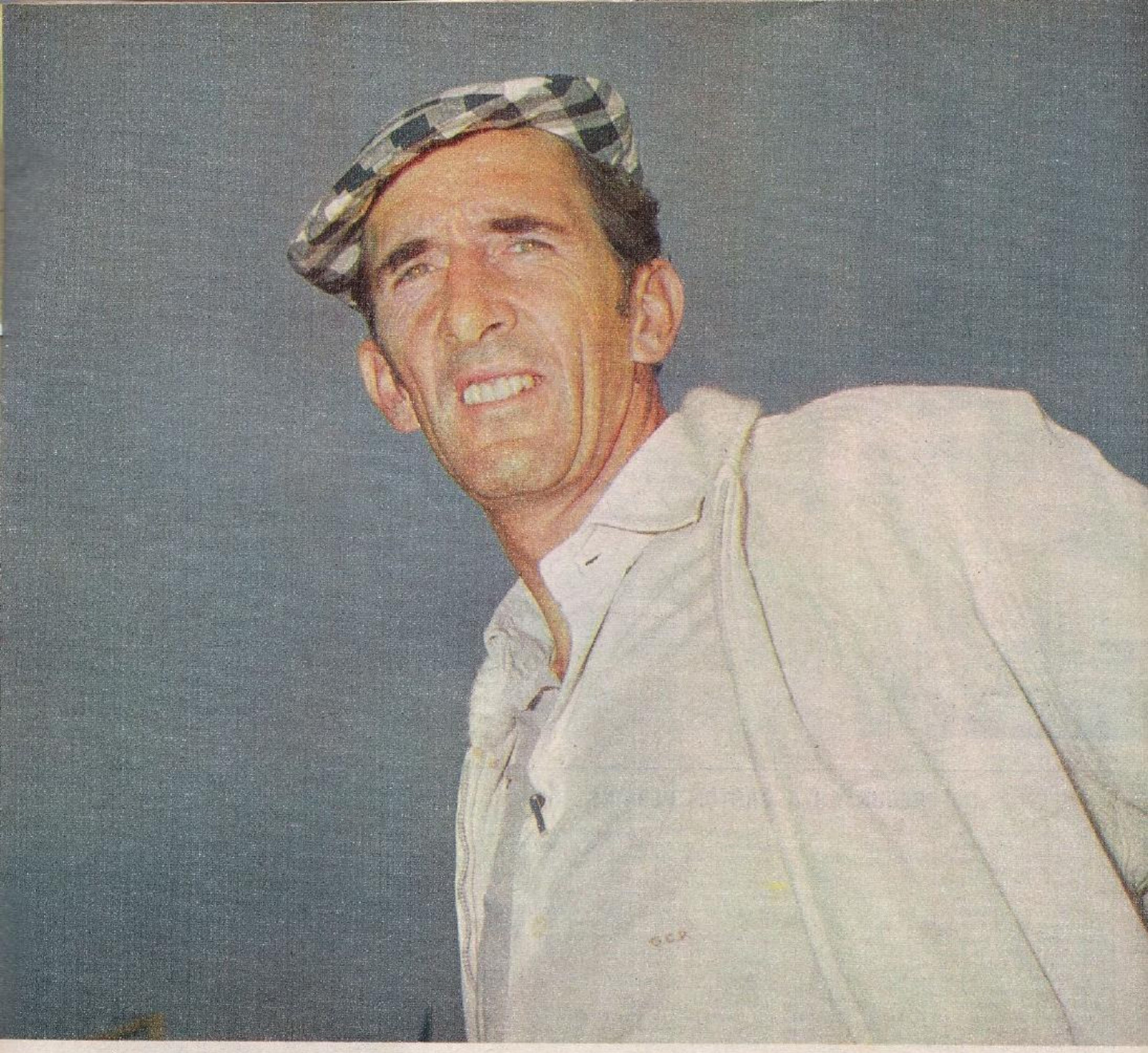
GASTON PERKINS

Cerebral, calculador, arriesga cuando es realmente necesario. Estos son algunos de los atributos del piloto de Alberdi. Una conjunción ideal del hombre lírico con el profesionalismo. Un verdadero Team Manager





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La Salle, donde me recibí a duras penas y luego de muchos esfuerzos. Pero en realidad lo que me mataba era la conducta, peleas, grescas, discusiones con los profesores y mil cosas más." Los deportes fuertes siempre lo habían fascinado. Mientras estuvo en el Saint George tuvo que jugar al rugby de segunda línea —también lo hizo en C.U.B.A.—, porque en ese colegio el que no sabe jugar rugby es prácticamente un ser indeseable. Pero a Gastón le gustaba más el fútbol. **"El rugby lo jugué casi por necesidad, aunque no me disgustaba; pero siempre preferí el fútbol. Hay más habilidad, y en el campo con la peonada le dábamos duro al fútbol."**

Y llegó ese momento en que uno no sabe qué va a hacer. Entonces se decidió por no seguir estudiando. Basta a los libros y se fue al campo a "mirar las flores", como dicen los paisanos. **"Fui a trabajar porque mi padre no me hubiese permitido ir a zanganear por ahí. Nuevamente los caballos, arrear la hacienda, encargarse de que se tendieran alambrados, colocar molinos, arreglar galpones... pero siempre nos quedaba tiempo para divertirnos con mis hermanos. Con nuestra familia pasa algo especial. Somos un clan. Entre nosotros podemos tirarnos de los pelos y no hay ningún problema; pero que nadie de afuera se venga a meter con nosotros porque nos echamos encima y no queda nada. En eso somos medio despiadados. Así pasé mi adolescencia en el campo, viendo todo, aprendiendo cosas, tratando gente de trabajo, amando a los animales y haciendo las mil y una... Me acuerdo cuando nos disfrazábamos de indios con mis hermanas y corríamos al lado del tren que pasa unos veinte kilómetros dentro de nuestros campos y les tirábamos con flechas de caña ante la mirada atónita de los pasajeros... ¡no sabés lo qué era! Eramos un verdadero peligro..., tanto las mujeres como nosotros. También... ¡once hermanos!... ¿Querés que te los enumere para demostrar mi buena memoria? Aquí van... El primero es Carlos Fernando, que anda por los 51 años ya. A ése lo llamábamos "Popo" o "Popito" y no sabés la bronca que le daba. Después viene Rose Marie "La Petisa", que anda por los 43; Mercedes, que la llamamos "La Gaviota" porque come que es una cosa de locos; después vengo yo que tengo 41; Margarita "Pussy", que es la de la casa de San Isidro donde está viviendo Johnny; María Adela "Malula"; Juan Carlos "Johnny" que anda en los 34; Inesita; Cinthya, Teresa y Martín, que lo llamamos "El Nene" por ser el más chico de todos. Esta es la lista de los peligrosos Perkins."**

Casi cuatro años en el campo "mirando las flores" y oliendo el heno. Domando potros, saboreando asados o carne de potro o avestruz. Jugando fútbol, pelota a paleta por patacones de los buenos, porque gratis no tiene mayor sentido, y a los 16 años su primer auto: un Chevrolet 39, aunque su gusto era el Ford. Las primeras incursiones veloces por los caminos vecinales levantando polvaredas y espantando gallinas sueltas. Pero también había trabajo en "El 29". **"¿Sabés por qué se llama el 29? Resulta que por 1800 y tantos en el lugar donde está ahora el casco grande que pertenece a mi madre vivían seis italianos inmigrantes que trabajaban la tierra. Un día, el 29 de julio para ser exactos, cayó uno de los tantos malones y arrasó con todo y los gringos también. En homenaje a esa gente le quedó el nombre de «El 29»."** La familia cuenta con un total de 17.000 hectáreas que son el patrimonio de los Perkins desde aquellos años en que su bisabuelo contaba con un predio de 180.000 hectáreas, de las que Gastón, luego de cuatro generaciones, posee 1.600 hectáreas dentro de su estancia llamada "El Indio". Por eso los Perkins son una institución más que una familia en la zona de Junín Vedia, Alberdi. Colegios fundados por sus padres o abuelos, cami-

→



1



2



3

GASTON PERKINS

98 PREGUNTAS A GASTON PERKINS

Un libro: "Martín Fierro".
Un auto: Torino 380 W.
Una película: "Lo que el viento se llevó".
Una bebida: Whisky.
Una moto: Gilera.
Una serie de TV: Jim West.
Un lugar de veraneo: Toda Europa.
Un lugar de reunión: "05".
Un ritmo para bailar: Tango.
Un amigo: Muchos.
Un enemigo: Creo no tener.
Un deseo: Seguir en lo que estoy.
Una superstición: No tengo.
Una cábala: Tampoco.
Una carrera: Vuelta Pan de Azúcar '63 y trepada Mina Clavero.
Una categoría: Sport-Prototipo.
Un piloto: Franco, Canedo, García Veiga, etc.
Un jefe de equipo: Es muy difícil.
Un mecánico: Zurita.
Un constructor: Pronello.
Un personaje: No me acuerdo...
Algo antipático: La envidia.
Un gusto: El campo.
Una comida: Asado con cuero.
Un restaurante: "Bajamar", en Madrid.
Un boliche: Mau-Mau, Afrika, Zum-Zum.
Un deporte: Pelota paleta.
Un juego de azar: Póker.
Un prócer: Juan Lavalle.
Un cómico: Gordo Porcel.
Un actor: Luis Sandrini.
Una actriz: Raquel Welch.
Un cigarrillo: Colorado con filtro.
Una mujer: La mía.
Un lugar del mundo: Costa Azul.
Un país: Francia.
Una ciudad: París.
Un hombre: Fangio.
Un error: Cuando discutí con mi padre y me fui de casa.
Una sastrería: George.
Un trauma: No poderme superar constantemente.
Un miedo: No sé...
Una alegría: Varias.
Una pegada: Haber conocido a Ivonne.
Una bronca: Cada vez que se rompe el auto.
Un reloj: Rolex.
Un accidente que te impactó: el de Johnny.
Una muerte: Jim Clark.
Una revista: ¡Uff...! las compro todas.
Una revista de automovilismo: Parabrisas-Corsa.
Un periodista: Varios.
Una pelea: Varias.
Una zapatería: Guido.
Un boxeador: Cirilo Gil.
Una forma de vestir: Bien de sport.
Un disco: Milongas por Merlo, Zitarrosa, etc.
Un conjunto musical: Los Chalchaleros.
Un vino: No tomo.
Una gaseosa: Teem o Ginger Ale.
Una persona que gustaría conocer: Al Santo Padre.
Un diario: "La Nación".
Un medio de trasporte: El caballo.
Un medio de comunicación: Avión.
Una golosina: Bombones de fruta.
Un acompañante: Zurita.
Un arma de fuego: Colt 45.
Un animal: El caballo.
Una fiera: Puma.
Una obra de arte: Varias.
Un equipo de fútbol: River Plate.
Un jugador de fútbol: Adolfo Pedernera.
Un equipo de rugby: C.U.B.A.
Un color: azul.
Un color mufla: No tengo.
Un número: No tengo.
Un número muffa: Tampoco.
Una loción: Monsieur Rochas.
Una virtud: La modestia.
Un defecto: La envidia.
Lo imperdonable: Lo opuesto a la modestia.
Una manía: De lo perfecto.
Un escritor: Julio P. Sáenz y José Hernández.
Una escritora: No recuerdo...
Un director de cine: Ingmar Bergman.
Un aviso: el de Robert Brown's.
Un aviso de TV: Robert Brown's.
Una admiración: A mi madre.
Un político: De Gaulle.
Un ministro: Nicanor Costa Méndez.
Un militar: Ongenía.
Una pick-up: Ford F-100.
Un camión: Mercedes-Benz.
Un tractor: John Deere.
Una fruta: Melón y frutillas.
Un postre: Ensalada de frutas.
Un piloto joven: Franco y García Veiga.
Una profesión: Arquitecto.
Un piloto internacional: Jackie Stewart.



4



5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



6

1 **Epoca del equipo IKA. Tres Grandes Premios con los Renault. Sensacional.**

2 **1960: Primer Gran Premio ganado con Alfa Giulietta TI.**

3 **1961: El segundo con Borgward TS oficial. Ya era figura.**

4 **Laboulaye. Terceros al final con Johnny de acompañante. Mucho barro.**

5 **Su primer auto. Una cupé Chevrolet 40. Gastón con bigotes.**

6 **1948: Gastón Carlos Perkins. Granadero a Caballo. Y con esa altura...**

7 **Estancia "El Indio". Vestido a lo paisano con su hija Angela (13).**

8 **Abanderado Perkins, del automóvil a la tradición.**



7



8

nos y muchas otras cosas fueron llevadas a cabo por la familia.

Como a todos, a Gastón también le llegó el momento de servir a la patria. **"¿Y dónde te parece que podría haberla hecho?... En Granaderos. En el regimiento de Luis María Campos como asistente del teniente coronel Eusebio Modesto Molinuevo..., un gran tipo al que aprecio mucho todavía. Era su chofer y llegamos a ser amigos. Era un tipo excepcional y teníamos muchas cosas en común. Le gustaba el campo y era un excelente jinete; además quería mucho a los caballos y los entendía..."**

Terminado el período de "colimba", otra vez a los pagos de Alberdi. A jugar al truco, al mus. Y poco después, cuando tenía 21 años, se produjo su debut en el automovilismo. **"Teníamos un contratista en el campo, un tal Ercilio Bertero, que era de Chañar Ladeao y tenía un chasis Parmigiani con motor Ford. Se lo compré para correr en Mecánica Nacional. Al final me arrepentí y lo usé para andar por la estancia. Caminos de tierra a 150 km/h, darle duro en la huella. Andaba de costado en todos lados y aprendí a corregir, a doblar, aprovechando al máximo el auto. Ahí fue cuando me picó el bicho de los fierros, de los autos ligeros..., de la velocidad. Cada vez quería andar más fuerte. Corrí en Ford «T» pero por poco tiempo. En 1951 le compré el auto a Silvestre Blaquier que tenía una cupecita Chevrolet 40 que andaba muy bien y estaba enterita."** A los 22 años debutó en la Vuelta del Oeste con ese mismo auto. La carrera pasaba por la puerta de la estancia de los Perkins. Se largaba de Junín y tomaba por Baigorrita, Lincoln, Pinto, Germania, Alberdi, Vedia y otra vez Junín. 800 kilómetros en total y Gastón terminó 10º, aunque a una hora y media de Eusebio Marcilla y Jorge Descotte, que fueron primero y segundo.

"Me gustó el Turismo Carretera y seguí dándole cada vez que se presentaba la oportunidad. Fui a Chacabuco, Rojas, Santa Fe, donde otra vez entré 10º. El coche era un tiro. Una vez estuve a punto de ganar. No me acuerdo muy bien dónde era... Luzzo fue el ganador y yo venía con él en la tierra... palo y palo. Estaba cuarto detrás de Marcos Ciani, Menditeguy y Descotte. En San Gregorio se me rompió el radiador y tuve que abandonar. No te cuento la mufa que tenía... El coche me lo hacían en Alberdi. Los muchachos me lo reformaron y cuando salí abandoné tres veces seguidas, igual que en el Gran Premio del '53 que fue a Córdoba y vuelta a Buenos Aires..., ese que ganó Emiliozzi. Pero a mí me gustaba el Ford y al final cambié. En 1954 compré una cupé Ford '39 que era un poema. Me la preparó Scuttiero aquí en Buenos Aires y en la primera salí cuarto o quinto en La Pampa..., no me acuerdo bien. Primero terminó Logulo, segundo Oscar, tercero Peduzzi y creo que cuarto fui yo. Después fui a Santa Fe. Venía peleando con Oscar y se me cortó el cigüeñal... era uno de esos que vendía Juan después de usarlo dos o tres veces. En el mismo lugar se quedó Garavaglia. En Chacabuco también abandoné. Venía primero y en la curva de Monte Escandizo fui a parar a las vías del ferrocarril por entrar demasiado a lo loco. Abandoné en Mar del Plata y vendí esa cupé para comprar otra. Compré una modelo '37 que tenía 17.000 kilómetros reales. Scuttiero me volvió a hacer el motor y le salió redondo. Mi primera carrera con el nuevo auto fue la de Laboulaye. Terminé tercero después de mil penurias. De acompañante venía Johnny, que debutaba a los 19 años. Estaba chocho... ¿vos sabés cómo es de enloquecido? Había llovido como nunca..., era todo un barrial impresionante. Imposible andar, casi. Dos o tres veces atravesamos alambrados y viajamos kilómetros por el campo que estaba mejor que la ruta. Poco antes de llegar nos pasó Juan Gálvez y Johnny estaba tan en otra cosa que me gritó: ¡Dale, Flaco! Recién acá nos pasó Juan. En realidad nos había sacado una vuelta."

Después de ésta fue al Autódromo y entró 11º con un auto que no era precisamente muy pistero. No estaba como para hacerse el loco. 1956. Fue a la Vuelta de Tres Arroyos, otra vez con Johnny. El coche era casi ganador. Ya tenía el Nº 10 en el ranking de largada. A los 15 kilómetros de carrera voló todo. **"Johnny se bajó con la caja de herramientas en la mano para arreglar. Yo ya sabía que estaba todo destrozado. Levantó el capó y empezó a husmear... me bajé del otro lado y mirándolo por el agujero que se había producido en el block le dije: Johnny, ¿qué es lo que querés arreglar?"** Otro abandono y un motor desintegrado para colmo. Sin embargo aún no estaba vencido y probó suerte en Olavarría. **"Fuimos con todo. Scuttiero largaba con el Nº 9, yo con el 10 y Rolito con el 11. Antes de largar hablé con Scuttiero para que me dejara pasar si lo alcanzaba, antes de bajar a la tierra; porque si no, no lo pasaba más. El Gordo me dijo que me quedara tranquilo..., pero la cosa no fue así. Me puse a la par del auto del Gordo y faltaban 1.000 metros para llegar a la tierra y no aflojaba... le hice señas para que me dejara pasar y ni me miró... por supuesto a la tierra se mandó primero él. ¡Las cosas que le dije después!"** Abandonó y prometió no correr más. Cansado de la mala suerte, de los abandonos, vendió el auto y compró a los ocho meses una cupé Ford de TC propiedad del marplatense Lattuff. Sólo para andar por el campo y viajar de Buenos Aires a Alberdi.

Dos años después la promesa quedaba en la nada. En 1958 compró un Borgward Isabella. Volvió al automovilismo en una carrera que se hizo en la Costanera. Al año siguiente con el mismo auto corrió el Gran Premio llevando como acompañante a un gran amigo suyo: Rubby Luster. Un nuevo abandono. En 1960 se produjo el primer éxito. Ganó su categoría en el Gran Premio de Turismo Mejorado manejando una Giulietta TI del equipo Moto Guzzi de Viannini. Fue el único sobreviviente y ganador de su clase. Segundo en la general detrás del Volvo oficial del sueco Gunnar Anderson.

"A lo mejor lo podría haber ganado, pero como todas las Giuliettas habían reventado la mía era la única que quedaba y tenía un miedo bárbaro de que me sucediera lo mismo. Sobre todo que delante mío venía el Volvo de Anderson, que andaba una barbaridad más que nada por la seguridad de marcha del coche. La Giulietta era un poco más veloz... unos 5 km/h más o menos, pero el Volvo a 160 km/h iba a cualquier parte sin mosquearse. De todos modos fui segundo en la general. En 1961 gané la categoría con Borgward, llevando a Carmelo Galbato de acompañante. Ese fue mi segundo Gran Premio. Al año siguiente, en el '62, me casé con Ivonne y me fui a Europa... Cuando volví, Horacio Steven, a quien yo conocía de vista nada más, me ofreció un auto del equipo oficial IKA-Renault, un 1093. La historia es más reciente y ya la conocés. La carrera que recuerdo con más cariño precisamente la corrí con un Renault 1093 de los de Steven. Fue en 1963 en el Pan de Azúcar, donde salí tercero detrás de la Giulietta de Cupeiro y el Volvo de Mieres."

Los triunfos se siguieron sumando. Grandes Premios con los autos del equipo, los increíbles monstruos blancos de IKA. Actuaciones parciales casi inimaginables, como en la Pampa de Achala, cuando aventajaba a los Mercedes-Benz y muchos otros, es la parte que todos conocemos. Su debut en Turismo Carretera, su primera victoria en la categoría y luego muchas... los Grandes Premios, su equipo junto a Franco, Urruti y Rodríguez Canedo, el record de velocidad en ruta abierta para TC; en fin... todo eso que lleva a considerarlo como uno de los mejores pilotos del país. Y siempre calculando, midiendo, elaborando...

Este es Gastón Perkins. Un señor que corre en autos. Y muy bien.

CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino

VOTO

Yo, en uso y goce pleno de mis facultades mentales, sin temor alguno a meter la gamba o a faltar a mi verdad suprema, afirmo que el más hermoso es .....

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.

Manteniendo la primera colocación Gastón Perkins, se han producido interesantes variantes en el campeonato. Novedades de este concurso que conmueve al país y que nosotros les ofrecemos por la módica suma de $ 80

Reiniciamos esta semanita nuestro fecundo diálogo. Sabemos que finalmente de la oscuridad que nos envuelve se hará la luz, y que bajo los resplandores de esa luz maravillosa que nos ilumina a todos por igual, habrá uno, uno solamente, que será iluminado más igual que los demás. ¿Y quién será el iluminado...? Vaya uno a saber el giro que puede tomar en cualquier momento esta elección, pero podemos anticipar que el beneficiario de los rayos mencionados antes será, definitivamente y hasta el próximo campeonato, el más hermoso entre los hermosos de esta Tierra, que asegura los beneficios de la libertad para nosotros y para nuestra posteridad, siempre y cuando no nos metan en cana, claro está.

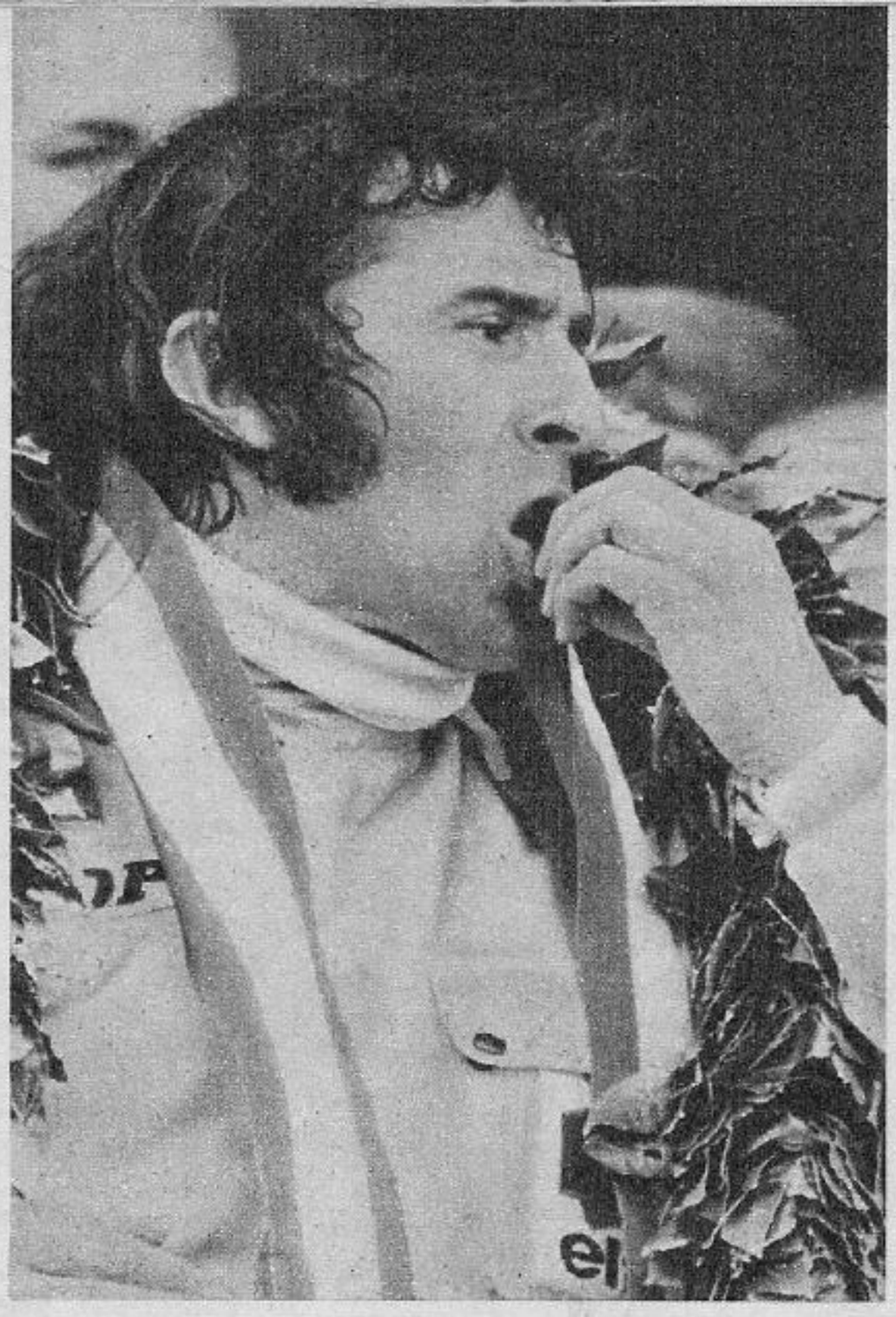
Pero volvamos a nuestro tema

II CAMPEONATO MISTER PINTA

CLASIFICACION

1º)	Gastón Perkins	93
2º)	Eduardo Casá	92
	"Lole" Reutemann	92
	Andrea Vianini	92
	"Larry"	92
	Carlitos "Picho" Pascualini	92
	Carlos Marincovich	92
8º)	Jorge Ternengo	90
9º)	Agustín Andolfato	89
	Comodoro Juan Grillo	89
11º)	Carmelo Galbato	88
	Carlos A. Pairetti	88
	Eduardo José Copello	88
14º)	Johny Perkins	87
15º)	Carlos Ruesch	85
	Rodolfo Ruata	85
17º)	Oreste Berta	84
	Juan Carlos Zurita	84
	Gerardo Albizu	84
20º)	Atilio Viale del Carril	83
21º)	Mario Tarducci	82
	Rolo Aizaga	82
	Oscar Alfredo Gálvez	82
	Eduardo Rodríguez Canedo	82
25º)	César H. Mainatti	81
	Marito García	81
	Roberto Schwartz (Misiones)	81
28º)	Ricardo Sauze	80
	José "Pepe" Migliore	80
30º)	Luis Ruben Di Palma	79
31º)	Jorge Cupeiro	78
	Eddie Boyadjian	78
	Juan Manuel Fangio	78
34º)	Howard Vange	77
	Juan Carlos Salatino	77
36º)	Lino de Las Heras	76
	Ernesto Baca	76
	Héctor Luis Gradassi	76
	"Nene" García Veiga	76
40º)	Alvaro Durand (Salta)	75
41º)	Juan Ramón Pieres	74
42º)	"Toscanito" Marimón	73
	Douglas Kitterman	73
	"Gordo" Casarín	73
45º)	Carlos Travers	72
	Alberto Linares	72
47º)	Osvaldo Arce	71
	Rubén Roux	71
49º)	Vicente Viney	70
	Raúl Expósito	70
	"Cacho" Garavaglia	70
52º)	Anteo Pisani	69
	Carlos "Colore" Figueras	69
54º)	Vicente Conejero	68
55º)	Oberdan Salustro	67
	"Paco" Martos	67
	Humberto Maneglia	67
58º)	"Heri" Pronello	66
	Rafael Sierra	66
	Carlos Ragno	66
61º)	Evaristo Aranzana	65
	Raúl Fernández Aguirre	65
63º)	Carlos Balbé	64
	Dante Emiliozzi	64
	Osvaldo "Cocho" López	64
	Edgardo Boschi	64
67º)	Guillermo Mártire	63
68º)	Nicolás Gibelli	61
	Constancio Vigil	61
	Miguel Angel Barrau	61
71º)	Paul Archer	60
	Miguel Bonasso	60
73º)	Héctor Paredes	59
	Federico Urruti	59
75º)	Pocho Rondelli	58
	Mario Vesuri	58
	Héctor Zampini	58
78º)	Raúl Ubieta	57
79º)	Carlos Fresco	55
	Angel Di Nezio	55
	Rodolfo Iriarte	55
82º)	Bernardo Kuschnir	54
83º)	Guillermo Coleman	53
84º)	Leonardo Favio	51
85º)	Ivon Lavaud	50
	Carlos Schenone	50
	Carlos Neira "Rancales"	50
	César Civita	50
	Armando Melo	50
90º)	"Lito" Winer	49
	Enrico Vannini	49
	Roberto Groba	49
	Abel Salmún Feijo	49
94º)	Raúl Riganti	48
	Enrique Sánchez Ortega	48
96º)	Roberto Rimoldi Fraga (notorio gamuza)	47
97º)	Emilio R. del Valle	46
	Víctor Hugo Gilardi	46
	Benedicto H. Caldarella	46
	Miguel Tonolli	46
101º)	Juan Pablo Concaro	45
	Alberto Gómez	45
103º)	Norberto Castañón	44
	Tulio Crespi	44
105º)	Ricardo García Navarro	43
	Luis Meinik	43
	Alcides Raies	43
	"Papín" Jaras	43
109º)	Roberto Carubia	42
	Camilo Raffo	42
	César Sorkin	42
112º)	Adolfo Imas	41
113º)	Héctor Prono (matraca)	40
	"Cacho" Franco	40
	José Frollán González	40
	Héctor Luis Bergandi	40
117º)	Guillermo von Wernich	39
	Ramón Alladio	39
	Roberto Mouras	39
	Sobieslaw Soghani	39
	Vicente Formisano	39
122º)	Jesús R. Iglesias	38
	Norberto Alvarez Ojea	38
	Carlos Menditeguy	38
	Alberto Hugo Cando	38
126º)	Jackie Stewart	37
	Danilo Bonamici	37
	Jorge García Hermo	37
129º)	Ernesto Santamarina	36
	"Toti" Agromayor	36
	Carlos Marcelo Thiery	36
132º)	"Barba" Bianco	35
	Angel Monguzzi	35
	Luis Nayen	35
	Pepe Zaneta	35
	David Parvis	35
137º)	Pepe Viniegra	34
	Arturo Ghilardi	34
	Pocho Pisani	34
140º)	José Solfer	32
141º)	Carlos Hidalgo	32
	Alex Talbot Guiñazú	32
143º)	Jorge "Pancita" Augé Bacqué	31
	Sergio Cornejo	31
145º)	Natalio Cataudella	30
146º)	Martín "Balbita" Calvo (indio garronero)	29
	Nueva Dinámica Shell	29
148º)	Orlando Sotro	27
149º)	Tito Rebagliatti	26
150º)	Franco Restori	25
151º)	Boris Garafulic Stipicic	24
152º)	Norberto Bresanno	23
153º)	Germán R. Sopeña	21
154º)	Federico Echeverry Boneo (Salta)	19
155º)	Raúl Libera	17
156º)	Virgilio Cappaccione	16
157º)	Rafael Heredia (gitano)	15
	Rafael Gabellone (también gitano)	15
159º)	Raúl Sardá	13
160º)	Coco González	11
161º)	Jorge Mema	10
162º)	Jorge Martínez Boero	9
163º)	Carlos Griguoli	7
	Marcelo Dolgonos	7
	Carlos Alberto González Heredia	7
166º)	Emilio Iglesias Berrondo	5
167º)	Ernesto Pierángelo	3
168º)	Carlos Viceau	2
	De Francesco (Perica)	2
170º)	Juan Viaglo	1
171º)	Alfredo Mathesius (último)	0,32

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Carlitos Marincovich ha escalado posiciones sorpresivamente en la clasificación hasta llegar al segundo lugar. Resultó muy votado desde que se presentó en el autódromo asegurando ser Batman...

Izquierda: Dice Jackie Stewart: "Ya me comí el campeonato de F1; ahora me como el campeonato Mr. Pinta y me consagro for ever..." Y bueno... si él lo dice...

en vez de meter el dedo en el ventilador... y queremos analizar algunas cuestiones que no llegamos a comprender plenamente. Desde hace varios números le estamos dando importancia a los punteros del campeonato, olvidando miserablemente a los honrosos "colas". Y este capítulo del campeonato está dedicado a ustedes, fulerones pero no mucho... Por ejemplo: la 128ª posición agrupaba en el número anterior de CORSA al "Barba" Bianco y al Negro Monguzzi. ¿Por qué tan atrás? Seguramente por cuestiones capilares. No es que intentemos encontrar el pelo en la sopa, pero encontramos pelos sobre el labio superior del Negro, y ausencia de pelos en la carota de Bianco. Nos permitimos asegurar, como censores de la belleza que somos, que Monguzzi era más lindo sin bigotes, y Bianco era más lindo con barba, ya que ésta impedía verle la cara totalmente, con lo que Bianco pierde bastante. ¡Y qué nos cuentan de Alberto Hugo Cando! ¡Cómo puede haber recibido tan pocos votos, siendo lindo como es! Creemos que la gente confunde a Alberto con su hermanito Juan Carlos, que es feo feo feo, y el que liga los palos es Alberto, por llevar de copiloto a un fratello tan poco agraciado por Natura. Conviene aclarar que en el caso de Juan Carlos Cando, Natura y Salamanca se han confabulado para negarle rotundamente cualquier posibilidad de ser lindo e inteligente... pero es limpito; tan limpito que nunca se baña porque jamás se ensucia. ¡Quién pudiera ser como Juan Candito!

Otro de los que viene entremezclado en el grueso del pelotón es Jackie Stewart, compartiendo la 140ª posición con Germán Sopeña. De Germancito es mejor no decir nada... En cuanto a Jackie, ya consagrado ganador del campeonato de F1 internacional, piensa, según propias declaraciones, manducarse también el campeonato Mr. Pinta. Pará un poquito, Jackie... pará... no te mandés tan ligero que se viene la curva... Habrás ganado el mundial de F1, pero no estás para ganar el Mr. Pinta... ¡Y menos con esas mechas, brujito!!!

Cierra el campeonato Alfredo Matthesius, votado por alguien que envía cupones a su nombre con valores decimales siempre inferiores a la unidad: alguien que lo ama, pero lo hace sufrir...

LOS PUNTEROS

No podemos cerrar el campeonato sin aludir a los punteros. Si bien Gastón domina en la punta y aumenta su ventaja, resulta digno de destacar el salto de Carlitos Marincovich, a favor de quien hemos recibido un volumen de votos procedentes de Arrecifes (claro... de Crimea no podían ser...), que lo hace abandonar su 135ª posición para entrar a figurar entre los que comparten el segundo puesto. Increíble repunte del jovenzuelo arrecifeño, que no agarra una carrera de las grandes desde hace bastante, pero por lo menos tiene este consuelo.

El comodoro Grillo también ha avanzado dos puestos, asegurando que esta forma de avanzar a los saltos es bastante confortable —por lo menos para él—, dado que está convenientemente dotado para tales prácticas "saltatrices". Agustín Endolfato ha escalado también varias posiciones. También Andolfato se tiene mucha fe para clasificarse primero. Aseguramos que en tren de borrar, a Andolfato le sobran gomas...

Señores, aquí llegamos al final de esta charla. Nuestro lema patrón hasta la semana que viene: "El que es lindo es lindo y el que es feo es feo. El que no es lindo ni feo, solamente es".



ANTES QUE PILOT

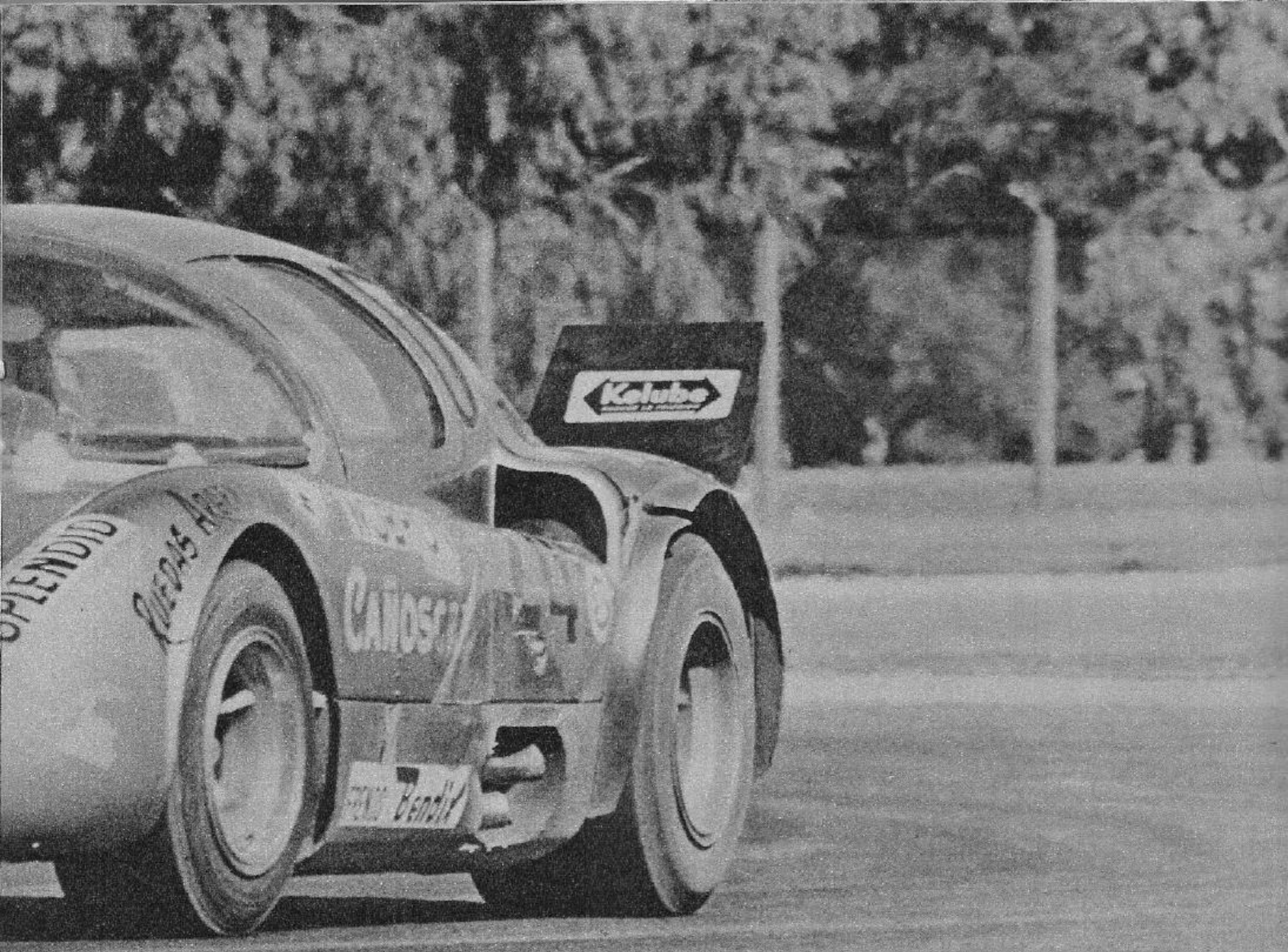
Norberto César Pauloni, un hombre que está en ascenso. Sin abrir juicio acerca de su manejo, pareciera que su destino es el de constructor. Cómo es el Pájaro Dorado

Por CARLOS NEIRA





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



O CONSTRUCTOR

Podríamos comenzar con aquello de "un desconocido llamado Pauloni" o algo de ese tenor. Pero sucede que Norberto César Pauloni, bonaerense nacido en Saladillo hace 30 años, no es precisamente un desconocido Tampoco un ídolo. Lo tendríamos que catalogar entre aquellos cuyos nombres comienzan a sonar poco a poco y cada vez un poquito más fuerte. Y esto se debe más que nada a su asociación con ese extraño y ocntrovertido aparato llamado el "Pájaro Dorado", con que compite en Sport Prototipos, pues esta categoría es la ideal para **trampolinear** (neologismo recién inventado, por lanzar) a la fama a cualquier piloto.

Pauloni debutó con el ruido siendo acompañante de TC, y en el año 1965, en la Vuelta de Ensenada en que se mató el recordado Santiago Luján Saigós, tomó el volante de una cupé Chevrolet, por él mismo construida, y se largó a competir por esas rutas de Dios. En esa oportunidad el abandono llegó antes que la de cuadritos, por lo que Norberto dejó las ganas de entreverarse hasta la siguiente. Más adelante, en la Vuelta de Chacabuco del '66 volcó y por poco no pierde todo. El coche hecho flecos y el acompañante con una clavícula rota fue el "feliz" saldo del despiste. Pauloni sobre el pucho construye otra cupé con la que se clasifica 21º en la trágica carrera de Balcarce del año pasado, y a la que trasforma ante la prohibición de competencias en ruta para su utilización en autódromos. Pero no se conforma con eso y en cuanto se reglamenta la categoría SP comienza a construir uno, al que pondría en el vano motor otro Chevrolet 250".

Es así como un buen día (a la postre no tan bueno) se presenta en Rafaela donde se limita a probar, ya que no estaba aún a punto en cuanto a suspensiones y estabilidad. No obstante con la 3,36 levanta 6.500 vueltas, lo que considera satisfactorio. Los presentes pueden ver un coche en el que sobresale, además del techo, la extrema prolijidad en todos sus detalles, y el hecho de que su constructor no sea uno de los conocidos (Pronello, Baufer, Ruesch, Steven, etc.), pues el realizador de la máquina es el propio Pauloni.

La presentación en carrera del Pájaro Dorado se produce en las clásicas Mil Millas del Avellaneda que se corren en el Autódromo de Buenos Aires. El sexto puesto en la primera serie fue un llamado de atención. Sumadas ambas baterías, logró un cuarto puesto promisorio. En el mismo Autódromo tres semanas más tarde fue noveno y el mismo resultado en Maggiolo. Precisamente en la pista santafesina fue donde Marincovich probó el coche y lo alabó luego en público.

Derecha: "Siempre corrí en TC y ahora en SP. Si tuviera que elegir otra categoría, me gustaría Fórmula 1 MA. Pero... ¿qué hace ese sujeto con una cámara de fotos escondido en el vano motor?

Izquierda: El responsable de la preparación del siete bancadas, Mario Di Pietro. A la izquierda la tapa con las seis "chimeneas" de los Weber.

L' APARATO

Todo, o casi todo, se hace entre Quilmes y Berazategui. El bastidor es una estructura de tubos, reticulada. La suspensión delantera consta de parrillas de Torino modificadas

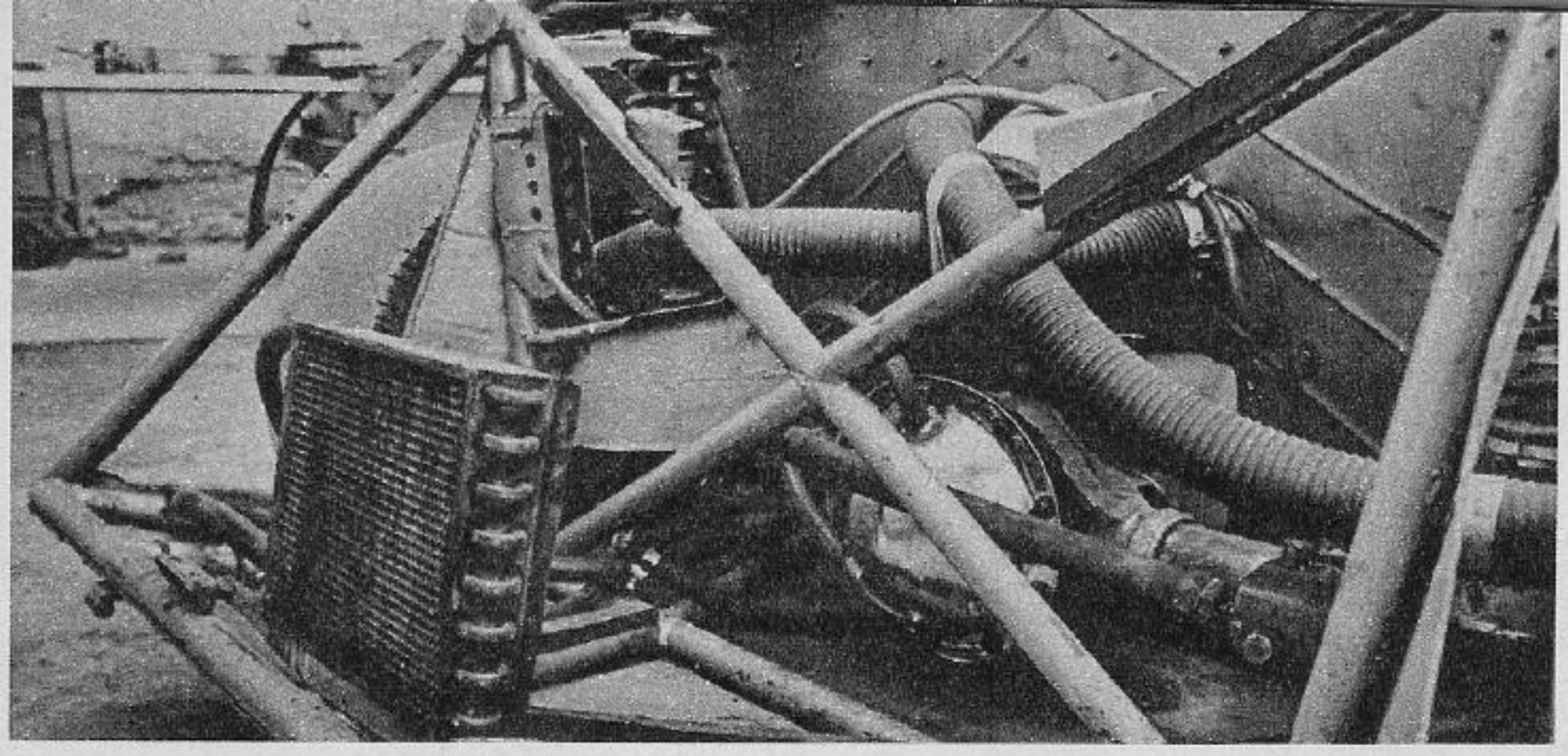
→

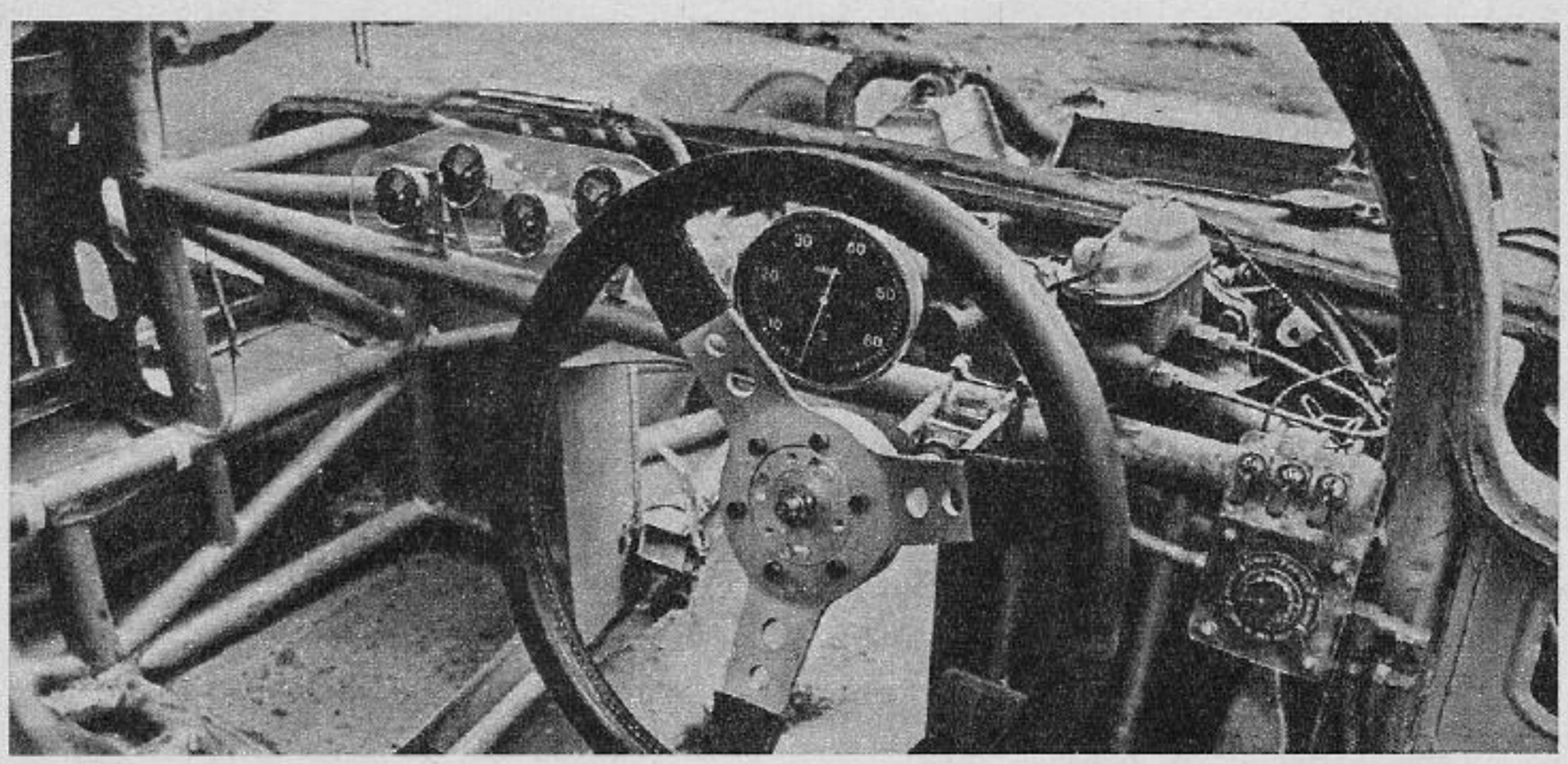
PAULONI SP

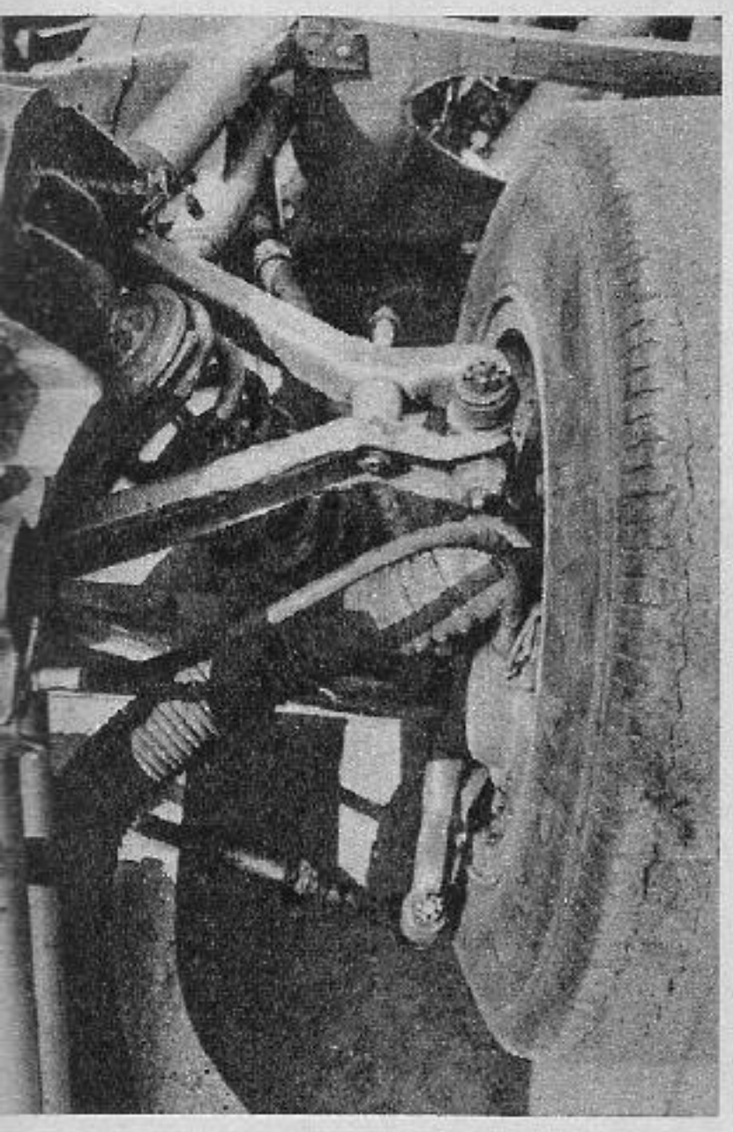
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

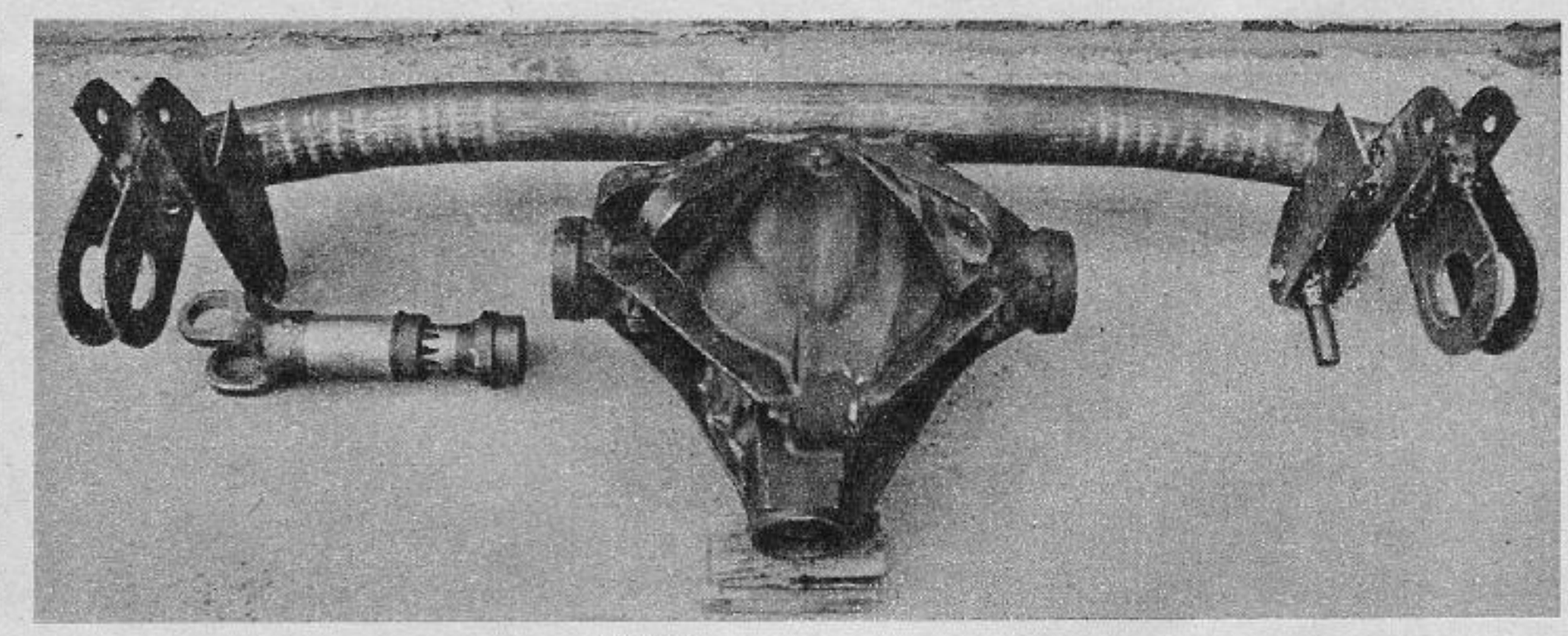

WOBRON
The Bandit











PAULONI SP

a las que complementan amortiguadores (Fric-Rot) y espiral (Hoetsch) dispuestos concéntricamente. En la trasera se agregan dos tensores laterales y barra Panhard, si bien en la próxima presentación del coche se implantará un puente De Dion provisto por Palagi Hermanos.

Las llantas (Ruedas Argentinas) son de 9 x 15 adelante y 13 x 15 atrás, que calzan respectivamente Good Year de 950 x 15 y Firestone de 1350 x 15. La dirección es la del Peugeot 404.

Muy interesante es el dispositivo aplicado al diferencial (Eaton). A efectos de su refrigeración se lo ha provisto de un circuito formado por una bombita de aceite, sus correspondientes mangueritas que van a parar al radiador ubicado en el centro de la cola. También están refrigerados, pero por aire conducido a cada uno de ellos por un tubo, los frenos, que son a disco y marca Bendix, en las cuatro ruedas.

¿Radiadores? Sí, como no. El de agua es hecho por El Cóndor y se ubica adelante inclinado 45°. El de aceite es de procedencia USA y se ocupa de enfriar los doce litros que lleva de aceite el motor. Y hablando del motor...

EL MOTOR

Como dijimos, es un Chevrolet 250". De su preparación es responsable Mario, Vicente y Cía., de Quilmes, y más precisamente Mario Di Pietro.

Puesto en el banco hace unos meses dio 317 HP, por lo que se presume, "masomenímetro" en mano, que se dispone actualmente de 320. Estos se consiguen con la ayuda de muy buena gente, como el amigo Iskenderián de California, que provee el árbol de levas de 90° de cruce y los resortes dobles de válvulas. El árbol es complementado por botadores a rodillos que accionan válvulas Thompson de 41 y 49 mm para escape y admisión respectivamente, que corren dentro de guías de bronce. Los balancines son los originales reforzados.

Bielas y cigüeñal son los que vende a los corredores de la marca la Comisión de Concesionarios de General Motors. Los pistones son Mahle y en aros los que más resultado han dado son los Ramco.

La carburación está asegurada con tres Weber dobles de tiro vertical descendente con bocas de 48 mm. Para correr se usan bujías Champion N 57 R. Alternador, por supuesto. Bombas de agua y aceite originales, embrague Wobrom con comando hidráulico y caja Sáenz completan la somera ficha técnica.

La carrocería, que recordando al Howmet, desata discusiones sobre si es fea o muy fea, está, eso sí, prolijamente hecha y ha demostrado ser sumamente funcional. Fue realizada por los Talleres Vega de Quilmes, sobre idea de Pauloni. Alberto Callicó colaboró en el diseño y realización de la estructura y suspensiones y también en este último rubro Borturo Hnos., que se ocupa "anche" de suspensiones. La peña La Espumita (clara alusión a la cerveza local, qué astutos somos) aporta sus baldes de arena.

Arriba:
El dispositivo de refrigeración del diferencial. Obsérvense las mangueras que parten de él y lo vinculan con el radiador. Los caños gruesos traen aire fresco de las entradas situadas sobre los guardabarros traseros, y van rumbo a los frenos idem.

Centro:
Obvio, volante y tablero. A la derecha, un regulador de seis posiciones para variar la presión de la nafta que manda la bomba eléctrica.

Arriba, izquierda:
Norberto Pauloni. Creemos que su verdadero destino está en la construcción.

Abajo, izquierda:
Parrilla de suspensión delantera de Torino convenientemente reforzada. Espiral y amortiguador concéntricos. Obsérvese el caño de goma que refrigera el freno.

Abajo, derecha:
Hay un De Dion en el futuro. Y aquí lo vemos ya casi listo para incorporarlo a la máquina.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para nosotros siempre hay lugar.



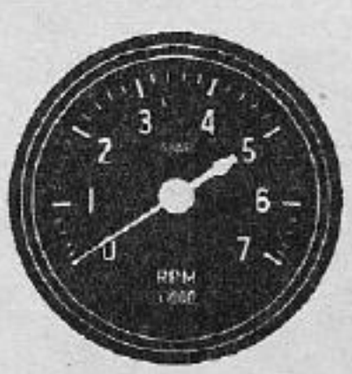
temperatura agua



presión aceite



temperatura aceite



cuenta r.p.m. electrónico

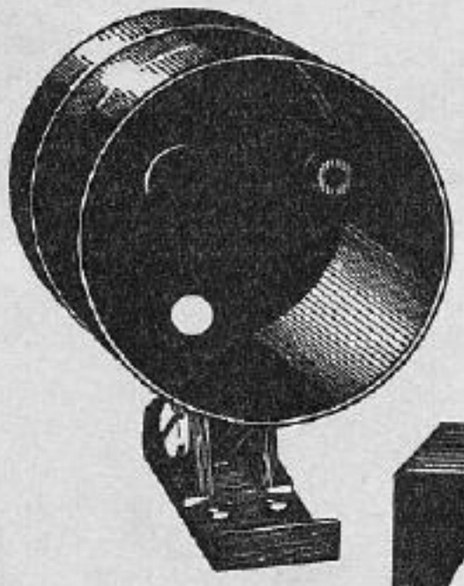


nivel de combustible

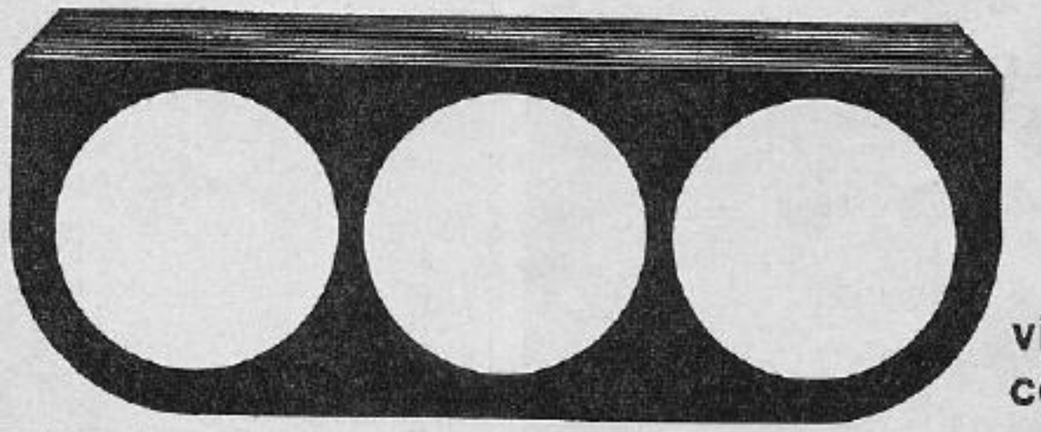


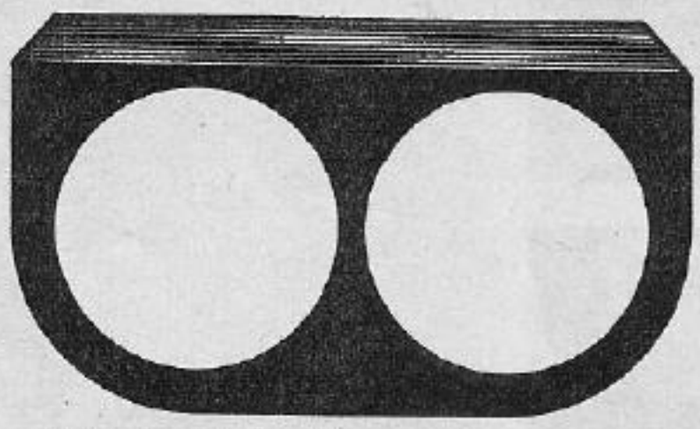
amperímetro

somos los útiles instrumentos que SIAP elabora para la seguridad de su auto



nuestro lugar está facilitado por prácticas ménsulas y soportes orientables, para uno, dos o tres instrumentos, armonizando con cualquier tablero.





viaje tranquilo y seguro, con instrumentos

SIAP ARGENTINA

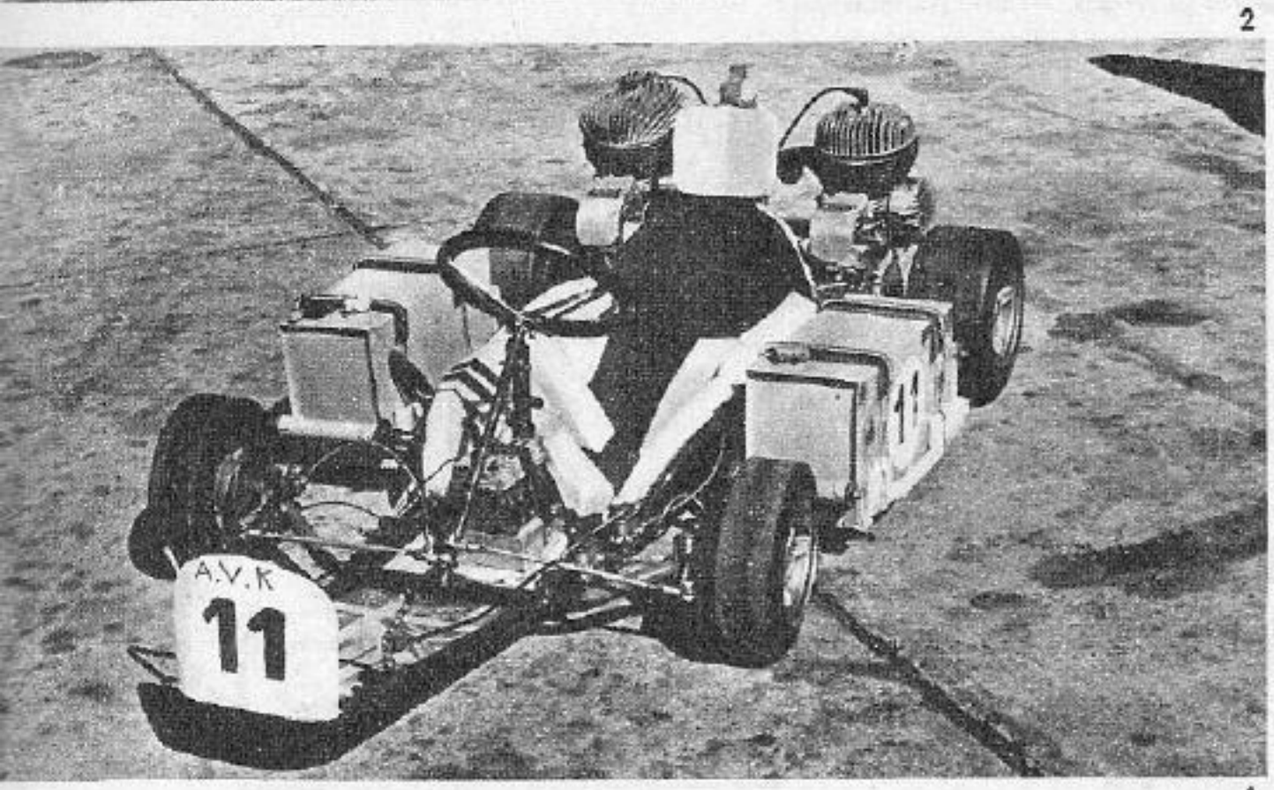
distribución ditta service

administración y talleres: calle 41 núm. 1055 - tel. 25778 - la plata
oficina en buenos aires: perú 375 - 5to. piso - of. 8 - tel. 33-4233

EL DEREC
DE PI



2



4

3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DERECHO DE PISO

No todo salió bien en la primera carrera de "K-Super" pero el paso inicial está dado. Ahora, a seguir adelante

Era necesario. Y, por otro lado, lo esperado por todo el mundo. El derecho de piso habría de ser pagado. Y fue así que en la primera carrera seria de Fórmula K Super que se realizó el domingo 7 en el Autódromo, el ganador fue el que de antemano menos posibilidades tenía y sí los recursos técnicos más modestos. Sin embargo, y dejando de lado los numerosos abandonos y roturas, en un balance imaginario el saldo dejado por la actuación de los bimotores de 200 cm³ es francamente positivo. Los problemas de dentición se presentan en todas las criaturas, por sanas que sean, y el 1m 16s logrado por Salmún Feijoo en el circuito número 10 demuestra que la criatura es sana.

De lo que se vio (y fotografió), CORSA muestra a sus lectores algunas de las máquinas reunidas en aquella oportunidad. En la foto 1, Oscar Sobral, con Fox-2 Herceg gira en la "viborita". No anduvo muy bien, pero en la final por suma de tiempos se clasificó cuarto (participaron once karts).

El coche de Salmún Feijoo es el que vemos en la foto 2. Como otros, estaba preparado para una carrera de dos horas, aunque después se disputaron sólo 20 vueltas, de ahí los dos tanques de combustible de gran capacidad. El chasis es un Fox con dos motores Herceg y tiene freno a disco hidráulico en ambas ruedas delanteras y sobre el eje trasero. Fue, junto con el de Carlos Nani, el más veloz de los presentados.

En la foto siguiente (la 3) Pino momentos antes de la largada, asistido por Fattorini, que cambia bujía a uno de los RF Special que propulsa al prolijo J-Sprint de grandes tanques laterales. Obsérvense las bombas de nafta Indianápolis que quedan bajo ambas piernas del piloto. Sin frenos delanteros. Abandonó en la primera serie al "engranarse" ambos motores simultáneamente. Prolijísimo aspecto que contrasta con el coche del ganador, el ascendente Oscar García, al que vemos en la foto 4. Se trata de un viejo chasis Italkart, importado, provisto de dos motores D'Arminio, que en vez de los dos carburadores por motor que emplearon sus rivales usó uno solo. Batería de ocho volts y distribución tradicional de los motores, uno cercano a cada rueda montados sobre el eje. Sin bombas de nafta.

Lopetegui presentó el chasis Escorpión con dos RF Special, uno más adelante que el otro y ubicados adelante del eje. Lamentablemente, en pruebas preliminares rompió el chasis donde se toma la base del motor derecho y no pudo ser de la partida (foto 5). El que rompió todos los esquemas fue Pedro Vidal en la preparación del Tecno-D'Arminio de Amorrortu, movido por dos RF Special. Dispuso a éstos uno delante del otro, como vemos en la foto 6, estando el anterior desplazado unos centímetros hacia afuera. De esta manera, una de las cadenas de trasmisión resulta mucho más larga que la otra. Aparentemente, el ensayo no dio resultados satisfactorios, pues Amorrortu tuvo múltiples problemas en carrera. El tanque sobresale del largo total del coche, que como vemos disponía para el encendido de dos baterías de 6 v cada una. Obsérvense ambas bobinas y sus respectivos amarres al bastidor. Tras el asiento, el apoyacabeza.

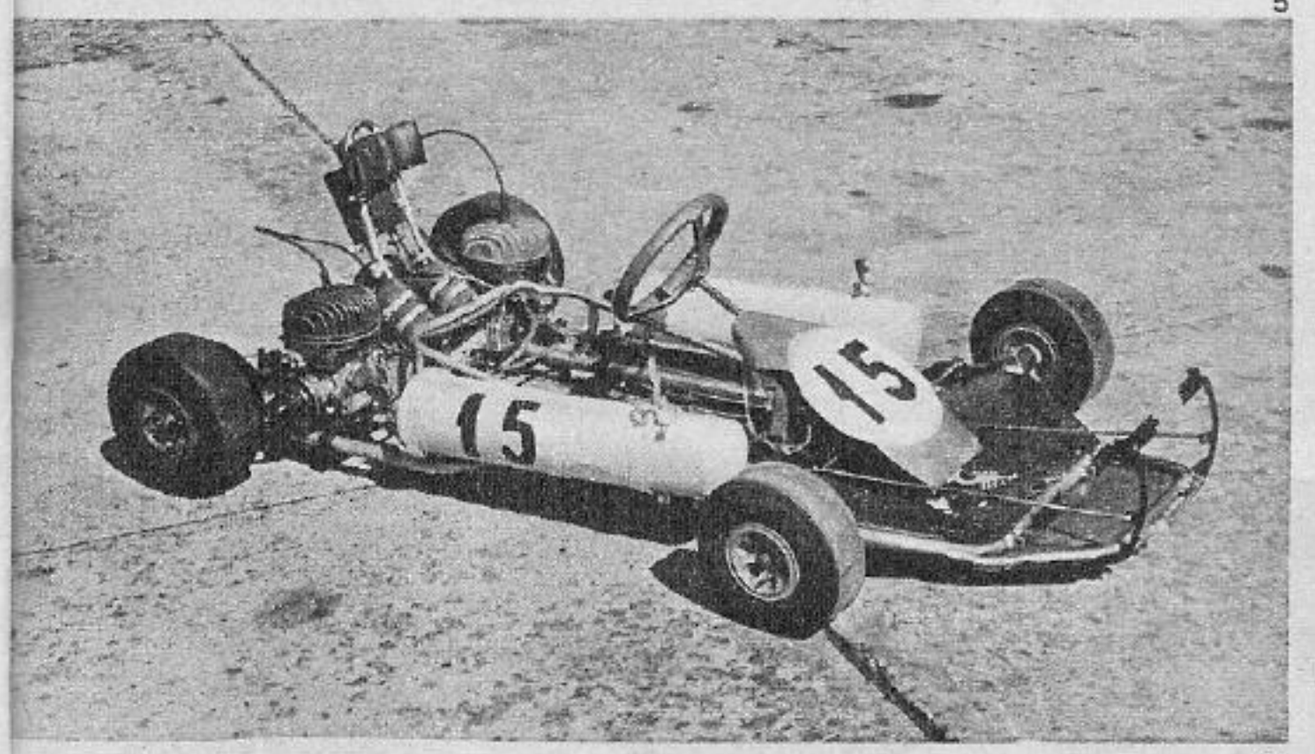
Uno de los más prolijos fue el Fox-2 Herceg del "califa" Arturo Sarián. Los spoilers delanteros fueron agregados por Tomasoni para corregir la tendencia del kart a levantarse de adelante. Santo remedio. Una sola batería trajo problemas de encendido. Butaca comodísima con capitoné y todo y un solo tanque lateral. Obsérvense las protecciones de las tomas de aire de los carburadores. Fue segundo en la suma de las series.

Y, por último, el vehículo de D'Arminio, un Tecno-D'Arminio con dos motores de esa marca. La carrocería de fibra de vidrio realizada por Arlandi es similar a la que usó éste —que salió segundo—. Obsérvense las tomas de aire para refrigerar el motor y el volante trunco que permite amplia visión al piloto. Muy prolijo y con gomas traseras patonas. Sin frenos delanteros, que se le agregarán en el futuro.

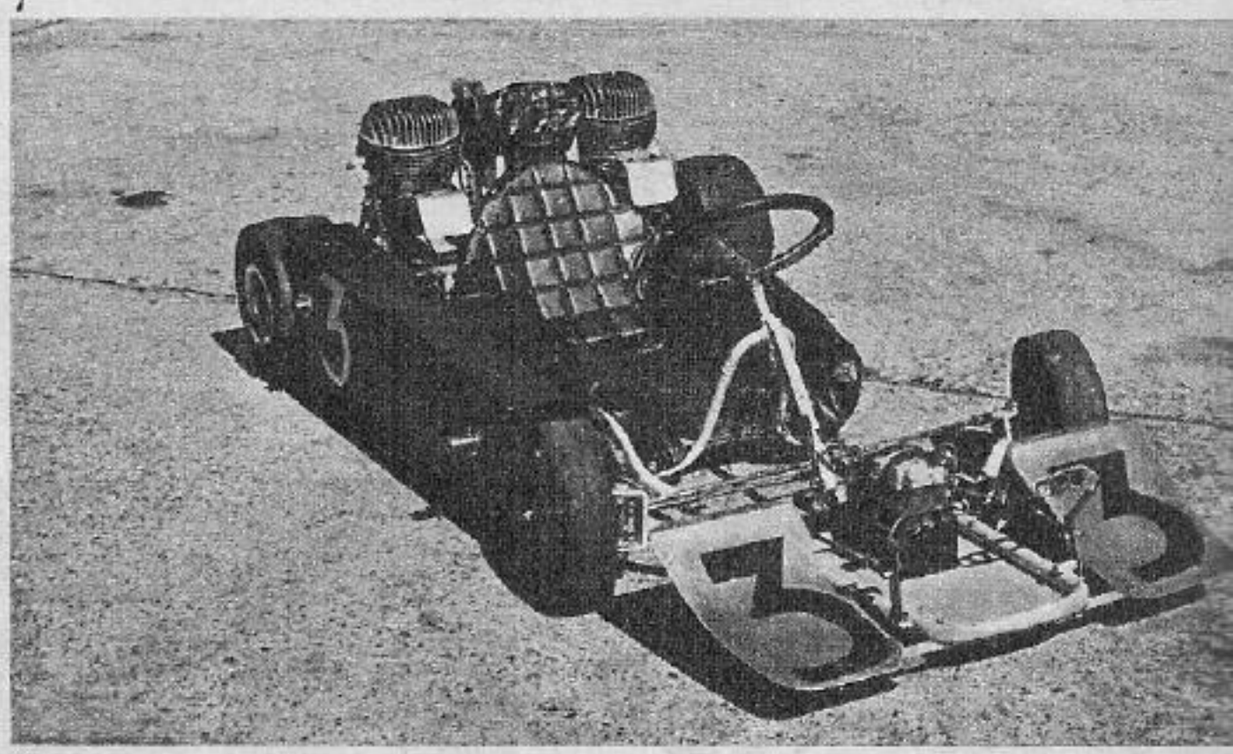
1



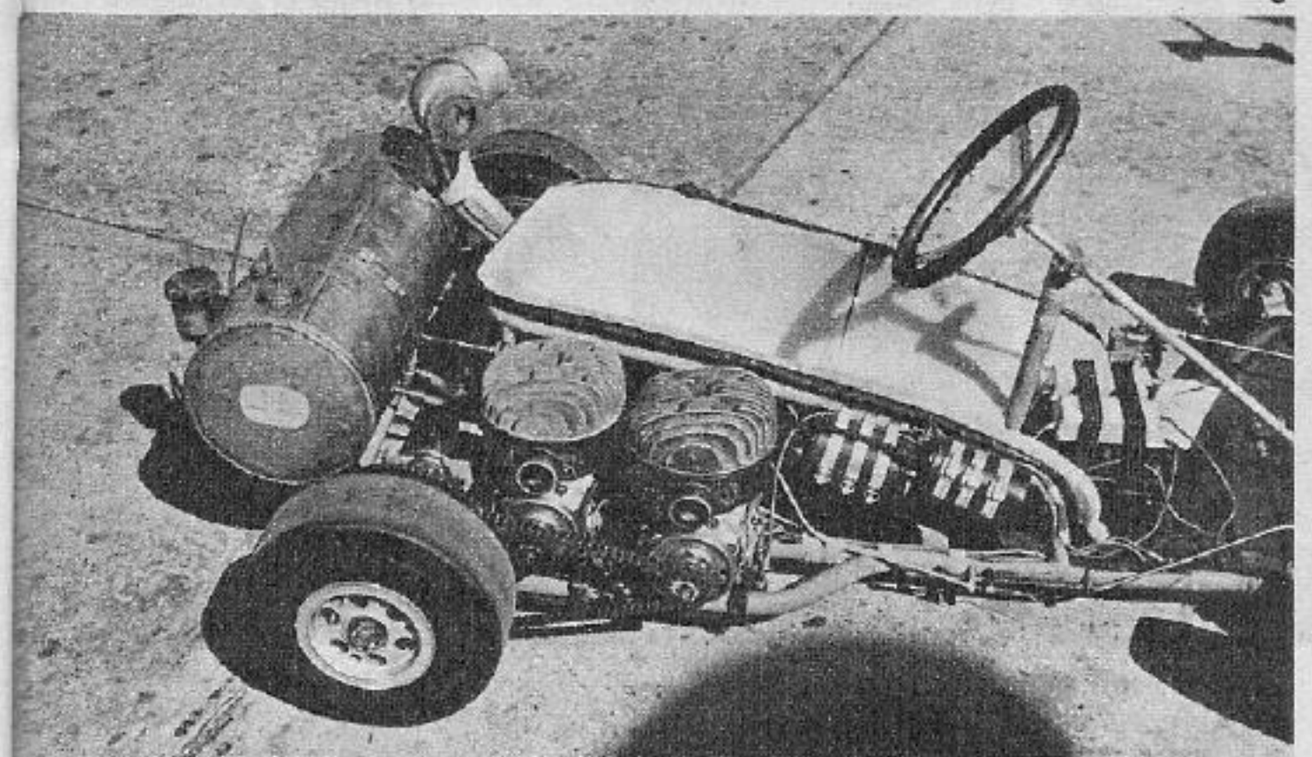
5



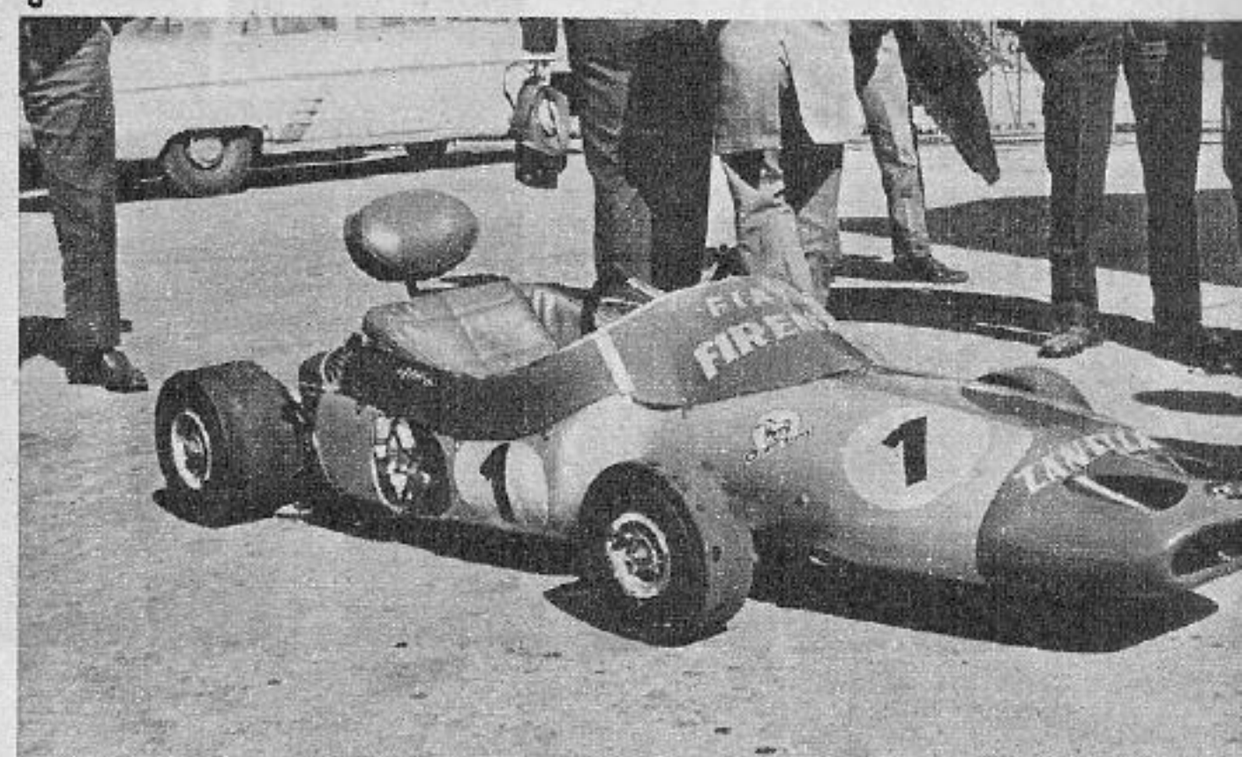
7

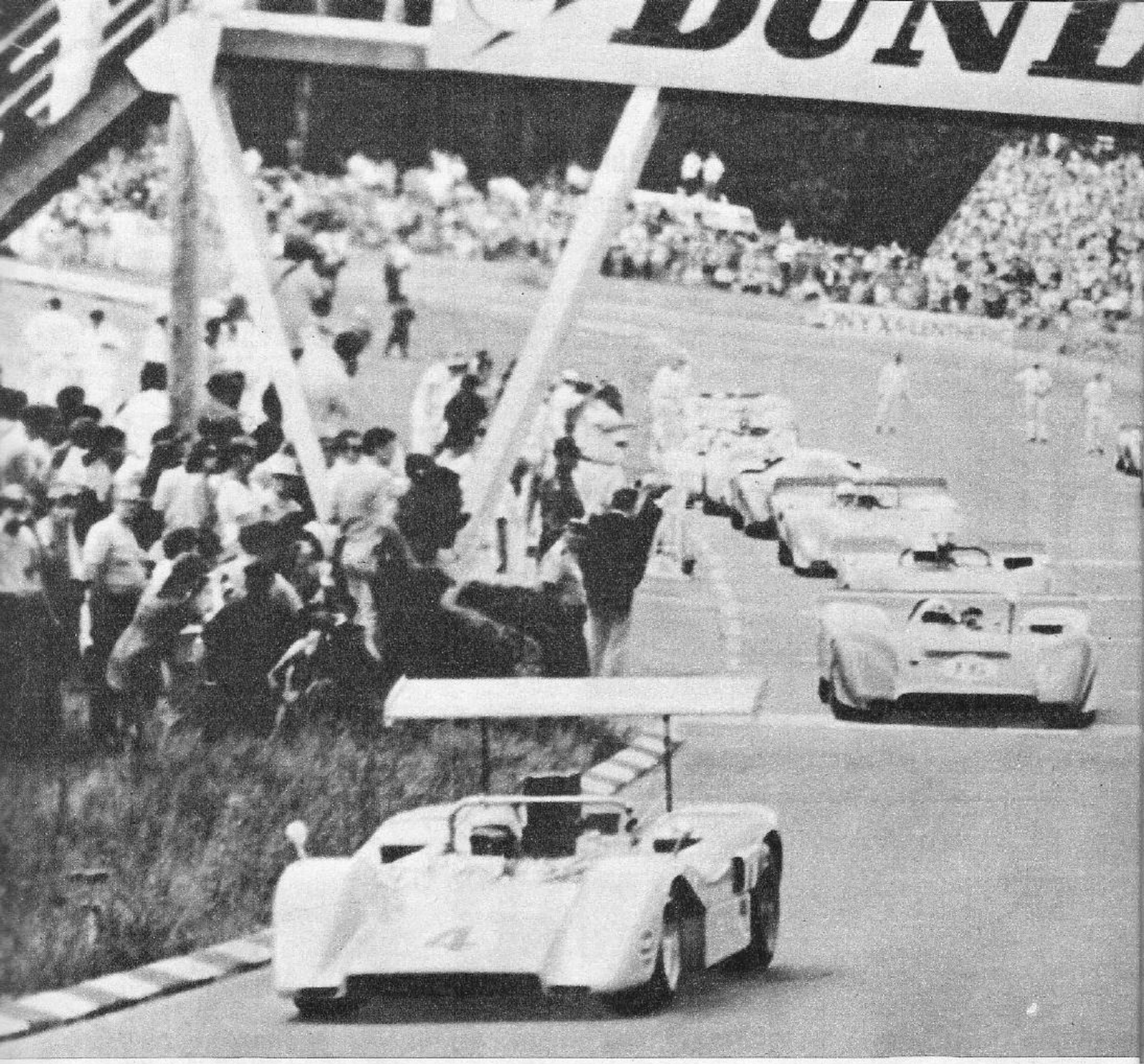


6



8



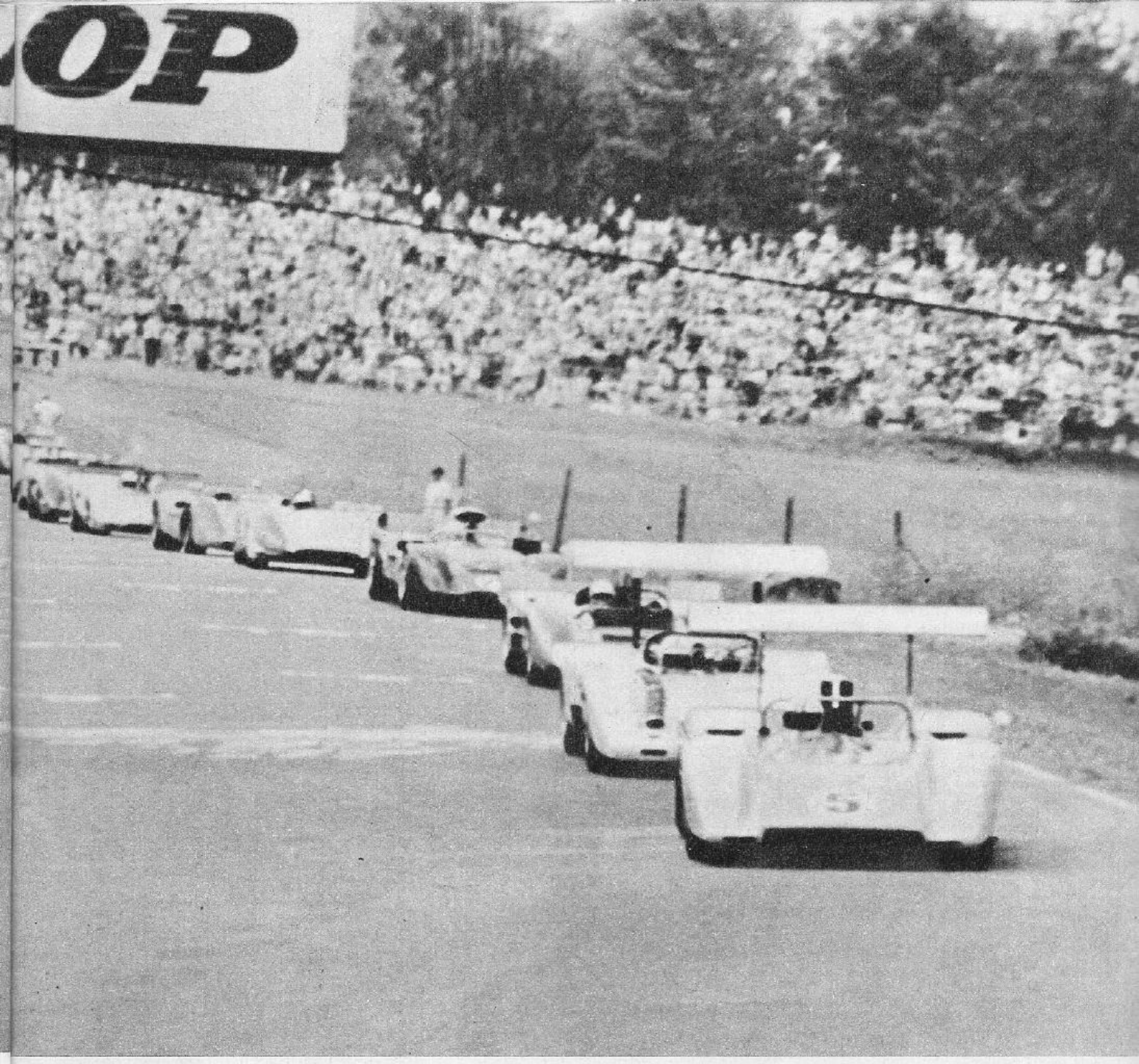


CANADIAN-AMERICAN CHALLENGE CUP

...SOLO MCLA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...OP



...REN

...y nadie más que McLaren gana las carreras de Grupo 7 del campeonato por la Copa CanAm, por medio de sus pilotos Bruce McLaren y Denis Hulme. Los demás intentan remontar la diferencia con distinta suerte, y en este panorama de la CanAm se comenta y refleja el estado actual de vencedores y vencidos

Por HECTOR L. BERGANDI

... SOLO MC LAREN

La acción es en todo momento colorida y vibrante. Lothar Motschenbacher pugna por evitar que McLaren y Hulme le saquen una vuelta, mientras los dos punteros pelean el liderazgo. Esto es Elkhart Lake y aquí ganó Bruce.

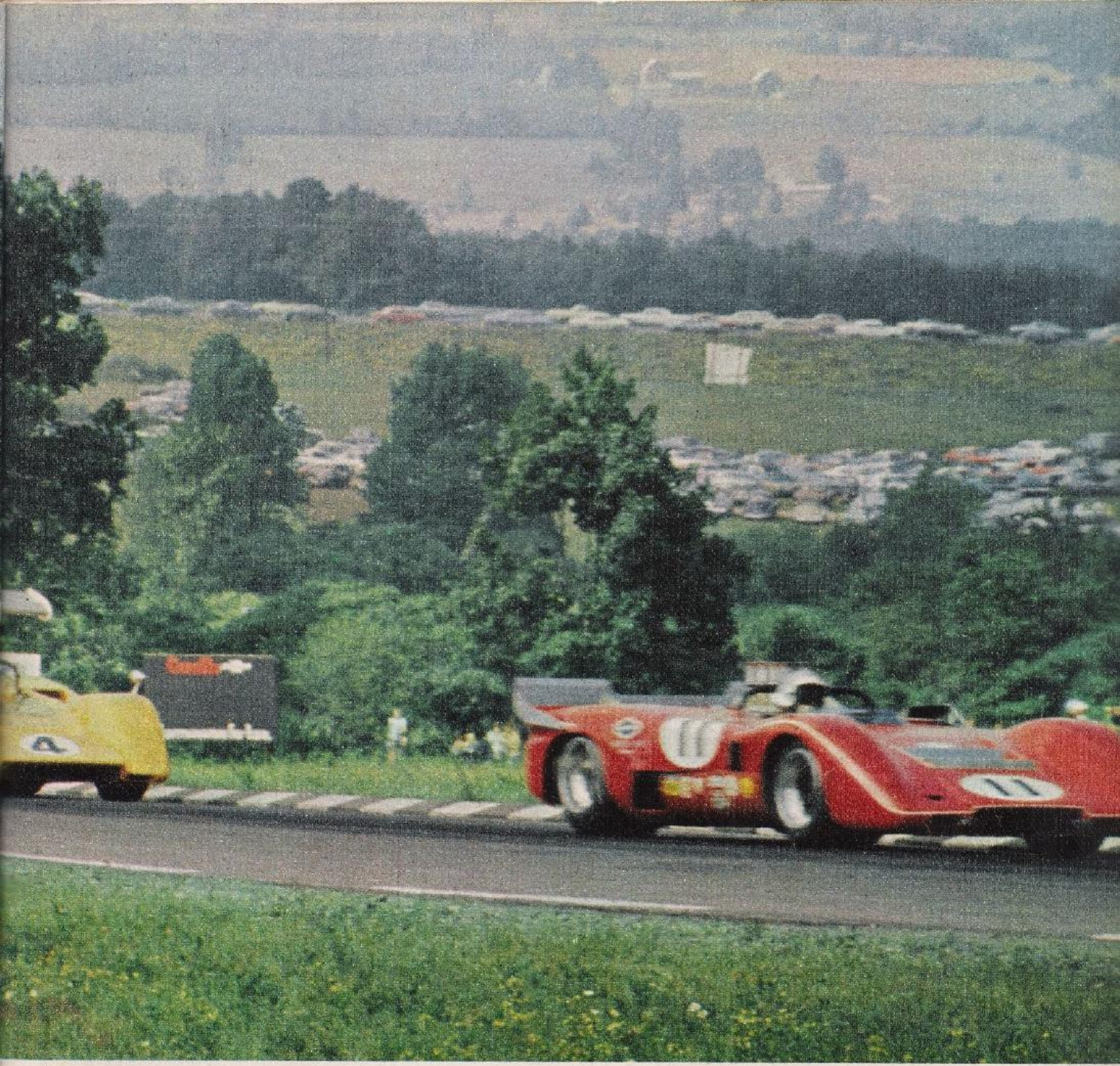
Abajo, derecha: La CanAm reúne sin lugar a dudas a los bipostos de carrera más hermosos del mundo. Abre la fila el Sunoco/ Lola T162- Chevy azul de Mark Donohue.

John Surtees condujo un McLaren M12 en las primeras carreras del año. Preparado por Jim Hall, tenía motor Chevrolet 7.200 cm³, alerón de Chaparral, suspensión modificada y era una de las máquinas más prolijamente presentadas.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

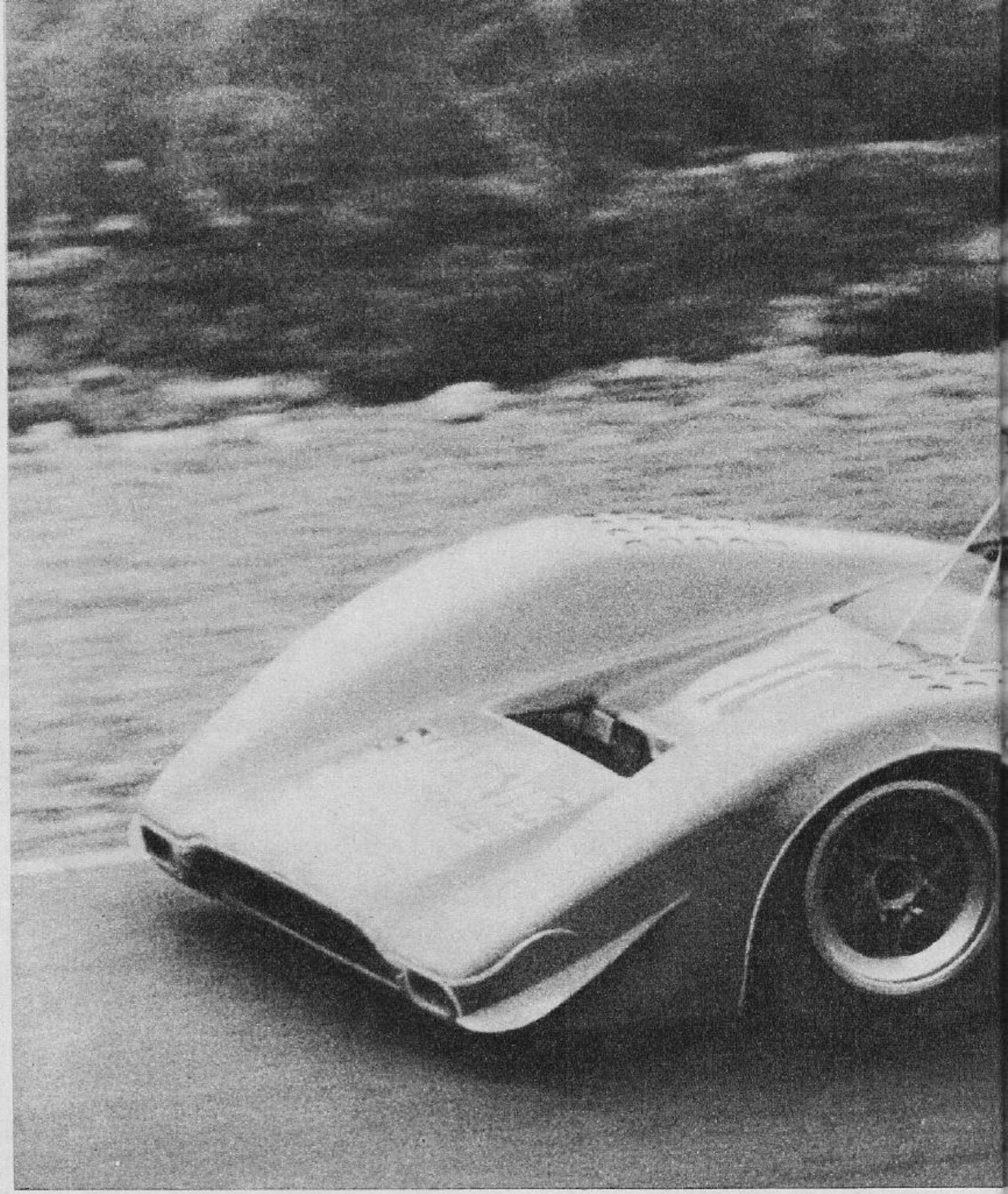




Las carreras de Grupo 7 existen desde el año 1963, pero recién después de tres temporadas de experimentación con la categoría el Sports Car Club of America decidió organizar, en 1966, la primera edición de la Canadian-American Challenge Cup Series. Todo este nombre era demasiado hablar para nombrar a la serie, de manera que el mismo SCCA decidió ponerle el mote de CanAm antes de que el público empezara a nombrarla de cualquier otra forma, y con el apoyo económico de la compañía de ceras "Johnson Wax" se hicieron a la mar con la firme esperanza de que el certamen se convirtiera en lo que es hoy. La historia de la CanAm es una historia de grandes supremacías, ya que nunca fue discutida —si bien fue muy ardorosamente disputada—, teniendo en todas sus ediciones un neto dominador. En 1966 John Surtees ganó todas las carreras del campeonato menos una, con un Lola T70-Chevrolet de su entonces recién formado equipo: el Team Surtees, que ahora dedica todos sus esfuerzos a la Fórmula A. La carrera restante la ganó Phil Hill con el Chaparral 2E, primer aparato de la era moderna dotado de un "aerofoil wing". Durante ese año Bruce McLaren y Chris Amon —que pertenecía al equipo de aquél— corrieron a la zaga de los más veloces con dos McLaren M3B, pero la experiencia del '66 daría pie a una cadena de triunfos sin parangón en cualquier otra categoría. Las máquinas McLaren han ganado todas las carreras de CanAm desde 1967 hasta el día de hoy, salvo la que ganó Surtees en Las Vegas, Nevada, cuando el Stardust Grand Prix cerró la temporada '67. Desde entonces sólo dos veces más ganaría un piloto que no fuera el propio Bruce o Denny Hulme, y fue el año pasado, en las carreras de Bridgehampton y Elkhart Lake, donde se impusieron respectivamente Mark Donohue y John Cannon, pero sus coches eran también Mc Laren-Chevy particulares. Hablando de supremacías, nunca en la CanAm ganó un motor que no fuera Chevrolet. El campeonato del '67 lo ganó McLaren, el del año siguiente Hulme, y este año, cuando aún no se ha clausurado el torneo, ambos gozan de las mismas posibilidades, pues los separan muy pocos puntos. De todo lo visto en esta temporada, el único resultado más o menos variado fue el de las 200 Millas de Klondyke, en Edmonton, Alberta (Canadá). El ganador fue Hulme, pero detrás de él no estaba, como es habitual, Bruce cuidándole las espaldas, sino Chris Amon a sólo tres segundos de diferencia con la Ferrari 612 de 6200 cm³.

→

...SOLO McLAREN



Chuck Parsons, ex campeón de Grupo 7 del SCCA, conduce con solvencia el "Simoniz 1+ 1 Special", que debajo de la pintura resulta ser el nuevo Lola Type 162 con motor Chevrolet/ Chaparral. Pareja de serias posibilidades.

Abajo: Bruce McLaren y Denis Hulme. Sólo entre ellos puede decidirse el título, y aunque se lo disputen abiertamente, su condición de compañeros de equipo resta interés al desarrollo de la lucha por la CanAm Cup.

Tercero se ubicaba, a tres vueltas, George Eaton, con un McLaren M12 y motor preparado por el equipo oficial, y cuarto, a cuatro vueltas, llegaba John Surtees con el nuevo Chaparral 2H. Pero todas las amenazas de Ferrari quedaron en amago, pues en las carreras siguientes los bólidos anaranjados siguieron masacrando a sus rivales como si nada hubiera pasado. En Elkhart Lake, hace apenas unas semanas, volvió a ganar Bruce con Hulme pegado a su cola, estableciendo un nuevo record para el circuito Road America en 182,6 km/h, y todo sigue como estaba.

El predominio apabullante del equipo neocelandés le resta mucho interés a la CanAm, pero hay que reconocer que los Kiwis están donde están gracias a talento, inteligencia, imaginación, organización, amplio dominio de su métier e indudables cualidades conductivas de los dos pilotos. Los mecánicos que atienden a las dos máquinas del team son apenas seis —menos que en la mayoría de los equipos particulares—, pero los tipos son fieras, cada uno en su especialidad.

COMO FUNCIONA McLAREN

El equipo oficial está compuesto por dos McLaren M8B, versión mejorada de los M8A del año pasado. Los M8B se comenzaron a construir en diciembre del '68 y ya para fines de enero estaban listos para ser probados. Bruce planeaba construir para esta temporada un "cuatro ruedas motrices", pero los problemas de homologación del M6 GT le robaron demasiado tiempo y no pudo concretar sus deseos. Con relación a su predecesor, el M8B es más liviano, con un peso de 672 kg. Dieciocho de esos kilos de diferencia fueron eliminados al reducir el espesor del poliester en las nuevas carrocerías. La superficie frontal fue disminuida —si es que eso es posible— y los pasarruedas fueron apreciablemente agrandados para mejorar la refrigeración de los frenos. Sobre el tren trasero se encarama un alerón de grandes dimensiones, calculado para generar una carga de 450 kg a 320 km/h. Esto requiere una aclaración: **El SCCA no adoptará la prohibición de los alerones por parte de la FIA hasta 1970, si es que no decide seguir aceptándolos por su cuenta, desobedeciendo a la entidad internacional.**

El trabajo más duro de McLaren este año fue desarrollar los motores Chevy de aluminio de 7 litros de cilindrada en sus cuarteles centrales de Colnbrook, Gran Bretaña. Gary Knudsen, encargado de este particular, dejó su empleo con Bruce para retornar a Estados Unidos, llamado por Chaparral, de modo que los elegidos para reemplazarlo fueron George Boltoff (ex Penske, ex Traco) y Lee Muir, especialista en motores Chevrolet para dragsters. Los motores preparados en Colnbrook pueden otorgar actualmente 620 HP, pero Bruce se contenta con 600 redondos para salir a la pista. Aparte de los M8B para "uso oficial exclusivo", McLaren Cars dispone de un nuevo aparato para su clientela, el M12. Sus características son: el motor no forma parte de la estructura, siendo sostenido por el chasis; las suspensiones posteriores se fijan a un pequeño bastidor suplementario y a la carcaza de la caja de cambios. Se trata, en principio del chasis del M6B con las suspensiones del M8A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

John Surtees fue el primero en recibir un M12, comprado para él por sus patrones en USA, el adinerado petrolero Hap Sharp y el ingeniero texano Jim Hall. El Chaparral 2H no quería saber nada de funcionar como Dios manda y con algo había que salir al ruedo, de manera que se pintó al M12 de blanco, se lo dotó de un alerón de Chappy y un motor Chevrolet 7,2 a inyección preparado en los secretos talleres de Midland, Texas. Pasar, no pasó nada.

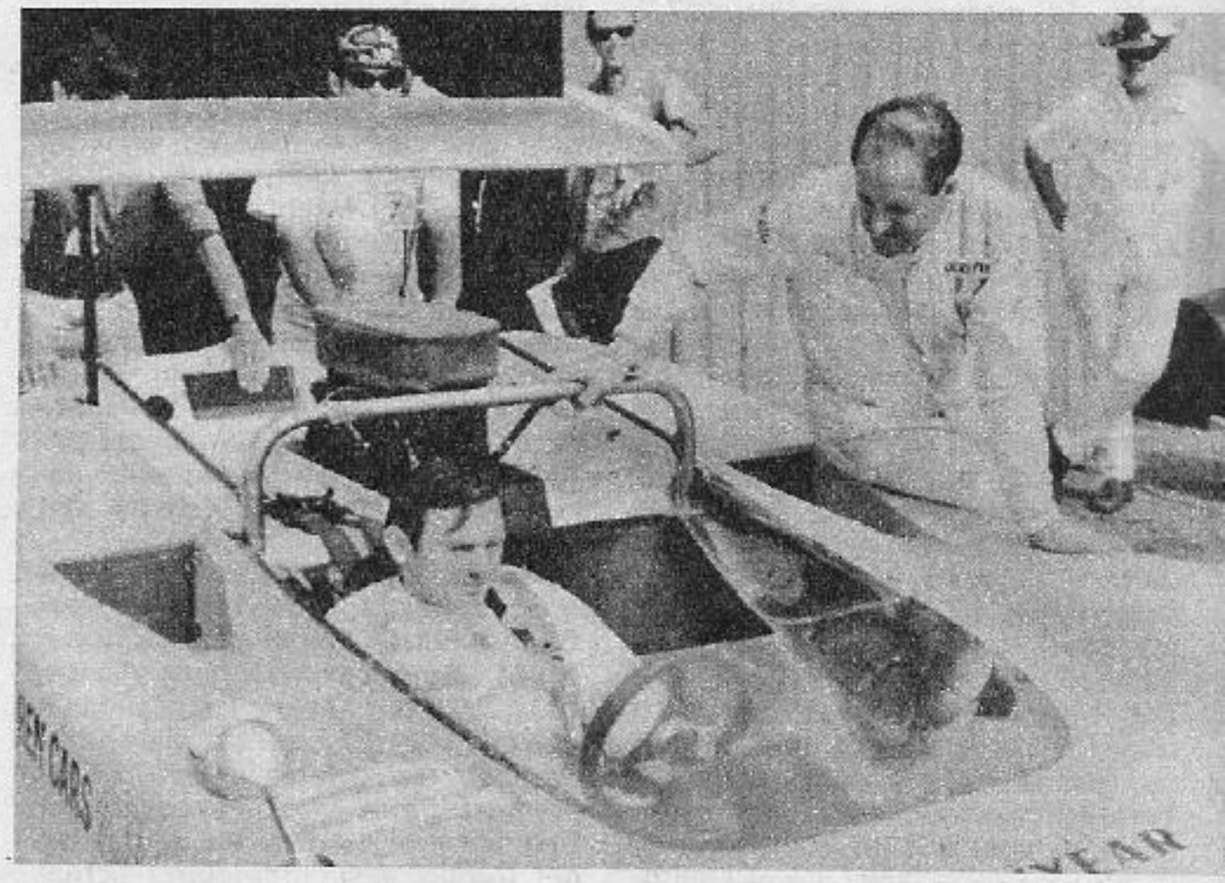
George Eaton corre un M12 con motor también preparado en Colnbrook. Su mejor actuación fue un tercer puesto en Edmonton.

Lothar Motschenbacher, en cambio, usa en su M12 un motor Chevy de su propia preparación con inyección Hillborn. A pesar de ser uno de los más brillantes pilotos independientes (conductor-propietario-preparador), no tuvo este año ocasión de lucimiento.

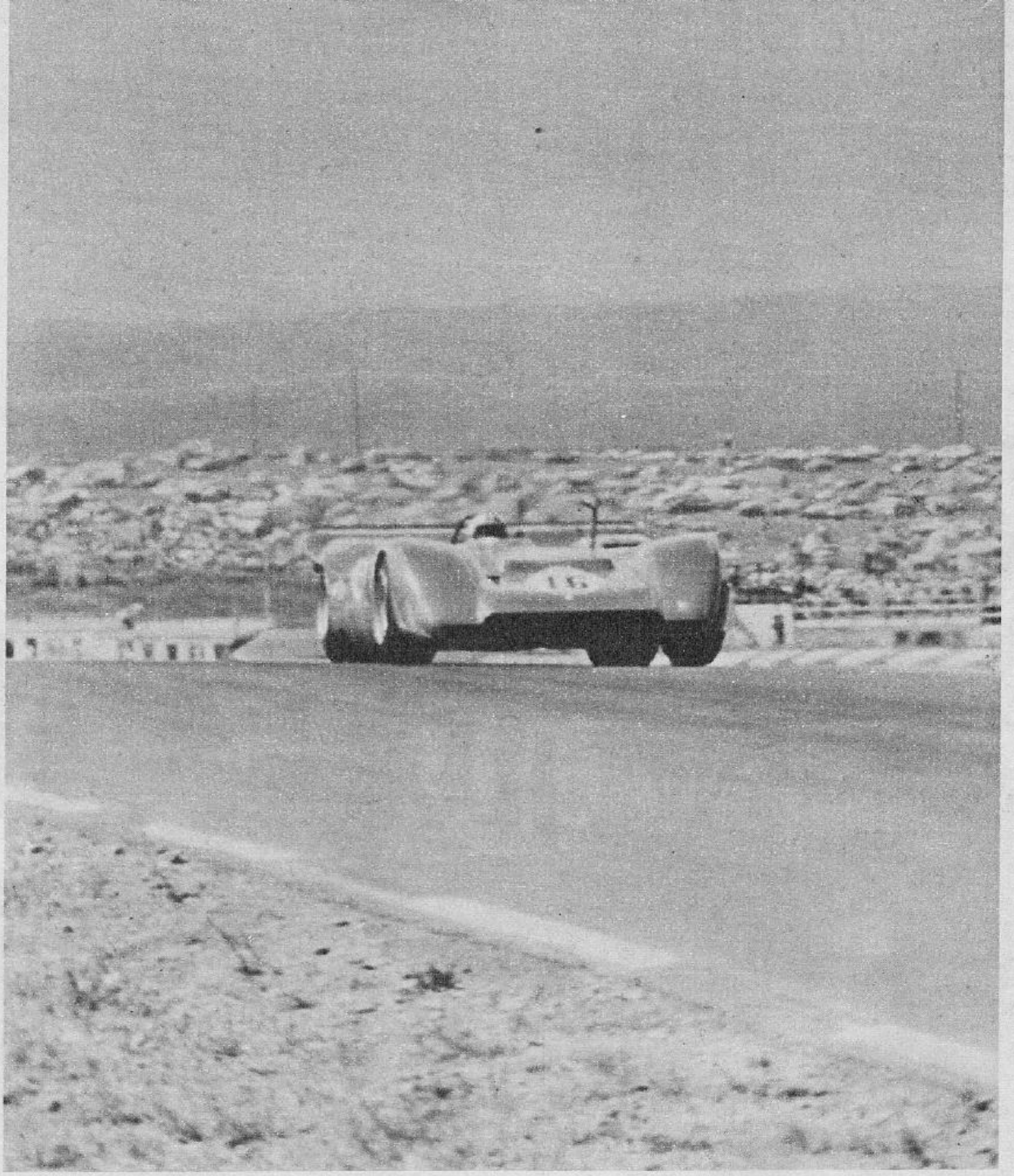
Los motores del equipo oficial McLaren no sólo se caracterizan por su velocidad sino también por su resistencia, y a medida que los talleres en Inglaterra van ampliando sus posibilidades de tomar trabajo "de afuera", aumenta la cantidad de pedidos de motores Chevy de aluminio preparados por los hasta ahora únicos capos innegables en este negocio de ganar carreras de Grupo 7 y llenarse de dólares.

Y LOS OTROS...

Lola es la marca que más lucha por quebrar la supremacía de los neocelandeces. A partir de la carrera de Watkins Glen se empezó a ver en acción a la última creación de Eric Broadley, el Lola Type 162. Una de ellas pertenece al equipo Simoniz, que dirige **Carl Haas** y conduce el ex →



...SOLO McLAREN



Derecha: Bruce McLaren con la M8B en Watkins Glen. Las modificaciones con respecto al año pasado no son muchas. Las más notables: los desmesuradamente agrandados pasarruedas delanteros y el alerón trasero. La cola es más cortita que en el M8A.

Abajo: Chaparral se caracterizaba años atrás por el secreto en que guardaba sus proyectos y sus misteriosos motores. Ahora no sólo prepara los de su nuevo Chappy 2H, sino que provee motores a equipos particulares.

La Ferrari 612 se mostró desde su primera aparición como una de las máquinas más veloces del lote.

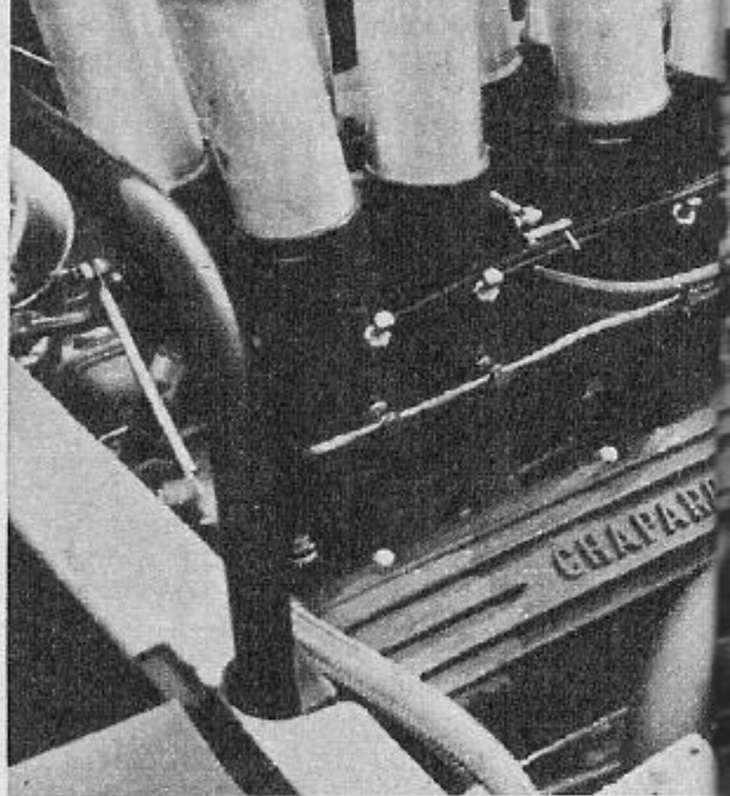
campeón del SCCA, Chuck Parsons. El motor es un Chevy 7,2 preparado por Chaparral, y sus diferencias con el Lola T160 residen en una sustancial rebaja de peso y en una no muy visible rebaja de altura. La suspensión sólo fue modificada para permitir el uso de neumáticos más anchos y fue aumentada la capacidad de carga de los tanques de combustible. Con 645 kilogramos, es el Grupo 7 más liviano que compite en la CanAm. Otro Lola T162 pertenece a uno de los teams más fuertes de la actualidad, el equipo Sunoco, que dirige Roger Penske. Esta máquina utiliza un motor Chevrolet preparado por Traco y es conducida por el mejor piloto americano de la especialidad en nuestros días, Mark Donohue. Pero sucede que este año Penske ve consumirse todo su tiempo en las carreras de la TransAm —especie de campeonato de Grupo 5 a la americana—, donde los Mustang, los Camaro, los Pontiac Firebird y los Javelin se sacan chispas, presentados por equipos particulares como el Sunoco, pero evidentemente apoyados por las fábricas. Y es lógico que descuide la CanAm con tal de cumplir y ganarse la protección de GM, intentando volver a ganar el título para Camaro por medio de Donohue.

Otro de los T162 que están en buenas manos es el del equipo Jim Robbins, con Ronnie Bucknum al volante. Por el momento falta consistencia para llegar, pero el aparato se demuestra como uno de los más veloces del parque actual.

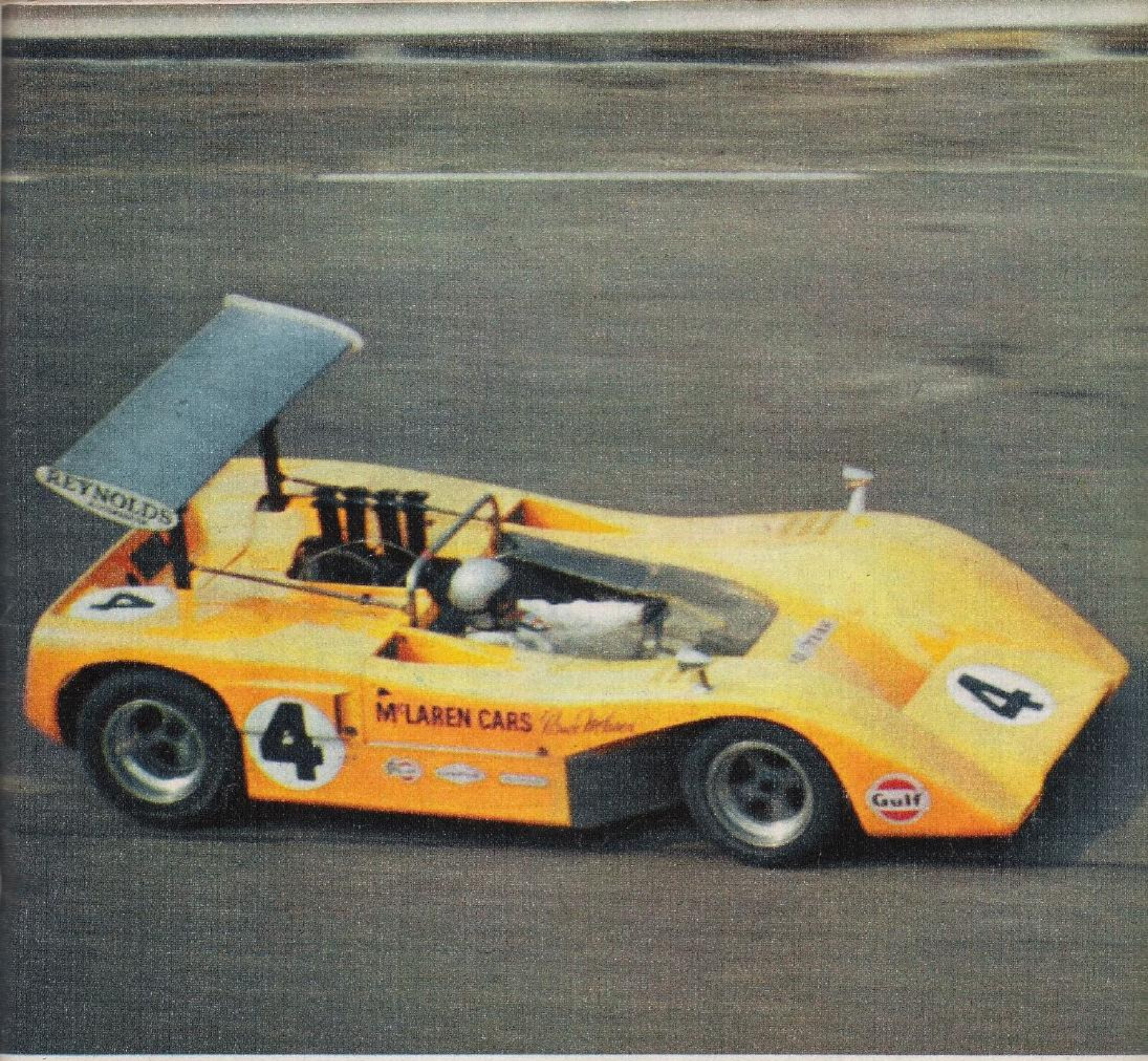
Ferrari está representada por dos máquinas, una inscripta por SEFAC/Ferrari y la otra por el North American Racing Team (NART). Esta última es la vieja Ferrari del '67, varias veces reformada. La pilotea Pedro Rodriguez, sin que se le conozcan actuaciones relevantes en lo que va del torneo, y su propietario actual es Luigi Chinetti, principal distribuidor de Ferrari en USA. La máquina oficial es la 612 —ya presentada con lujo de detalles en CORSA—. con motor V12 de 6.222 cm³, 48 válvulas y 670 "Indian Chiefs" a 8.400 rpm. Amon ha tomado las riendas de la expedición con todas las responsabilidades a su cargo, como cuando fue a Tasmania y se consagró campeón, y su "Ferrari Can-Am Team" se compone apenas de dos mecánicos y un director de competición, el periodista norteamericano Bill Gavin.

Porsche cuenta también con un equipo de "observación y tanteo" con vistas a un ataque a fondo el año que viene. Un 917 trasformado en brevísimo "biposto da corsa" es conducido por el suizo Jo Siffert, bajo la responsabilidad del alma-mater de la iniciativa tedesca, Ritchie Ginther.

AVS es la marca que da el toque futurista a las carreras de Grupo 7 de hoy en día, querien-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



do anticipamos la imagen de los autos de esta categoría en los años próximos. Diseñado por Don Nichols, en California, el AVS presenta nuevos criterios en formas y aerodinamia, con la mitad del área frontal de un McLaren y una altura total de sólo 60 cm, 164 cm de ancho y 387 cm de largo. La Firestone colaboró con el proyecto de Nichols desarrollando un nuevo tipo de cubiertas de dimensiones inferiores a las conocidas hasta ahora, de diez pulgadas de ancho y casi la mitad del diámetro de las actuales. El motor del AVS será el consabido Chevy 7 litros, en este caso equipado con inyección Lucas. Por lo que se ha hablado hasta ahora, el piloto del AVS, cuando debute, sería Mario Andretti o Jacky Ickx, pero nada indica que el proyecto esté listo para ser presentado hasta las dos últimas carreras del año, ni se tienen noticias de que Nichols haya hablado con Ickx o Andretti sobre bases firmes.

Coincidentemente, el resto de las máquinas, que son las de menos éxito, no tienen motor Chevrolet. Una de ellas es la McKee con motor Oldsmobile 6,4 litros con turbocompresor. La piloteó Joe Leonard en St. Jovite, recomendando el uso en el futuro de motores menos complicados. Kar Kraft piensa presentar el antiguo Ford G7A, que viene fracasando desde 1967, y que sin duda seguirá su amargo destino. Se ignora el nombre del pobre piloto que tenga que lidiar con semejante ómnibus. El único que resta nombrar es Dan Gurney, quien demasiado se defiende con su McLaren/Ford 5740 cm³, con apenas 540 caballos. Dan espera el nuevo motor Ford 7.500 cm³, en el que tiene cifradas esperanzas, pero el mencionado bicho no llega, y Gurney apela a su ingenio, utilizando suspensiones Eagle, tapas de cilindros de su cosecha, y numerosas partes de aluminio donde se lo indica su criterio, trasformando a su M12 en un "McEagle".

Así las cosas, se puede apreciar que en realidad no hay motivos muy fundados para pensar que se pueda batir a McLaren con lo que hay a la vista. Las máquinas que más lógicamente podrían aspirar a ese derecho son la Ferrari 612, el Lola T162 de Donohue y, en caso de un feliz crecimiento de dentadura, el Chaparral 2H. Luego de los citados, no es prudente seguir contando.

La Canadian-American Challenge Cup Series corre serio peligro de convertirse en el campeonato mejor premiado y más aburrido del mundo, y de no mediar la intervención de equipos con aspiraciones más serias, el millón de dólares que se reparte año a año en las "series" pasará a integrar en adelante los fondos de la **"Fundación Canadiense-Americana de Beneficencia Pro Enriquecimiento Ilimitado del Neocelandés Piola"**. Por suerte, estas carreras siguen siendo espectaculares, aunque siempre ganen los mismos.

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

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

UTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. .	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut. .	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. .	1961	1.000.000
Impala 6 mec. .	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. .	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. .	1963	1.400.000
Impala 6 mec. .	1964	1.600.000
Impala 8 aut. .	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
700		1965	430.000
Kombi		1965	450.000
1204		1965	670.000
JEEP			
Ika carrozado		1957	300.000
Ika		1958	330.000
Ika		1959	360.000
Ika		1960	400.000
Ika		1961	420.000
Ika		1962	430.000
Ika		1963	440.000
Ika		1964	450.000
Ika		1965	460.000
Ika		1966	470.000
Ika		1967	520.000
KAISER			
Carabela		1961	430.000
Carabela		1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT			
Ambassador		1967	1.350.000
De Luxe 550		1967	1.150.000
C. Custom 660		1967	1.250.000
C. Country 660		1967	1.350.000
LINCOLN			
4 p.		1951	220.000
4 p.		1956	350.000
MERCEDES BENZ			
170 diesel		1954	500.000
180		1954	550.000
170		1955	550.000
180		1955	580.000
300		1955	580.000
219 naftero		1959	1.500.000
220		1959	1.650.000
220 S coupé		1961	1.900.000
220 S 4 p.		1961	1.700.000
220		1962	2.000.000
220 S 4 p.		1962	2.200.000
220 E		1962	2.600.000
220 S 4 p.		1963	3.200.000
220 SE coupé		1963	3.500.000
220 SE coupé		1964	4.300.000
220 E		1964	3.900.000
220 S		1965	4.000.000
250 SE		1965	4.500.000
250 S 4 p.		1966	6.500.000
250 SE 4 p.		1966	7.500.000
250 SE coupé		1966	8.500.000
MERCURY			
4 p.		1942	300.000
2 p.		1946	340.000
4 p.		1946	370.000
Coupé		1946	430.000
Coupé conv.		1946	400.000
2 p.		1951	400.000
Monterey 4 p.		1953	450.000
Montclair		1954	470.000
Montclair		1958	600.000
Monterey 4 p.		1957	570.000
M. G.			
4 p.		1966	900.000
MORRIS			
Mini Minor 1000		1961	430.000
4 p.		1966	900.000
Traveller		1966	920.000
N. S. U.			
24 HP		1958	250.000
34 HP		1960	300.000
34 HP		1961	310.000
24 HP		1962	320.000
34 HP Prinz		1963	340.000
Sport Prinz		1961	500.000
OLDSMOBILE			
88 4 p.		1958	500.000
88 4 p.		1961	750.000
88 4 p.		1952	800.000
88 4 p.		1963	900.000
OPEL			
Rekord 2 p.		1956/7	400.000
Rural		1956/7	420.000
Rekord 2 p.		1958	500.000
Rural		1958	540.000
Rekord 2 p.		1959	520.000
Rural		1959	560.000
Rekord 2 p.		1960	570.000
Rural		1960	590.000
Rekord 2 p.		1961	630.000
Rural		1961	660.000
Rekord 2 p.		1962	670.000
Rural		1962	700.000
PEUGEOT			
403		1956	400.000
403		1956/7	550.000
403		1958/9	650.000
403		1960/1	680.000
403		1962	780.000
404		1962	850.000
403		1963	820.000
404		1963	900.000
404 Rural		1963	920.000
403		1964	830.000
404 3 bancadas		1964	950.000
404 5 bancadas		1964	1.000.000
403		1965	850.000
403 de Lujo		1965	1.150.000
404 Standard		1965	1.090.000
404 Standard		1966	1.170.000
404 De Lujo		1966	1.250.000
404		1967	1.300.000
404 Gran Lujo		1967	1.350.000
404		1968	1.350.000
404 Gran Lujo		1968	1.400.000
PONTIAC			
Sedanette		1947	250.000
4 p.		1951	340.000
PLYMOUTH			
4 p.		1951	350.000
4 p.		1954	400.000
4 p.		1955	480.000
4 p.		1961	650.000
RAMBLER			
Classic Custom		1962	700.000
Ambassador		1962	750.000
De Luxe 550		1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie		1963	750.000
Classic Custom		1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie		1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie		1963	820.000
C. Country 660		1963	850.000
Ambassad. 990.		1963	880.000
De Luxe 550		1964	850.000
C. Custom 660		1964	900.000
C. Country 660		1964	950.000
Ambassad. 990.		1964	1.000.000
C. de Lujo 550		1965	950.000
Classic Custom		1965	1.000.000
C. Country 660		1965	1.100.000
Ambassad. 990.		1965	1.150.000
Ambassad. 999.		1966	1.300.000
Classic Custom		1966	1.200.000
De Luxe 550		1966	1.100.000
C. Country 660		1966	1.250.000
Ambassador		1967	1.500.000
Ambassad. 990		1967	1.550.000
C. Custom 660		1967	1.350.000
De Luxe 550		1967	1.250.000
C. Country 660		1967	1.400.000
RENAULT			
Dauphine		1963	400.000
4 L		1963	400.000
Gordini		1963	500.000
4 L		1964	450.000
Dauphine		1964	450.000
Gordini		1964	550.000
4 L 3 veloc.		1965	450.000
4 L 4 veloc.		1965	500.000
Gordini		1965	580.000
Dauphine		1965	480.000
Gordini		1966	650.000
Dauphine		1966	520.000
4 L		1966	600.000
Gordini		1967	780.000
4 L		1967	700.000
Renault 850		1967	650.000
Gordini		1968	850.000
4 L		1968	750.000
850		1968	700.000
RILEY			
1500		1961	600.000
1500		1966	900.000
SIMCA			
4 p.		1956	320.000
Rural		1956	360.000
TAUNUS			
17 M Rural		1960	600.000
17 M 2 p.		1961	650.000
17 M 4 p.		1961	700.000
17 M 2 p.		1962	750.000
17 M Rural		1962	780.000
TORINO			
300, 4 p.		1967	1.250.000
300 S, 4 p.		1967	1.400.000
380, 2 p.		1967	1.680.000
380 W, 2 p.		1967	1.800.000
VALIANT			
I		1962	950.000
II		1963/4	1.000.000
III		1964	1.150.000
III		1965	1.200.000
Coronado		1965	1.300.000
Gran Turismo		1965	1.400.000
IV		1966	1.400.000
Coronado		1966	1.450.000
Gran Turismo		1966	1.500.000
V		1967/8	1.500.000
Coronado		1967/8	1.550.000
Gran Turismo		1967/8	1.580.000
VAUXHALL			
Velox 6 cil. 4 p.		1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.		1958	400.000
VOLKSWAGEN			
Export		1961	570.000
Export		1962	620.000
1500 2 p.		1962	700.000
VOLVO			
121		1960	750.000
122		1962	820.000
WILLYS			
Aerolark		1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg.		1965	430.000
AZU Furg.		1966	480.000
AZU Furg.		1967	530.000
AZU Furg.		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	"	1966	1.100.000
10	"	1967	1.250.000
10	"	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	"	1963	850.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	"	1962	800.000
F-100	"	1963	850.000
F-100	"	1964	900.000
F-100	"	1965	950.000
F-100	"	1966	1.000.000
F-10	"	1967	1.200.000
F-100	"	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	"	1962	500.000
IKA	"	1963	530.000
IKA	"	1964	560.000
Glad. V	"	1964	580.000
Glad. X	"	1964	600.000
Glad. V	"	1965	620.000
Glad. X	"	1965	650.000
Glad. V	"	1966	680.000
Glad. X	"	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	"	1962	420.000
	"	1964	490.000
	"	1965	520.000
	"	1966	560.000
	"	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

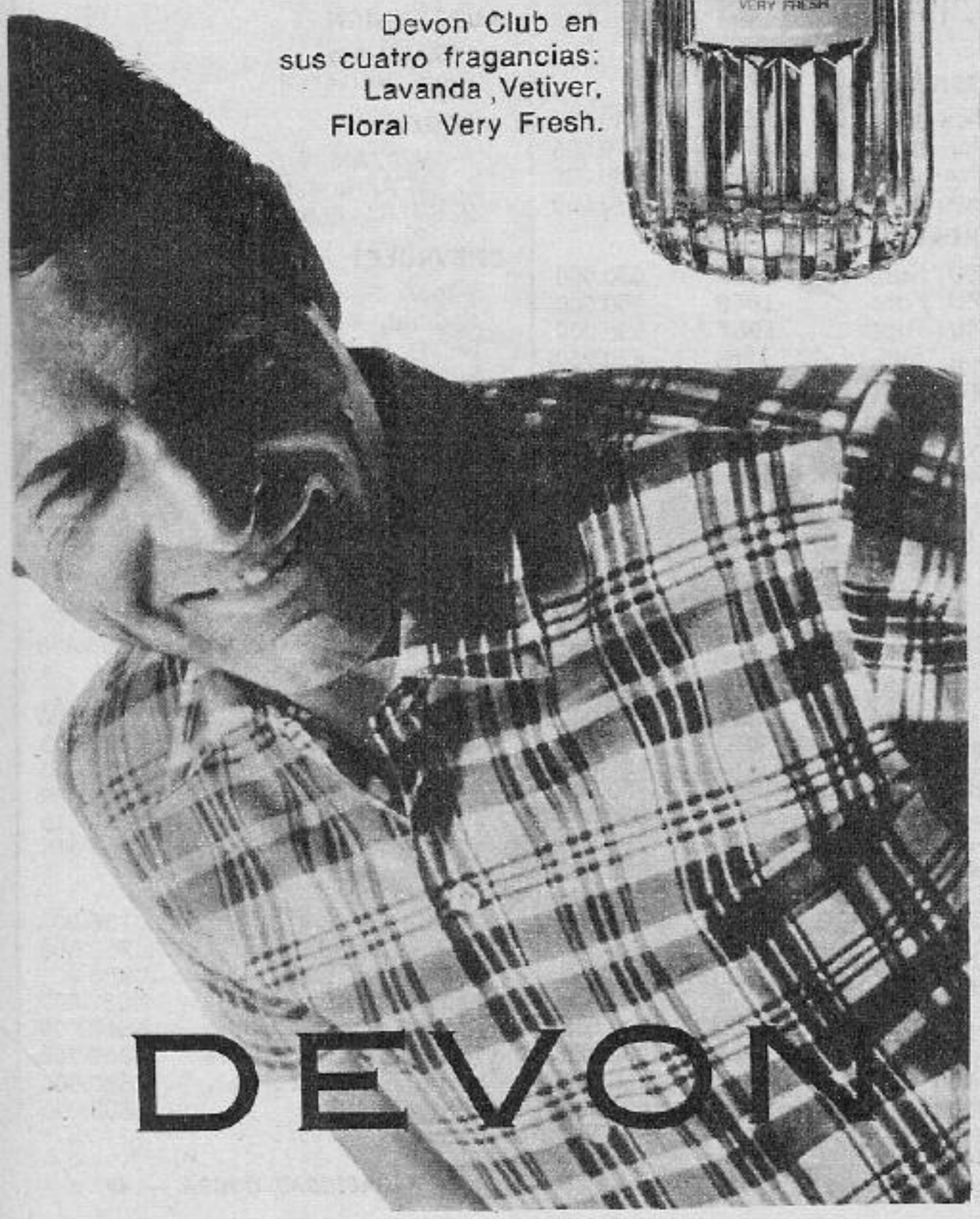
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p.	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	1.736.000
Falcon Stand., 4 p.	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p.	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

Si yo no uso los sombreros de mi mujer, ni los juguetes de mi hijo, ni los discos de mi hija... ¿Por qué todos usan mi colonia Devon Club?

(la vida de padre es un eterno sacrificio... aunque éste es grato.)



Devon Club en sus cuatro fragancias: Lavanda, Vetiver, Floral Very Fresh.



DEVON

T 520

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
Peugeot 504 de lujo ..	1.682.000
Peugeot 504 superlujo	1.822.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU ...	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

MOTOS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CILINDRADA		
AJS		
500	46-48	60/80.000
350	46-48	40/60.000
500	49-54	80/120.000
500	60-62	220/280.000
650	60-62	240/300.000
BSA		
500	46-48	50/70.000
500	48-49	80/120.000
350	48-49	60/80.000
650	50-52	100/150.000
500	60-62	220/280.000
BMW		
500	55	150/180.000
250	58	150/180.000
500	58	250/300.000
500	62	300/350.000
600	62	380/450.000
250	62	180/230.000
DKW		
125		35/50.000
150		40/60.000
DUCATI		
175		80/120.000
200		90/130.000
GILERA		
150	54-62	50/80.000
175	60-67	60/95.000
200	62-68	80/110.000
200	65-68	90/130.000
300 (Imp.) ..	57-58	80/140.000
300 (Nac.) ..	67-68	150/200.000
GUZZI		
175	57-61	80/120.000
235	57-61	90/130.000
350-500	46-49	40/60.000
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-49	80/100.000
1200	48-49	100/120.000
HONDA		
50	60-62	50/70.000
125	60-62	80/120.000
150	60-62	90/130.000
250	60-62	180/220.000
300	60-62	220/250.000
HRD		
1000	48-49	120/160.000
1000	54	200/250.000
1000 B. Shadow	48-49	160/220.000
ISO		
150		35/50.000
JAWA		
350	57	80/120.000
175	57	50/80.000
350	62	100/140.000
MATCHLESS		
350	46-48	40/60.000
500	46-48	60/80.000
500	49-52	80/120.000
NORTON		
500	46-48	60/80.000
500	49-51	80/120.000
500	58	160/190.000
500	62	190/240.000
SIAMBRETTA		
125	54-62	40/60.000
175	58-62	70/110.000
125 (Cristian)	58-62	100/120.000
TRIUMPH		
500	46-47	90/140.000
500	48-50	150/200.000
650	48-50	170/220.000
350	47-49	70/100.000
500	51-54	190/230.000
650	51-54	200/250.000
500/650	55-57	220/280.000
350	58-62	220/280.000
650	60-62	320/380.000
500/650 (Cr.)	49-55	250/300.000
ZANELLA		
100	59-67	40/60.000
125	59-67	50/70.000

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp, ..	179.000
GILERA 180 SPRING	191.000
GILERA 200 G.T.	214.000
GILERA 300	297.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA SPECIAL 12S ..	155.000
ZANELLA RUTERA 125 ...	135.000
ZANELLA PONDEROSA ..	170.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CHIMENTOS FROM U.S.A.

Boicot de pilotos de la NASCAR. Amon empresario. Noticias del Penske's Racing Team. Andretti puntea el campeonato del USAC

Mar de fondo en la NASCAR, la asociación que domina la categoría de Stock Cars en Estados Unidos. Hasta ahora, la citada entidad (propiedad privada casi exclusiva del Daytona Speedway, Bill France) había comandado sin mayores problemas su relación con los corredores, pero desde hace pocos días la formación de una flamante asociación de pilotos dio un cambio fundamental a la situación.

Los pilotos más prestigiosos de la categoría, bajo la presidencia del elocuente Richard Petty, comenzaron por ponerle los puntos sobre las "i" a don France antes de la inauguración del nuevo superspeedway de Talladega (Alabama). La superficie de la pista no contaba con buena terminación y las gomas se destrozaban fácilmente en los entrenamientos. Quedarse con una goma de menos cuando el auto gira a más de 300 kilómetros por hora (velocidad habitual para los Stock en esta clase de circuitos) equivale a darle un beso al muro de contención con descontada efusividad.

Como los ases de estos circuitos últimamente han decidido cuidarse un poco el físico y alegando que Goodyear no proporcionó a tiempo las gomas adecuadas para Talladega y Bill France no quiso atender las demandas de postergar la carrera hasta que la pista estuviera en condiciones, optaron por un expeditivo boicot. La medida de los corredores ha puesto un toque de atención en el ambiente motor norteamericano y la repercusión puede ser mayor aún si la asociación (primera de este tipo en Estados Unidos) encuentra eco entre otras categorías profesionales (tipo Indianápolis, por ejemplo).

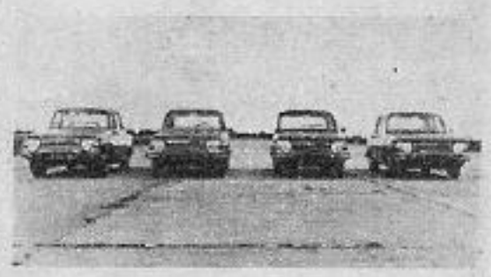
Chris Amon no podrá quitarle el título de la Can-Am a los kiwis, pero, Ferrari aparte, no veranea en vano por USA. Según acaba de anunciar Karl Ludvigsen, "capo" de Fórmula 1 (fabricante de extintores automáticos para autos de carrera y otros accesorios de competición). Amon ha sido nombrado vicepresidente de la compañía. Una forma práctica de estampar la propaganda de la firma en la roja Ferrari de seis litros y contar con los servicios de un hombre como Chris, que a su prestigio de piloto suma una buena dosis de conocimientos técnicos.

El alejamiento de Roger Penske y Mark Donohue de la Can-Am para concentrar esfuerzos en la Trans-American no ha sido en vano. El team de Penske dio vuelta el marcador en las últimas cinco carreras (las primeras cuatro habían sido para los Mustang) y prácticamente aseguró el campeonato para sus Camaros. Como es habitual, el ingeniero Donohue se encargó de cosechar los mejores puntos al volante de uno de los tres Camaros azules que presentó la escudería. Para los Ford (que este año contaron con el refuerzo de figuras como Parnelli Jones y Dan Gurney) 1969 representa el segundo revés consecutivo en esta serie que agrupa a los Camaro (Chevrolet), Mustang (Ford), Firebird (Pontiac) y Javelin (American Motors).

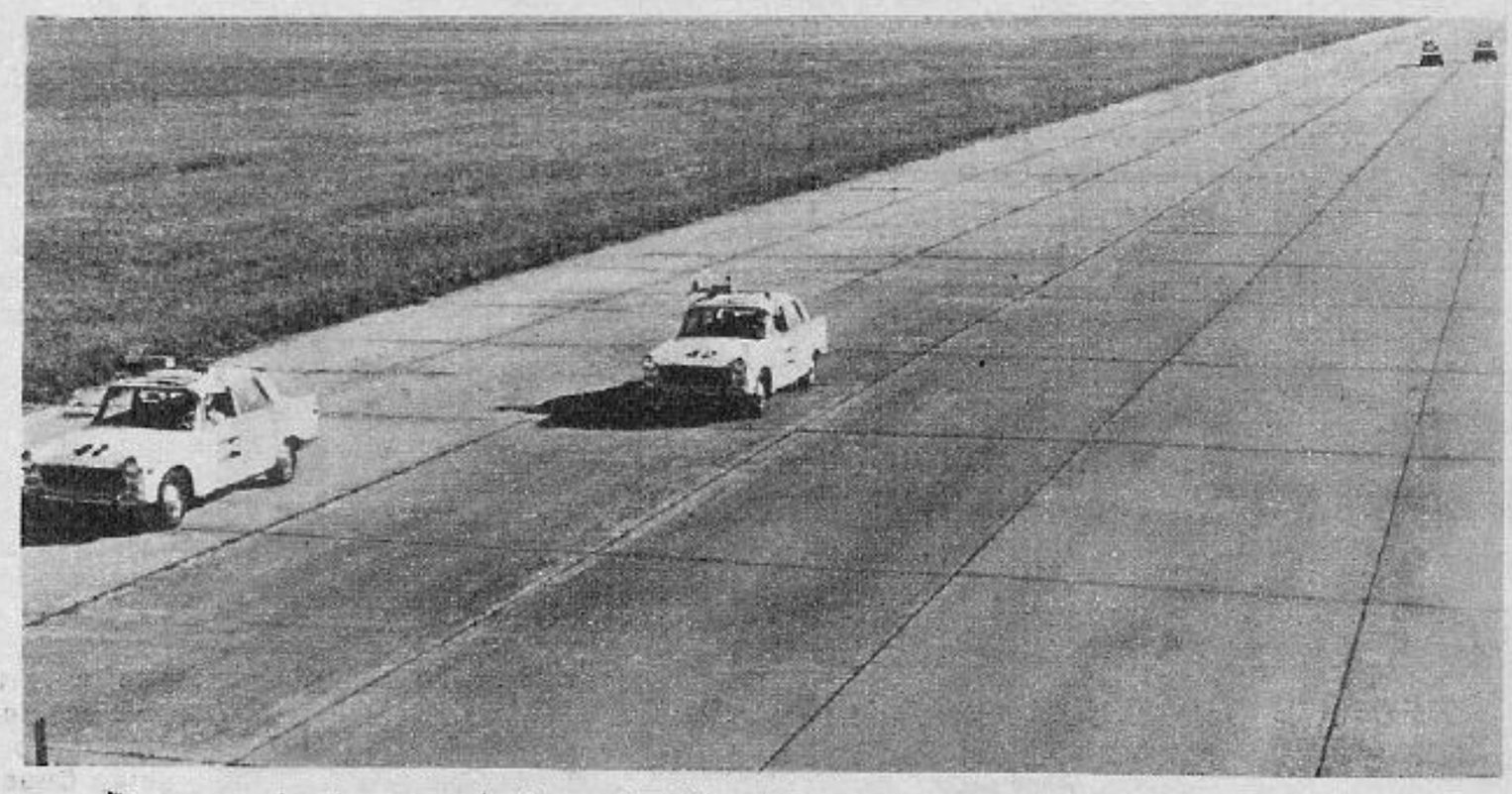
Dan Gurney sabe que no puede hacer mucho con su Eagle contra los taitas del campeonato para coches tipo Indy, excepto se trate de una carrera con muchas curvas. Por tal razón sólo se presenta en aquellas pruebas del calendario fijadas en circuitos tipo "road course"... y generalmente acierta. En septiembre se llevó una de las mitades de la doble jornada disputada en Indianápolis (no en el famoso óvalo sino en Raceway Park) y en Donnybroke (Minnesota) sumó otro triunfo sobre similar trazado.

No obstante, es Mario Andretti el holgado puntero del campeonato, que ya está prácticamente en sus manos luego de su aplastante victoria en las 300 millas de Trenton (disputadas el pasado 21 de septiembre). Andretti logró así la séptima conquista de este año, aventajando a su escolta —Roger McCluskey— nada menos que por cinco vueltas. Fue el bautismo formal para su nuevo Ford-Hawk (era la segunda presentación), ya que la máquina con la que venció en Indy quedó semidestrozada después del accidente que sufrió en Dover el mes pasado y está siendo reconstruida en California.



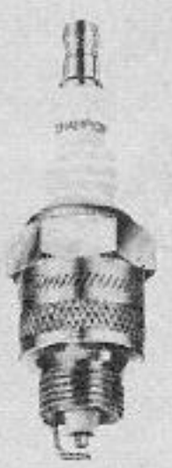


Fiat, Citroën, Renault y Peugeot lograron recorrer más kilómetros cuando usaron Bujías Champion Turbo-Action.



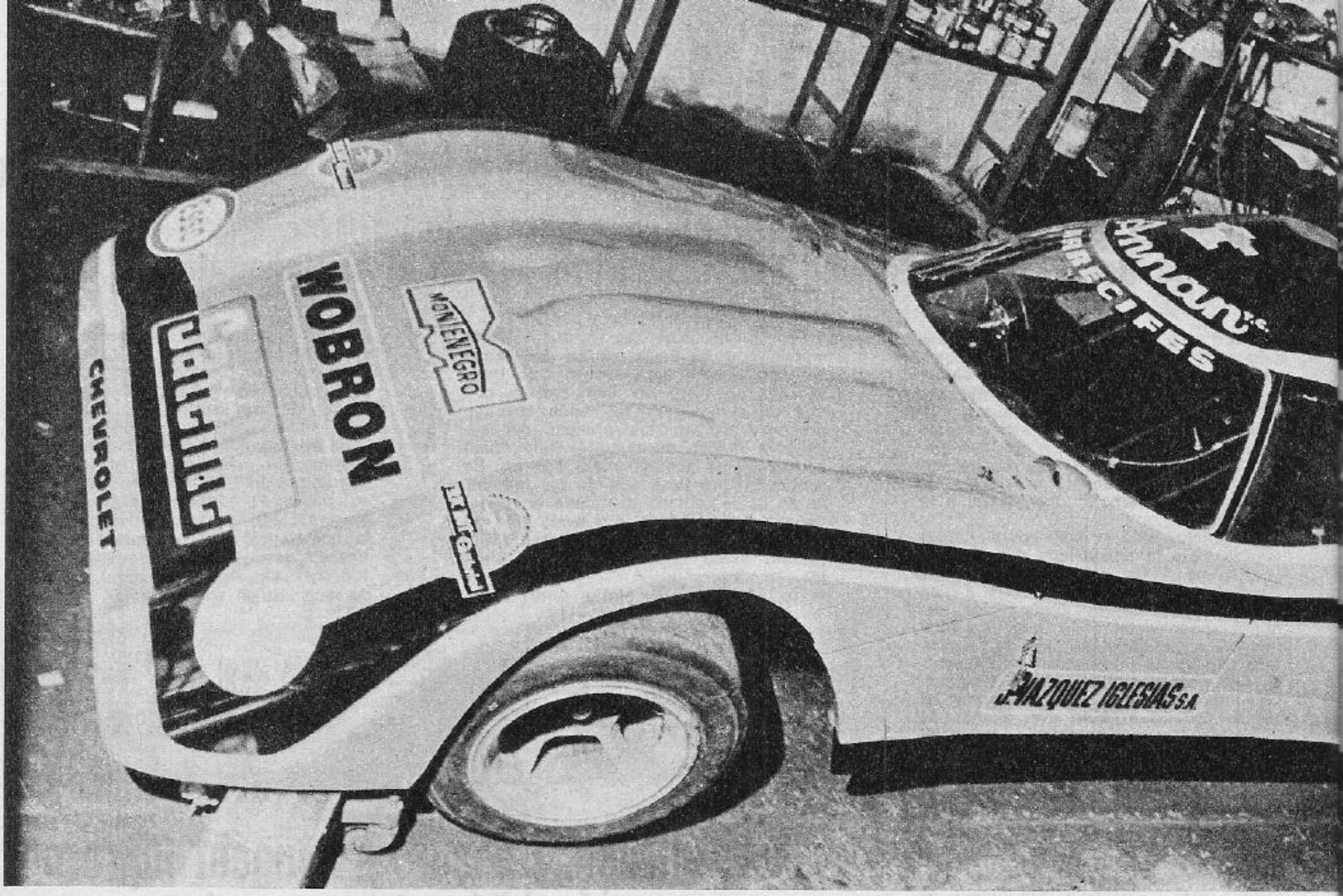
En una prueba de economía de combustible, 4 Peugeot, con recipientes de vidrio que contenían igual cantidad de combustible tuvieron que recorrer una distancia prefijada. Cuando dos de los autos equipados con bujías standard agotaron el combustible, los 2 restantes equipados con Bujías Champion Turbo-Action continuaron su marcha.

Esta es la prueba de que bujías bien diseñadas pueden lograr apreciables diferencias en la performance!. En cuidadosos tests cada uno de estos autos obtuvieron mayor kilometraje usando Bujías Champion con diseño Turbo-Action que usando bujías con diseño standard. Sesenta y cuatro autos nuevos, representando 16 marcas populares, europeas, americanas y japonesas rindieron mejor kilometraje usando Champion Turbo-Action. **Otros tests probaron que los autos provistos de Turbo-Action lograron mejor aceleración.** Las bujías con diseño Turbo-Actión están preparadas para los especiales requerimientos de cada tipo de motor y están disponibles para la mayoría de las marcas. Pida bujías Champion Turbo-Action para su automóvil... cuanto antes.

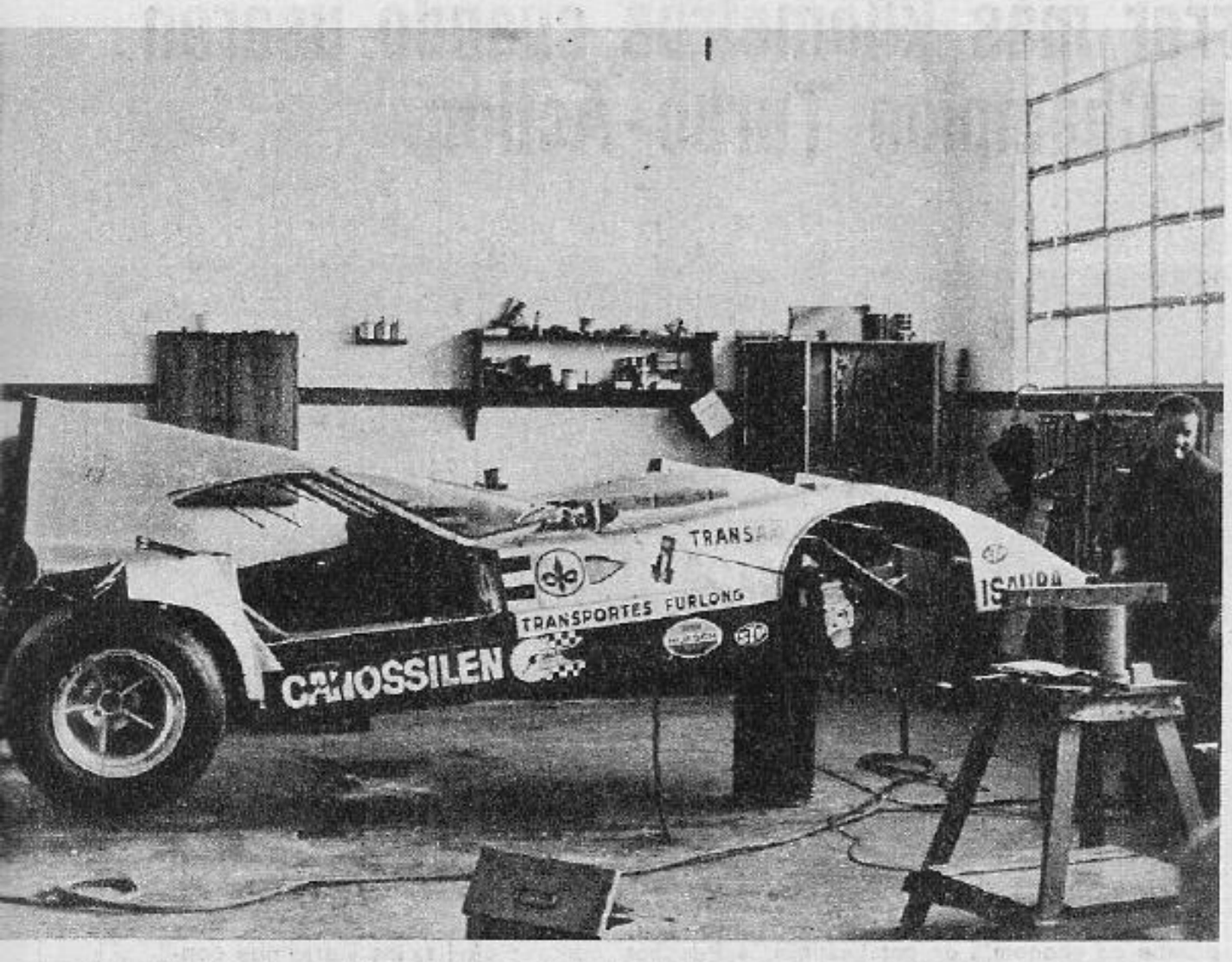


CHAMPION

Preferidas mundialmente en aire, mar y tierra.



de aquí el Apolo Naranja en todo su esplendor.



Fuertes y visibles refuerzos en el Martos de Jorge Cupeiro.



Y éste es el F-2 que ahora será F-1. ¡Lindo chasis monocasco!

Es muy cómodo, porque si uno quiere saber qué clase de novedades se cocinan los muchachos de Chevrolet, ahora no tiene más que irse hasta una zonita en San Martín y encontrar lo que se busca. Claro, antes también era así, porque siempre la General Motors estuvo en el mismo lugar. Pero esto no es asunto de la fábrica. Ahora, desde este año, uno va por la ruta 8 (como quien va para Arrecifes) y ni bien cruza la General Paz se encuentra con el tremendo cartel de GM. Cuando termina la planta —siempre siguiendo por la 8— uno dobla por esa misma calle (que nunca recordamos si es Luis o Roque o Sáenz Peña simplemente) y allí no más, a pocos metros, se encuentra con el taller de Joseph que ya es veterano en el barrio. Si se sigue por la ruta y dobla también a la derecha pero en la cuadra siguiente, allí no más se topará con las instalaciones en las que Carlos Pairetti materializa sus veloces anhelos.

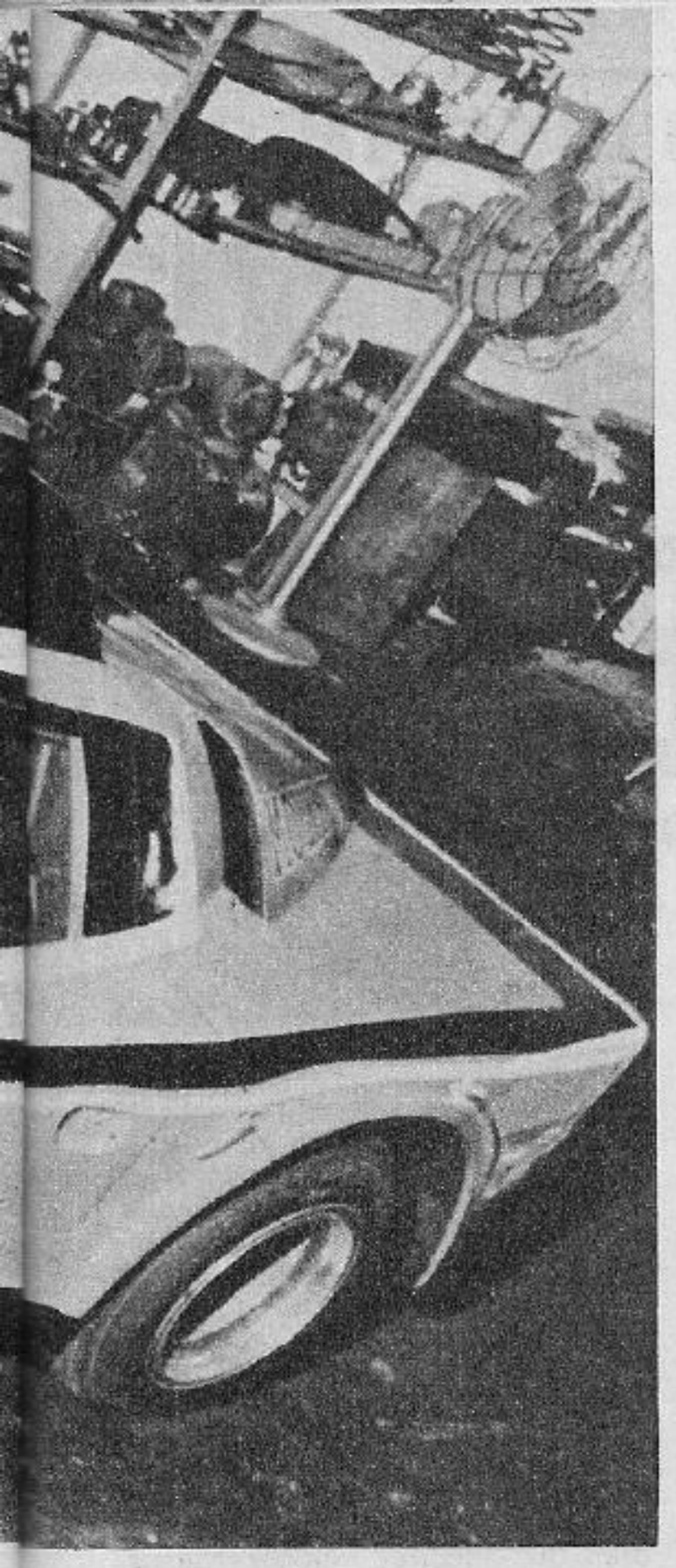
Ahora bien, puesta la marcha atrás —o en su defecto pegada la vuelta manzana— y para volver a la ruta 8, habrá que hacer otra cuadra hasta llegar a la calle María Assunta, volver a girar a la derecha y encontrarse a tres cuadras de allí con el nuevo taller del Gallego Cupeiro.

MUY JUNTO

Todos juntitos, como satélites del planetón General Motors.

A Joseph, como últimamente está bastante borrado, lo obviamos en esta nuestra cosecha de aprontes. Por eso nos fuimos directamente a lo de Carlitos Pairetti. Antes nos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL CORRAL DE LOS CHIVOS

En un pequeño radio de cinco manzanas convive el estado mayor de los siete bancadas. Allí, como cuartel general, se erige la planta de GM, como avanzada, el veterano taller de Joseph y ahora Cupeiro y Pairetti con sus respectivas trincheras donde se plantean inminentes y contundentes ataques. La actual realidad

había hablado por teléfono para que le contestáramos "Sí, vamos hasta allá con vos". Y fuimos en el flamante Alfa 1750 que normalmente utiliza su mujer. **"Yo estoy esperando un Chevrolet nuevo que me lo pintaron en la fábrica color naranja; es un color exclusivo que traerá recién el nuevo modelo de General Motors en el '70 o '71."**

Permanentemente trabajan cuatro o cinco personas en su taller. Y ellos son ahora los que están haciendo los últimos ajustes en el Apolo Naranja (Esos nombres que se inventa Carlitos...!).

EL MOTOR

El motor no se encontraba presente. Resulta que tuvo que salir. De cualquier forma, averiguamos que será alimentado por inyección. Una bomba. Un sistema desarrollado íntegramente por el ingeniero Donet, argentino, quien ya ha obtenido en la práctica resultados excelentes con el motor que impulsará al Apolo. Aplicada la inyección (el equipo de Pairetti lo bautizó al ingeniero con el mote de "El enfermero", porque trabaja con guardapolvo blanco y anda con la inyección), el motor empujó en el banco de pruebas 318 HP, la misma potencia que tenía el motor con los carburadores.

Eso de por sí ya es un éxito, porque cuando aquella primerísima prueba todavía quedaban muchas cosas por pulir y mejorar. Por ejemplo, la distribución. La correa que la trasmitía persistía en salirse. Se desarrolló entonces una nueva tapa de distribución, de aluminio, que trasmite el movimiento por medio de un par de engranajes y adiós al problema.

Para la próxima carrera en el Autódromo dará el presente. El motor está ya ablandado con unas diez o doce horas de continuo girar en el banco. Confiadamente, quienes acompañan a Pairetti (léase Laucha Ríos) piensan que con la inyección las cosas van a andar bien. **"Fijate vos** —decía el Laucha— **que existen muchos sistemas extranjeros que tienen el terrible inconveniente de la mala regulación de los inyectores y el exceso de nafta hace que se lave el cilindro. En cambio en la inyección del ingeniero Donet los inyectores regulan el flujo de combustible de tal manera que no existe la posibilidad de que los cilindros se laven."** Por otra parte, existe en el desarrollo de este sistema experimental todo el respaldo de la Comisión de Concesionarios y el visto bueno de Pairetti.

De pronto golpearon la puerta y entró el motor que venía de algún lugar y por discreción no le preguntamos de dónde porque traía manchas de lápiz de labios... Así fue cómo lo conocimos.

En otro orden de cosas, aquel coche que originalmente se llamaba Camello y que corriera Gradassi, ahora ha cambiado totalmente. No lo conocería ni su madre. Trompa, cola, cabina, pintura, corte de pelo, en fin, todo ha sido trasformado. Para bien. El aparato impacta y tiene todo el aspecto de ser un doblador tan de ley como fue el Martín Fierro y otros chasis de los que salieron de la mente productora de Vicente Formisano.

Conclusiones: ¡Bien, Carlitos! Nunca se queda quieto. Hasta aquí tenemos vistos sus últimos aprontes previos. Seguramente el resultado será tan satisfactorio como pinta.

Dimos entonces la vuelta a la manzana y luego de trasponer un cartel que dice prohibida la entrada nos encontramos con lo que en estos momentos ocupa las horas del gallego Cupeiro. Bajo un techo bastante grande, tres autos para tres categorías diferentes: la Liebre para TC con el motor Chevrolet, el Martos SP con muchas reformas en su chasis y carrocería y un hermoso fórmula dos que será modificado para admitir un motor y restantes elementos para correr en F-1.

Lo que llama la atención es el Martos, en el cual se empleó el serrucho. Luego de la carrera de Maggiolo, en la cual Cupeiro se clasificó segundo se comenzó a trabajar inmediatamente en las reformas que quería hacer el gallego, quien todavía no está conforme con un auto que todavía no ha rendido lo que puede.

LOS CAMBIOS

Resulta que empleando la cinta métrica advirtieron que el diferencial estaba corrido 7 cm hacia un costado y que así había estado siempre. Como primer punto, por lo tanto, se corrigió eso. Y luego sí se cerró toda la cola. **Como el auto era unos 130 kilos más pesado que el cálculo original** —explica Cupeiro— **empezamos a buscar alivianarlo en todos lados. Por consiguiente cortamos todo ese subchasis que había detrás del eje trasero, que lo único que sostenía en realidad era el radiador ubicado atrás. Ahora lo pasamos adelante y lo único que tuvimos que cortar en la trompa fue un poquito el capot. Por otro lado el radiador y todo el peso adicional que había detrás del eje trasero creaba un brazo de palanca bastante fuerte que provocaba los coletazos como el de Maggiolo. Por eso ahora el auto termina exactamente detrás del eje trasero. Incluso un pedazo de las ruedas queda al descubierto. También cortamos el techito adicional y con una chapa de aluminio le dimos esa forma de cuña que tiene ahora. La altura mínima se da en el último pedazo del auto, cosa que la comisión aprobó.**

Hay otra cosa que se destaca inmediatamente en este auto que espera ser probado con todas las modificaciones en esta misma semana: se trata de las enormes gomas de 18 pulgadas, que deben ser lo más ancho visto jamás.

También levantaron el piso del auto, que pesaba 20 kilos, y lo reemplazaron por una chapa que sólo pesa cuatro. Y no sólo se trata de eliminar peso, sino que se procura distribuirlo mejor, por lo cual se colocó en forma vertical el motor Chevrolet, antes inclinado hacia la izquierda. En fin. Resulta que en una semana un auto cambió completamente de forma. Habrá que observar las performances.

Hablemos del fórmula dos. Es un auto presentado tiempo atrás en las páginas de CORSA, muy bien construido por un joven llamado Leo (le basta con que lo llamen así) y en el cual la idea de poner un motor Peugeot fue reemplazada por la de un motor Chevrolet para F-1. El auto sigue siendo de Leo y Cupeiro piensa correrlo en la última carrera de la temporada. Con lo cual el Gallego cubre las tres categorías más importantes. Este Jorgito es un pillo...

EQUIPO ANTELO: TRES AUTOS PARA UN CAMPEONATO

Parisi, por sobre todas las cosas, aspira al Campeonato de la categoría y el Gran Premio es una buena oportunidad para obtenerlo.
Alonso y Carranza pueden ser...; los tres pertenecen al equipo de "Gaby" Antelo



"Sí, para nosotros el Gran Premio va a ser muy bravo; el pavimento roto y alguna que otra etapa de casi 13 horas de viaje son dos contingencias de un Gran Premio difícil para los autos chicos como el Renault", aseguró Osvaldo Antelo, preparador semioficialista de IKA-Renault para Turismo Mejorado hasta 1.150 cm³ y F-4. **"Por eso reforzamos aún más las suspensiones con respecto a la forma en que lo hacíamos años atrás; los espirales que están haciendo en Hoesch tienen mayor diámetro...; por otro lado, usaremos unos amortiguadores Fric-Rot de cárter más grande que prácticamente, salvo golpes, no habrá necesidad de cambiar en todo el recorrido."**

Evidentemente para los Renault el ripio va a ser cosa muy seria. El 1093 tiene homologado un protector de cárter-caja puente que evita en gran medida los golpes contra esos elementos, pero los amortiguadores y piezas de suspensión tendrán un azote constante, como perdigonadas persistentes que harán que la confiabilidad de las piezas temblequee en los cálculos de los pilotos y preparadores optimistas. ¿Los motores? Durante largos tramos en tercera a fondo, ¿qué tal?

Los motores llevarán 11:1 de compresión en dos casos y 11,5:1 en el restante. La potencia andará por los 58 HP a 6.500 rpm.

Los tres autos oficiales que se presentarán serán conducidos por Rubén Alonso, Emilio Parisi y Ricardo Carranza. El primero está pasando por un período inexorable de la vida de un joven (salvo el ansiado número bajo): la conscripción, pero está autorizado por sus superiores para competir en el G. P. El segundo (Parisi) encabeza el campeonato de la categoría, y por su experiencia y fineza en la conducción es candidatazo al primer puesto. Por parte de Carranza, todos conocen sus virtudes en carreras de largo aliento: especialista que le dicen.

Los autos llevarán parabrisas Triplex, los lógicos tanques de 70 litros y faroles suplementarios. Uno de ellos en el techo **"para protegerlo mejor contra los golpes de la piedra, ¿sabés?"**, porque tendrán que recorrer muchos tramos de noche, especialmente en las etapas muy largas, en las cuales, así se llegue primero en el camino en la categoría, los Renault lo harán de noche.

Por otro lado, Antelo preparó varios motores para particulares. Entre ellos se destacan los Hnos. Esteguy, clientes conspicuos del taller de la calle Bonpland que gastaron muchas horas-taller en rally y yerbas parecidas.

De los tres pilotos del equipo uno de los primeros en recorrer la ruta fue el concienzudo Emilio Parisi, que tiene todas las intenciones de repetir el título de Campeón que obtuvo tiempo atrás. Posibilidades tiene muchas; le lleva algo de ventaja a Angel Monguzzi, que es su más inmediato perseguidor, y si hacemos un somero balance en carreras largas, podemos observar que Parisi fue más efectivo que Monguzzi (ojo, **carreras largas** dijimos, porque en las de autódromo al cordobés no hay quien le pise le poncho). El G. P. dirá.

CARLOS PAIRETTI (Comisión FIAT): "La primera etapa es la mejorcita. Es toda recta y cuando se acaba el pavimento el ripio está bueno. La segunda es muy brava porque el ripio es muy pesado y nosotros con las cupé Fiat no vamos a poder poner a la quinta así que nos tendremos que conformar con viajar en cuarta...; además, no son 1.300 kilómetros sino que apenas llegan a 1.220 km, por lo que descontamos que el promedio final de esta etapa va a ser sensacional debido al error de la distancia medida. La tercera etapa, que va a Punta Arenas, en nuestra categoría, es muy linda. No hay tanto ripio pesado y es bastante rápida. Ahora... tenga en cuenta que yo no hice la parte chilena porque no teníamos el tríptico en orden cuando recorrimos la ruta, así que del límite hacia Chile no sé qué pasa. La cuarta es la muerte. Parece que la van a cambiar, aunque no se sabe nada seguro y en lugar de ir por el lago Perito Moreno nos hagan ir por San Julián. El camino que yo hice es intransitable. Lleno de pozos... debe hacer fácil cinco años que no lo tocan. La quinta es muy dura porque desde El Maitén en adelan-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EQUIPO BILLY

Cuatro autos conducidos par Castañón, Marincovich, Juchet y Menéndez Behety serán los representantes de Guillermo Billy en el Gran Premio. Díaz responsable de motores y un equipo de auxilios muy organizado



Después de Dorrego, es el más importante y el que mejor funciona como equipo. Guillermo Billy hace bastante tiempo que está metido en esto y las cosas no le han ido mal. Desde que Castañón y Díaz están en sus huestes, las cosas mejoraron y las carreras le brindaron la promoción necesaria que necesita una concesionaria Peugeot como lo es Guillermo Billy. Ganaron carreras y cuando no ganaban estaban ahí prendidos con los de la punta. ¿Quién puede pedir más, teniendo enj cuenta que no tiene el apoyo oficial de fábrica? Aunque sí trabajan estrechamente vinculados a Dorrego Competición.

El equipo Billy ya tiene en su taller de Bartolomé Mitre los autos "casi" listos. Falta colocar los motores en banco de pruebas y tirarlos en los cuatro cascos. El resto está terminado y probado. La potencia de los motores estará en el orden de los 115 HP considerando que el recorrido es largo y que se han descomprimido para tener un nivel de seguridad más alto. Los motores están a cargo de Roberto Díaz, que es el único responsable de las plantas motrices y en las carrocerías y suspensiones Jürgen Nathan (que este año no correrá el Gran Premio) que comúnmente se desempeña comd gerente de taller de Guillermo Billy.

Como auxilios contarán con cuatro vehículos (dos autos y dos pick-ups T4B), además de un camión F-350 que funcionará como taller-rodante. Por otra parte, el equipo Billy (siempre con sus autos color azul Francia) está en estrecha vinculación con Dorrego Competición, por lo que se descuenta que la asistencia durante el recorrido del GP será unificada para simplificar las cosas.

Norberto Castañón y Osvaldo Rolf Juchet están recorriendo la ruta del Gran Premio. A ellos se suman como pilotos de los cuatro Peugeot 4-4, Carlos Marincovich (la sorpresa para muchos) y Carlos Fernando Menéndez Behety.

Los autos están listos, el conjunto de pilotos es homogéneo. El equipo Guillermo Billy tiene fundadas esperanzas en este Gran Premio. Merecen buena suerte.

te se anda en la montaña y hay muchos desvíos porque están mejorando el camino. Hice el camino de los Siete Lagos, pero... parece que no van a hacerlo por ahí... ¡Qué sé yo! No entiendo nada. Si no vamos por ese camino, este Gran Premio tiene 7.000 km, de los cuales 6.700 son de rectas..., después, no se más. Me tomé el avión desde Bariloche y me vine a Buenos Aires porque pensaba correr en Chacabuco.'

EQUIPO BILLY: Por noticias llegadas desde Río Gallegos por Castañón y Juchet, hasta allí todo va bien y opinan que el camino está en buenas condiciones. Habrá que esperar una semana.

COMISION FIAT: También están recorriendo la ruta al igual que el equipo Dorrego Competición. La primera tanda estuvo integrada por García Veiga, Vessuri y Pairetti. El resto está en el Sur.

LA COMISION DEL A. C. A.

La Comisión del Automóvil Club Argentino que se encuentra recorriendo la ruta del Gran Premio tardará aún una semana más por lo menos en volver a Buenos Aires, por lo que se deduce que el recorrido definitivo con sus kilometrajes correctos no se sabrán hasta la semana próxima como mínimo. Sin duda las cosas se están haciendo muy mal porque ya se comentan jocosamente las "distintas versiones" del Gran Premio. Mientras tanto, los pilotos de equipos oficiales y algunos particulares gastan dinero recorriendo la ruta sin tener la seguridd que los caminos que hacen son los correctos. Señores del A.C.A.... **esto no puede ser porque va en contra del mismo Gran Premio.**

Corresponsales:

Héctor Acosta *(Córdoba)*
Raúl Arioni *(Bolívar)*
Francisco J. De Cesare *(Río Negro)*
Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*
Carlos Larriera *(Santa Fe)*
Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*
Pedro A. Pignataro *(Santa Cruz)*
Rodríguez "Corsa" *(Misiones)*

PARABRISAS CORSA EN

EL IN

UNICA SECCION - 2 PAGINAS

PERIODICO AUTOMO

SANTA FE

¡A ROMPER CUPES!

Rafaela. — El equipo de Concesionarios Fiat ha decidido probar a fondo sus automóviles de carrera antes de largar el Gran Premio de Turismo al Sur. Y es por eso que han decidido trasportar dos cupés y una berlina (posiblemente) hacia el óvalo de Rafaela para hacerlas dar vueltas hasta que se rompan o hasta que puedan determinar el grado de confiabilidad de las mismas. El plan de pruebas es que los pilotos exijan a los autos en todo momento y que demuestren de tal manera hasta qué punto pueden durar los motores. Esta prueba determinará, seguramente, el grado de preparación para ir al Gran Premio. Se sabe que algunos de los pilotos que probarán los autos en Raphy han de ser Carlos Reutemann, Héctor Prono y Luis "Porcel" Grossi.

Rosario. — Los rosarinos están entrando por la gran variante del automovilismo zonal. Ahora van a organizar carreras de Turismo Anexo J en un autódromo asfaltado que se trazó en las cercanías del Boulevard O. Lagos. Muy bien por los rosarinos.



SANTA CRUZ

DE 5.000 A 4.000

Río Gallegos. — El Comité Ejecutivo de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Patagónico realizó su Asamblea General Ordinaria. En esta reunión se trató la realización del Segundo Campeonato Regional, sus aspectos reglamentarios y fechas de las distintas carreras. Además se resolvió la integración de los fondos que serán distribuidos en las pruebas del campeonato.

El proyecto de este campeonato es el siguiente: cilindrada de las máquinas a intervenir, 4.000 cm³; preparación, libre. Al respecto de la reducción de cilindrada de 5.000 hasta 4.000 cm³, las autoridades de la Federación Regional declararon: "Haciendo un análisis de los vehículos de competición que existen en la zona, la Federación sugiere que la reducción de la cilindrada para la presente temporada no afecta a ningún concurrente en particular. Por otra parte, es indispensable que los autos de competición de nuestra zona vayan, de a poco, adquiriendo las características de las categorías ncionales". Es posible que este campeonato se inicie en noviembre y finalice en los primeros días de junio del 70.

Río Gallegos. — Se realizará a la brevedad un estudio completo tendiente a realizar un autódromo que responda a las necesidades de la zona. Pero este autódromo no será solamente un centro de actividad automovilística, ya que contará con distintos trazados; uno perimetral para automóviles y dos distintos en su interior para competencias de karts y motocicletas. Este nuevo autódromo forma parte del plan regulador de la zona y es posible que se le agregue a las pistas un lago artificial en el centro para fomentar la práctica de la motonáutica en esa zona. Las condiciones de seguridad han de ser las ideales, ya que se piensa ubicar a la gente sobre taludes de tierra sobre los cuales, a la vez, se construirán tribunas

RIO NEGRO

OTRO AUTODROMO

San Carlos de Bariloche. — Luego de más de dos años con alguna esporádica actividad, ha vuelto a tomar vida orgánica el Bariloche Auto Club. Un grupo de entusiastas del deporte mecánico, que se encontraban al margen de la entidad, ha tomado a su cargo la conducción del automovilismo de la zona. Se ha organizado el trabajo en diversos departamentos, idea novedosa que esperamos que rinda en la práctica lo que promete en teoría. Como primer fruto de este nuevo empuje, el Comisionado Municipal, señor Antonio J. Miralles, ha dictado resolución destinando un amplio predio para la construcción del Autódromo Municipal de Bariloche. Los directivos del B.A.C. han iniciado ya consultas con destacados profesionales a fin de contar con el asesoramiento necesario para dar forma al proyecto, colaborando de esa manera con la comuna, que será la propietaria del escenario de la futura actividad automovilística. La nueva directiva es presidida por el señor Mario Simari.

San Carlos de Bariloche. — Dio comienzo el Tercer Campeonato de Regularidad de Bariloche que organiza el Club Social y Deportivo Llao-Llao, con la colaboración técnica de la peña Pichi-Huinca. La primera competencia cubrió el trayecto entre Bariloche-Puente Collon-Curá y regreso, con un total de 240 kilómetros. El trazado está casi totalmente pavimentado, salvo un corto tramo en el acceso a Bariloche, el que se encuentra en acelerado proceso de construcción y que una vez finalizado hará posible unir Buenos Aires con Bariloche sin un solo metro de tierra. Cuarenta autos participaron de la carrera, número máximo que habían fijado los organizadores a fin de que el asado servido en Collón-Curá fuera suficiente par todos.

Vázquez-Ceaglia ganaron los trofeos a la mejor pareja de novicios y la carrera la ganaron Esparza-Tognetti.

CLASIFICACION

1º	Esparza-Tognetti	37 puntos en contra
2º	Vázquez-Ceagla	41 puntos en contra
3º	Luhrs-Luhrs	42 puntos en contra
4º	Beveraggi-Moedano	45 puntos en contra
5º	Caspani-Ferrara	46 puntos en contra
6º	Morán--Rodríguez	51 puntos en contra
7º	Hinterberger-Oseroff	53 puntos en contra

SALTA

EL GRAN CAMPEONATO

La Federación Regional del Automovilismo Deportivo Nº 10 de Salta y Jujuy ha informado recientemente que el campeonato zonal sigue su marcha con gran éxito en cada una de sus competencias. Es de hacer notar que para este campeonato se estableció un mínimo de seis carreras, debiendo organizar por lo menos tres cada uno de los clubes afiliados. El Automoto Club Jujuy, de San Salvador de Jujuy, ha realizado ya dos competencias, con fechas 29 de junio y 17 de agosto del corriente año, llevadas a cabo en el circuito "Alto Comedero", con una extensión de 2.650 metros.

El Automoto Club Salta, de la ciudad de Salta, ha realizado ya dos competencias, con fechas 20 de julio y 14 de septiembre del corriente año, en el circuito del Aero Club Salta, con una extensión de 3.000 metros. Dicho circuito de tierra ha sido perfectamente compactado por medio del riego de agua y aceite. En estas competencias participan pilotos de Salta, Catamarca, Tucumán y Jujuy.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TERIOR

Nº 181

VILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Reclame con este ejemplar
nuestro suplemento "Parabrisas CORSA"

Argentina, 7 DE OCTUBRE DE 1969

POSICIONES DEL CAMPEONATO ZONA Nº 10

Anexo J - Categoría A

1º	Gallo, Sergio	Renault 1093	Salta	21 puntos
2º	Tannure, Abel	Renault 1093	Tucumán	11 puntos
3º	Mendia, Dardo	Renault 1093	Tucumán	8 puntos
4º	De Almeida, Rubén .	Renault 1093	Salta	6 puntos
5º	Sergi, Carlos M. ...	Renault 1093	Jujuy	5 puntos

Anexo J - Categoría B

1º	"Bonny Blasco" ...	Peugeot 404	Tucumán	24 puntos
2º	Parra, Pedro	Fiat 1500	Tucumán	13 puntos
3º	Carretero, M. A. ...	Fiat 1500	Tucumán	11 puntos
4º	Scamuffo, Jorge (h) .	Fiat 1500	Salta	8 puntos
5º	Brils, Víctor	Peugeot 404	Jujuy	5 puntos

Anexo J - Categoría C

1º	"El Jujeño"	Torino 380 W	Jujuy	24 puntos
2º	"Perry Mason"	Torino 380 W	Jujuy	13 puntos
3º	Durand, Alvaro	Torino 380 W	Salta	13 puntos
4º	Alesanco, Roberto ..	Torino 380 W	Salta	6 puntos





que nos prohíban la entrada vamos a saltar alambrados, cercos, automóviles, avionetas y ovejas con tal de informarles a ustedes sobre lo que pasó o dejó de pasar.

Balcarce. — Nuevamente cobra incremento el asunto de la construcción de un autódromo en los pagos del "Chueco" Fangio. En una visita que realizara la semana pasada a esta ciudad, el gobernador de la provincia de Buenos Aires, se habló del tema. El mandatario bonaerense se habría manifestado de acuerdo con esa obra y se comentó también de un determinado apoyo de carácter oficial a la misma.

platense. El aniversario de su trágica muerte fue evocado en la intimidad familiar, pasando injustamente desapercibido entre aquellos que en su momento celebraron ruidosamente los triunfos del recordado piloto.

Necochea. — Intenso trabajo desarrolla la Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas (ACOCA), que ahora ha pasado a tener sede en esta ciudad. El organismo está presidido por el señor Rubén Biscar (caracterizado dirigente de automovilismo local); en calidad de vicepresidente se desempeña Carlos Erreguerena (Ayacucho) y como se-



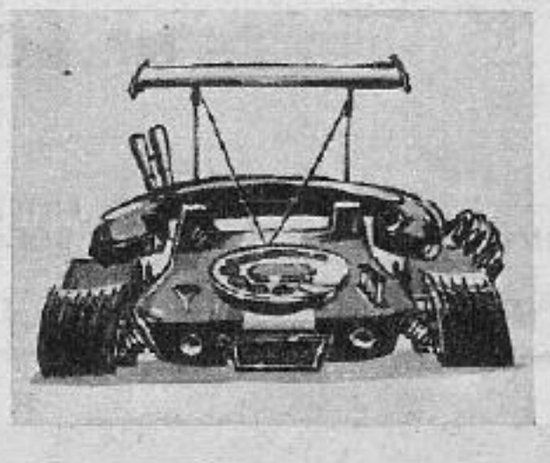
PROV. DE BUENOS AIRES

TURISMO Y LIBERTAD DE PRENSA

Lobería. — El famoso circuito entoscado de Lobería, propiedad del Club Atlético Independiente, ha sido inaugurado. Las categorías con que se abrieron las puertas de este nuevo trazado fueron: Turismo y "Vale todo". Parece ser que en las dos clases ganó el tresarroyense Carlos A. Pourrieux con su Peugeot amarillo. Decimos que parece ser y no que fue porque al auto lo vimos sólo, de lejos, aparecer entre la polvareda. Ustedes se preguntarán el porqué de esta inseguridad en la información. Pues bien, el hecho concreto fue que las autoridades de la carrera impidieron el trabajo del corresponsal de Parabrisas Corsa y de otro colega de la revista Competición, relegándolos a ver la carrera desde el lugar donde generalmente se ubica al público y a muchos metros del escenario de la carrera. El hecho fue que cuando terminó la carrera y nos dirigimos (con este colega) a la imaginaria Deportiva, ya no había nadie que suministrara clasificaciones y demás. Ocasionales espectadores ubicados cerca de la llegada confirmaron entonces que Pourrieux (imbatible en la zona) había ganado. Más no sabemos sobre la clasificación lograda, pero prometemos que la próxima vez

Mar del Plata. — Hace unos días se cumplieron nueve años de la desaparición de Alberto "Tito" Logulo, que llegara a destacarse en Turismo Carretera en la década del 50 al 60. Fue, además, la figura que aportó mayores halagos a la afición automovilística mar-

cretario actúa el colega especializado en fierros y otras yerbas del matutino necochense "Ecos Diarios", Juan Angel D'Annunzio. Recientemente ACOCA incorporó dos nuevos socios, que son el Moto Club Mar Chiquita y el Club Independiente de Tres Arroyos.



EL TELEFONO NEGRO

-¿Hola... CORSA?

—Sí... ¿quién ahíiii?

—El Enmascarado Solitario.

—Adelante, Enmascarado...

—Los llamo porque si no ustedes no se enteran de nada. ¡Dile-ttan-tes! ¿Sabían que viene un Lotus a la temporada de SP...?

—No. Pero contá, Enmascarado..., contá.

—Bueno... ahí va. Resulta que alguien va a tener, o mejor dicho, existe la posibilidad de que traiga un Lotus Europa de esos que en Europa corren con motores Cosworth de Fórmula Dos, pero sería con un motor Ford-Cosworth de tres litros de cilindrada...

—¡Sensacional!

—Pará... no hay nada definitivo, pero se rumorea muy insistentemente.

—¿El piloto sería Talbot Guiñazú?

—No digan pavadas, niños... uno podría ser un brasileño que está andando muy bien en Europa y el otro un argentino.

—¿Quién?

—Miren, ya me están cansando con sus preguntas. ¿Les gusta el "Nene" García Veiga?

—¡Sí!

—Bueno, ése puede ser un nombre..., no pregunten más porque me tengo que ir a defender al sheriff de Tombstone Arizona... (Clic.)

-Hola, ¿con la familia Crespi?

—Sí, ¿quién habla?

—De Corsa... ¿Tulio anda por ahí?

.....

—¿Cómo andan, muchachos?

—Bien, viejo, gracias: te llamábamos para que nos comentes las últimas novedades de la temporada chilena para Fórmula Cuatro.

—Bueno, mirá. Van veinte autos, cuatro son para alquilar a los chilenos, uno de ellos lo llevo yo, un Tulia 6 flamante, sin motor, al cual allá en Chile le pondrán uno. Por lo tanto quedan 16 autos ¿no? De esos 16, cinco, con sus respectivos pilotos van sin tener que realizar la prueba de selección previa. Son: Ragno, Sardá, Ferrea, que tiene auto nuevo, Andretta y Orabona. Los elegimos porque son las figuras más representativas de la categoría, los que andan más fuertes o bien por antigüedad. Los 11 restantes disputarán una selección el día 13 de octubre en el autódromo de Buenos Aires.

—¿Todas las tratativas están O. K.?

—Yyyyy..., sí. Lo único que falta es que el Automóvil Club Chileno pida la fecha a la CADAD y listo. El asunto se atrasa porque deben tener algún problema allá...

—¿En qué fecha se harán?

—Bueno, serán dos carreras: la primera en el último domingo de octubre y la segunda el primero de noviembre...

-"Hola, habla... ¿cómo te va?

—"Qué hacés, ¿qué novedades te hacen llamar aquí?"

—"Hoy mucho mucho no tengo... estuve hace un rato en IKA-Renault y me enteré que a fines de noviembre sale el Renault R6, quizá lo publiciten bajo el slogan "El Mediano Argentino". Pero no lo van a homologar para correr en Turismo Mejorado, por la cilindrada, estará en desventaja con respecto a sus rivales, que serían los Fiat y Peugeot... para F-2 se puede usar; pero decime una cosa. ¿vos los usarías sabiendo que la fábrica no te va a dar apoyo?...

—Muy interesante, Flaco, muy interesante...

—Parece que los pilotos que usen autos IKA-Renault se la van a ver fiera el año que viene, se rumorea que ACCIKAR va a cortar todos los premios que daba...

-Con Boschi, por favor...

—Hola... ¿quién habla?

—De Corsa, Edgardo, ¿qué tal?

—Bien. Mucho trabajo.

—¿En qué andás vos y las 25 Horas?

—Mirá, yo presenté la renuncia en la CADAD para poder correr el Gran Premio. Le compré la cupé a Eddie Boyadjián y la desarmé toda con Richard Vignoles para ir al Sur. Por supuesto que voy solo con la cupé Fiat..., arreglaré los auxilios junto con Arturo Dubourg, que va con Peugeot, porque yo lo único que puedo poner es una pick-up. Vamos a ver qué pasa..., voy muy desorganizado porque ya no tengo muchas ganas ni tiempo de hacer las cosas bien. Voy porque no quiero perderme el Gran Premio y nada más.

—¿Y las 25 Horas?

—Bueno, ya sabés que se rigen por el reglamento de Grupo 2 del año 1970 y que tendremos en total 70 autos divididos en dos clases. Hasta 2 litros y más de dos litros. Queda por ver el circuito a utilizar, pero todo el mundo está de acuerdo en que se corra en el perimetral... o sea, el mismo del año pasado. A mí me hubiese gustado innovar, pero no puedo ponerme en contra de todo el mundo. Ya arreglamos con la gente de motonáutica y la Municipalidad para que la carrera de lanchas que se hacía el domingo se haga después de las 25 Horas, así no interfiere para nada. Creo que la van a hacer de noche, con luces artificiales. Lindo espectáculo puede ser... Bueno, viejito, te dejo porque me están llamando por otro teléfono. Hasta luego...

-¿Hola! ¿Neira? Habla Yebra... Ya que no viniste, te cuento lo que pasó en la conferencia de la A.A.R. (Asociación Argentina de Rally).

—Pasá no más la novedad...

—Bueno, resulta que vino gente del Club Uruguayo de Rally y de la Asociación Uruguaya de Volantes y se largaron con la novedad de un gran rally a correrse el año que viene que se llamará Cono Sur. Como el nombre te lo sugiere, abarcará varios países limítrofes: además de la Argentina, serán Brasil, Uruguay y Paraguay. 5.500 kilómetors en seis etapas con concentración en Paso de los Libres.

—Interesante, ¿no? ¿Tenés más detalles?

—Sí, cómo no. Vos y cualquier otro interesado pueden darse una vueltita por la Asociación todos los viernes a la noche. Anotá la dirección: Bogotá 3381, por Floresta.

—Gracias, viejo.

-Hola, ¿CORSA? Habla Larriera desde Santa Fe...

—Hola, Carlitos. ¿Cómo estás? Comenzá a largar el habitual rollo de maldades.

—Mirá, aquí la única maldad me parece que es la ruta del Gran Premio. Estuvieron en Rafaela el "Gordo" Galluzzi con gente de Fiat y vi los autos con que se recorrió la ruta. La familiar de Carlos Grossi quedó prácticamente inutilizada. Me contaban que hay lugares por donde no se puede andar directamente. Andando despacio cortaron una parrilla de suspensión como con un soplete, de los amortiguadores no quedaron ni los ojales y hay tramos en los cuales se mandan dos pick-ups de auxilio por si se queda una. ¿Te das cuenta? Le encargaron el blindaje de los autos a Baufer y se empleó chapa de 3 mm de espesor. Y por ahora no saben cómo reforzar la carrocería. Parece que lo peor de todo es la cuarta etapa.

—¿Y qué hicieron los Fiat en Rafaela?

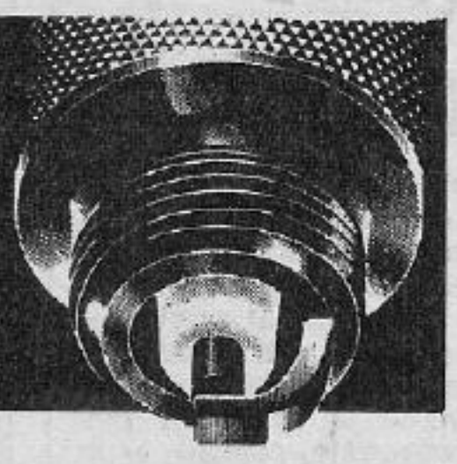
—Mirá, estuvieron con una cupé que giró unos 850 km a 170 km/h sostenidos. El "Gordo" Galluzzi se fue luego a Buenos Aires a buscar otro motor y luego de la carrera de F-1 seguirán girando con García Veiga y Reutemann.

—Muy bien, Larriera, nos vemos el domingo en San Nicolás, viejo.



Para su coche, camión o motocicleta...

GANE FUERZA



...CON BUJIAS

prestolite

HACEN RENDIR DEL TODO A LA NAFTA Y AL MOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La mar en coches

Citroën 2 cv
Fiat 600 • Renault 850 ▶ CUOTA MENSUAL $ **17.710**

Fiat 800 Coupé
Renault Gordini ▶ CUOTA MENSUAL $ **20.350**

Fiat Coupé 1.500
Peugeot 404 ▶ CUOTA MENSUAL $ **31.020**

Ford Falcon
Chevrolet • Rambler
Torino • Dodge ▶ CUOTA MENSUAL $ **36.300**

- Las cuotas se ajustarán, si varía en más o en menos, el precio de los coches antes de su entrega.
- La diferencia de precio entre distintos modelos de un mismo grupo, si la hubiere, se liquidará
- en el momento de la adjudicación.

Lo nuestro es un revolucionario sistema de grupo cerrado, por el que Usted obtiene su coche

TOTALMENTE EN CUOTAS - SIN INTERESES

LLENE, RECORTE Y ENVIE ESTE CUPON

Deseo que me expliquen en detalle el sistema Autoplan, sin ningún compromiso para mí.

Nombre y apellido .....
Dirección .....
Localidad .....
Horas en que se le puede visitar .....
No tiene coche
o desea cambiarlo? .....
Tipo de coche
que desearía comprar .....

Representante:
Ramón Falcón 7038 - 1er. P.
LINIERS

Person. Jurid. y Pl., Resol.
S. E. de Just. de la Nación Nº 1645
del 26/8/68 y 2338 del 6/11/68

Autoplan S.A. de Ahorro para Fines Determinados

ALGO YA PROBADO, NUEVO Y DIFERENTE!

Con el sistema

AUTOPLAN

Ud. va en coche.

SARMIENTO 342

Sábados abierto de 9 a 13 hs.

W. ANTUÑA YARZA ARGENTINA

"GRAN PREMIO DE LA PATAGONIA"

CON TODO Y... CON TODOS!

A TRAVES DE ESTE SENSACIONAL EQUIPO DE PERIODISTAS ESPECIALIZADOS:

OSCAR GAÑETE BLASCO
EDUARDO PEREZ TRIGAS
JORGE ALIAGA
LUIS GARCIA DEL SOTO
DARIO RINALDI
ERNESTO VIETA
ANSELMO LAMARQUE
HUMBERTO LONGO
y la participación especial de
TITO REBAGLIATTI



CONTANDO ADEMAS, CON LA DESTACADA INTERVENCION DE 50 PERIODISTAS, DISTRIBUIDOS A LO LARGO DE TODA LA RUTA, PARA QUE UD. "VIVA LA EMOCION" DEL "GRAN PREMIO DE LA PATAGONIA", por LIBERTAD.

AL FINALIZAR CADA ETAPA, TRANSMITIREMOS LAS TRADICIONALES **"NOCHES DE GALA"**

RADIO LIBERTAD

PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA

PUBLIKA INTERNACIONAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RELATOR

Renault Gordini
Dócil o agresivo. Usted decide.

Dócil:
Porque tiene todo el confort familiar.
Cuatro puertas. Tablero totalmente acolchado.
Circuito de 12 voltios. Suspensión independiente en las cuatro ruedas, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.
Confortables asientos anatómicos, tipo butaca, elegantemente tapizados.
Su baúl es amplio, apto para llevar todo lo que la familia necesite.
O agresivo.
Por su potente motor de 40 HP y 845 c. c., instrumental individual y cuentavueltas.
Volante de madera. Llantas sin tazas con tuercas ciegas cromadas, palanca al piso y caño de escape de doble boca.
Renault Gordini reúne confort familiar y prestancia deportiva.
Así es Renault Gordini.
Dócil o agresivo. Usted decide.

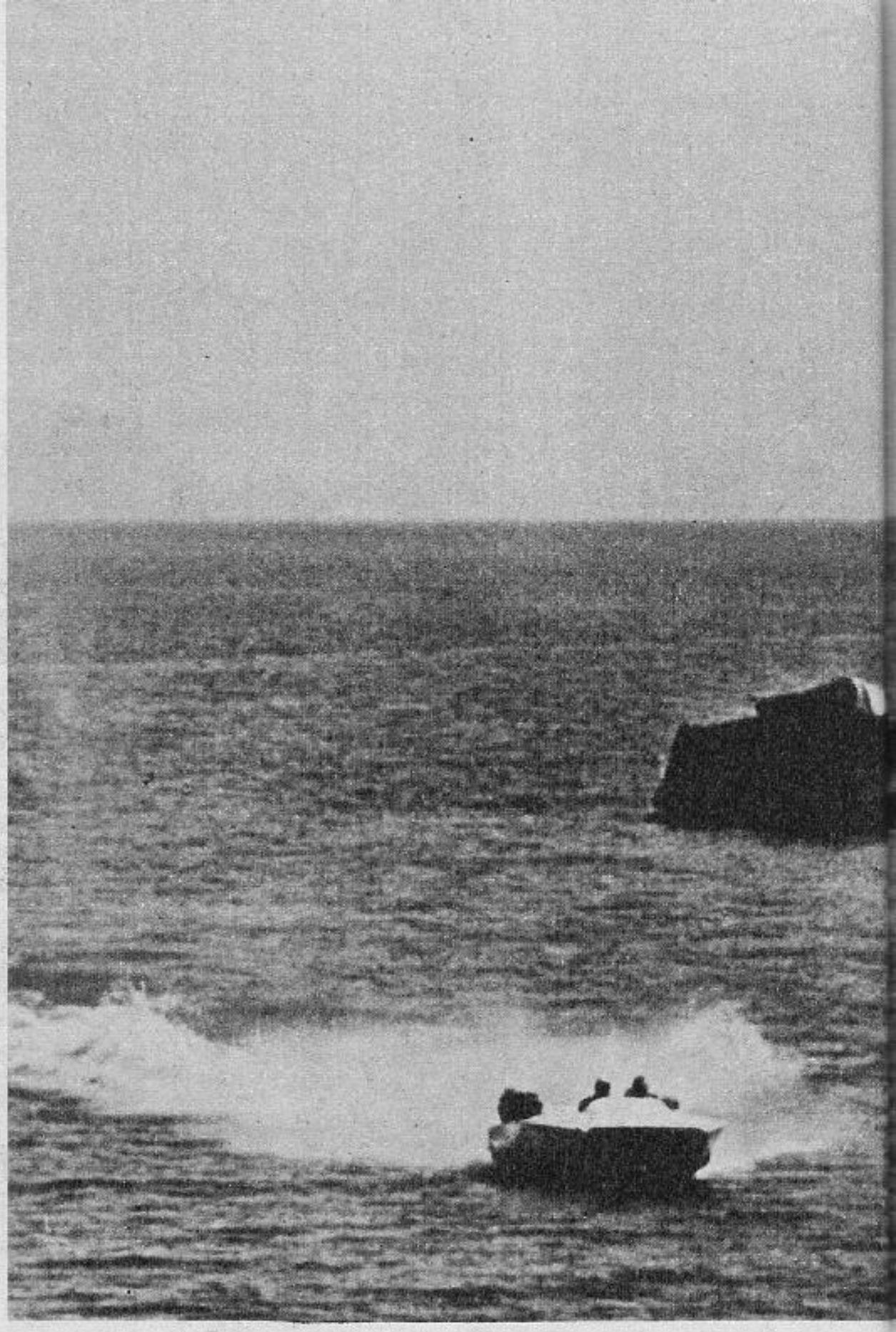


RENAULT GORDINI
IKA RENAULT

Con la clase internacional IKA-RENAULT

INTIMIDADES DE UN RECORD





Pormenores del record de velocidad Buenos Aires - Montevideo. La prolongada espera en busca de condiciones meteorológicas favorables. La falsa partida, una gaviota canchera y el drama de los compases

El viernes 12 de septiembre, luego de 2h 12m 37s, el catamarán Mister Sodio IV, con Gerardo Lorenzino al volante acompañado por Hugo Tedin (h), batía el record de velocidad entre Buenos Aires y Montevideo. "En cuanto le compré el catamarán a Alberto Regnícoli empecé a acariciar el proyecto. En un principio pensé contar con dos elementos de orientación y seguridad; Hugo Tedín e Ildefonso Fernández iban a estar con sus barcos en la ruta. Luego desechamos la idea y lo cierto es que hubo que esperar tanto tiempo para hacer el recorrido que hubiera sido imposible su permanencia en el río." Alrededor de 40 días estuvo el catamarán en el Yacht Club Argentino, Dársena Norte, esperando el momento favorable. Por fin, el 20 de agosto, con el río más o menos tranquilo, se inició el intento. Duró poco. A los 800 metros de la partida el catamarán se metió debajo de dos olas de donde salió por milagro, y hubo que emprender la vuelta. Se iniciaba nuevamente la "dulce espera". "Volvimos a la rutina de siempre. A las cinco de la mañana comunicaciones con Prefectura, Servicio Meteorológico, Uruguay, para tener el pronóstico. Si era más o menos favorable rumbeábamos para el Y.C.A., donde esperábamos a ver cómo evolucionaba el día. Si no era el viento, era una neblina impresionante. Un viernes (ni me quiero acordar cuál fue) el río estaba ideal, pero, créase o no, era la una de la tarde y no pude encontrar acompañante a mano."

Así las cosas, se acercaba el domingo 14 de septiembre, en que había carreras en el club Delta, en el Tigre. Lorenzino tenía que correr y para ello era necesario llevar la lancha y quitarle los 300 kilos de combustible que tenía. A Lorenzino le costaba sacar la Mister Sodio IV del Y.C.A. y lo demoró hasta último momento. Fue la salvada. El viernes 12 amaneció con algo de neblina y bien tranquilo. Hugo Tedin fue el navegante, pero según sus propias palabras no fue del todo sencillo. "Llevábamos dos compases; uno empezó a dar vueltas como si fuera un cuentarrevoluciones, de modo que fue a parar al fondo. El otro tenía una 'desviación' (de alguna manera hay que llamarla) de unos 30 grados." Pero por suerte Hugo conoce el río como pocos y llevó "por olfato" al cata-

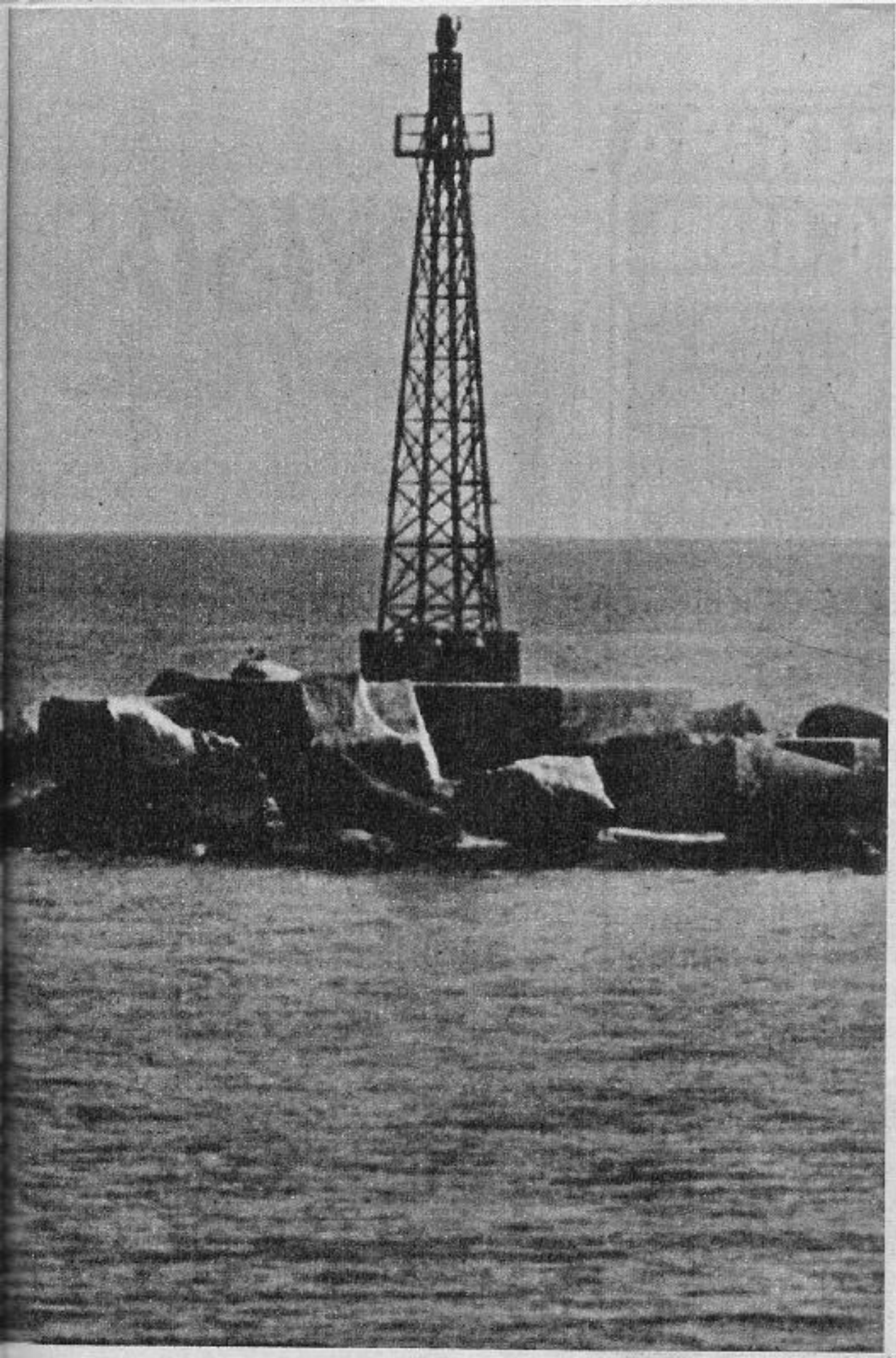


Arriba, derecha:
Entra la Mister Sodio IV a Montevideo, estableciendo un nuevo record de 2h 12m 37s.

Abajo: Conocido el éxito, brinca el catamarán dentro del puerto. Gerardo Lorenzino y Hugo Tedin saludan.

Arriba, izquierda:
En PARABRISAS CORSA. Un excelente piloto y un extraordinario navegante.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



marán hasta Montevideo casi en línea recta. "Creo que con instrumentos adecuados puede hacerse una ruta unos 15 km más corta y allí están los 8 ó 9 minutos de menos que pudimos haber hecho."

Al rato de haber salido de Buenos Aires estaban esquivando como podían los cajones de frutas que flotaban cerca de Pontón Intersección; a la hora y media hubo que autoabastecerse, se bajó a 3.000 rpm y se trasvasó combustible. A esa altura del viaje no eran muy optimistas, más cuando a menos de dos kilómetros había un frente de tormenta que por suerte no llegó a molestarlos. Del combustible original (habían partido con los dos tanques de 100 litros, dos chicos de 25, dos bidones de 5 y uno de 30) quedaba cada vez menos y el catamarán reaccionaba levantando más vueltas. "Empezamos a tener más fe cuando casi nos estrellamos con una gaviota. La veíamos parada en el agua, justo en nuestro rumbo; quizá estaba acostumbrada a esquivar veleros o era medio canchera. Levantó vuelo cuando estábamos apenas a cuatro metros de ella; los dos esquivamos violentamente con la cabeza y ésa es la causa por la que nuestro pescuezo aparece ahora un poco más largo." A partir de allí no pasó nada y todo fue tener el mango bien apretado. Lo que es difícil que olvidemos es nuestra desesperación al entrar a Montevideo y no ver a nadie tomando tiempo. Pensamos que no habían podido avisar nuestra partida y todo había sido inútil". Por suerte, Hugo Tedin vio en la escollera un grupo que aplaudía por el record que acababan de establecer. El record anterior pertenecía a Salvador María Correa, con la embarcación Cascabel, equipada con un motor Hispano-Suiza de 500 HP; fue obtenido en mayo de 1934 con un tiempo de 2h 41m 50s. Lo que siguió es sólo confirmación del espíritu de los dos deportistas: fueron navegando hasta Santa Lucía, subieron la lancha a tierra, en jeep a dormir a Montevideo, al día siguiente en camión con la lancha hasta Carmelo, de allí navegando hasta San Fernando y al día siguiente estaban en la línea de largada en la carrera del club Delta.

El objeto que los llevó a establecer esta marca es bien simple: "Queremos a la motonáutica, creemos que debe salir del Delta y ganar el río abierto y creemos que estando presentes en todo evento deportivo, ya sean carreras, exhibiciones, records, etc., es como mejor contribuimos a afianzarla". Saben que han despertado un avispero y que hay muchos que sacan cuentas a ver si pueden bajar el tiempo (hay que bajarlo por lo menos en 10 minutos para que sea homologado). Y eso es, en realidad, el mejor resultado de esta aventura: que se hable, que se pruebe; pero sólo los que basen su intento en capacidad y conocimiento pueden aspirar al mismo éxito que acompañó al binomio Lorenzino-Tedin.

LOS CONCESIONARIOS FORD CONOCEN EL VEHICULO QUE LE VENDEN

Lo conocen mejor que nadie. Porque el personal especializado de los Concesionarios Ford tiene instrucción especializada. No necesita "descubrir nada". Sabe qué tiene que hacer, y además sabe cómo hacerlo. Y usted los conoce a ellos. Confíe su Ford a los que saben.

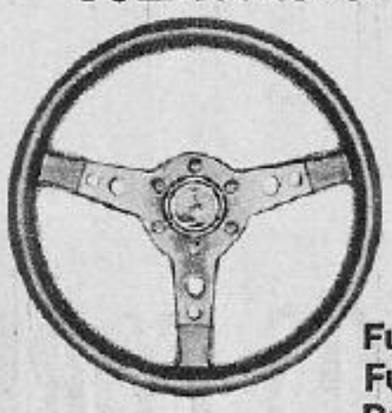


Ford
Servicio
CALIDAD EN SERVICIO

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

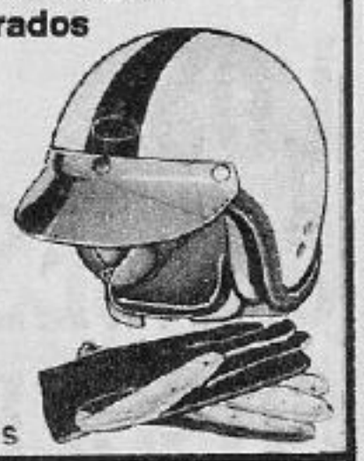
VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS



nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados
y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS

Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.



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

AUTO-RADIO

SERVICE AUTORIZADO
COLOCACION

- AUTO STEREO 3000.
- AUTOVOX
- BENDIX
- MOTOROLA
- CAR-STEREO INTERELECTRIC
- NIPPON ANTENNA

VENTA Y CANJE DE MAGAZINES
AMPLIO STOCK

DEGADER ELECTRONICA
SAN PEDRITO 601, T. E. 612-1242
EMILIO CASTRO 5511
GAONA 1597. CIUDADELA, T. E. 653-5539



UNICA EN ACERO INOXIDABLE
Reproducción prohibida NO ACEPTE IMITACIONES
Envíos al interior Verifique la marca grabada
DISTRIBUIDORA BELGRANO
Accesorios Automotores - Olazábal 1615 - T. E. 76-5160

PEUGEOT

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

PROTEJASE!



CASCOS - ANTIPARRAS
(Cristales de seguridad TRIPLEX)
IMPORTADO DE ESPAÑA
Representante exclusivo
GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.
Av. PUEYRREDON 981 - Bs. As. T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores.

CALCOMANIAS IMPORTADAS

GRAN SURTIDO



INSTRUMENTAL
JAEGER
BRD
ORLAN ROBER

ACCESORIOS EN GENERAL

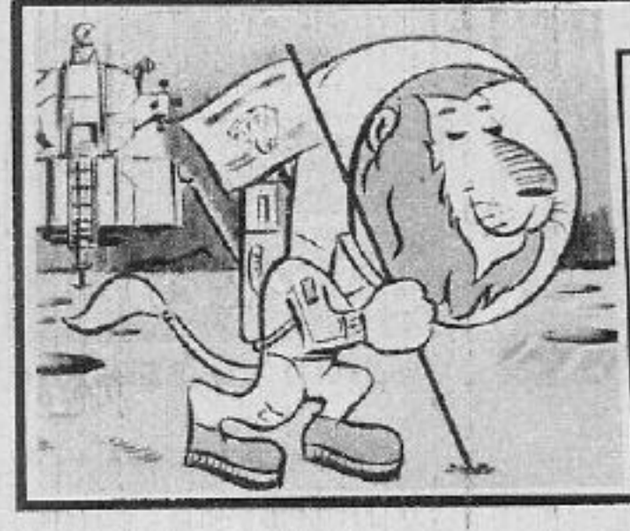
LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia

MaSeDa
PIDALO A:
GRAL. PAZ 1353
Tel. 791-7680
Vte. López





UNA EMPRESA EN EXPANSION BASADA EN LA TECNICA DE HOY

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para **PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B y 504**

Precios especiales a talleristas y revendedores. **Otorgamos Créditos Personales.** ENVIOS AL INTERIOR.

PICHINCHA 1657
TEL. 26-2327 - BS. AIRES
AV. PAVON 787
TEL. 22-3166 - AVELLANEDA

AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pescadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persas 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, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes

Parabrisas CORSA

CUPON

Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

.....

.....

.....

.....

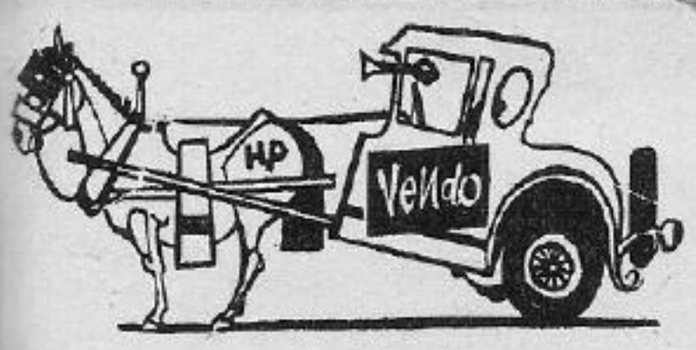
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

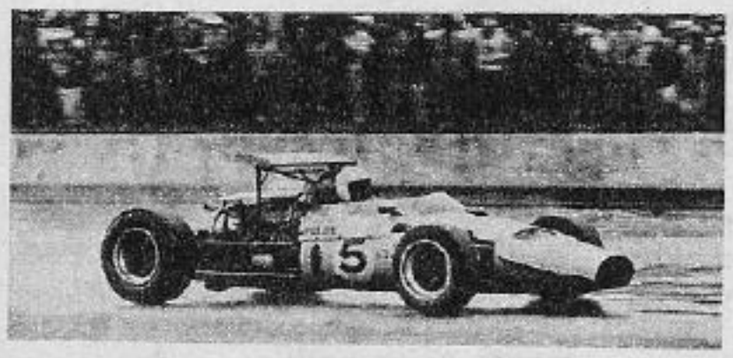


en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y 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. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

VOLVO PV-444 modelo 1956. VENDO URGENTE. Chapa, carrocería y pintura muy bien, motor absolutamente a nuevo, rectificado en Maratea, mecánica Garavaglia. Hermoso auto por muy poca plata, pero... necesita contado. Tratar: tel. 32-1105 de 11 a 19.

RAMON REQUEJO, VENDE: "Requejo" Fórmula 1 con motor Tornado y caja ZF. Ganador de varias carreras y del campeonato de F1 en 1967. Ver y tratar en Guido Spano 143, San Martín, a 1 cuadra y media de GM.



COLECCION DE CORSA, desde el Nº 0 y de Automundo desde Nº 18. Vendo a primera oferta razonable. Tel. 87-4815.

PREPARE SU PEUGEOT 404 EN 72 HORAS y corra el Gran Premio. ¿Cómo?... Vendo motor completo de Peugeot 404 con 120 HP y 6.500 rpm, en directa garantizadas. Radiador de aceite, tanque de nafta de 100 litros, butacas, llantas de 5 pulgadas y media, parabrisas Triplex, jaula Baufer, cinturones de seguridad. Todo financiado a 24 ó 30 meses. Llámeme por tel. al 743-9547, después de las 20.

GRAN RIFA CORSA, a beneficio del Instituto "CRISTO OBRERO". Primer premio: Torino Liebre I, poseedora del record de TC en ruta, ex Gastón Perkins. Segundo: Torino de competición convencional **listo para largar;** preparados ambos coches por Juan Carlos Zurita. **Precio de la rifa:** $ 1.500. En venta en Donati Hermanos, concesionaria IKA-Renault, Av. del Libertador entre R. Peña y Montevideo. Los interesados enviar giro postal a Av. del Libertador 850, Capital. ¡SUERTE!

FORD FALCON ANGOSTADO "TC", listo para correr, con un motor 0 Km preparado por FORD MOTOR ARGENTINA. Con seis gomas para pista y seis para ruta. Caja Sáenz y diferencial con varias rela-



ciones. Se recibe unidad usada en parte de pago. Tratar, directamente o por carta, con: CARLOS REUTEMANN, en Santiago del Estero 2632, Santa Fe, o telefónicamente a 23048, Santa Fe.

VOLVO PV 544 - B18 - MODELO 1963, único en el país. Motor B18, 1800 cm³, cinco bancadas, dos carburadores, S. U., tapa de cilindros especial, etc., etc. (detalle completo personalmente). Ni un ruido de carrocería. ¡Jamás corrido! (aunque no lo crea). Velocidad máxima: 185/190 km/h. Precio únicamente al contado, sin facilidades: $ 1.450.000. Tratar: Corrientes 1386, 4º piso, oficina 413, telf. 46-5852 y 46-5918.

RENAULT 1093, listo para correr. Preparado por ALBERTO GOMEZ. Con frenos a disco en las cuatro ruedas. Con repuestos y gomas. Tratar: UGARTECHE 3270, Capital, tel. 72-1149.

LANCHA BERMUDA S. S. Equipada con motor Evinrude 85 HP, semi-nueva, facilidades. Av. del Trabajo 6036, MATADEROS.

LANCHA PAGLIETTINI, "Comodín", motor "Chrysler" 75 HP, amplias facilidades, Av. Santa Fe 2730, Capital.

FALCON FUTURA 1968, especial, "ex-Armando", tres carburadores, freno de potencia, caja de velocidad y llantas de Mustang, equipo de refrigeración. URGENTE, vendo, cambio, facilidades. Tratar: Juan B. Alberdi 4857, tel. 67-0988.

GRACIELA Sedan 2 puertas 1957, VENDO. Chapa, motor y pintura bien. Caja rota. Ocasión. Prácticamente se regala. Ver en Taller de García Hermo, Malabia 1476, Capital.

RENAULT ideal para correr valor total $ 470.000, doy facilidades. Opcional con árbol de levas y tapa de cilindros. O. Antelo, carburador "Solex", doble boca con pata mecánica o pulmón y cubre-discos 1093. Vende Raúl Expósito. Av. San Martín 7160, Capital Federal.

RENAULT 1093, completo, listo para largar. Dos tapas de cilindros, dos relaciones de diferencial, 6 Michelin 135 x 15, 11 llantas, frenos de disco en las cuatro ruedas. Precio total: $ 690.000. Ver lunes a sábados de 8 a 20 horas en Charcas 5180, Capital.

VENDO o permuto cupé TC a estrenar, sin motor, frenos a disco, en las 4 ruedas "Team Lucas", 5 cubiertas especiales, butacas, dirección y diferencial. Tratar: 11 de Septiembre 2229, San Fernando, tel. 744-1917.

NUMA II C. Listo para largar, sin gomas. Ultima creación de "Cacho" Ruesch. Mo-

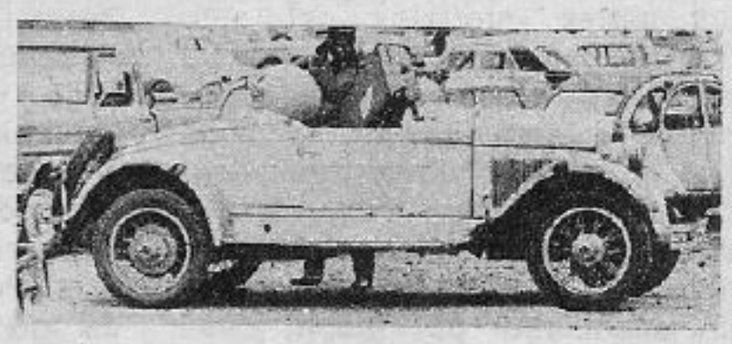


tor, caja y diferencial. Motor a 0 Km. $ 2.000.000, o permuto por auto de serie, doy facilidades. JORGE TERNENGO, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

TORINO 380 W, "Turismo Anexo J". Listo para largar "Gran Premio", con gomas y todo. Motor 0 Km. $ 2.000.000. Jorge Ternengo, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

PISTA DE AUTOMODELISMO, 25 metros de recorrido, 4 carriles. Tratar: 80-9535, Sr. Juan, de 15 a 18.

ACOSADO POR LOS ACREEDORES me veo obligado a vender este rarísimo ejemplar de Essex Súper Six modelo 1929. Gomas nuevas, todo original, cola de bote. La denominación correcta del modelo es



"Boat-tailed Speedster". Falta hacer chapa y pintura, ocasión para restauradores, gamuzas y coleccionistas en potencia. Llamar al 32-1105.

JORGE CUPEIRO vende un Torino 380 W preparado para TM. Está listo para largar el Gran Premio. Radiador especial de agua y radiador de aceite, tanque de nafta homologado, lo mismo que el escape. Jaula antivuelco. MOTOR PREPARADO POR BERTA. Suspensiones para ruta o circuito. Caja 2,42 y diferencial 2,87. Acepta permuta por auto y facilidades. Verlo en Andrew's Racing Parts. Avenida Libertador General San Martín 1746, Capital.

RENAULT 4L, Modelo 1966, vendo urgente y muy barato. Equipado con radio. Caja de cuatro marchas. Motor repasado en lo de Garavaglia. Suspensión recién hecha con amortiguadores nuevos. Escucho ofertas. Llamar al 32-1105 de 12 a 19.

URGENTE compro Cisitalia únicamente modelos 1948, 1949 ó 1950. Preferentemente en la versión con techo duro. No importa el estado en que se encuentre. Llamar al 744-6680 alrededor de las 14 horas.

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.

UN MECENAS

de Horacio Urdín, Pico Truncado Santa Cruz.

Por la presente les hago llegar un saludo. El motivo de estas líneas es debido a la proximidad del Gran Premio de Turismo que se correrá por esta zona (Patagonia).

Para comenzar, la mayor parte del trazado es de ripio, y deberán los participantes proteger las partes inferiores del auto (cárter, caja, diferencial, tanque de nafta). Ni qué hablar de parabrisas y faros. El A.C.A. exige que se deberá correr con silenciador. Les puedo asegurar que si esto se exige como lo pregonan, los auxilios deberán llevar un silenciador por etapa, cosa que creo que es una locura. Sería más lógico permitir el escape libre, sin crearles más problemas a los competidores (que tendrán bastantes) y además me parece que de esa forma el público que vea pasar la carrera por tramos sinuosos se dará cuenta de quiénes son los verdaderos cajistas y quienes no. Habría muchos detalles menores a considerar, pero no quiero molestarlos; solamente contribuir de esta manera con toda la gente Corsa que está esperando ansiosamente el Gran Premio. Les hago un pequeño comentario —etapa por etapa— para ilustración de quienes se lleguen hasta aquí con el Gran Premio.

1ª etapa: Bahía Blanca-Rawson. Posiblemente la más fácil de todo el recorrido. Asfalto en el primer tramo; luego tierra que suele estar bastante mala entre Patagones y San Antonio Oeste. Luego, en Arroyo Verde —límite con Chubut— comienza el asfalto como para que salten bielas hasta unos 30 km de Rawson, donde comienza nuevamente el ripio.

2ª etapa: Trelew-Río Gallegos. Saliendo de Trelew se encuentra asfalto hasta 40 km de la partida; luego, hasta las proximidades de Río Gallegos, el ripio típicamente patagónico. En general, camino bueno y firme. Desde Comodoro Rivadavia hasta Río Gallegos, se puede considerar que está casi todo asfaltado con partes buenas y otras en donde el asfalto ha desaparecido, quedando únicamente ripio. La parte mala se encuentra aproximadamente entre Fitz Roy y San Julián (240 km); luego, hasta Río Gallegos, se le puede dar con tutti.

3ª etapa: Se dividen las categorías: la categoría "A" hasta Río Turbio; la "B" hasta Punta Arenas (Chile) y la "C" hasta Ushuala. Son todos caminos de ripio, donde el único problema con el que tropezarán los participantes será el ripio. Se vuelve a Gallegos.

4ª etapa: Río Gallegos-Comodoro Rivadavia. La etapa más difícil de todo el gran premio, por lo extenso de su recorrido y los caminos que atraviesa. Se sale de Gallegos por la Ruta Nac. Nº 3 hasta San Julián y desde allí se internan en dirección a la cordillera hasta Gob. Gregores. Hasta aquí, ripio en general no muy bueno. Desde Gob. Gregores se dirigen hasta la ruta 40. Todo este sector hasta Perito Moreno es el más difícil, dado el estado malo de los caminos, sinuosidades y desolación, ya que hasta P. Moreno no se atraviesa ningún pueblo. A partir de aquí y a pesar de la tierra, las cosas mejoran hasta llegar a Las Heras, desde donde se inicia una recta de 80 km hasta Pico Truncado. La recta está en buen estado, o sea que se puede andar fuerte. Luego de este punto (Pico Truncado) la carrera se dirige hacia Caleta Olivia (Comodoro Rivadavia) sobre un trayecto totalmente asfaltado que continúa por la ruta 3 hasta llegar a Comodoro.

5ª etapa: Comodoro Rivadavia-Bariloche. Una etapa difícil, pero no tanto como la anterior. Comienza con asfalto que se extiende hasta 100 km, y luego hasta Bariloche es todo tierra. Nuevamente la carrera se interna en busca de la cordillera y antes de llegar a Esquel comienza lo sinuoso, que se continúa atravesando El Bolsón hasta llegar a Bariloche.

Las dos etapas siguientes —Bariloche-Neuquén y Neuquén-Santa Rosa— no las comento dado que la 6ª etapa reproduce el recorrido de la Vuelta de la Manzana, y la 7ª etapa la conocen ustedes y los que están geográficamente más cerca mejor que yo. Este comentario del recorrido obedece a la alegría que tenemos en esta Zona, ya que por fin veremos un Gran Premio.

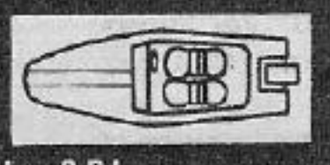
R) Agradecemos al señor Urdín su preocupación por la integridad física —moral no nos animamos a asegurar— de todos los que intervendrán en el Gran Premio. Demás está decir que todo tipo de quejas que pudieran formularse por parte de los competidores, a causa de una montaña no marcada en esta hoja de ruta u accidente parecido e inadvertido —cerro, laguna, alambrado, árbol gordo, cascote, poste restante o no, etcétera— y que se interpusiera en la línea normal de marcha de los autos, deberá dirigirse al Sr. Urdin. Ofrecemos igualmente asilo político al Sr. Urdin en esta alegre redacción, por lo menos hasta que se esfumen los que lo busquen. Hablando seriamente, agradecemos y agradecen los que participarán en el G. P. esta información, que será complementada y ampliada luego desde las históricas páginas de CORSA.

Cúmplenos aclarar también que este año, como requisito indispensable para participar, se exige automóvil, que será revisado por la comisión técnica "Veterinaria CADAD", a fin de comprobar la existencia de canes (perros dixit) de regulares o mayores dimensiones que pudieran haber establecido sus cuchitas debajo de tapas, entre bielas, suspensiones, dentro de pistones y cilindros o en cualquier otra parte perreable (habitable) del auto. A portarse bien, y que la suerte os acompañe.

NUEVA SENSACION SOBRE ALUMINIO...*



ALUMITA
Lancha de aluminio
Véala y pruébela en nuestros agentes:
• TEDIN EZCURRA Y CIA., Maipú esquina Arias, San Fernando, tel. 744-5271
• NAUCAPE S.R.L., Av. Belgrano 2431, Capital, tel. 48-9262
• ASTILLERO RATTI HNOS., 9 de Julio 202, San Fernando, tel. 744-1518
Distriouye y Financia
ASOMETA

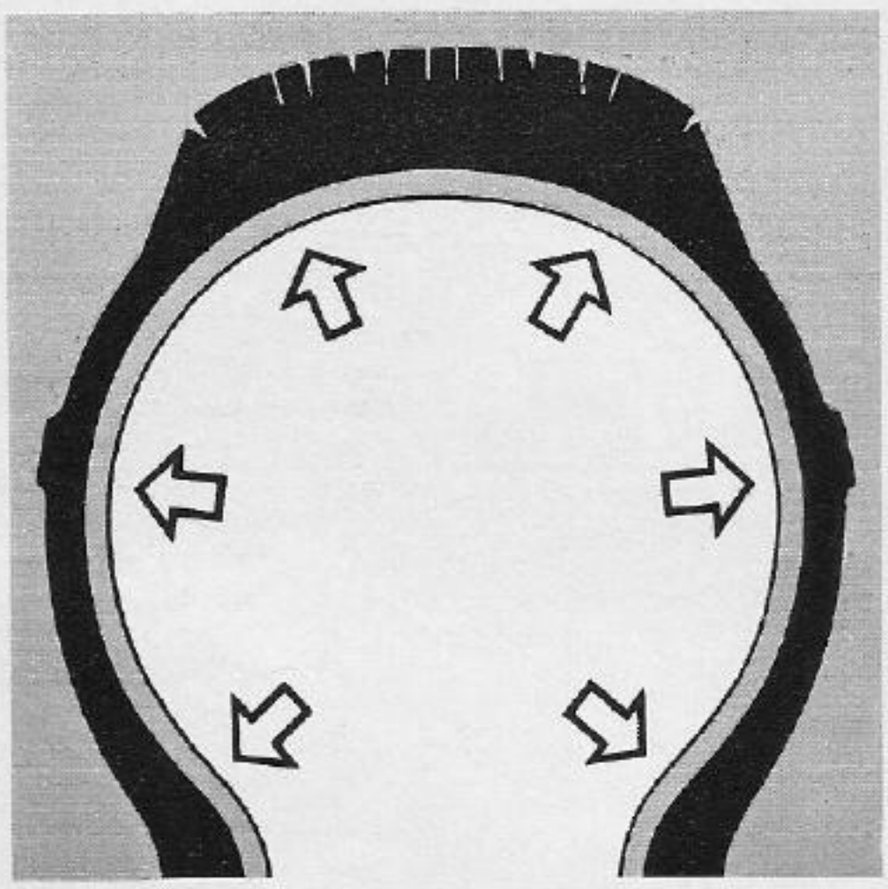

Compañia Asociada de Metales y Minerales S.R.L.
Lima 187 - Bs. As. - Tel. 37-4411
*A UD. LE INTERESARA SABER PORQUE ES DIFERENTE...!
PUB. FACTOR

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

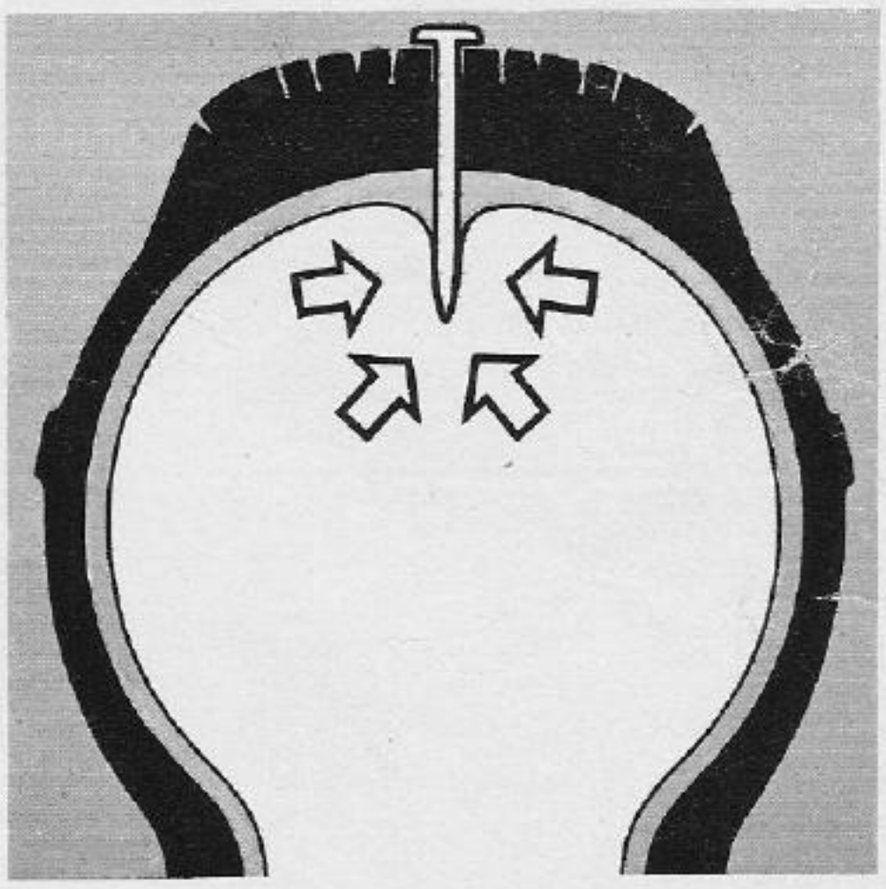
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA SEGURIDAD VIENE DE FABRICA.

Próximamente, las empresas más importantes de la industria automotor, lanzarán sus unidades 0 Km. equipadas con CUBIERTAS SIN CAMARA FIRESTONE.

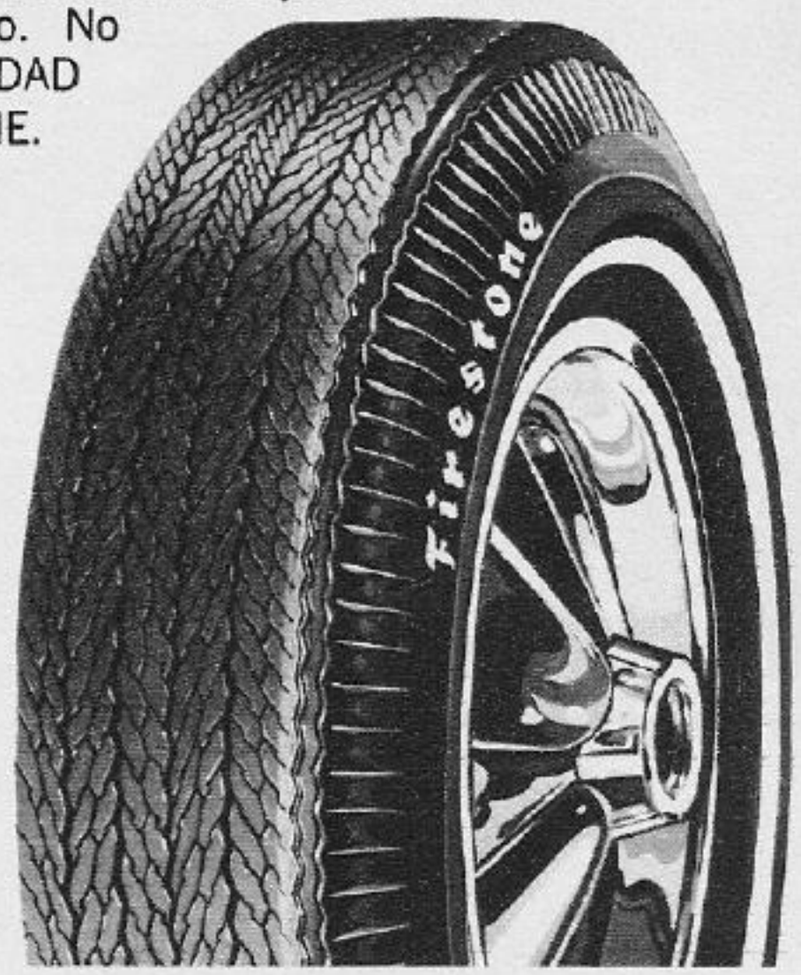


En la cubierta SIN CAMARA FIRESTONE, la cámara es suplantada por una película de goma adherida al interior.



Al penetrar un clavo, la presión del aire que contiene el neumático impulsa la película de goma adhiriéndola al objeto y bloqueando automáticamente la salida. **EL NEUMATICO NO SE DESINFLA.**

Revolución en los conceptos de seguridad para automovilistas. Las cubiertas sin cámara eliminan totalmente el riesgo de reventones o el de "quedarse" por una pinchadura; se pueden colocar en cualquier llanta y su uso es adecuado para **todo** tipo de camino. No más problemas por pinchaduras o reventones . . . LA SEGURIDAD VIENE DE FABRICA con las CUBIERTAS SIN CAMARAS FIRESTONE.



CUBIERTAS Firestone SIN CAMARA

SU SEGURIDAD ES NUESTRA PREOCUPACION.

GRANT ADVERTISING

Qué has estado haciendo en Nürburgring, Copello?



Algo muy exagerado, muy exagerado... pero cierto. Como Commander.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com