m$n 100 $1

N° 234

CORSA

Corrientes y Buenos Aires

Del 13 al 19 de octubre de 1970

COMO PREPARAR UN RENAULT 4

CORDOBA: RUIDO GRANDE

Las revistas de Mauro

3 CV azam: 116 km/h reales...

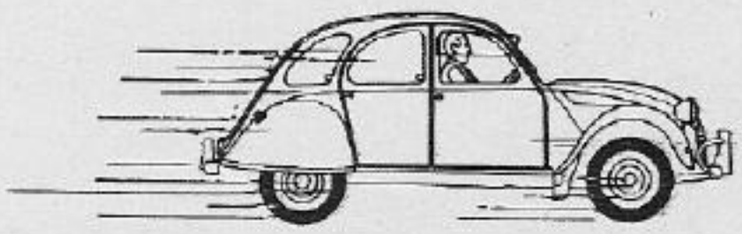




...y la sensación de andar siempre por una autopista.

116 Km/h. para llegar "antes de que cierre el Casino". Aunque haya salido tarde. Potencia y pique de sobra, para pasar al frente.
Y siempre, debajo, un camino liso como una autopista... aunque no exista camino. Gracias a la inimitable suspensión Citroën, ahora con amortiguadores hidráulicos.
Además, la garra de la tracción delantera, el nuevo sistema de capota plegadiza, el alternador, la extraordinaria autonomía... y muchas, muchas cosas que sólo se descubren manejando un 3 CV azam.
Su concesionario Citroën lo invita para una demostración, hoy. Visítelo. Después nos cuenta.

3 CV azam
Pensado para gente que piensa



CITROËN

Siéntalo en el acelerador!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Del 13 al 19 de octubre de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Raúl Burzaco - Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

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

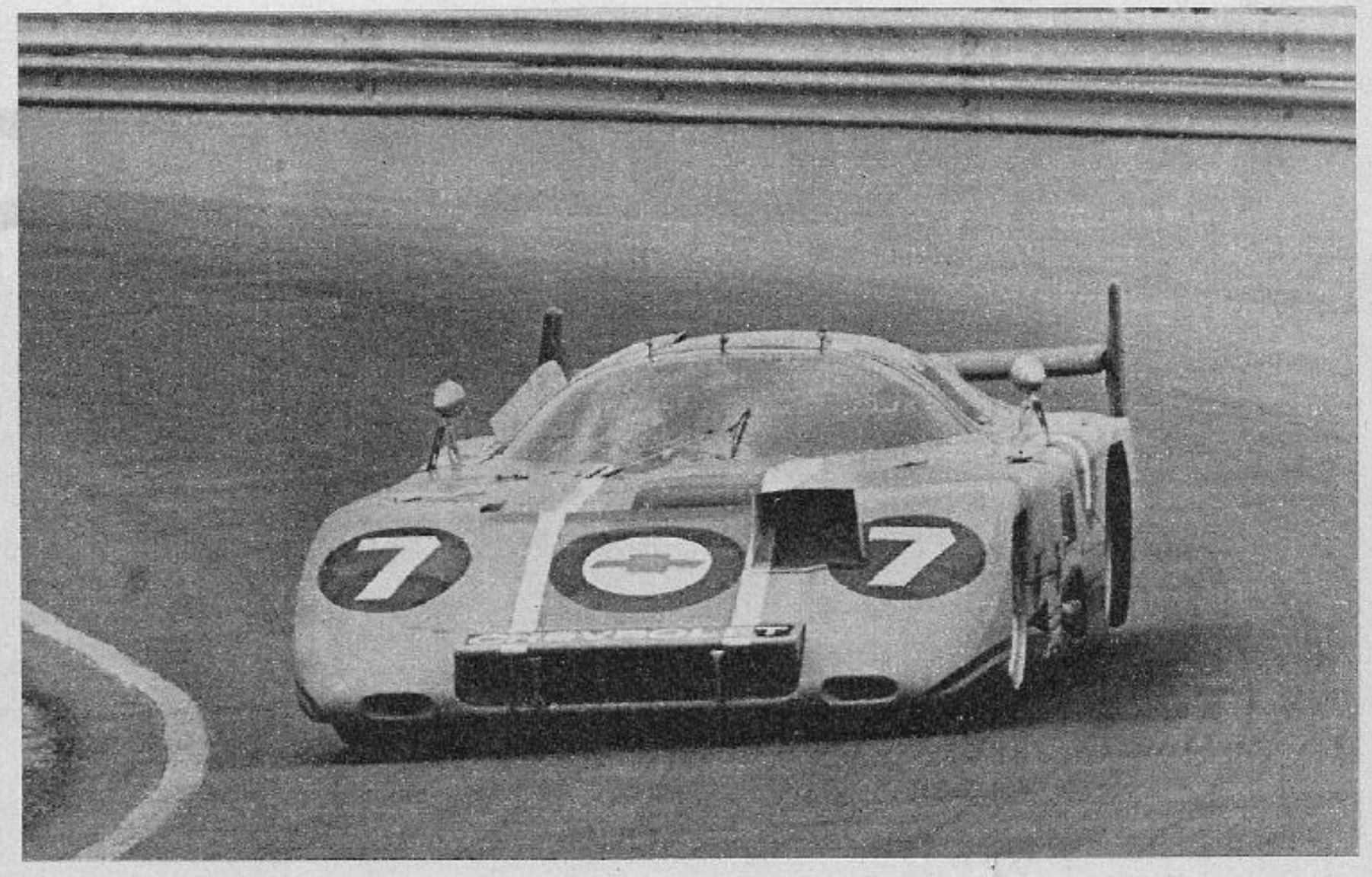
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

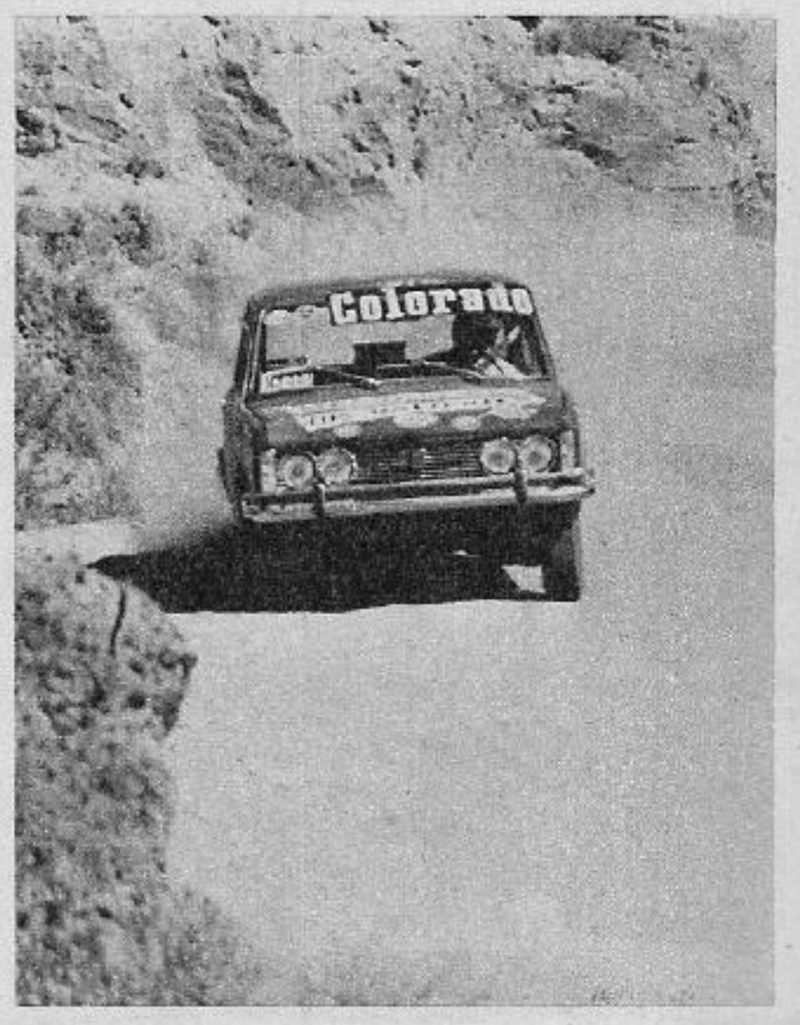
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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



EDITORIAL

CORDOBA: EXITO ROTUNDO



Todo fue una fiesta. Los 500 Kilómetros para SP el domingo en el Oscar Cabalén y el desafío de los valientes en la Pampa de Achala al día siguiente confeccionaron un fin de semana deportiva como hace rato no se veía. Diversos factores se conjugaron en una mezcla absolutamente positiva para el interés de todos y por eso la gente llenó el autódromo el domingo y se ubicó desde temprano en toda la sierra el lunes ansiosa de ver lo que ya no se ve muy seguido: todos los nombres importantes, carreras bien pensadas, autódromo y ruta, coches especiales y coches de serie; en fin, todo lo necesario.

Además las dos competencias estaban en condiciones de otorgar dos títulos —uno reglamentario y el otro real— que efectivamente fueron obtenidos por los dos vencedores del fin de semana: el Nene García Veiga, flamante campeón de SP, y Eduardo Rodríguez Canedo, indiscutiblemente el hombre más veloz en la montaña.

García Veiga triunfó sobre el final de los 500 km de SP cuando casi se vislumbraba una victoria de Luis Di Palma, aplicando simplemente la mentalidad que lo ha hecho ganador de la gran mayoría de las carreras de este año. Aparte del hecho cierto de que el Nene G. V. dispone de un auto y un equipo impecables también es innegable su calidad de piloto completísimo que por intuición o por lo que sea sabe correr como se debe correr. Nos arriesgamos a afirmar sin temor a la equivocación que García Veiga sería un piloto de futuro extraordinario en Europa, donde precisamente es imprescindible su manera de plantearse las carreras; la misma que le acaba de brindar un campeonato adelantado, obtenido sin errores.

Por su parte los 500 Kms constituyeron una carrera importante. Hacen falta carreras largas para aprender a correrlas y eliminar una serie de defectos que aún soporta la categoría.

En la montaña Eduardo Rodríguez Canedo fue excepcional. El mejor, lejos. Ganó las dos etapas, acumuló una diferencia que no admite ninguna discusión y si existiera el título de dueño de la montaña ya todos sabemos a quién correspondería.

El desafío de los valientes fue a su vez un verdadero éxito y demuestra que lo atrayente son los nombres importantes. Coches de serie pero manejados por los mejores y en la montaña fueron un imán irresistible. Quizá ello abra el camino hacia el retorno a carreras de coches standard (o Grupo 1) que se necesita para revitalizar un automovilismo encarecido por la especialización. Una vez más Córdoba marcó un rumbo importante.

500 Km SP

por GUILLERM

GARCIA VEIGA SE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARTIRE y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

fotos: ALFREDO ALBORNOZ y NILO SILVESTRONE

LLEVO TODO

La carrera y el campeonato. Al cabo de largos 500 kilómetros el Nene García Veiga acaparó todos los honores y concretó lo que ya era un hecho: la obtención de un brillante campeonato antes de terminar. Casi gana Di Palma que perdió la carrera cuando sólo faltaban tres vueltas. El Berta SP impuso hasta allí el ritmo de esta carrera larga que permitió analizar algunas conclusiones



García Veiga: gran campeón y miembro de un equipo campeón, formado por él mismo, el ingeniero Joseph y Marito García, eficaz segundo piloto.

Aunque ya había antecedentes, la carrera del domingo tuvo una gran virtud: mató al cuco de las carreras largas. Terminó en forma bastante contundente con el temor de todos, pilotos, concurrentes y público, sobre que las carreras largas no sirven, cansan y aburren. Esta del CAC lemostró que sirven, porque tanto los elementos mecánicos de una categoría discutida en lo que a "aguante" se refiere, como la resistencia física de los pilotos que los utilizan pudieron afrontar la prueba sin llegar al sacrificio.

Si nuestra telúrica SP pretende parangonarse con su homónima internacional (como será el año que viene) a nadie le puede resultar extraordinario una carrera de 500 kilómetros. El calendario internacional tiene una cantidad considerable de pruebas de 500 y 1.000 kilómetros o de 12 y 24 horas. Lo único que pudo ser criticable a priori para esta prueba en particular fue el hecho de realizar una carrera de largo aliento en un circuito de desarrollo veloz y escasa longitud. Los más rápidos se encontraron con el trabajo extra de tener que superar una y mil veces a las máquinas más lentas en el trascurso de toda la prueba. Pero en las carreras de circuitos "cerrados" el sorpasso es uno de los elementos naturales y como tales hay que afrontarlos.

De la forma en que Luis di Palma salió a pelear la carrera —y dados los antecedentes en tiempo que había establecido el Berta SP— añadiéndose la circunstancia de que Di Palma no tenía nada que arriesgar para el campeonato el domingo, todo parecía indicar que no pasaría de la mitad del recorrido sin explotar. Pero no fue así. El arrecifeño dio algo que fue mucho más allá del ritmo de la carrera. Sacó vueltas a todo el mundo y se mantuvo con

→

una salud envidiable hasta faltar diez minutos para terminar la carrera. Fue ahí cuando se empezaron a sentir los primeros síntomas de la debacle del Tornado, que se efectivizaron a sólo tres vueltas del final de la carrera cuando entró a boxes desparramando aceite y plantando bandera. Igual resultó segundo en la clasificación final por la enorme ventaja acumulada.

García Veiga, con su triunfo logrado en base a un método y consciente de su tren de carrera, logró así su primer Campeonato. Digna forma de lograrlo. Sin olvidar que este Campeonato lo comparte García Veiga con la organización de la Comisión Deportiva de Concesionarios General Motors. Su perfecta organización y la preparación acertada de los motores habilitaron al arrecifeño para que se hiciera de este gran triunfo.

Excelente carrera la de su coequiper Mauricio García y la de su colega de marca Jorge Cupeiro.

Ford, que en la fecha anterior había dado un síntoma de recuperación, volvió a caer. A pesar de la gran cantidad de motores que largaron, sólo lograron un sexto puesto (el mejor) de Pirín Gradassi.

La gente de Córdoba pretende que estos sus 500 Km se conviertan en una prueba tradicional. Ojalá que así sea.

RAUDOS HACIA LA META

La milonga empezó en Córdoba el sábado a la mañana y terminó —como van a ver— el lunes al mediodía. El primer día del fin de semana estuvo dedicado a simples pruebas de entrenamiento para los participantes de los domingueros 500 Kilómetros del Córdoba Automóvil Club. No habría clasificación ya que se estipuló un máximo de 22 participantes y la cifra de inscriptos no alcanzaba esa suma. De haber ocurrido eso se hubieran hecho eliminatorias. El caso es que para el sábado al mediodía ya se palpitaban tiempos en los papeles: Di Palma extraoficialmente anotaba 59s8/10 para vuelta, mientras Pascualini, quien debutaba con un nuevo Huayra Spider se clavaba en 1m3s, tiempo más que suficiente para mantenerse entre los primeros dada la duración de la prueba. Entre las 9 de la mañana y las doce del mediodía, todos examinaron sus posibilidades y algunos estuvieron ausentes. Tal el caso de Pepe Cano, hombre de Turismo y de Renault, secuaz de nuestro corresponsal en Córdoba, el Viborón Acosta (con quien ganaron el Gran Premio anterior) y que para esta SP se anotó con la Liebre Ford de Pirín Gradassi (quien se la prestó).

Tarde, como para que todos pudiéramos filtrar en las sábanas la trasnochada del sábado en Cuore, estaba fijada la hora de partida del domingo (segunda fecha de la milonga cordobesa). Todos frescos y despabilados a las doce menos cuarto, vimos cómo se desarmaba, con el movimiento, la grilla de partida tan prolijamente armada en orden de adelante hacia atrás por García Veiga - Ruesch - Gradassi - Cupeiro - Copello - Estéfano - Mauricio García - Di Palma - Pauloni - Monguzzi - Pascualini - Ternengo - Pairetti - Perkins - Fernandino - Del Río - Bertolini - Faraoni - Malnatti - Cano.

Las novedades más destacadas entre ellos incluían el debut de Picho Pascualini con el nuevo Spider y su retorno al equipo de Villa María aunque él aclaró que en forma condicional; luego estaba la unidad Dodge que impulsa ahora al Trueno Sprint del "Negro" Monguzzi; el debut de Bertolini en la categoría y con el Numa que corrió Copello; el ingreso también al equipo de Pronello por parte de Faraoni —el hombre de San Nicolás— con un resucitadd Halcón que yacía en taller desde San Nicolás el año pasado cuando sufrió un susto y fuori pista mientras lo manejaba el mismo Pronello (en las intimidades inferiores del coche se conservan aun restos de la piñita) y por último el debut de Cano en la categoría. Con todas esas apostillas in mente (y la ausencia de don Aranzana), precedido por un Torino convertible a manera de "pace car" ya que la largada fue al estilo Indianápolis, el tropel se puso en marcha. Dos vueltas cada vez más rápido y allá se fueron.

La primera vuelta puso de pie por primera vez a la tribuna: García Veiga en punta y pegado a Di Palma. Los seguían en un mismo pelotón Cupeiro, Ruesch, Copello, Gradassi, Nasif, Marito García y Pascualini. Más atrás cerraba el cortejo Pepe Cano en línea con Malnatti y Faraoni. En seguidita nomás se metieron en los boxes Copello (por una pérdida de nafta) y el "Negro" Monguzzi con problemas de dirección. Así en la sexta vuelta, las posiciones se fueron consolidando y sobre todo el primer puesto, que ya era absolutamente de Di Palma quien para ese momento había descontado una vuelta al último. Media hora después de comenzada la carrera, el arrecifeño, con el Berta, llevaba una vuelta de ventaja sobre ¡14 autos! Las posiciones se escalonaban con Cupeiro, García Veiga, Ruesch, Gradassi y Pairetti, detrás de Luisito.

En esos momentos tan tempranos comenzaban a producirse los primeros y numerosos abandonos. En la sexta vuelta no más ya había dicho el motor de Jorge Omar Del Río no por una manguera de agua rota que posiblemente le provocó un recalentamiento definitorio. Pasqualini entraba en los boxes y volvía a salir porque se estaba cocinando en el cockpit. Gradassi ingresaba también para perder minutos y continuar. Con menos suerte, Esteban Fernandino abandonaba, lo mismo que Pepe Cano (por rotura del magneto, difundida falla de los Ford el domingo), C-sar Malnatti quien prefirió retirarse cuando subió la temperatura del aceite y José Manuel Faraoni a quien lo traicionó la bomba recuperadora.

A la hora de carrera los punteros seguían descontando vueltas. Gastón, rezagado, se mezclaba con los pelotones de punta y el "Negro" Monguzzi deleitaba a la tribuna doblando maravillosamente bien deslizándose sobre las cuatro ruedas. Pascualini —quien había parado una vez (o quién sabe cuántas) vuelve a integrarse. Di Palma le descuenta una vuelta al último que le quedaba, Cupeiro, quien marchaba segundo. Se detiene Cacho Ruesch en boxes por problemas con la caja y coincide su entrada con la de Monguzzi y así —una hora después del principio— los dos Truenos (aunque con distintos motores) se reparan en boxes. Y en carrera quedan 11 autos de veinte que salieron.

Ya es la una del mediodía (así pasó de rápido el tiempo). Las posiciones son sugestivas por demás: Di Palma (líder absoluto), Cupeiro lo sigue a una vuelta - García Veiga - Marito García - Pauloni - Ternengo - Perkins a 4 vueltas del puntero - Gradassi a cinco - Bertolini - Copello y Pairetti. Di Palma establecía un promedio de 179,191 km/h en aquellas vueltas y ya se anticipaban en boxes los cálculos de detenciones para el reabastecimiento. Cupeiro, luchando su segunlo puesto, estaba prácticamente obligado a parar en la vuelta 90ª. Y así sucede (vuelta más, vuelta menos) pero también se detiene Di Palma y así cuando quisieron acordar, el Nene García Veiga había pasado al frente. El Nene se había detenido tan sólo 45 segundos para cargar combustible. Pero la alegría de aquellos momentos no duraría mucho, ya que en la vuelta 93ª Di Palma se adueñaría nuevamente de la punta.

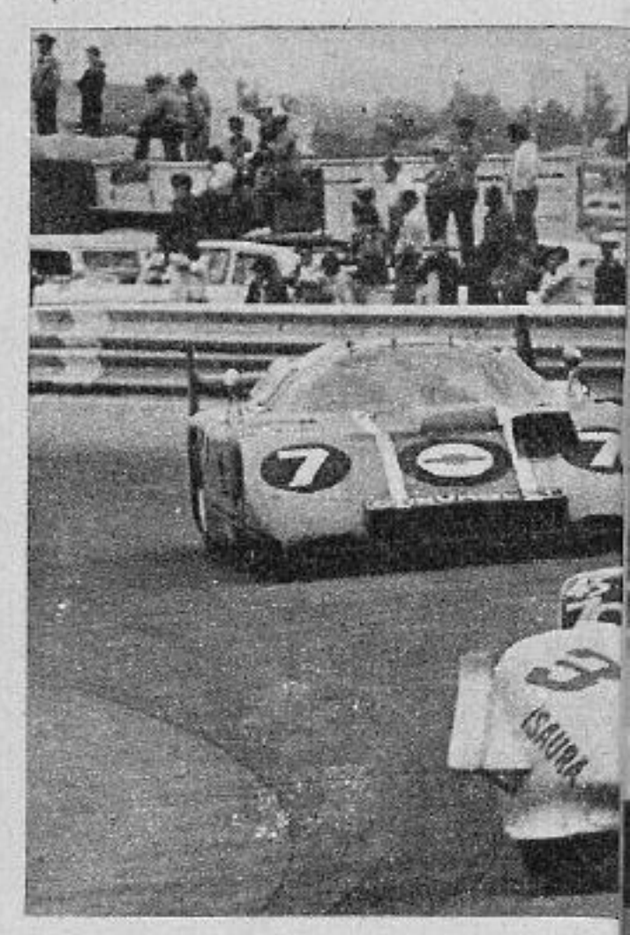
A las 13,45, como todo lo indicaba, se cumplieron dos horas de carrera y un alarmante y numeroso lote de máquinas seguía en la lucha. Di Palma en punta - García Veiga - Cupeiro a tres vueltas - Marito García a 4 - Gradassi a 6 - Pauloni a 7 y más atrás Perkins, Ternengo, Pairetti y Cacho Ruesch.

La fatiga se hacía ver, aunque no mucho. Los micrófonos especulaban con las cinco curvas del circuito y la recta más larga de tan sólo 700 metros. Así Di Palma giraba seguro en 1m5s y fracción, lo que equivale a 167,873 km/h. Pero no todo era tranquilidad y seguridad en los giros ya que en el momento de descontarle la vuelta al Nene García Veiga, quien venía segundo, se mandó el giro en 1m3s7/10. Ternengo se quedaba atrás por dos cubiertas desbandadas.

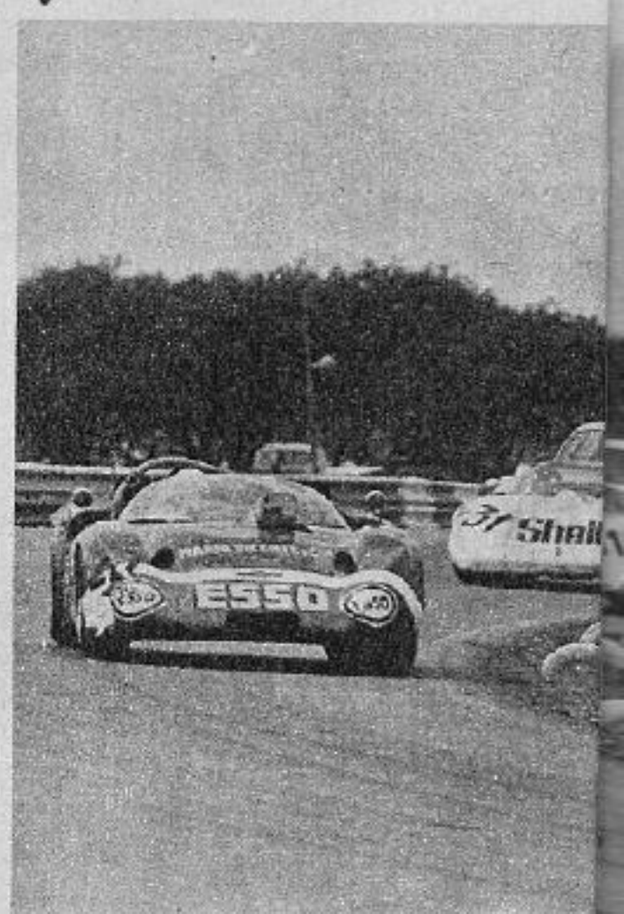
El vértigo y la emoción agazapados se cernían sobre el circuito. Atención: estamos en la vuelta 120ª. Di Palma hace 2h6m46s que está corriendo, lo sigue García Veiga con 119 vueltas, Marito García con 117, Cupeiro con 116, Gradassi con 114, Pauloni con 112, Perkins con 109, Pairetti con 103, Ternengo 101, Ruesch 76 y el promedio del 1º era de 176,152 km/h. Unas veinte vueltas más en ese orden y de repente, faltando apenas quince vueltas para ver el cartelito de FIN, **¡Luis Di Palma ingresa en los boxes... y detrás de él, amigos (las voces de las radios quedan afónicas y necesitan más volumen para sus alaridos emocionados) Jorge Cupeiro también!** Di Palma cargó nafta (10 litros) y aceite y vuelve a salir manteniendo su posición. El "Gallego" limpia el parabrisas (la junta de la tapa de válvulas perdía y salpicaba el parabrisas con aceite) y reanuda la marcha. Pero Marito García le había arrebatado la tercera posición por los 25 segundos perdidos. Al salir, sale a enfrentarse en duelo con el segundo Chelco de la Comisión. Faltan sólo ocho vueltas. El "Gallego" lo pasa a Di Palma descontando una de las vueltas de ventaja que llevaba Luis, en pos de Marito.



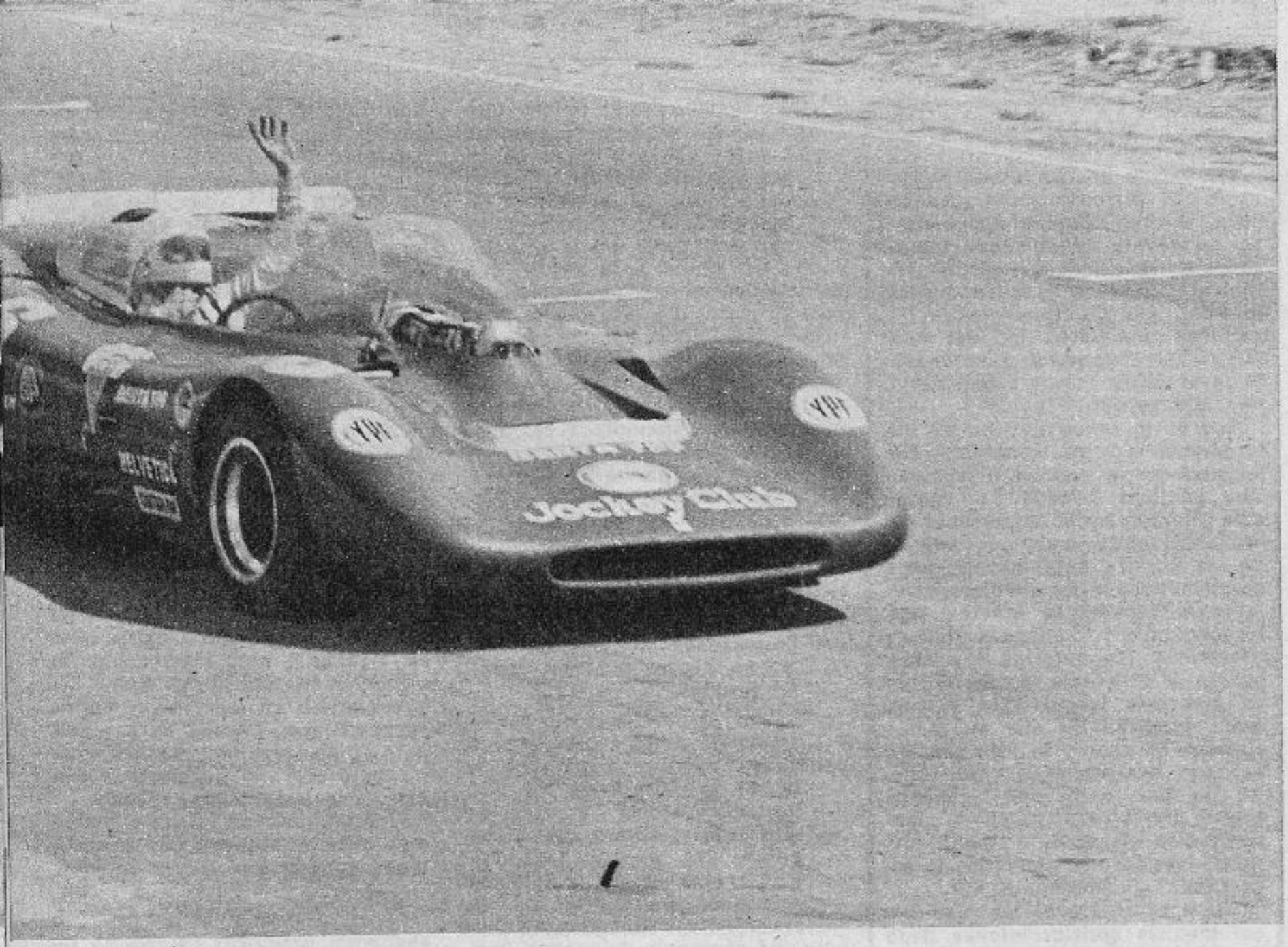
Cupeiro realizó una carrera muy sensat durante largo rato y se mantuvo segund aunque lejos de Di Palma. Finalmente l buena racha decidió cortarse y abandonó



Nuevamente Pauloni figuró en el marcad final. Quinto luego de recorrer toda la c rrera en el ritmo que le conviene. Mereció

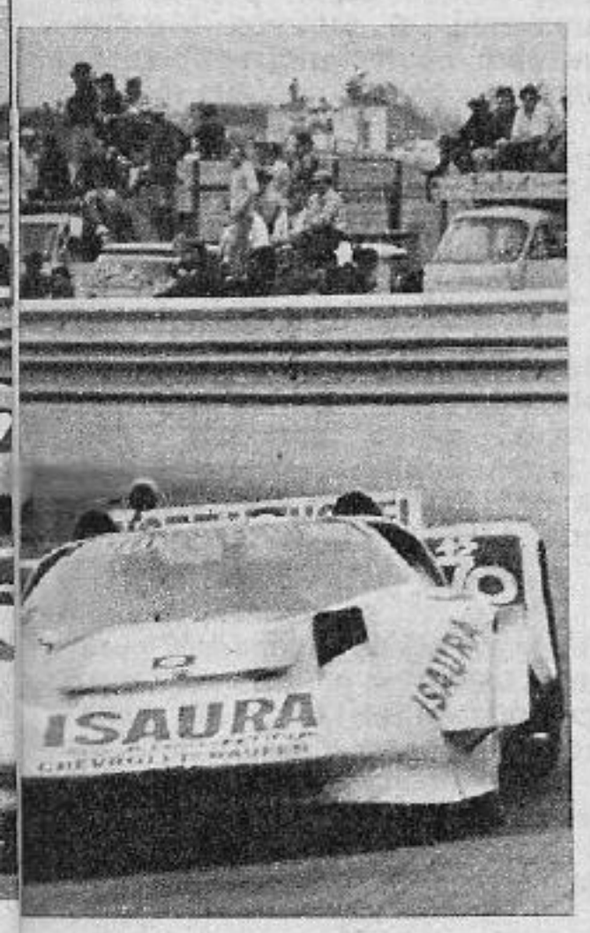


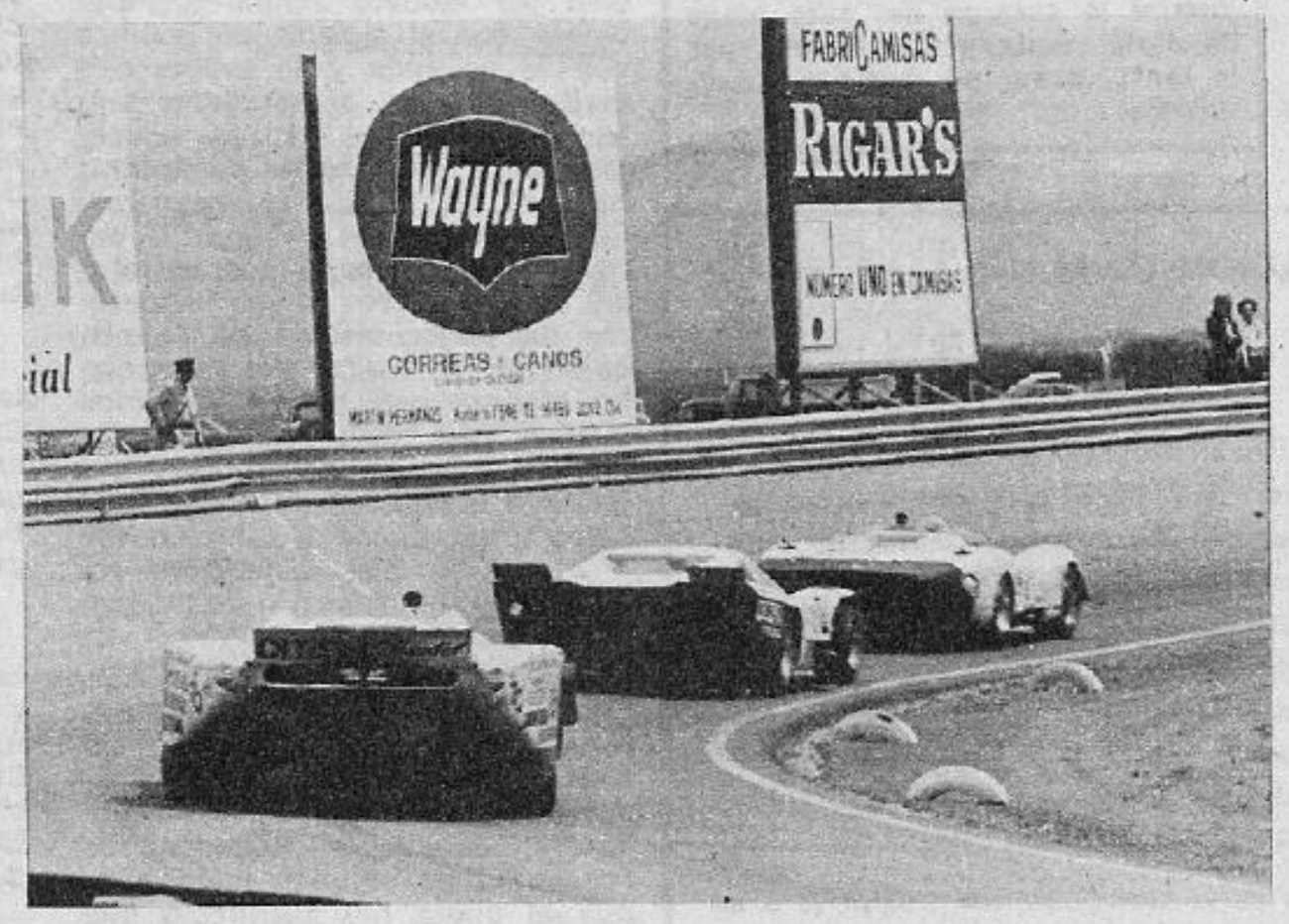
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



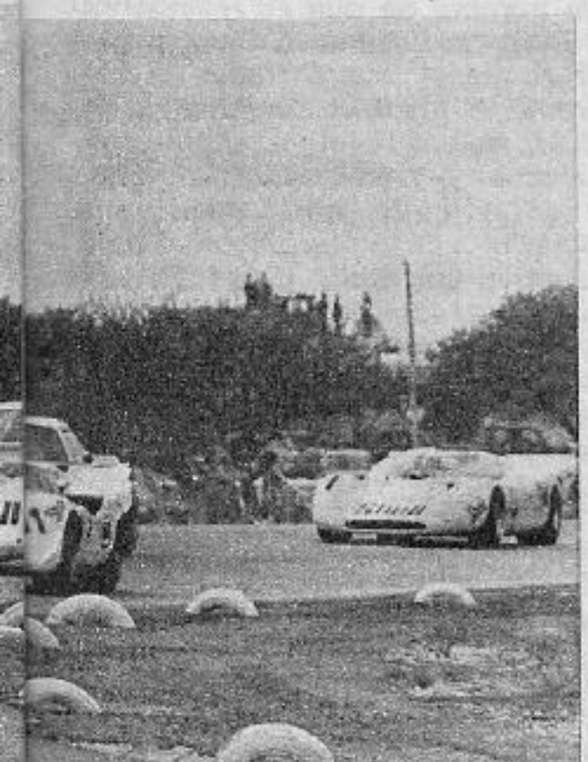
Di Palma venía matando durante toda la carrera pero los fierros son ingratos, según dicen. Tres vueltas antes de terminar, mano levantada y a boxes. Lo mismo terminó segundo.

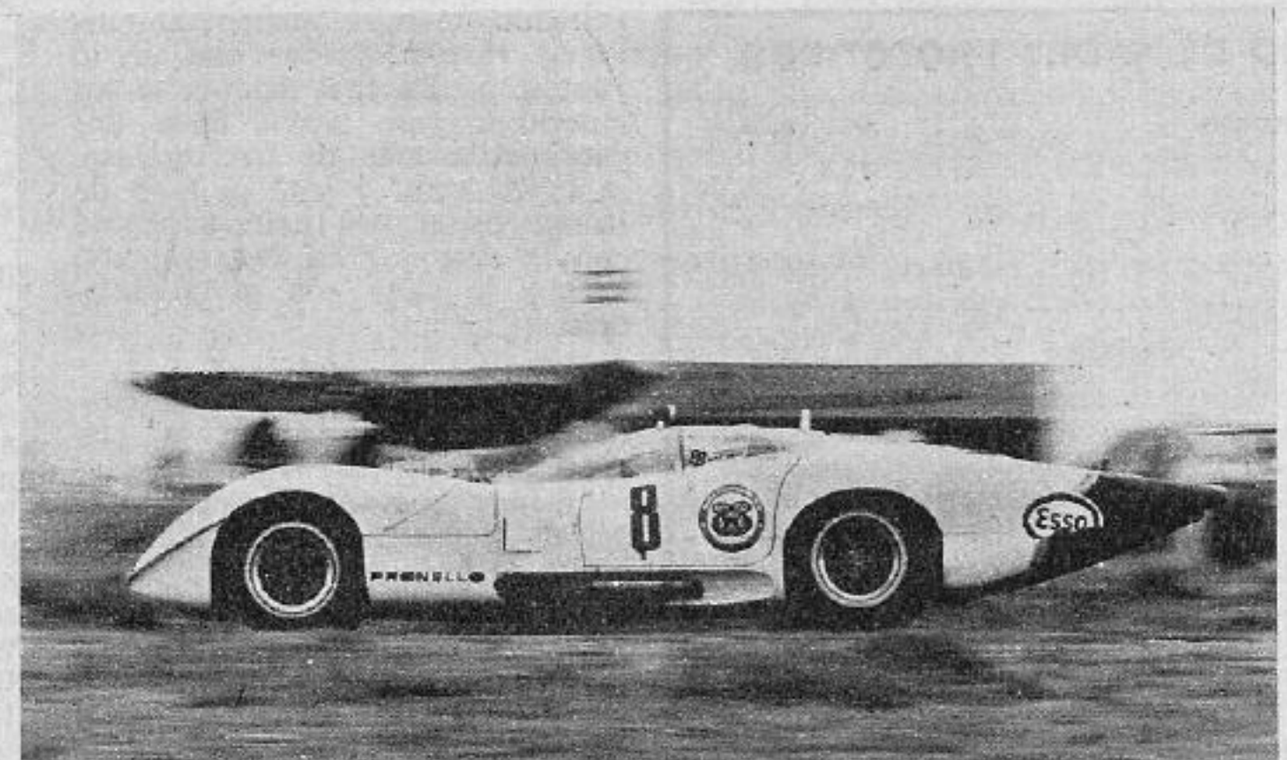
El autódromo Oscar Cabalén es muy veloz y por eso vemos los diferentes spoiler elegidos. Cola larga en el Huayra, alerones deflectores en el coche de Gradassi y cola larga y spoiler en el auto de Cupeiro.





Nuevo Huayra un poco más ancho, nuevo color (ahora es blanco) y cola larga para los 500 km. La silueta sigue siendo la más linda de SP.





¡FALTAN TRES VUELTAS Y ABANDONA DI PALMA!

Así ganó García Veiga y así se hizo del Campeonato. Lo merecía, pero esta carrera, como dijo el "Gallego" Cupeiro, tuvo en Luisito Di Palma al ganador moral. Por la ventaja acumulada éste se clasificó igual en segunda posición. Pero no hay derecho... Había punteado 486 kilómetros sobre los 500 de la carrera.

CORDOBACITOS

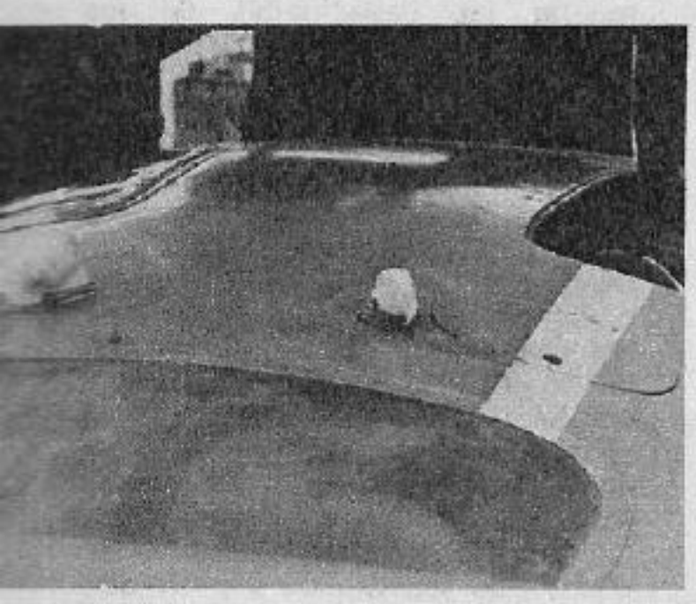
El tema de la larga distancia fue factor determinante para que los constructores decidieran aumentar las capacidades de los tanques de nafta de los coches hasta totalizar —en la mayoría de los casos— los 180 litros "per machina", que autoriza el reglamento. Así por ejemplo vimos al neonato Huayra Spider que corrió Pascualini con dos tanques suplementarios de 40 litros cada uno ubicados a cada lado en la cola del coche (que con el tanque habitual de 100 litros ubicado en el centro de la cola, completaban la cifra máxima admitida por las normas de la categoría). El reabastecimiento obligado hizo movilizar las neuronas del cerebro del constructor de los Chelco I y II, don Pedro Campo, quien para posibilitar una carga de nafta más veloz, instaló en los dos coches venteos suplementarios de gran diámetro en los tanques. Estos venteos durante la carrera permanecieron tapados con gasas para evitar que por sus grandes diámetros hubiera pérdidas de combustible en los virajes y sólo se destapaban en el momento de cargar. El resultado de esta pequeña astucia se hizo ver en el record del reabastecimiento del auto de Marito García: 27 segundos.

Ya que estamos hablando de los singulares Chelco, vimos en ellos un pequeño detalle que habla del sentido de practicidad de sus constructores y preparadores. Todas las tuercas que fijan la tapa cubreválvulas del motor tienen unas prolongaciones en forma de letra T que además de permitir un rápido ajuste y remoción, posibilitan su fijado por medio de un seguro único que las traba y une entre sí y es a la vez de rapidísima extracción. Cositas que hacen a un todo ganador.

Cacho Ruesch, el excelente piloto de Córdoba, tuvo cualquier cantidad de dificultades en carrera. En un principio y pese a que giraba regularmente en 1m5s tenía que trabajar como un beduino en las curvas veloces porque el Trueno Sprint se iba de cola. Esto sin lugar a dudas fue motivado por una adecuada puesta a punto del chasis para la oportunidad. A mitad de carrera la caja de cambios empezó a sonar como la turbina de un Caravelle y a echar humo antes de cantar el "non va piú". Los mecánicos del team Steven cambiaron la caja en 42 minutos posibilitándole así seguir la marcha aunque con mucho retraso pero que le significó igualmente un 10º puesto final.



Otra novedad: Faraoni corrió con un Halcón ofrecido por Pronello, pasando así de Tornado a Ford. No pudo llegar.



Tubos de venteo de mayores dimensiones colocó Pedro Campo en los Chelco, pensando en la mayor cantidad de nafta que había que llevar en esta carrera. Muy bien le hubieran venido a Copello (leer la nota).

VIANINI

Trasladado de Las Flores al Instituto del Diagnóstico en esta capital, Andrea Vianini fue motivo de un desfile de personas interesadas en su estado que permanentemente entraban y salían del sanatorio. Allí los familiares y los médicos atendieron las mil consultas con respuestas generalmente invariables: estado estacionario. hay que esperar.

Eso es lo único que puede determinarse por el momento. Las lesiones en la médula provocaron una parálisis general del cuerpo sólo alterada por el movimiento del brazo izquierdo y algunos reflejos en las piernas ante los estímulos practicados por los médicos. Durante la semana se practicó una traqueotomía y eliminados algunos problemas respiratorios fue trasladado a otra sala donde reposa ya con más tranquilidad y bastante lucidez. Lo que se puede suponer es poco y lo más sensato —según declaraciones— es esperar un tiempo de más o menos quince días a partir de ahora cuando recién se podrán medir las reacciones favorables. Todos lo esperamos fervientemente.

Sobre el accidente no cabe hacer muchas consideraciones dado lo violentísimo que fue, pero cosa que todo el mundo debería grabarse en la cabeza es que a los accidentados hay que moverlos lo menos posible y **en el caso de Vianini lo sacaron del auto luego de darlo vuelta y zarandearlo, por lo tanto, como un muñeco. Inadmisible.**

COPA CORDOBA SP

CLASIFICACION FINAL

Autódromo "Oscar Cabalén" - 11/X/70

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Prom.	Vtas.
1º	7	García Veiga, N. ..	Chelco II-Chevrolet ..	2h53m40s6	162
2º	6	Di Palma, Luis R.	Berta LR-Tornado ...	2h49m12s	159
3º	26	García, Mauricio ..	Chelco II-Chevrolet ..	2h54m35s1	159
4º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet	2h54m31s1	158
5º	20	Pauloni, Norberto .	Pauloni-Chevrolet	2h54m47s	154
6º	21	Gradassi, Héctor L.	Romero-Ford F-100 ..	2h54m41s3	152
7º	9	Pairetti, Carlos ...	Ford-Misano F-100 ...	2h53m45s3	141
8º	25	Ternengo, Jorge ..	Numa-Tornado	2h53m51s2	141
9º	15	Perkins, Gastón ..	Liebre III-Tornado ..	2h28m50s	124
10º	4	Ruesch, Carlos ...	Trueno Sprint-Chevrolet	2h53m49s	113

RECORD DE VUELTA: Luis Di Palma en la vuelta 20º, con 1m00s6/10 a un promedio de 184,217 km/h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 173.550 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE SPORT PROTOTIPOS

1º	Néstor Jesús García Veiga (Campeón)	38	puntos
2º	Carlos Ruesch	15,5	,,
3º	Héctor L. Gradassi	13	,,
	Jorge Cupeiro	13	,,
5º	Eduardo Copello	8	,,
	Luis R. Di Palma	8	,,
7º	Nasif Estéfano	6	,,
	Mauricio García	6	,,
9º	Andrea Vianini	4	,,
10º	Carlos Marincovich	1	,,
	Federico Urruti	1	,,
	Luis Barragán	1	,,
13º	Evaristo Aranzana	0,5	,,
	Norberto Pauloni	0,5	,,

¡Qué Copello este! Miren que Oreste Berta le dijo **"Eduardito, probá a ver cómo anda el coche con los tanques llenos..."** pero él nada. El día de la carrera ni bien largada ésta que fue, el maestro tuvo que parar en la primera vuelta en boxes para avisar que los tanques le rebasaban como locos. Arrancó, dio una vuelta más para permitir el apronte de las huestes bertianas y paró nuevamente para que —mediante la succión de los bombas reloj y cuatro monos dándole a las manijas como leones— le aligeraran en unos litros de nafta. Resultado: cuatro vueltas perdidas.

La primera detención en la carrera estuvo a cargo del "Negro" Monguzzi. Fue ahicito nomás de largada y su causa un par de bujías empastadas por el andar lento de las vueltas previas detrás del "pace car".

El talón de Aquiles de los poco confiables motores Ford (por lo menos en la carrera de los 500 Km cordobeses) se repartió en dos. Uno fue el kaputt casi sistemático de las bombas recuperadoras del circuito de lubricación a cárter seco: Pairetti en los entrenamientos del sábado cortó chaveta del engranaje de mando (motivo por el cual tuvieron que instalar motor nuevo para el domingo). Faraoni y Nasif Estéfano en carrera tuvieron que desertar también por motivos similares. Parece ser que el sistema de bombas paletas no anda y se espera que muy pronto los preparadores tengan a disposición bombas recuperadoras a engranajes. El motivo restante fue "fallas de magneto". Pascualini casi al empezar la carrera tuvo que parar con el rotor del magneto roto, luego empezaron los padecimientos de Pairetti quien en la vuelta 40ª paró con los platinos casi cerrados y cinco vueltas más adelante volvió a detenerse, para ya de una vez por todas, a cambiar el magneto completo. Pirín Gradassi también fue otro de los que padecieron vía magneto. Sus fallas lo retrasaron bastante.

Otro motivo del desastre Ford: rotura de eje de balancines del motor de Fernandino con su consecuente abandono en la vuelta 41ª, en cambio del abandono de Pascualini no se sabe nada, aunque el piloto nos manifestó que el motor hizo textnalmente "ñakañakañakaplacplofzzzzutttjjrrrpoooo fffff..." y ni noticias más.

Debutante en el Cabalén: el nuevecito Huayra Spider que corrió Pascualini. Es casi idéntico a los anteriores pero ahora tiene dos centímetros más de trocha trasera (1480 mm) y está pintado de blanco como una paloma. Corrió con la cola postiza (negro mate) lo que le daba una pinta matadora.

Una de las detenciones de Gradassi fue motivada por la pinchadura de un neumático. Ni más ni menos que un prosaico clavo así de grandote lo mandaron rapidito al box.

Flor de sustazo se pegó Copello durante su parada a reabastecerse. Una pérdida de nafta —léase derrame— que entró en combustión originó un principio de incendio que fue rápidamente controlado por un bombero y oportuno sifonazo de espuma ignífuga. Lo notable fue la velocidad de los reflejos y agilidad del anciano piloto que saltó como tiro fuera del cockpit poniendo los pies en polvorosa. Bien Copello, excelente el bombero.

Hablando de reabastecimientos, como ya hemos dicho, el récord fue el del auto de Marito García (Equipo de Concesionarios GM). El artífice del registro contra reloj fue el gordo Zavaleta, el popular ex "rey del bidón" (ahora, y debido a las circunstancias "rey del reabastecimiento y príncipe de la manguera").

El "Negro" Monguzzi, pese a su abandono por bielazo extramuros se manifestó muy convencido de las bondades del Dodge Slant Six que estrenó en su Trueno Sprint en la carrera. **"Tiraba de parejito, mire... no levantaba muchas vueltas pero era una delicia la suavidad de la aceleración, además los Bellavigna le dan una atención muy esmerada que a uno le hace tener confianza."**

Nasif Estéfano, antes de su abandono definitivo por rotura de bomba recuperadora, conoció las delicias de la visita a boxes. En la 20º se detuvo para hacer revisión general de chasis y suspensiones porque según prdpias declaraciones, el satánico Matetón (que para no restarle méritos, digamos que es más feo que recular en chancletas) no conseguía doblar "ni a veinte". Demás está decir que no se encontraron causas y el piloto-turco siguió doblando a martillo y pulmón hasta su abandono.

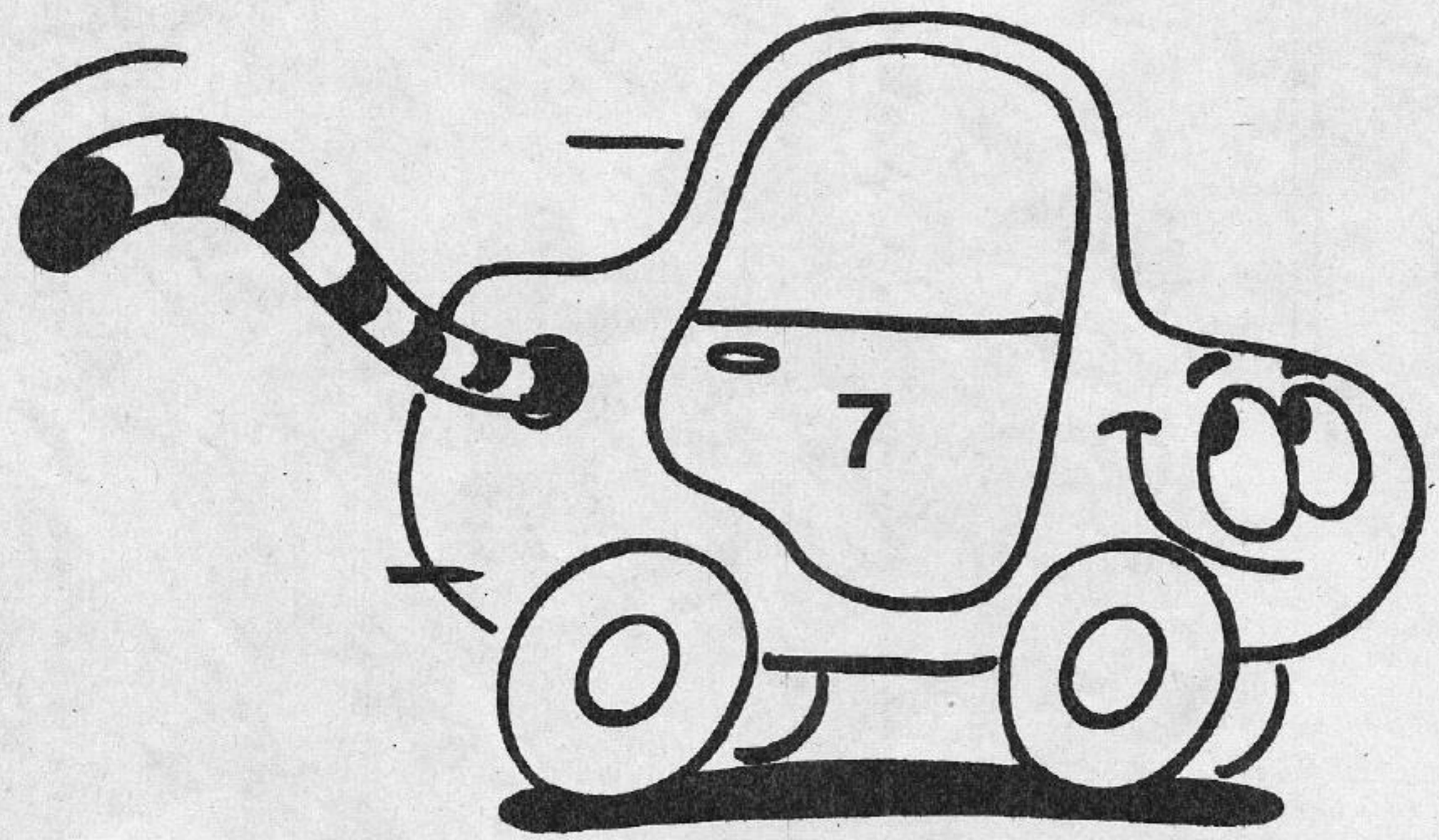
Jorge Cupeiro fue una de las tantas víctimas de la limpieza. Cada 30 vueltas tenía que parar en boxes a limpiar el parabrisas que se le ensuciaba con el aceite tirado a través de la junta fané de la tapa cubreválvulas.

Gastón Perkins abandonó. Las causas fueron no muchas sino una, y corporizada en forma de biela fundida (primero) y luego cortada. De todos modos no tenía mucha chance con su Liebre III entre tantos galgos. Gastón sigue en la dulce espera de un Berta SP.

Y como broche de oro para este chimenterío, hagamos referencia a un proyectivo y criterioso dirigente (para más datos ex tesorero y cuyo nombre de pila es Humberto) del Córdoba Automóvil Club, quien le hizo pagar las entradas al autódromo a los tres periodistas de CORSA, quienes pretendieron —pretenciosos y desubicados— ingresar al circuito para pedir sus "obleas". Digamos como dato ilustrativo que dicho dirigente desconoció las credenciales que presentaron estos tres periodistas y que los acreditaban fehacientemente como integrantes de CORSA, alegando que todo el mundo debía pagar entrada. Conocemos desde hace años a los miembros del CAC y sabemos la obra que hacen en bien del automovilismo. Por esa razón pensamos que tal "dirigente" no le hace ningún favor al Club ni a la provincia de Córdoba. ¡Qué le vamos a hacer, basta la salud!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Dicen que Néstor García Veiga hizo trampa para consagrarse campeón SP 1970.



Porque siempre puso un tigre en su tanque.



Usted sabe que no es hacer trampa
poner un tigre en su tanque.
Aunque es muy ventajoso.
Véalo sino a García Veiga. Ganó el
domingo en el autódromo Oscar Cabalén
de Córdoba y se consagró campeón
argentino 1970 de Sport Prototipo.
¿Y usted? ¿Por qué no prueba también?
Ponga un tigre en su tanque!
Ganará con Nafta Esso Extra con Vitane,
refinada al platino, que limpia
su carburador mientras usted maneja.

Esso

LA MONTAÑA DIJO LA VERDAD

EDUARDO RODRIGUEZ

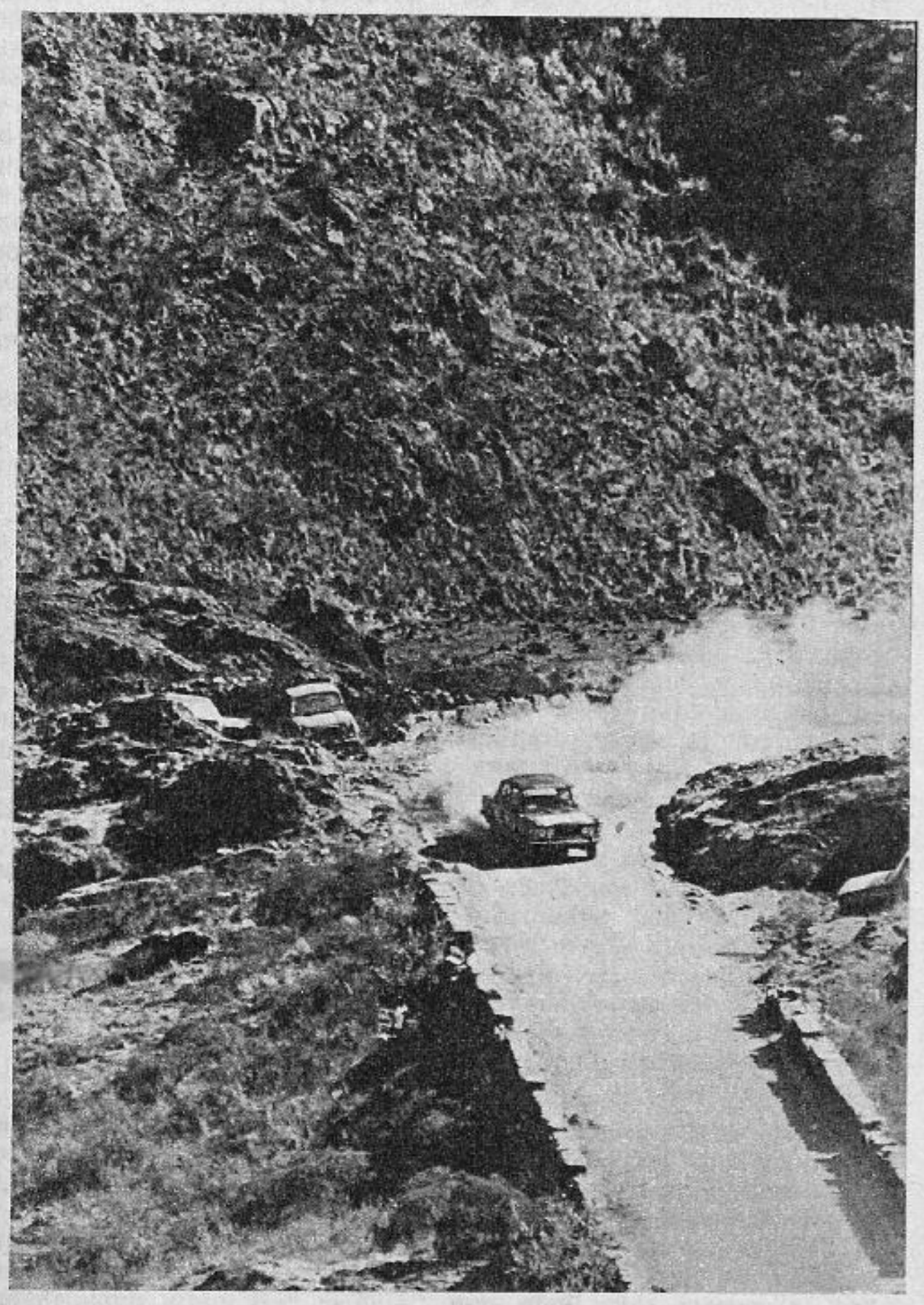


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZCANEDO

La Pampa de Achala nos entregó a nuevo e indiscutible "Rey de la Montaña". El Desafió de los Valientes, capturado por Rodríguez Canedo, mostró el virtuosismo del ganador y unas cuantas figuras que descollaron. Ruesch, Nasif Estéfano y el renovado Rolito Alzaga como en los buenos tiempos. Una carrera sensacional que debe repetirse

por GUILLERMO MARTIRE y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA
Fotos de ALFREDO ALBORNOZ y NILO SILVESTRONE



Carlos Ruesch, cola afuera, auto controlado. Un sobresaliente para Cachito.



Escolta de honor fue el tucumano Nasif Estéfano. Bien a la ida y a la vuelta.

Serio y responsable Paco Mayorga muestra palanca de cambios en mano al llegar a Mina Clavero.



Excelente todo. Desde la idea original hasta la puesta en escena. Como dijeron muchos de los corredores, éste fue un gran acontecimiento deportivo porque por sobre todo primó el factor humano.

El circuito elegido fue ideal porque el cruce de la Pampa de Achala es **nuestra** carrera de montaña por excelencia, es el clásico de los clásicos. Y la idea de poner a los pilotos de primera línea con medios mecánicos idénticos y asignados por sorteo, introdujo en las competencias una variante realmente notable. Es la primera vez que en nuestro país se hace una cosa así y muestra que el público lo entendió así es la enorme cantidad de gente que se acomodó en la montaña a lo largo del circuito. Caravanas interminables comenzaron el ascenso muy temprano, de madrugada: a las seis de la mañana ya era un fila ininterrumpida de autos que marchaba desde Córdoba y Carlos Paz para buscar ubicación. A lo largo del recorrido se volvió a ver los humos que lejos de ser claves para indios indicaban los sitios donde se rendía culto a los asaditos.

Fue una verdadera trepada de montaña en la que los corredores competían pura y exclusivamente contra el reloj. Una auténtica cronoescalada en la que el sorpasso es un hecho de excepción, cosa que esta vez ocu-

→

rrió solamente en el segundo tramo. Pero eso ni le quitó brillo, ni le robó expectativa sino que al contrario todo el mundo estuvo pendiente las cuatro horas que duró la competencia, prendidos a las radios portátiles o atisbando la lontanánsica en busca de la polvareda delatora de un coche en carrera. Ganó el nuevo "Rey de la Montaña" y aquí demostró ser el dueño de la especialidad sin dudas para nadie. Mostró todo su virtuosismo en una forma tan contundente que resultó fuera de lo común. Y si por una razón u otra Rodríguez Canedo se hubiera quedado, el primero y el segundo puesto en manos de Nasif y Ruesch respectivamente hubieran pagado una boleteada apreciable ya que sus nombres no estaban al tope de la lista de favoritos. Demostraron tener gran calidad conductiva y que son dos pilotos notablemente versátiles ya que los dos son figuras de relevancia en carreras pisteras. A su vez, Rolito Alzaga en su rentrée demostró que pese a su prolongada inactividad se encuentra en óptimas condiciones psico-físicas.

El promotor de la carrera, Alcides Rales, debe llevarse juntamente con el Auto Moto Club Carlos Paz y la Comisión de Concesionarios Fiat una felicitación muy especial de todos los que queremos de verdad el automovilismo. Que se repita y si es posible con otras marcas.

IDA Y VUELTA

En realidad no largaron de Carlos Paz sino algo más allá de Icho Cruz cuando ya el camino es de mucha tierra y piedritas, piedrazas y rocas. Desde allí partieron con intervalos de cuatro minutos entre coche y coche siguiendo un orden establecido por sorteo bien temprano a la mañana. Ese sorteo (a las siete de la mañana) determinó también quién sería el piloto que ocuparía cada coche. Así fue como Cacho Ruesch, seleccionado por el azar, salió a abrir la ruta precediendo a la columna de quince en total. Nosotros, en un esfuerzo poco común, y que hoy nos enorgullece, oteábamos el horizonte desde los puentes que hay allende Copina algo antes de las nueve, y las nueve y quince fue la hora fijada a último momento para la largada definitiva. Esta hora se modificó debido a la enorme cantidad de público que con sus automotores cubría la ruta en un afán por ganar las alturas. Las radios a todo volumen allá en nuestro puesto de observación nos darían los pasos de los coches por dos puntos (además de la largada y la llegada a Mina Clavero): en Copina, a poco menos de 30 kilómetros de Icho Cruz y en el Cóndor, justo donde termina la trepada y comienza el descenso, a 43 kilómetros de la partida. Así nos enteramos cuando ya los habíamos visto pasar a Cacho Ruesch por nuestro lugar elegido. Que durante la primera hora de carrera y dada la escasa información que recibíamos, había sido éste el líder. Con seis coches en carrera —Ruesch, Gradassi, Migliore, Pascualini, Alzaga y Monguzzi— el hombre del Cerro de las Rosas aventajaba en su paso por Copina a Gradassi (segundo) en 10 segundos. El séptimo en partir fue Zasada y 17m5s después pasaba por ese puesto de información para que lo anunciaran como ganador por tiempo en el tramo. Detrás de él largó Manzano que desde allí ya tuvo problemas con los frenos y cuatro minutos después Rodríguez Canedo. Allí se terminaron pretensiones porque el Chino fue puntero desde su largada, estableció los mejores tiempos para todos los tramos menos uno y al pasar por Copina nadie pudo creer el tiempo que estableció: 35 segundos menos que Zasada, 41 segundos menos que Ruesch. Dos coches detrás de Canedo largó Paco Mayorga y al pasar éste por el primer control ya estaba segundo por tiempo a 26 segundos del Chino. Nueve de ventaja sobre el polaco.

Migliore fue hasta ahí el más lento ya que según sus propias palabras, todo respondía a un plan prefijado de cuidar el coche y especular con los posibles abandonos; **"pero se le fue la mano, no tiraba más de 5.900 vueltas mientras los demás andaban en las 6.500 rpm levantando a veces hasta 7.500 rpm..."** (¿¡Cómo?!).

El paso por El Cóndor afirmó la posiciones; ya Ruesch y Gradassi empataban una segunda colocación y Canedo se les alejaba cada vez más en los relojes. Pascualini hasta allí nada extraordinario, pero al bajar hacia Mina Clavero descontaría muchos segundos pera terminar en noveno lugar la primera etapa. Quienes se destacaron por su manejo sobre el resto, a nuestro juicio (dejando de lado a Canedo porque es obvio), fueron Monguzzi, Rolo Alzaga, Zasada, Mayorga y Cacho Ruesch.

Así terminó la primera mitad. Canedo robó con "manejo" 1m22 s a Gradassi que resultó segundo, Nasif —a quien su cambio de estado civil le ha sentado— arrimó tercero en Mina Clavero y Ruesch detrás de él. Paco, muy retrasado por las desgracias mecánicas acontecidas, lo mismo que Bonamici (encendido), Manzano que tenía los frenos traseros bloqueados, Pascualini, quien antes de la llegada rompió la correa del ventilador viéndose obligado a viajar despacio. Perdió cinco de los siete litros de agua que carga el Fiat 1600.

Dilatados minutos de tedio mientras esperábamos el regreso de los "valientes". En las mentes ya se jugaba Canedo como gran favorito del Sultán. Pero Pirín Gradassi había mostrado las uñas y las intenciones cuando descontó 33 segundos pasando desde El Cóndor hasta Mina Clavero para ganar la segunda colocación parcial. En ese tramo hizo el mejor tiempo superando el de Canedo. Así fue también como se dio. A dos kilómetros de El Cóndor puso el auto en dos ruedas en un vuelco que se palpitó inevitable pero no fue. Habían largado con el mismo orden que partieron de Icho Cruz y por los primeros tiempos en El Cóndor se supo que Pirín había superado a Ruesch por 35 segundos. Pero "comme prima", más atrás largó Zasada, imprimiendo otro ritmo más fuerte. Y tanto más fuerte que al ratito nomás se dio el montañazo de su vida debiendo retirarse con el honor de Polonia a salvo.

Y después largó el Chino y se acabó el juguete. Mató en el regreso. Los aplastó, Los pasó por encima. En fin, fue un gran maestro. Tardó 1m16s más en esta vuelta que a la ida. Pero le alcanzó para descontarle a Paco Mayorga (que venía desde Copina con la tercera trabada) 29 segundos. Nasif entró tercero en la segunda etapa y Cachito Ruesch cuarto. Así se estableció la suma de tiempos arrojando a Canedo vencedor por 2m8s de ventaja sobre Nasif; tercero quedó Cacho Ruesch y cuarto Rolo de Alzaga que hizo brillante carrera. El suculento premio establecido para el penúltimo se lo llevó el **regularista** Migliore... ("El Cóndor").

Dos piñas importantes contra la montaña (Urruti y Zasada) en el balance no es nada, solamente seis abandonos por roturas y la experiencia reflejada en las palabras de Rodríguez Canedo: **"es la carrera más linda que gané en mi vida..."**.

"VERDADES"

Gradassi no supo estar a la altura de su condición de cofavorito (encuestas organizadas por varias emisoras locales y de Buenos Aires). En la primera etapa Canedo le ganó por casi un minuto y medio y en el tramo de regreso, demasiado apurado por descontar la diferencia, se mandó un fuori pista entre El Cóndor y Copina. En el viaje entre las piedras circundantes —bastante afortunado por cierto— se quedó colgadito con un pedazo de roca metido entre la cañonera del diferencial y el piso del auto. Lo lograron sacar gracias a la ayuda del público que a los empujones para adelante y hacia atrás lo sacó del apuro. El mismo Pirín confesaba más tarde que le costaba muchísimo tener el auto en el camino. ¿Falta de adaptación al medio mecánico o exceso de vehemencia?

Jamás habíamos visto a Rodríguez Canedo tan alegre como cuando bajó de la Berlina en el parque cerrado de Icho Cruz después de la carrera. Pese a los tremendos amasijos a que fue sometido por parte de la gente de las radios que lo zamarrearon de lo lindo para obtener sus correspondientes "notas exclusivas", el Chino siguió sonriendo y respondiendo solícitamente al aluvión de preguntas que se le hicieron. **"Este es sin duda el triunfo más importante de mi carrera deportiva"**, y luego, dirigiéndose a quienes rodeaban el coche que lo llevó al triunfo dijo: **"no me lo rayen que ahora es mío"**.

Efectivamente, el Fiat número 18 fue uno de los premios que correspondieron a su victoria.

Picho Pascualini anduvo con problemas en el tramo de ida a Mina Clavero. A la altura de El Cóndor cortó correa de ventilador. Como se le encendió la luz de "no carga" pensó que el problema era de este elemento que no funcionaba como debía pero un par de kilómetros más adelante la temperatura se fue al tope y le avisó que era la correa cortada. Pascualini tuvo que reducir algo la marcha para poder llegar sin mayores inconvenientes a Mina Clavero. Aunque eso sí, con sólo un par de litros de agua en el circuito de refrigeración.

Reaparición muy auspiciosa fue la de Rodolfo de Alzaga pese a todos los cucos presentes. No tuvo ningún inconveniente y realizó una marcha sumamente regular y segura. A la ida no anduvo muy fuerte especialmente en la bajada después de El Cóndor; se cuidó bastante según nos dijo. Pero en la vuelta le dio con todo y en algunos tramos en bajada llegó a las 7.000 en segunda pero normalmente tiró siempre hasta las 6.500 rpm.

Le preguntamos sobre su futura actividad automovilística y nos manifestó que correría si lo invitan a participar con algún auto de fábrica y sólo en la categoría Turismo.

Carlitos Pairetti fue otro de los que anduvieron muy bien en el tramo a Mina Clavero. Su quinto puesto lo confirma; a la vuelta se quedó colgado de una piedra primero, y cuando le faltaban dos mil metros para finalizar la carrera posiblemente un palier o algo por el estilo hizo que llegara por el impulso, aunque lenguas viperinas aseguran que al impulso de una pick-up.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Paco Mayorga o el exceso de polenta. En el primer tramo sufrió una pérdida por el tapón de purga de la bomba de mando del embrague que lo dejó sin los servicios de este tan útil mecanismo. Al verse forzado a cambiar sin embrague, este tarzanesco piloto, con la suavidad que lo caracteriza, hizo sonar la palanca de cambios que saltó de su sitio. A la vuelta, pese a un arreglo de emergencia a que fue sometida, ésta le jugó una mala pasada a Paco, ya que lo dejó sin potencia en una curva al no poder meter segunda en el momento apropiado. Resultado: una casi piña que no fue pero que le hizo perder bastante tiempo.

Un hombre que no era muy tenido en cuenta en los pronósticos previos pero que con su brillante actuación fue una de las figuras del desafío de los valientes fue Cacho Ruesch. Prolijo y seguro a la par que veloz, nos comentaba en la llegada con su habitual suave manera de hablar: **"gran motor el 1600, mucho aguante, le di sin asco; con decirte que en algunos tramitos rectos para no cambiar de marcha dejaba la segunda enganchada y tiraba 7.500 rpm".**

Petit piñida presenciada. Cacho Fangio en el tramo de ida contra uno de los puentes que están antes de Copina.

En los días previos a la carrera, en la fase de entrenamientos y reconocimientos de la ruta, la mayoría de los participantes del Desafío de los Valientes viajaron como locos de Villa Carlos Paz a Mina Clavero.

Uno de los que más veces hizo la ruta para memorizarla fue el polaco Zasada, quien se instaló durante ocho días en la Villa e hizo más de veinte viajes de ida y vuelta a Mina Clavero, en el trascurso de los cuales destruyó tres coches (todos ellos prestados) en otras tantas piñas. Para no perder la costumbre, en la carrera se dio también la piña teniendo que abandonar. Sangre torera que le dicen.

Ya que hablamos del reconocimiento previo de ruta, varios fueron los que se piñaron los días precedentes a la carrera, pero una de las piñas más singulares fue la de Pairetti, quien conduciendo de ida a Mina Clavero un Fiat 1600 de su propiedad chocó de frente con un señor que venía de Mina Clavero a Carlos Paz muy rápido. Su nombre: Héctor Gradassi, que también estaba en reconocimiento de ruta.

Escuchado a Pairetti: **"Esto es lo que le gusta a la gente: el TC y la ruta abierta".** Si bien era Turismo, la reflexión vale.



Volvió por las suyas el inolvidable Rolo Aizaga. Otra vez enderezó la montaña.

"DESAFIO DE LOS VALIENTES"
Auto Moto Club Carlos Paz - 12/X/70
CARLOS PAZ-MINA CLAVERO-CARLOS PAZ

CLASIFICACION

PRIMERA ETAPA: Carlos Paz-Mina Clavero (90,300 kms.).

Pos.	Nº	Piloto	Prom.
1º	18	Eduardo Rodríguez Canedo	1h08m24s3
2º	4	Héctor L. Gradassi	1h09m46s8
3º	28	Nasif Estéfano	1h10m30s5
4º	2	Carlos Ruesch	1h10m40s3
5º	20	Carlos A. Pairetti	1h11m26s2
6º	10	Rodolfo Aizaga	1h11m36s4
7º	14	Sobieslaw Zasada	1h11m39s
8º	26	"Cacho" Fangio	1h11m52s9
9º	8	Carlos Pascualini	1h13m56s3
10º	22	Francisco Mayorga	1h13m56s4
11º	16	José Manzano	1h14m00s
12º	6	José Migliore	1h14m55s2
13º	30	Danilo Bonamici	1h15m53s1
14º	24	Federico Urruti	1h17m18s

PROMEDIO DE LA ETAPA: 79,204 km/h.

SEGUNDA ETAPA: Mina Clavero-Carlos Paz (90,300 kms.).

1º	18	Eduardo Rodríguez Canedo	1h09m40s9
2º	22	Francisco Mayorga	1h10m09s8
3º	28	Nasif Estéfano	1h10m22s5
4º	2	Carlos Ruesch	1h10m37s
5º	10	Rodolfo Aizaga	1h11m04s1
6º	6	José Migliore	1h13m15s7
7º	8	Carlos Pascualini	1h13m25s8
8º	16	José Manzano	1h13m26s8
9º	4	Héctor L. Gradassi	1h13m37s8
10º	20	Carlos Pairetti	1h22m22s1

PROMEDIO DEL GANADOR: 77,836 km/h.

CLASIFICACION FINAL - Suma de tiempos (180,6 kms.).

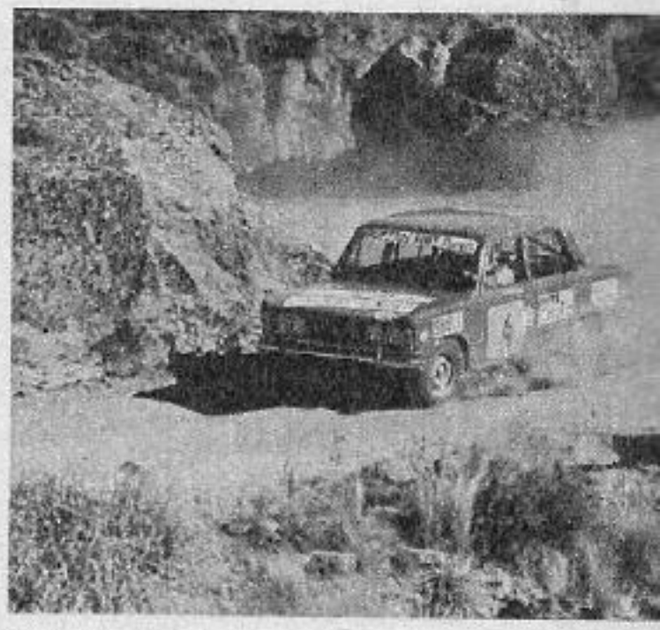
1º	18	Eduardo Rodríguez Canedo	2h18m05s2
2º	28	Nasif Estéfano	2h20m53s
3º	2	Carlos Ruesch	2h21m17s3
4º	10	Rodolfo Aizaga	2h22m40s5
5º	4	Héctor L. Gradassi	2h23m24s6
6º	22	Francisco Mayorga	2h24m06s2
7º	8	Carlos Pascualini	2h27m22s1
8º	16	José Manzano	2h27m26s8
9º	6	José Migliore	2h28m10s9
10º	20	Carlos Pairetti	2h33m48s3

PROMEDIO GENERAL DEL GANADOR: 78,472 km/h.

ABANDONARON: 12º Angel Monguzzi (1ª etapa); 14º Sobieslaw Zasada (2ª etapa); 16º José Manzano (2ª etapa); 24º Federico Urruti (no largó en la 2ª etapa) y 30º Danilo Bonamici (2ª etapa).



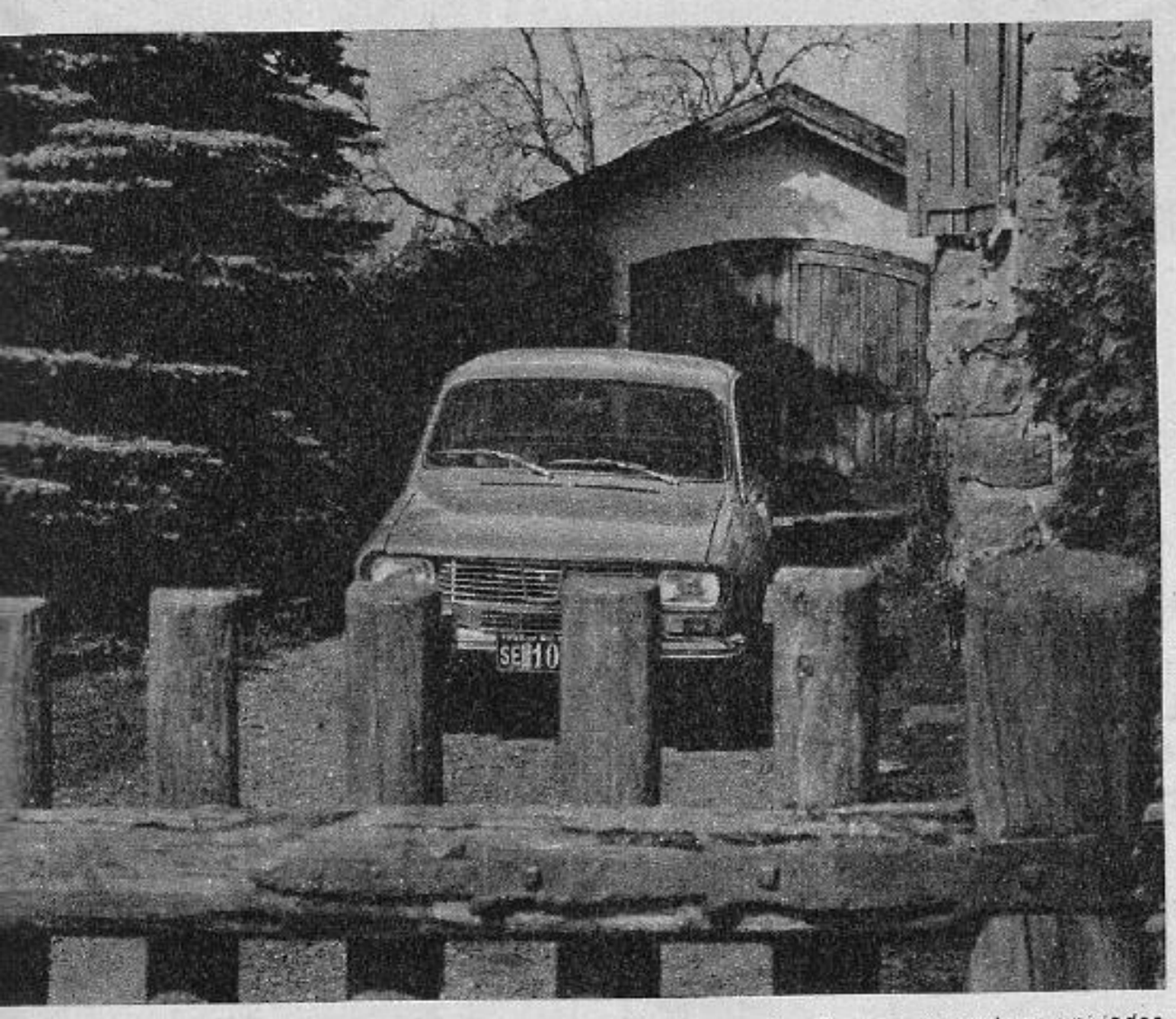
Cara de gordito feliz para el Chino Canedo junto a esposa Carmen. "¡Por fin!" dijo cuando Eduardo llegó al parque cerrado de Icho Cruz.



Pirin Gradassi mostró su garra al principio. En la vuelta quiso hacer más de lo que se podía. Pagó tributo.

¡¡Presentación Exclusiva!!

El Renault 12 Argentino



El Renault 12 detrás del portón de un chalet sureño. Trompa lanzada y unidades iluminicas a la última moda: rectangulares.

El Renault 12 argentino en tres cuartos perfil de frente. Patente de Río Negro SE-1079. Misión cumplida, "top secret" develado.



En el sur del país, CORSA vio el nuevo auto que lanzará IKA-Renault en 1971. Se trata del Renaul 12, un fierro con 1.300 cm³ y 65 burritos al pie

Fue en el sur. Un auto pasó junto a nosotros a más de 100 por hora. Cuando lo vimos pudimos advertir que lo que andábamos buscando estaba ahí, a cien o doscientos metros de nuestro auto. Pusimos en marcha el motor y nos dispusimos a iniciar la persecución. De pronto, vimos encenderse las luces de stop del auto que nos precedía. Nosotros también frenamos. El auto misterioso dobló y paró frente a un portón blanco. Su ocupante descendió del vehículo, abrió el portón y poniendo primera se introdujo en el camino de grava que llevaba al chalet. Bajó y se perdió en el interior de la casa.

Poco a poco nos acercamos y de pronto lo vimos. Era el Renault 12, que tanto tiempo de rastreos infructuosos nos había demandado. Inmediatamente apuntamos nuestras cámaras y lo registramos. ¡Ya lo teníamos! ¡La noticia que habíamos lanzado en el número 186 de CORSA de noviembre del año pasado se confirmaba! El primer Renault 12 producido en el país había sido trasportado al sur para someterlo a innumerable cantidad de test, de pruebas exhaustivas, previas al lanzamiento oficial al mercado.

Otro "Top Secret" de la industria nacional había sido develado. A cuatro meses de su lanzamiento oficial, CORSA había detectado el auto esperado.

Pero, ¿cómo es el Renault 12? ¿Con qué motor se lo equipará? ¿Cuáles serán sus secretos técnicos?

Eso también lo averiguamos y se lo vamos a contar, porque a usted sin duda le va a interesar. Ahí va.

Una de las características sobresalientes del Renault 12 es la línea moderna que posee. La trompa baja abruptamente dándole un aire deportivo muy acentuado. La cola, también muy moderna, es del estilo del Chevy, vale decir que se une el techo con la cola gracias a dos líneas suaves y bien balanceadas.

El motor del Renault 12 será un cuatro cilindros, en línea. Cigüeñal con cinco bancadas y árbol de levas lateral comandado por cadena. Válvulas a la cabeza inclinadas en V. El block del motor está realizado en aluminio colado a presión. La refrigeración se realiza por agua, con circuito hermético.

Otro de los temas más importantes que giran en derredor del nuevo auto de IKA-Renault es que tiene tracción delantera.

Su cilindrada estará en los 1.300 cm3 lo cual lo obligará a competir (hablando deportivamente) en la clase "B" de Turismo Grupo 2, y saldrá a establecer un mercado prácticamente desconocido en nuestro país, el de los autos de 1.000 a 1.300 cm3.

Es muy posible que además del modelo normal se produzca la versión Gordini con dos Weber 45 DCOE y más de 185 km/h de fábrica.

Con este auto, la Renault complementa la línea puramente utilitaria. En Europa, este auto está ubicado directamente entre los modelos 10 y 16 y el motor es básicamente el R6 llevado a 1.300 cm3, gracias al aumento de diámetro en sus cilindros. En este

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



motor se puede trabajar con amplio margen de seguridad debido a que los cilindros están muy espaciados. El motor eroga 54 HP a 5.250 rev/min. mientras la cupla máxima es de 9,6 kg a 3.000 rev/min. La estructura es autoportante.

Indudablemente este nuevo producto que lanzará IKA-Renault al mercado constituirá un boom automovilístico de gran trascendencia.

RENAULT 12

FICHA TECNICA

MOTOR: 4 tiempos, 1300 cc. 4 cilindros verticales en línea. Tapa de cilindros fundida en aleación de aluminio. Cigüeñal apoyado en cinco bancadas. Válvulas a la cabeza inclinadas, comandadas por botadores, varillas y balancines. Arbol de levas lateral colocado alto en el block y movido por cadena simple, con tensor automático. Carburador de un solo cuerpo, una garganta, invertido con bomba de pique y cebador manual.

EMBRAGUE: es del tipo monodisco seco, a varilla. Su mecanismo tiene como órgano esencial un resorte en forma de diafragma. El conjunto está alojado dentro de una carcaza de aluminio fundida a presión, que se halla entre el block-cilindro y la caja puente.

CARACTERISTICAS: Es un sedán 4 puertas, de moderna concepción aerodinámica. Línea flecha inspirada en la aeronáutica, que lo destaca en estabilidad dinámica y tecnología evolucionada.

Su carrocería, pura y aerodinámica, con características que le son propias, permite una adherencia al piso y una penetración realmente notables, compensado evidentemente por la posición del eje de rolido alto, la cuaderna maestra trasportada a la altura del asiento posterior y escasa sensibilidad al viento lateral. Las turbulencias de aire que se producen en la depresión efectuada en el techo también contribuyen a la tenida.

Frenos a disco adelante y a tambor atrás, con válvula antibloqueo en las ruedas traseras.

Su radio de giro es de 5,00 metros.

El baúl tiene una capacidad de 420 dm3. El piso plano, la rueda de auxilio ubicada en posición vertical bien sobre el costado y la gran tapa de baúl ofrecen una gran accesibilidad al equipaje.

Su interior de amplias dimensiones y asientos bien diseñados permiten la comodidad para 5 pasajeros.

Posee butacas adelante, con correderas sobre plano inclinado, para proveer la mejor regulación del asiento respecto del volante y los comandos. Es decir que cuando una persona de estatura inferior a la normal selecciona una posición acercando el asiento hacia el volante, también lo eleva y por el contrario, cuando se aleja el asiento, se pierde altura, adecuándose así automáticamente la relación altura-distancia.

CAJA: La caja puente del automóvil está contenida en una carcaza de aleación de aluminio fundida a presión, que está formada por dos partes unidas por una junta en su plano longitudinal vertical. Contiene no solamente la caja de velocidades de 4 marchas de avance sincronizadas y marcha atrás, sino también la cupla cónica y el diferencial. La palanca de mando, dispuesta en el piso.

SUSPENSION: Delantera. De amplio recorrido, está realizada mediante cuadriláteros deformables transversales y resortes helicoidales de gran diámetro, con amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto. El conjunto se completa con una barra antirrolido.

Trasera. Es equipado con un eje trasero de acero estampado, de baja inercia, guiado por dos tensores longitudinales arrastrados, y un triángulo central que permiten obtener un control riguroso y una geometría de suspensión que se autoadapta para asegurar una estabilización automática del vehículo al hacer un viraje.

El conjunto elástico de suspeñsión está constituido, como el delantero, por dos resortes helicoidales de gran diámetro dispuestos alrededor del amortiguador hidráulico telescópico y se completa con una barra antirrolido, sujeta en sus extremo a los tensores

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

HOCKENHEIM: FINAL INCREIBLE

Dieter Quester con BMW ganó la última carrera del trofeo europeo de F. 2 y Regazzoni salió segundo a la vez que se adjudicó el campeonato, pero el final fue dramático cuando Quester y Regazzoni chocaron entre sí en la última vuelta. Brillante actuación de Carlos Reutemann que se ubicó quinto luego de correr su mejor carrera en Europa. He aqui su propio informe exclusivo:



Con anteojos oscuros lo vemos a Dieter Quester, un valor en alza. Ganó bien y con un final impresionante.



Carlos Reutemann en la línea de largada de Hockenheim. En la última carrera puntable Lole confeccionó su mejor actuación europea.

Los 130 mil espectadores que ocupaban las repletas tribunas del circuito de Hockenheim no terminaban de creer lo que habían visto en escasos diez segundos de dramático suspenso. Después lo vieron por televisión, con lujo de detalles y entendieron mejor todo lo que había pasado en los últimos metros de la carrera, definida realmente por una casualidad o por circunstancias imposibles de prever, que determinaron que un accidente que pudo ser violento no fue tal y que sólo quedó en una pirueta espectacular pero que no alteró el orden de carrera que se había mantenido a lo largo de las 35 extenuantes vueltas de esta última carrera puntable por el trofeo europeo de F.2.

La cosa fue así: como es tradicional por la forma del circuito, en Hockenheim las carreras se deciden en las últimas frenadas y curvas del mixto luego de venir a cinco mil por el tramo velocísimo del fondo. Esta vez la carrera se ofreció a dos pilotos que se habían despegado netamente de todos los demás y Dieter Quester con BMW y Clay Regazzoni con el Tecno se acercaron a 260 km/h rumbo al momento de la definición. Cuando comenzó el momento de frenar para entrar en la primera curva del mixto —precisamente donde Reutemann tuvo aquel famoso toque con Rindt— ninguno de los dos cedió un milímetro. Pero el alemán Quester tenía el lado de la cuerda y no lo desperdició; frenó bien pegado al cordón y dobló por adentro. Regazzoni frenó un poquito más cerca e intentó pasar por afuera y cuando los dos autos doblaban pegados se produjo lo imprevisible. El Tecno se apareó demasiado al BMW y la rueda delantera del auto de Regazzoni se calzó entre las ruedas delanteras y traseras del BMW de Quester. El coche alemán tomó la rueda intrusa coco una improvisada rampa y pegó un salto en el aire de casi tres metros para caer también enganchado otra vez con el Tecno de Regazzoni y realizar juntos dos espectaculares trompos por la pista auxiliar, por el pasto, por cualquier lado para volver a tomar la pista recién en la siguiente curva del mixto y realmente por una verdadera casualidad que no permitió que ninguno de los dos coches sufriera ni un golpe de importancia. Allí Quester puso la primera antes que Regazzoni y se fue como loco a cubrir los últimos metros con un Regazzoni enardecido en persecución y que sólo llegó un segundo y medio detrás. Y para colmo, ahí nomás llegaron los que venían más lejos que por muy poco no se encuentran con un inesperado regalo de los dos primeros puestos. Como para que el público no se quedara asombrado en las gradas, haciendo luego comentarios en un ininteligible alemán.

Esa secuencia decisiva y dramática de la carrera nos la contó el mismo Lole Reutemann por teléfono (vía satélite) el mismo domingo a la noche luego de cumplir una sobresaliente labor en la carrera y finalizar con un quinto puesto que además de constituir su mejor colocación final en una carrera en su campaña europea cortó una serie de malas actuaciones que en cierta forma habían minado su mentalidad ganadora de principios de año. Pocas horas después de la carrera nos resumió entonces todo su informe en otra "performance" impecable como corresponsal de CORSA.

.....

—¿Como se planteó la carrera, Lole?

—Fue una carrera dificilísima, como todas las de Hockenheim, desde el principio al fin. Hubo una partida tipo Indianápolis con un coche guía que era un Mercedes 230 abierto y que nos condujo por todo el circuito a una velocidad demasiado baja y cuando se dio la señal de partida yo me ubi-

HOCKENHEIM - F.2 - 11/X/1970

236,880 km. de recorrido

Pos.	Piloto	Auto	Tiempo	Prom.	Vtas.
1º	Quester, Dieter	BMW	1h16m34s4/10	186,170	35
2º	Regazzoni, Clay ...	Tecno ...	1h16m36s1/10	186,110	35
3º	Petterson, Ronnie ..	March	1h17m03s3/10	185,000	35
4º	Fittipaldi, Emerson .	Lotus	1h17m03s6/10	184,990	35
5º	Reutemann, Carlos .	Brabham ..	1h17m42s9/10	183,440	35
6º	Bell, Derek	Brabham ..	1h17m46s9/10	183,280	35
7º	Basche, Dieter	BMW	1h18m31s2/10	181,550	35
8º	Brambilla, Vittorio .	Brabham ..	1h18m42s9/10	181,110	35

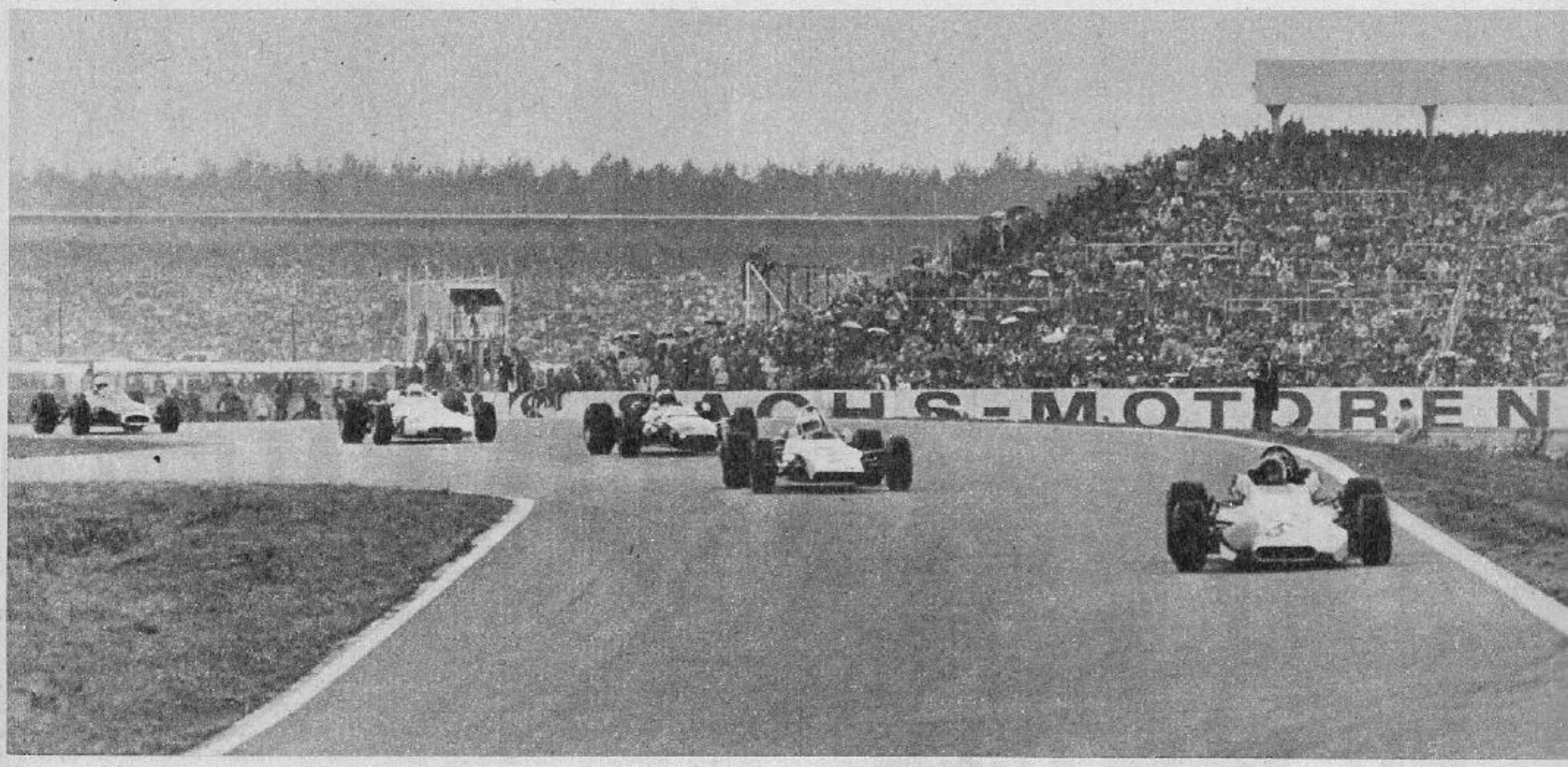
RECORD DE VUELTA: Dieter Quester en 2m08s7/10 a 189,890 km/h de promedio.

CAMPEONATO EUROPEO DE F-2: Clay Regazzonni 44, Derek Bell 35, Fittipaldi 25, Ronnie Peterson y Dieter Quester 14, Françoise Cevert 9.

STARTING GRID

DIETER QUESTER	CLAY REGAZZONNI
(B.M.W.)	(Tecno)
2m10s7	2m10s7
VITTORIO BRAMBILLA	CARLOS REUTEMANN
(Brabham)	(Brabham)
2m11s	2m11s
EMERSON FITTIPALDI	PETER WESTBURY
(Lotus)	(Brabham)
2m13s	2m13s6
ALISTAIR WALKER	TETZU IKUZAWA
(Brabham)	(Lotus)
2m14s	2m18s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ante las tribunas repletas de Hockenheim, Dieter Quester con su BMW hizo delirar a los 130.000 alemanes presentes. Aquí lo vemos punteando en los primeros momentos.

qué cuarto en el pelotón de punta mientras Quester y Regazzoni tomaban decididamente la punta. Yo quedé detrás de Peterson y detrás mío estaban Fittipaldi, Cevert, Bell y los demás pero ya en la primera chicana del circuito, en la misma primera curva, dos o tres puestos detrás mío se produjo un desparramo que atrasó bastante a varios pilotos, entre otros a Beltoise y Derek Bell que se jugaba su chance por el campeonato de F.2. Poco después me pasó Fittipaldi y yo conservé entonces el quinto puesto en una carrera especulativa, pensando que para mí lo más importante en este momento era llegar.

—Vos conocés muy bien Hockenheim y punteaste en las dos carreras anteriores. Esta vez, ¿cambiaste tu plan, le erraste en la multiplicación o saliste a conservar?

—Simplemente salí a hacer un tipo de carrera diferente. Puse una multiplicación más larga sabiendo que iba a perder un poco pero el motor iba a viajar más descansado y me aseguraba las probabilidades de llegar. Si yo hubiera puesto la multiplicacación de las dos veces anteriores, probablemente podría haber punteado pero el motor podía no aguantar el esfuerzo. El motor no pasó nunca de las 9.200 vueltas y llegó perfecto mientras que el motor de Fittipaldi por ejemplo tenía la aguja en las 10.800 vueltas lo que indica a qué régimen tiene que haber andado con una multiplicación más corta. Y ese motor aguantó, pero otros, como el de Cevert, el de Westbury o el de Beltoise, reventaron con el esfuerzo. El día además era caluroso y por lo tanto exigía mucho más. Por eso preferí esta vez correr así especulando y veo que me dio mejor resultado por lo que estoy muy contento de haber superado todos esos abandonos anteriores.

—¿Qué auto y qué motor tenías?

—Usé el chasis nuevo de Brabham con uno de los motores del equipo nuestro que andaba muy bien.

—¿Quester y Regazzoni se escaparon mucho desde el principio?

—Sí, en seguida empezaron a poner distancia. El motor BMW decididamente empuja mucho más y por eso el BMW era el único auto que corría con alerones y gomas gruesas mientras todos los demás andábamos sin ningún spoilers y con gomas angostas prefiriendo ganar velocidad en lo veloz aunque se perdiera velocidad de viraje en las curvas lentas del mixto. Quester en cambio tenía todo para doblar bien y la superior potencia del motor también le permitía puntear en lo veloz a pesar de las contras aerodinámicas. Regazzoni se tiró a seguirlo a muerte (claro que los Tecno tienen los motores Cosworth más potentes) y viajó chupado con Quester toda la carrera; por eso nos habían descontado tanto y pese al entrevero de la última vuelta pudieron conservar las posiciones. Peterson y Fittipaldi también tiraron juntos toda la carrera y un poco más atrás seguí yo solo, despegado de los que me seguían que al final fueron Bell, Basche (preparador de los BMW y que corrió con un muletto) y Vittorio Brambilla.

—¿Qué dice Fittipaldi luego de su triunfo en el G.P. de USA?

—Bueno, Fittipaldi está como sonámbulo, en un estado de alegría increíble porque me dijo que todavía no podía creer que hubiera ganado el G.P. de USA. El volvió el viernes de Estados Unidos y me contó cómo fue la carrera, que él venía octavo o noveno y fue esperando el desarrollo hasta que se encontró con un primer lugar que ni siquiera esperaba y me contaba también que para Chapman y para Lotus empezó como una nueva vida luego del accidente de Rindt. Que el primero y tercer puesto de Estados Unidos fueron como una inyección increíble para Chapman, contentísimo con Emerson. Pienso que Fittipaldi es muy inteligente para correr y después de todo un año en Europa me doy cuenta de que la principal conclusión de todas es que para ganar hay que correr de una manera muy especial, especulando con los demás y sin buscar la punta desde el principio para abandonar con algo roto. Por eso cambié mi mentalidad de carrera esta vez en Hockenheim y vamos a pensar también muy bien la última carrera que nos queda que es en Munich el próximo 25 de octubre. ¡Ah! Otra cosa importante. Fittipaldi me estuvo comentando que como siempre, Chapman ya estaba preparando sus planes para probar gomas en Sudáfrica pero como casi seguramente Lotus irá a Buenos Aires para la carrera sin puntos de F.1., Emerson le sugirió a Chapman que fueran a probar las nuevas gomas al autódromo de Buenos Aires, así que es probable que todo el equipo Lotus se fuera a la Argentina unos veinte días antes de la temporada para ir probando las gomas para el año 71. Sería bárbaro verlo allí.

—¿Cuál es tu actividad inmediata entonces?

—Yo me voy a Londres mañana para ocuparme de los motores para la última carrera en Munich y pienso que todos volveremos a la Argentina a mediados de noviembre. El comodoro Baca que estuvo en Hockenheim fue invitado por Pedro Von Dory, ¿te acordás?, que está trabajando en Porsche, para realizar una visita a la fábrica en Stuttgart junto a Von Hanstein y Rico Steinemann pero yo me voy antes a Londres así que no podré ir. Baca irá allá el miércoles próximo, creo.

—Bien, Lole. Un gran abrazo para todos, para tu familia y para vos.

—Gracias, viejo. Igualmente para ustedes también. Mándenme unas revistas a Londres así las leo. Chau.

..... CLIC .....

De tal manera, Reutemann concretó en la última carrera puntable del año su mejor actuación hasta el momento y cuando sólo queda una carrera más antes de volverse. La experiencia está por llegar a su término y el balance que realizaremos entonces será profuso en datos, críticas y elogios. Por el momento cabe destacar realmente el quinto puesto conseguido en Hockenheim porque eso es lo que vale en Europa para cualquier piloto que aspira al máximo nivel. Por otro lado resulta sugestivo que la llegada del comodoro Baca a Europa coincida precisamente con una actuación del equipo que por fin no deja que desear. Pero no vale la pena adelantar ya las conclusiones cuando falta tan poco para terminar. Sólo dos semanas más.

AUSTRIA: LA ULTIMA DE SP

En Zeltweg se disputaron los 1.000 Km de Austria, última carrera puntable por el campeonato de SP internacional y allí la pareja cuco del año pasado, Jo Siffert-Briand Redman se rehabilitó luego de un año endeble para ellos en las carreras por el campeonato. Por supuesto condujeron un Porsche 917 por lo cual la carrena no agregó absolutamente nada a lo que ya todos sabemos. Al principio punteó Jacky Ickx con una Ferrari 512 corrida en pareja con Ignazio Giunti y luego estuvo Rolf Stommelenn en la punta con un sorprendente Alfa 33, pero en el momento de la verdad Porsche siguió siendo la ídem. De todas maneras, el campeonato ya estaba ganado por la empresa alemana hace mucho tiempo.



—...si viejo, no puedo soportar ni una manchita en mi coche.

—Y te fijás de vez en cuando en las bujías?

—Yo? Para qué, me aguantan hasta 25.000 km., como si nada.

Algunos creen que las bujías son eternas.

¿Qué ganan con eso?

Se lo habrá dicho algún amigo más de una vez. El coche impecable, engrasado, con cambio de aceite, pero en las bujías para que se va a fijar... si son tan chiquitas. Los problemas no demoran en hacerse notar: el motor ya no responde como antes al arranque, no aguanta tantos kilómetros por litro de nafta y su potencia es menor. Es un motor menos protegido.



Para evitarlo, acuérdese de revisar las bujías de su coche a los 8.000 km. y cámbiarlas a los 16.000. Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

- **Potencia: 8%**
- **Economía de combustible: 10%**
- **Aceleración: 6%**
- **Rapidez de encendido**

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.



JUAN MALCOLM

En un segundo deben haber pasado por su cabeza todos los coches de carrera que él manejó alguna vez. El Dodge cuatro cilindros de sus primeras armas; el Chandler con motor de avión Curtiss que pesaba más de 3.000 kilos; el Delage Gran Prix con que venció en Rafaela en 1927; el Mercedes SSK con que corrió en Monza, Nürburgring y ganó en Cremona; o el Duesenberg con el que se accidentó en las 500 Millas de Indianápolis; o el R.E.O. de su última carrera en la Argentina en 1948; o el Jaguar en Nueva Zelandia. Momentos antes había bajado de su coche para subsanar un desperfecto cuando venía viajando desde Chapadmalal —donde residía— a Buenos Aires. Fue entonces cuando otro automóvil lo atropelló y le causó heridas de tal gravedad que provocaron su muerte. Y la pérdida para el automovilismo de una verdadera reliquia viviente.

Pues Juan Malcolm fue una de las figuras más brillantes del deporte motor en la Argentina. Había nacido casi con el siglo en Owan, Escocia, de donde vino a la Argentina en su adolescencia ya con un bagaje de copas y trofeos ganados sobre las dos ruedas de su motocicleta Harley y un título de campeón logrado en las Islas.

Luego, ya pasados algunos años y paralela a su otra actividad —la agropecuaria— se va cimentando la fama del "Inglés" en el ambiente de los fierros. Después de encaramarse para bajarse reiteradamente ganador de monstruos tales como el nombrado Chandler, Malcolm, que se había hecho ciudadano argentino e incluso había sido diputado provincial en cuatro períodos, adquiere una maravilla mecánica como lo era el Delage G. Prix V 12 de 2 litros con la esperanza de destronar a las por entonces imbatibles Bugatti. Y la cosa se le da. En la segunda edición de Rafaela en 1927, no sólo domina a las Bugatti y a los Hudson sino que lleva el promedio de la carrera 20 Km/hora para arriba con relación al año anterior. Ya era un ídolo.

Dos años más tarde viaja a Europa y como era su costumbre termina comprándose fierros y además corriéndolos. Con un Mercedes SSK comprado en la fábrica, flamante, asombra a los entendidos en Monza al salir segundo de nada menos que Rudolph Caracciola, el as del momento. Alemania, Austria y Francia también tienen oportunidad de ver al escocés acriollado quien con su SSK particular siempre se encarama en los clasificadores de cuanta carrera lo tiene anotado.

Pero no sólo es Europa. Indianápolis con su encanto particular lo seduce y en la disyuntiva de elegir un Miller o un Duesenberg, a la hora de la compra se decide por este último y sale al óvalo a probar su calidad. Pero desgraciadamente se lleva por delante el paredón y abandona. Reincide un año más tarde como copiloto —eran épocas en que en Indy se estilaba llevar acompañante— en el Studebaker de Ted Horn, pero también deben abandonar. Vuelve a la Argentina y sigue participando en cuanta carrera encuentra. Solamente en Grandes Premios corrió 24 veces. En total cerca de 700 carreras a lo largo de su vida, sin dejar de contar su excursión por Australia y Nueva Zelandia donde corre con Jaguar y Vanguard. Con el primero de los coches protagonizó un duelo espectacular en Wellington con Reginal Parnell.

Vuelve a la Argentina y deja ya definitivamente el automovilismo activo, radicándose en Chapadmalal para dedicarse a otro gran amor de su vida: el campo. Y ahora nos llega la trágica noticia. Un estúpido accidente de autos, se lleva a quien tanto tuvo que ver con ellos. En el cielo de los fierreros de alma seguramente Juan Augusto Malcom y el otro ilustre recién llegado —Raúl Riganti— ya debe estar charlando con los que lo precedieron de algunas polvorientas "500" o de alguna incursión por las "Europas". Seguro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sólo un entendido
lo confundiría
con un buen vino del Rhin
o quizás de Alsacia.

Castel Chandon

VINO FINO BLANCO

Castel Chandon Blanco y Castel Chandon Rosado: Vinos argentinos que compiten con los europeos.

OSVALDO ABEL "COCHO" LOPEZ

UNA HISTORIA

En La Cumbre, poco después de su debut y ya con el 404 de Alberto Gómez. Trayectoria ideal y pegadito al cordón.

La piña del Gran Premio del 67 en la zona del dique Los Molinos. "Te aseguro que todavía no sé cómo me salvé de esta piña, caímos como diez metros. Nos paró un arbolito".





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La primera carrera de "Cocho" López. Jugado, dobla en la horquilla con un Peugeot 404 standard en una carrara organizada por la AAAS en el Autódromo Municipal.

En poco menos de dos años Osvaldo Abel "Cocho" López inició una escalada vertiginosa en el automovilismo. En poco tiempo se convirtió en una de las estrellas de la categoría Turismo y ya piensa en trasponer las fronteras de los 2 litros e incursionar en SP o Fórmula Uno

CORTA

Hace escasos veinticuatro meses comenzó a surgir a la consideración popular una nueva generación de pilotos, muy pero muy jóvenes, arrolladores, impacientes por ocupar los puestos de privilegio en cada carrera en que se presentaban. García Veiga, Marito García, Ricardo Zunino, Pascualini, Fernandino, Kissling y otros muchos comenzaban a incursionar insolentemente en categorías hasta el momento prohibidas para gente joven: TC, Sport Prototipos, Fórmula Uno y hasta los fierros importados que corren en los circuitos de Europa los vieron sentarse entre sus caños. Osvaldo "Cocho" López es uno de esos jóvenes que viene marchando a paso vivo sobre el parque humano del automovilismo argentino.

"Nací el 3 de diciembre de 1947 y creo que desde ese mismo día los fierros me empezaron a gustar. La primaria la hice en Ntra. Sra. de Lourdes en Santos Lugares y la secundaria en el Don Bosco. En ese momento ya estaba metido en el taller donde preparaba el auto mi padre, iba todos los días y me pasaba horas y horas con los fierros. Papá corrió la Buenos Aires-Caracas en TC, ¿sabés? Entonces a mí me viene de herencia el asunto.

Cuando andábamos por la secundaria, yo ya tenía 18 años y papá me regaló un 404 gris Raf. Formamos la Escudería Quattroruote en Mataderos y hacíamos carreras de gymkhanas a beneficio de un hospital. Pero un buen día se me ocurrió anotarme en una carrera que organizó la AAAS para autos standard y llegué 3º gracias a que descalificaron al 1º. Mirá, me acuerdo que en esa carrera corrió una Familiar Fiat que andaba una barbaridad, creo que la manejaba Furlan..."

Quizás haya sido esa carrera la que determinó la vocación de "Cocho" López. El 404 standard fue vendido a Alberto Gómez y éste a su vez le entregó un 404 de carrera que tenía "toda la música". Con ese auto debutó en el Gran Premio del Noroeste con bastante mala suerte ya que abandonó en la segunda etapa. En la primera etapa estuvo entre los cuatro primeros y con algunos problemas mecánicos llegó 8º. En la segunda etapa iba 2º y de pronto voló todo el motor.

Aquí comienza la etapa más "divertida" de Cocho López. Con un auto particular, con un grupo de amigos de verdad y con su padre, comienzan a frecuentar todas las carreras del Campeonato. Luego del G.P. del Noroeste, López y su equipo fueron a La Cumbre. Salió cuarto en la clase que ganó el "flaco" Juchet. Después, la troupe se movilizó al Autódromo de Buenos Aires para correr el Premio Moto Club Argentino el 10 de septiembre del 65. La carrera la ganó "Cocho" López luego de un vibrante duelo durante toda la carrera con el Chevrolet 400 de Pedrito Sancha. Tercero se clasificó quien luego fuera su compañero de equipo en Dorrego Competición y en Coelho, José "Pepe" Migliore. Esta carrera fue, gracias a "Cocho" López, el primer triunfo del equipo Guillermo Billy; en las ventanillas traseras López llevaba el logotipo de la concesionaria que luego constituiría un equipo semioficial de la marca.

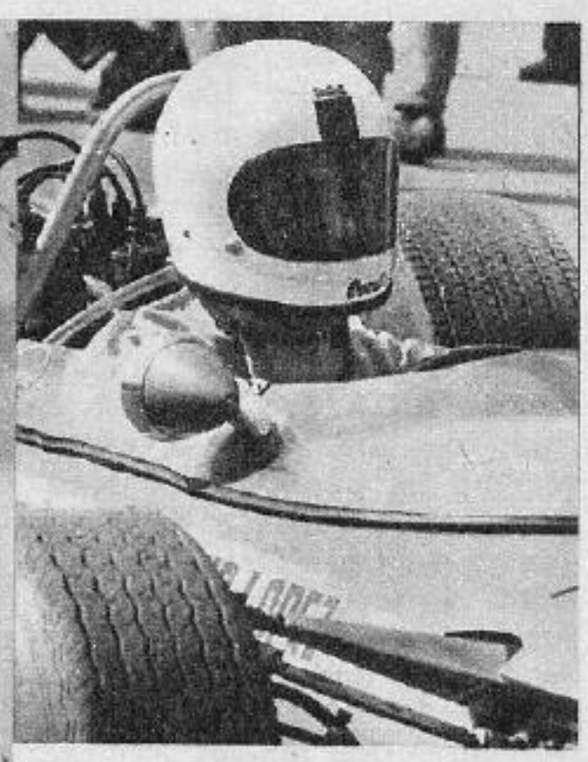
"Y llegó el Gran Premio. Mi primer Gran Premio. Cambié el color de mi auto, que era amarillo, por el celeste de Guillermo Billy. Largué con una confianza bárbara y venía bastante bien, creo que tercero por tiempo, y al llegar al dique Los Molinos el auto se me fue y me caí en un barranco. Te aseguro que no sé cómo me salvé; cuando vi el auto me quería morir del susto. En ese mismo lugar se cayeron cinco coches. Después del Gran Premio tuve que hacer el servi-

El primer auto de López. El "Patito Amarillo" con la inscripción de Mataderos.

"Cocho" López incursionó en los monoplazas de Fórmula Dos Mecánica Argentina. Ganó una serie en Paraná y figuró bien en las restantes. Le gustan y quiere seguir corriendo.







OSVALDO ABEL "COCHO" LOPEZ

En pocos años Osvaldo Abel López supo escalar posiciones en la categoría Turismo. Ya suena para el "juego grande".

cio militar en el Comando de Ejército Nº 1 en Palermo. Ese año, 1968, no corrí durante más de siete meses. ¡Suerte que salí en la primera baja y pude anotarme en las 100 Vueltas Shell en el Autódromo! Volví a correr con el 404 amarillo y llegué tercero detrás de Franco y Feruglio con Fiat. Un mes después, el mismo día que me entregaron la libreta de enrolamiento largué los 1.000 Kilómetros del A.C.A. que se hacían en lugar del Gran Premio. Llegué séptimo en pareja con "Coco" Giandinotto. Después fui a una carrera en Las Flores, una cuadrera, me inscribí con el seudónimo "El Patito Amarillo" y gané. ¡Sabés cómo andaba el auto, me lo preparaba Mariano Medrano! ¡Qué amigo!

En 1969 "Cocho" López comenzó el Autódromo mientras iba prizó el año con un abandono en el Premio Apertura del ACA en mero. En la Vuelta de La Manzana llegó quinto. Perdió el primer puesto porque en el parque cerrado de la primera etapa le recargaron 39 minutos por entrar tarde por culpa de la bomba de nafta. La carrera la ganó Migliore por 30s sobre López.

"Mi buena suerte comenzó cuando me llamó Raúl Fernández Aguirre para integrar el equipo Dorrego Competición. La primera carrera que corrí fue la inauguración del Autódromo de Concordia y llegué cuarto detrás de Castañón. Iba primero y se me rompió el motor en la recta del fondo. Luego fuimos a correr al Chaco y empaté la carrera con Mayorga. ¡Era el segundo empate en la historia del automo-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cuando "Cocho" López pasó a integrar el Equipo Dorrego Competición fue uno de los hombres más veloces del team.

Con su auto particular ("El Patito Amarillo") "Cocho" López puntea sobre uno de los Peugeot 404 oficiales.



vilismo! En Rafaela habían empatado Reutemann y Franco. Vos sabés que nos tuvimos que repartir la copa de ganador y el premio por el record de vuelta! ¡Fue cosa de locos! En el Gran Premio al Sur corrí con los 404 ocre y me di la piña en la primera etapa, en San Antonio: iba tercero detrás de Paco."

El contrato con Coelho viene poco después, al disolverse Dorrego Competición. Gana la ida en la Carlos Paz-Mina Clavero y sale segundo en la general. Fueron a las 25 Horas de APAT y puntearon con Mayorga durante media carrera para luego finalizar novenos.

La de San Juan-Coquimbo-San Juan fue una de las carreras más recordadas por "Cocho" López y por quienes estuvieron presentes en la cordillera en esa ocasión. **"Fue la experiencia más fea, se movía toda la montaña, nunca había visto un terremoto semejante. ¡Y la caída; ésa sí que fue piña! De pronto se acabó el camino y comenzamos a caer por una ladera llena de nieve. Si no pasan a recogernos, no contábamos el cuento."**

Luego vino una nueva piña en la Vuelta de la Manzana, la Carlos Paz-Mina Clavero (6º) y la carrera de Fórmula Dos en Paraná, donde ganó una serie. "Cocho" López quiere seguir corriendo, quiere olvidarse de los golpes que tuvo en su hasta ahora corta trayectoria y quiere seguir subiendo la escalera del automovilismo. Ambiciona correr en Sport Prototipos, le gustan los monoplazas, y por sobre todas las cosas, siente a los fierros como si fueran parte de su vida.



Ahora Ud. ya puede a todo lujo su Enciclo

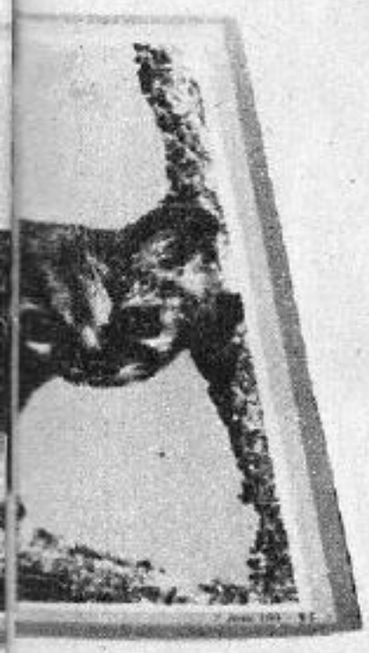
(No importa el número de fascículos que haya adquirido. Ud. merece tener las tapas para coleccionar la obra completa)

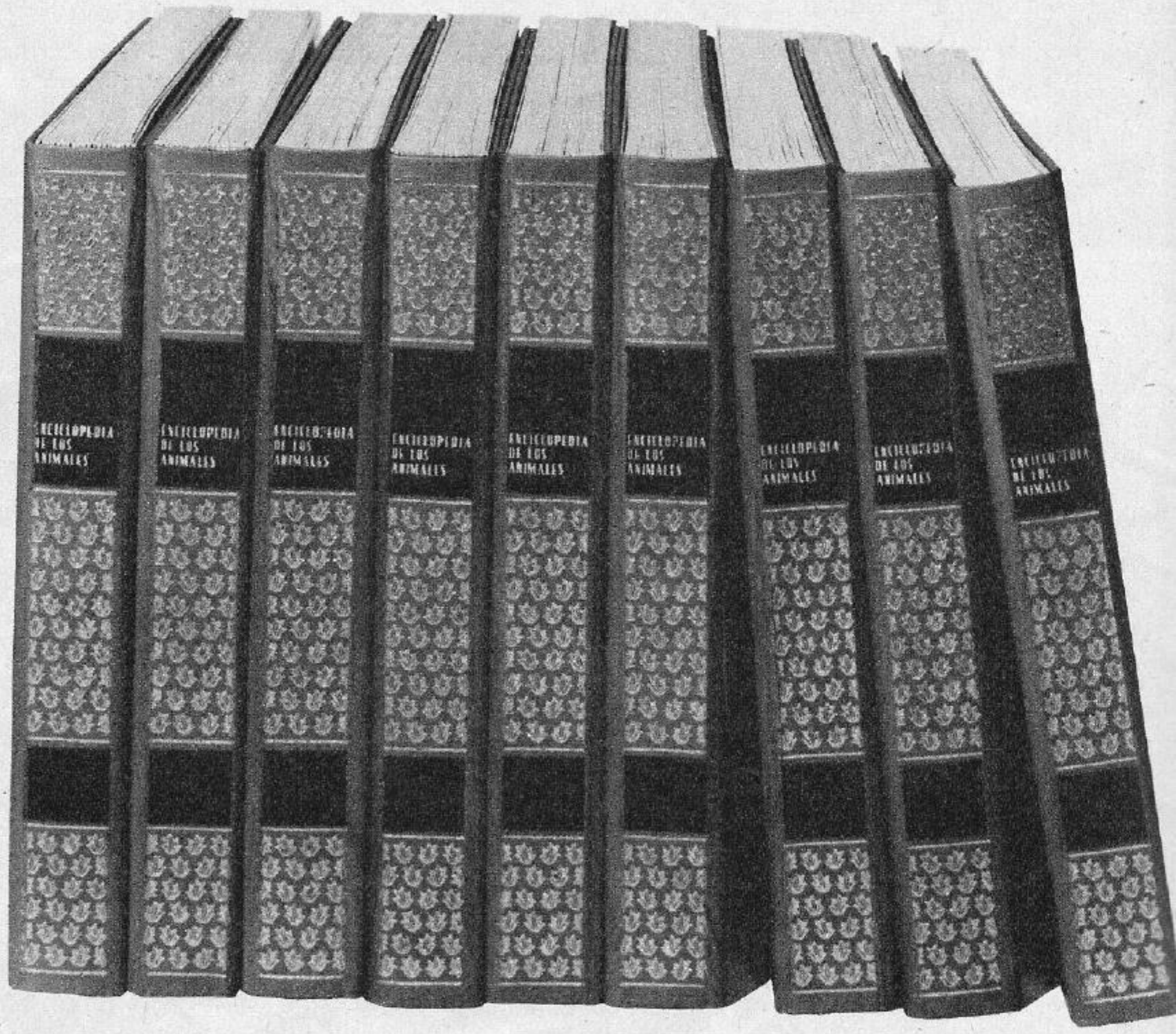
Ya están en venta, en todos los quioscos del país, **las lujosas tapas para hacer encuadernar el Tomo I de la colección.** Estas tapas, con títulos, guardas y lomo sobreimpresos en oro, se entregan con portadas, índices, las instrucciones precisas para realizar la encuadernación y un cupón-oferta para efectuarla al mejor precio de plaza.
Todos estos elementos, presentados en un sobre de polietileno herméticamente cerrado, para su mejor protección, se ofrecen al público a m$n 600.— ($ 6.—). Y además, en forma gratuita, se incluyen 32 páginas a todo color, que constituyen la INTRODUCCION GENERAL a la obra ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES.

ENCICLOPEDIA de los ANIMALES

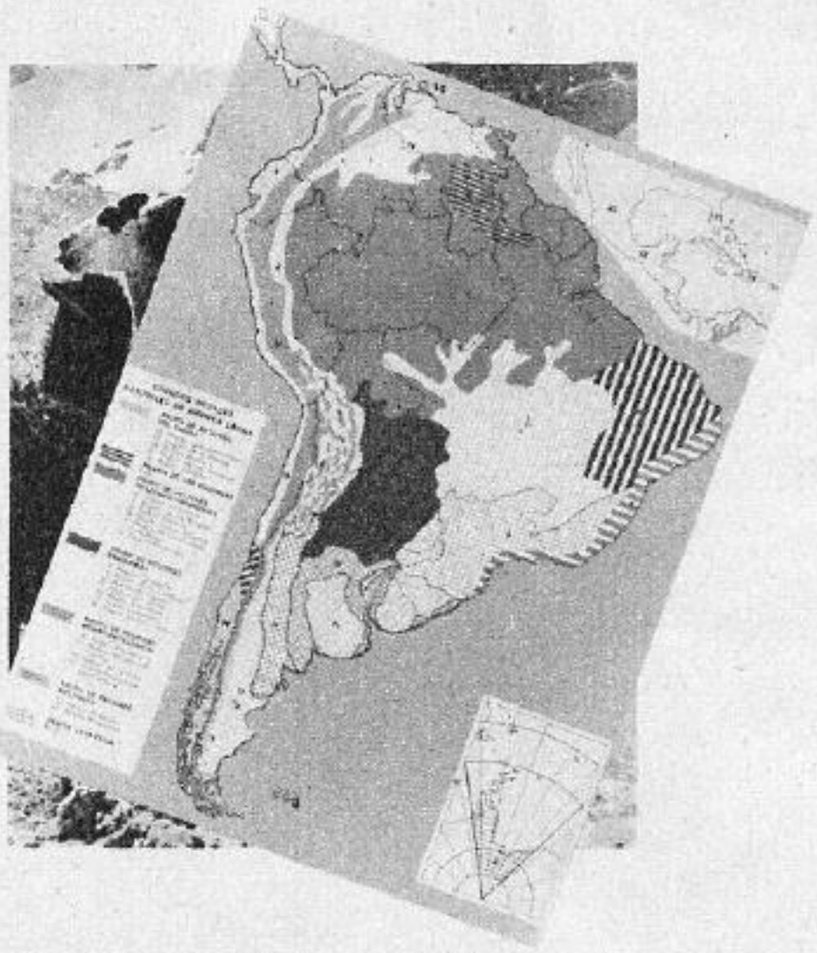
LA PRIMERA GRAN COPRODUCCION INTERNACIONAL DE EDITORIAL ABRIL (ARGENTINA), NOGUER (ESPAÑA), RIZZOLI (ITALIA) Y LAROUSSE (FRANCIA).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





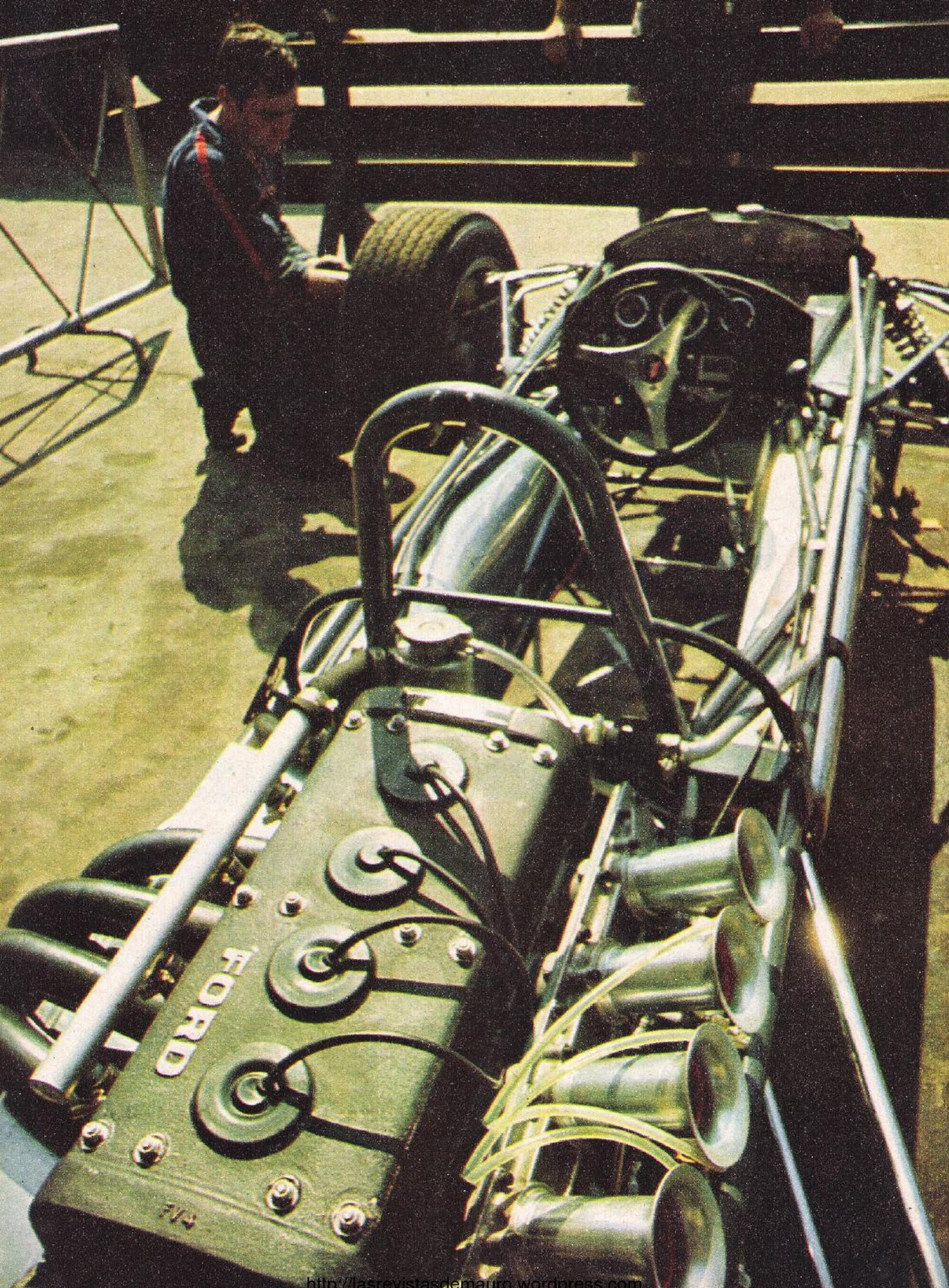
tener encuadernada pedia de los Animales.



UN SUPLEMENTO GRATUITO SOBRE LA FAUNA LATINOAMERICANA.

A partir del fascículo Nº 22, y como un medio de retribuir a los lectores el entusiasta apoyo con que recibieron nuestro esfuerzo, la ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES publicará en cada una de sus contratapas una descripción completa y específica sobre nuestra rica fauna latinoamericana, a cargo de un destacado especialista argentino, ilustrada con excepcionales fotografías a todo color.
Estas contratapas podrán coleccionarse y ser encuadernadas en un tomo por separado, al finalizar la Enciclopedia.

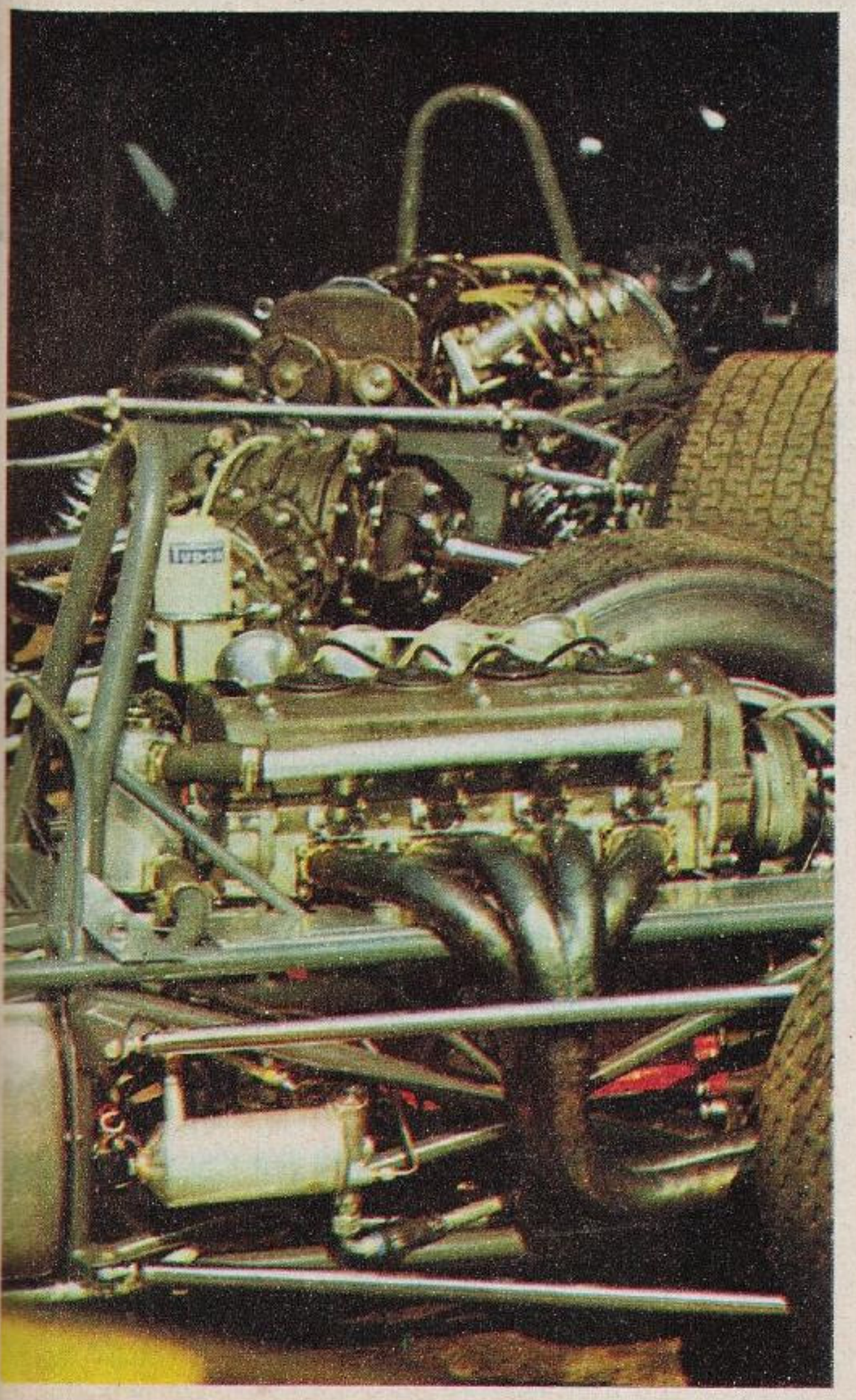
RECUERDELO: Desde el Nº 22 no tire las contratapas. Consérvelas porque también se coleccionan.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS INTIMIDADES DEL COSWORTH FVA

Si bien las últimas carreras de F. 2 demostraron que los BMW cada vez andan mejor, es indiscutible que la prolongada hegemonía del motor Cosworth 1.600 cm³ es el resultado de un diseño brillante realizado sobre un tranquilo motor Ford de serie. He aquí su radiografía técnica



La mayoría de los padres aspiran a que la naturaleza premie sus esfuerzos con el nacimiento de un hijo. Y si ese hijo es pródigo, mejor. Realmente pocos pueden darse esa satisfacción y son los que exhiben ante los familiares atónitos las virtudes del niño pianista, escultor, pintor (prohibido preguntar ¿qué pintor...?), sabedor de la vida de Ulises de pe a pa, físico-matemático o del niño que se destaque en cualquier disciplina aparentemente alejada de su edad y posibilidades. La Naturaleza, casquivana y juguetona, premia a pocos. No siempre nacen Mozart, Chopin, Pierino Gamba, Einstein, Domínguez (el de la mitología y esas cosas...); tampoco nacen muy seguido pequeñuelos similares a Cosworth. Y ustedes se preguntarán: "¿Qué tiene que ver Pierino Gamba con Cosworth?", pregunta que nosotros responderemos gustosamente diciéndoles: "¿Qué tiene que ver Cosworth con todo lo que viene antes?". Porque lo que queremos destacar en esta nota es precisamente el nivel de virtudes cubierto por Cosworth prácticamente desde su nacimiento, para satisfacción de sus padres —Mike Costin y Keith Duckworth, ambos varoncitos— que no es que fueran algo "raritos" sino que mantenían similar pasión y entusiasmo por la mecánica fina. De esa manera nació Cosworth FVA, el hijo pródigo de la fórmula.

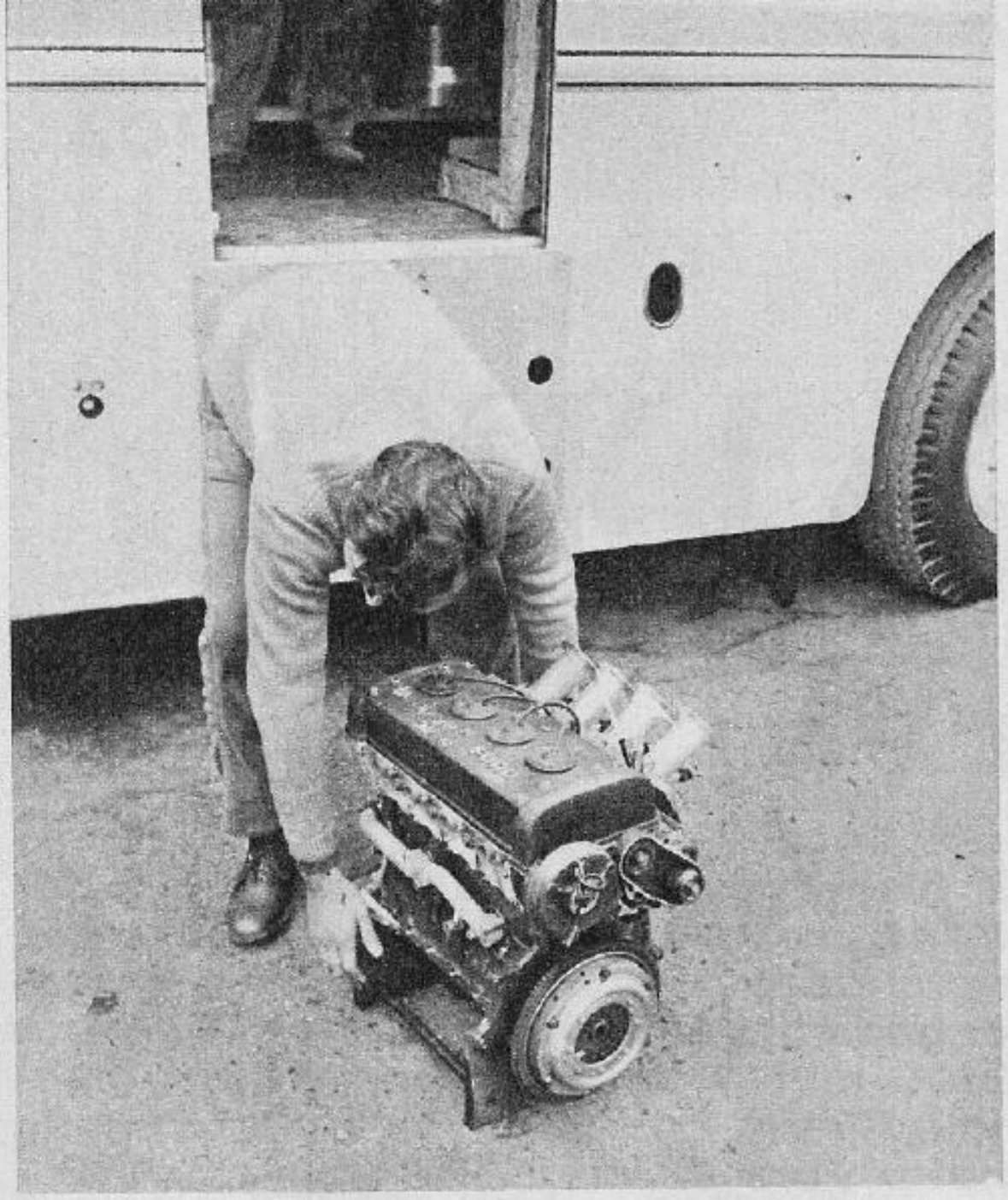
EXTRAÑA FAMILIA

De la publicitada unión entre Mike Costin y Keith Duckworth surgieron varios de los aquí llamados hijos pródigos. El primogénito llevó como nombre el nada común apelativo de SCA, de contextura pequeña (apenas 998 cm3) y algo plebeyo (un solo árbol a la cabeza) pero realmente efectivo; arrasó la Fórmula 2 de entonces hasta que se vio superado por el cúmulo de exquisiteces de un Honda súper-potente que con 152 HP (potencia total y por litro) se alzó con la totalidad de las carreras en el último año de la F2, que mantenía como topes 1000 cc. y 420 Kg. De más está decirles que ambos, así como el tercero en discordia (BRM 4 cilindros) caducaron con dicha fórmula.

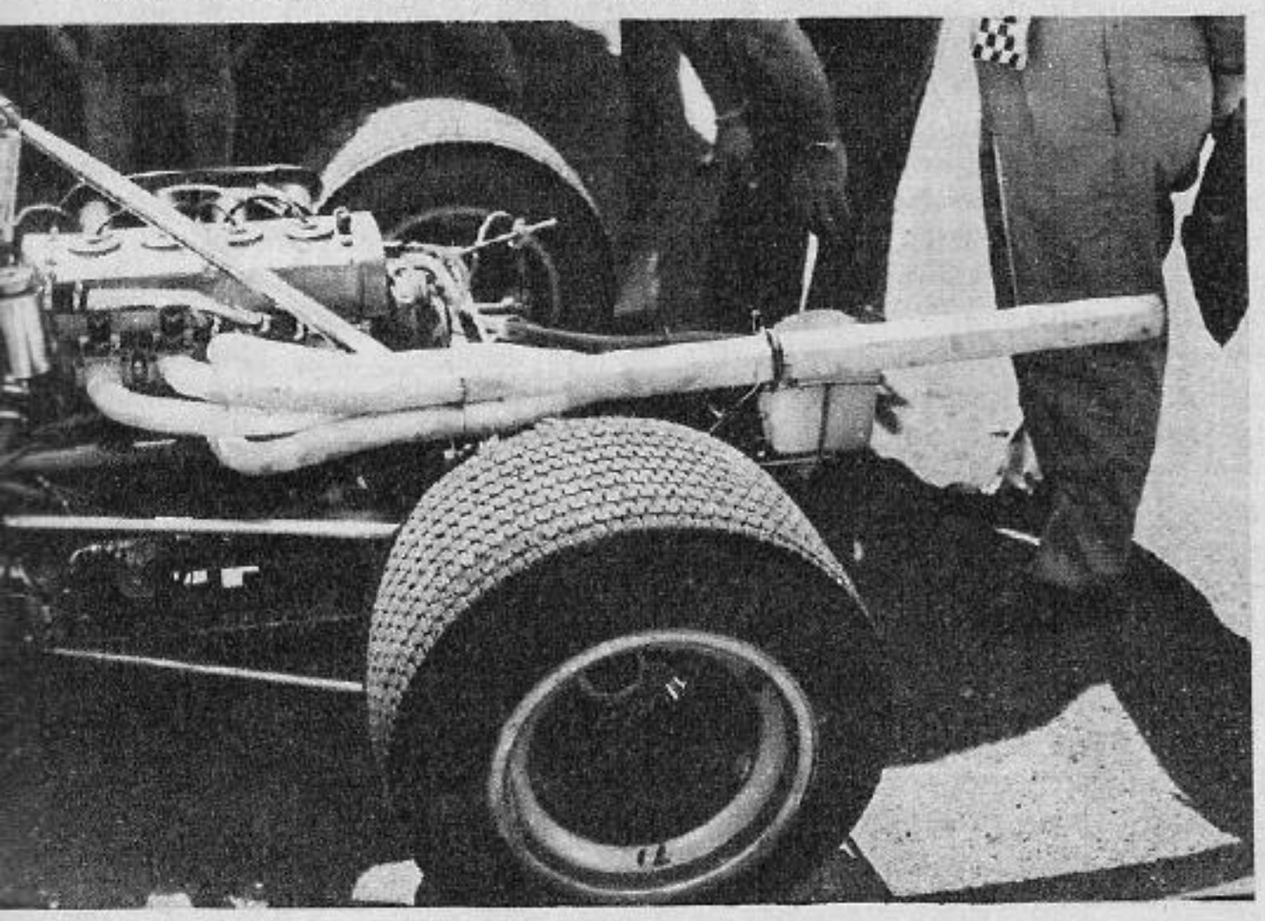
El segundo, archiconocido V8 que mueve a la gran mayoría de los Fórmula 1 actuales y de alguno-que-otro Prototipo (entre ellos, el Berta LR) tuvo y tiene como nombre el de DFV. Mucho más sofisticado que sus hermanos pero igualmente exitoso, fue desde su aparición en el Grand Prix de Holanda de 1967, el patrón de la efe uno, sufriendo contados traspiés que no alcanzan a empañar su brillante campaña.

El restante —que es de quien nos ocuparemos a fondo— es, como sus predecesores, un triunfador en la "vida"' y por ende motivo de real orgullo para sus progenitores. No puede evitar el hecho de ser algo vulgar al tener como base un block de serie, estando su "realeza" representada por una "testa" altamente refinada y de cualidades positivas muy pocas veces igualadas.

→

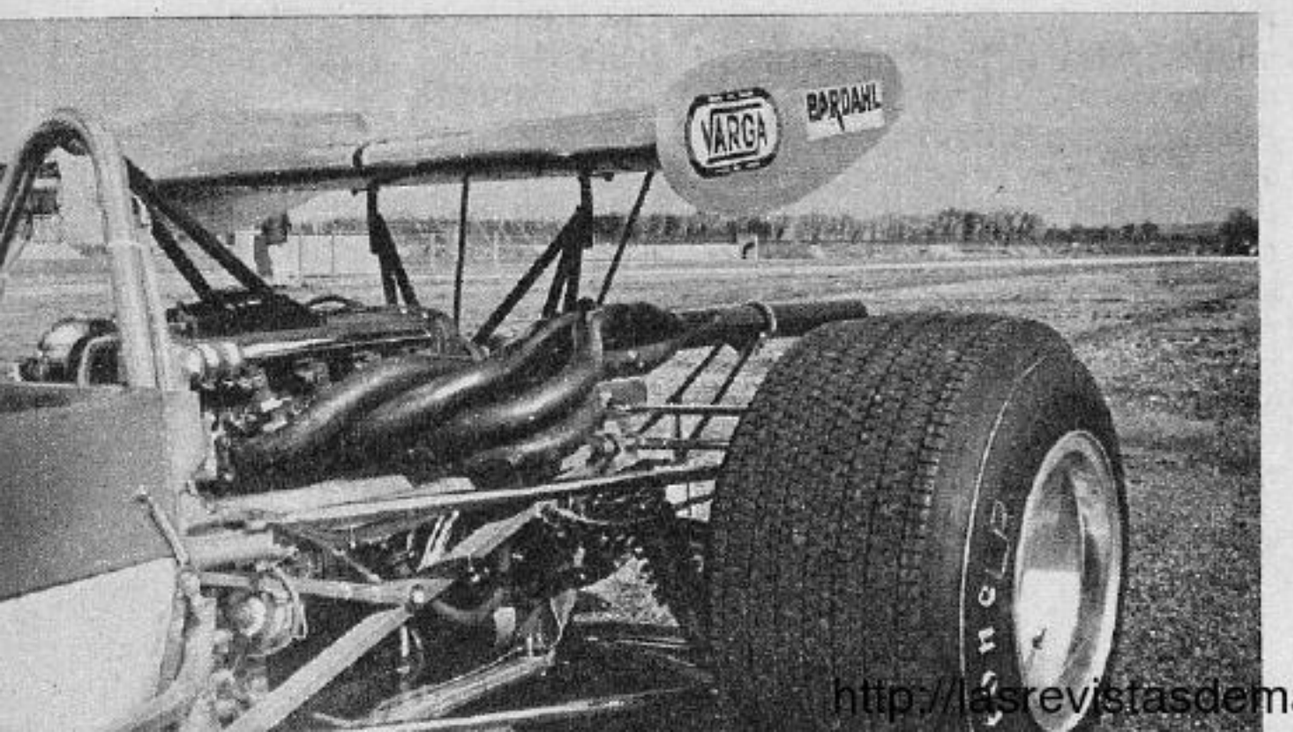


Alberto Pilotto, mecánico del equipo del ACA en Europa, baja del camión un motor Cosworth FVA. Seis unidades similares equipan a los dos Brabham del ACA.



Aquí vemos el sistema de escape "cuatro en uno" o sea las cuatro salidas unidas en el colector y caño final de escape.
El motor es el de un Tecno, coches que disponen de los Cosworth más potentes en este momento.

En este otro caso, en cambio, vemos el múltiple de escape "Cuatro a dos a uno" (cuatro salidas previamente unidas en dos tubos y finalmente en el caño único), instalado en este caso en el Lotus 69 F-2 de Emerson Fittipaldi.



TECNICA

SINGULAR ANATOMIA

Bajo el nombre de FVA y por la gracia de Cosworth —pues como es sabido de ahí vienen— cuenta con un block (criteriosamente elegido) derivado del Ford Cortina construido en fundición de hierro "repasado" en lo de Mike y Keith, que con un diámetro de 3,375 pulgadas y una carrera de 2,722 pulgadas dan al motor un cubicaje de 1.594 cc.; su tapa de cilindros construida en fundición de aluminio cuenta con cuatro conductos para las respectivas válvulas, siendo éstas construidas en idéntico material (21-4-NS alloy) con un diámetro de 1,32" para las de admisión y 1,15" para el escape, contando con guías de bronce y un similar ángulo de asiento, 45° en ambas ocasiones, asegurando su cierre por medio de dos resortes por cada válvula.

El cigüeñal está construido en acero y sometido al clásico proceso de nitrurado; las medidas de sus muñones son de 2,1255/2,1260" para los de bancada y 1,9370/1,9375" para las bielas. El juego axial de dicho árbol es de 0,0002 a 0,011" asegurado por dos arandelas de metal antifricción; los cojinetes empleados en ambos casos son producidos por Cosworth bajo la sigla PP0012 teniendo respaldo de acero.

Los árboles de levas están hechos de Monikron y con similar perfil de leva que los de su hermano mayor, apoyan sobre cinco soportes, girando sobre metales blancos tipo cáscara.

Las sufridas bielas se construyen en material EN24 a prueba de "pies de plomo", teniendo entre centros (centro de muñón a centro de perno) una distancia de 4,826". Conectadas a éstas por unos pernos de acero plus duros se encuentran los pistones; diseñados especialmente en colaboración con Hepolite son similares a los usados en el V8 de tres litros, están forjados en una fundición especial de aluminio denominada RR59, llevando tres aros cada uno. Dos de dichos segmentos son de tipo compresivo y el restante sellador de aceite, los primeros de hierro forjado y cromados mientras que el último está formado por dos laminillas de acero que encierran al núcleo del aro en forma de muelle.

La ignición es asegurada por un sistema transistorizado Lucas High Speed, el cual consta de un distribuidor que posee un avance centrífugo total de 10°-13° y está montado sobre el motor con 20 a 26 grados de adelanto con respecto al volante; siguiendo el ritual de los más afamados cuatro cilindros, el orden de encendido es 1,3,4,2. La alimentación corre por cuenta de un sistema Lucas Mk. II de inyección indirecta, que se asemeja a los usados (de esa marca) en la mayoría de los motores de competición actuales.

CONSEJOS

Como dato ilustrativo digamos que Cosworth ofrece al usuario de dichos propulsores una serie de datos de mantenimiento que son de gran utilidad; aquí los ofrecemos: La presión de aceite debe mantenerse en carrera en 80-90 libras por sobre las 7.000 rpm; dicha presión está suministrada por una bomba type Hobourn-Eaton (nada que ver con el chico del Yardley-BRM Team) montada exteriormente al costado del block; la temperatura del oleoso elemento no debe pasar los 100 grados en el tanque. La tolerancia de las válvulas debe ajustarse con el motor frío, siendo 0,009-010" para la admisión y 011-012" para el escape. El aceite a utilizar es el Shell SC2 o equivalente, "carburando" con combustible normal (en Europa) de 100 octanos.

Las bujías recomendadas por la firma británica son las Autolite PG 403 (fabricadas por FORD). También el sistema de escape es motivo de alteraciones; Cosworth Engineering ofrece dos tipos, el denominado "Four to two to one" (Cuatro a dos a uno) y el "Four into one" (Cuatro a uno) para usarse de acuerdo a las exigencias de cada circuito.

Además, dicha casa garantiza un mínimo de 225 HP a 9.000 rev. como límite (pese a ello los muchachos clavan sus agujas testigos en cifras escalofriantes sin aparentes problemas) con un torque de 135 lbs/pie a 8.000 vueltas, todo esto producto de la relación de compresión de 12 a 1.

AÑO DE ZOZOBRAS

Este 1970, último año de la F2, nos mostró en sus comienzos un andar victorioso de la marca inglesa, pero a medida que la temporada tomó color, esta hegemonía se ve amenazada por su tradicional (y único) rival, el germánico BMW, que para mal del alarmado FVA está tomando una salud envidiable, a tal punto que se alzó con las últimas pruebas de la categoría que quedaron en manos de H. Hahne, J. Siffert y J. Ickx. Indudablemente su más complejo diseño y concepción necesitaban de un mayor período de desarrollo al cual parecen haber arribado. Estos últimos traspiés no hacen otra cosa que realzar el brillo de la aplastante campaña realizada durante los cuatro años de vigencia de los milseis por este pequeño motor de mediano linaje, que da lugar a un momento importante de la historia de la moderna F2: el Cosworth 1.600 cm3 FVA.

R. DELGADO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



YA SOY MECANICO

Gracias a que en mis ratos libres estudié un Curso por Correo con todas las garantías, poseo los conocimientos técnicos para completar la práctica. Ahora soy el encargado. Mis compañeros me consultan cuando tienen una duda Gano mucho más, vivo mejor y todos me aprecian y acuden a mí.

¡DIGA LO MISMO!

Usted obtendrá un

* TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

**** Maestro Ajustador***
**** Maestro Tornero***
**** Maestro Fresador***
**** Maestro Soldador***

Enseñanza, textos, correcciones y material. Honorarios mensuales **$ 12,00**

solicítenos folletos explicativos en colores, sin ningún compromiso para Vd.

GRATIS

ESTOS SON NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánica Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MEC 34*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

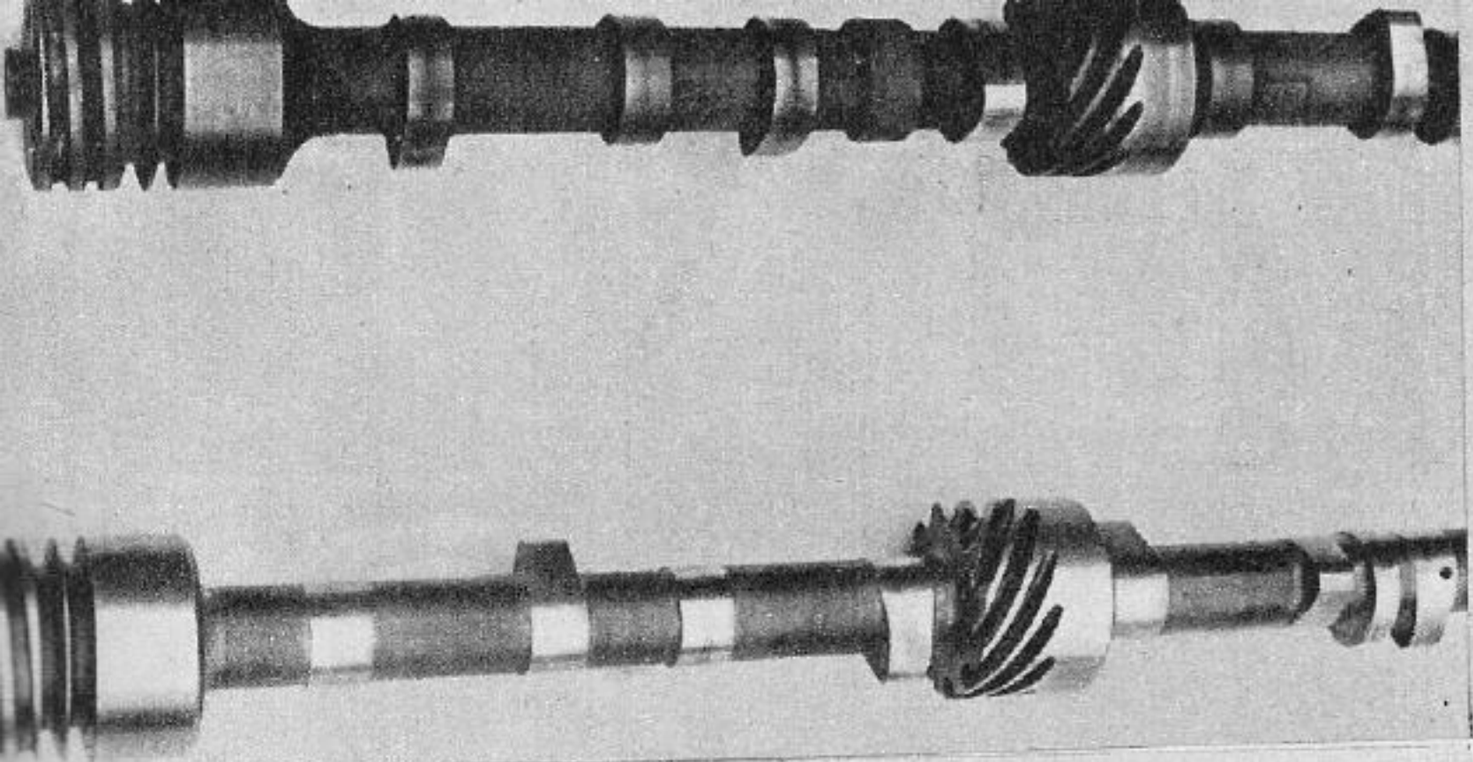
RIGLOS 119/DPTO. 39/P/BUENOS AIRES (S24)



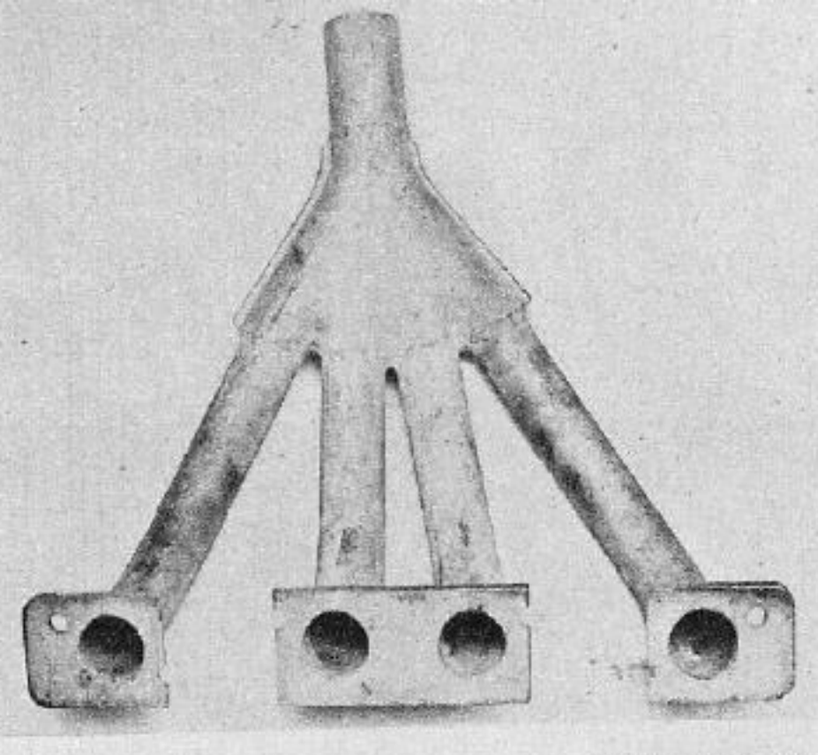
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PREPARANDO EL RENAULT 4

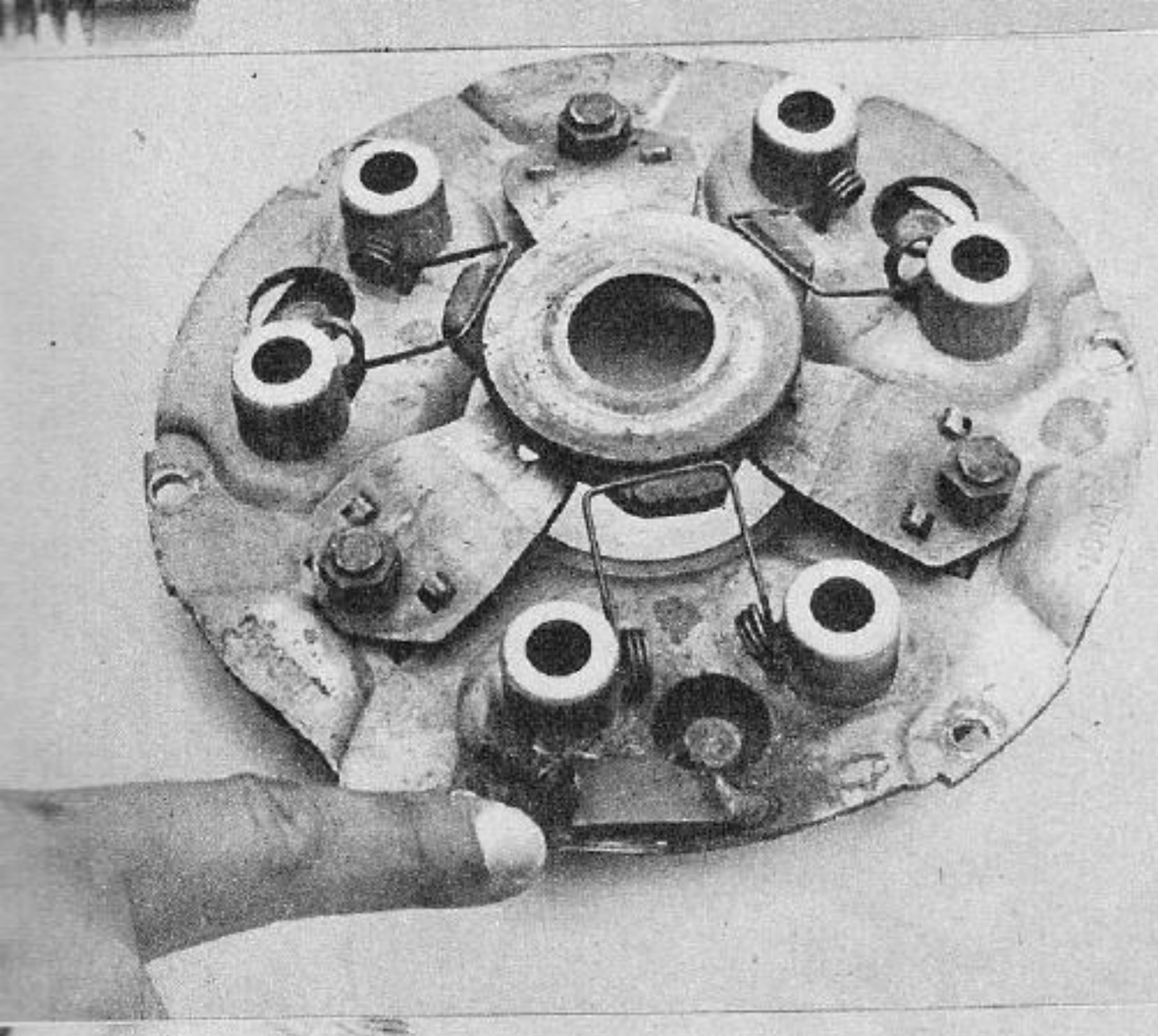
...Y también al 4L y al Renault 850 que tienen el mismo motor. Una preparación -o trucaje, al decir galano de algún purista- para llevar el régimen a 500 rpm más, ganar unos 5 HP adicionales y aumentar la aceleración y la velocidad



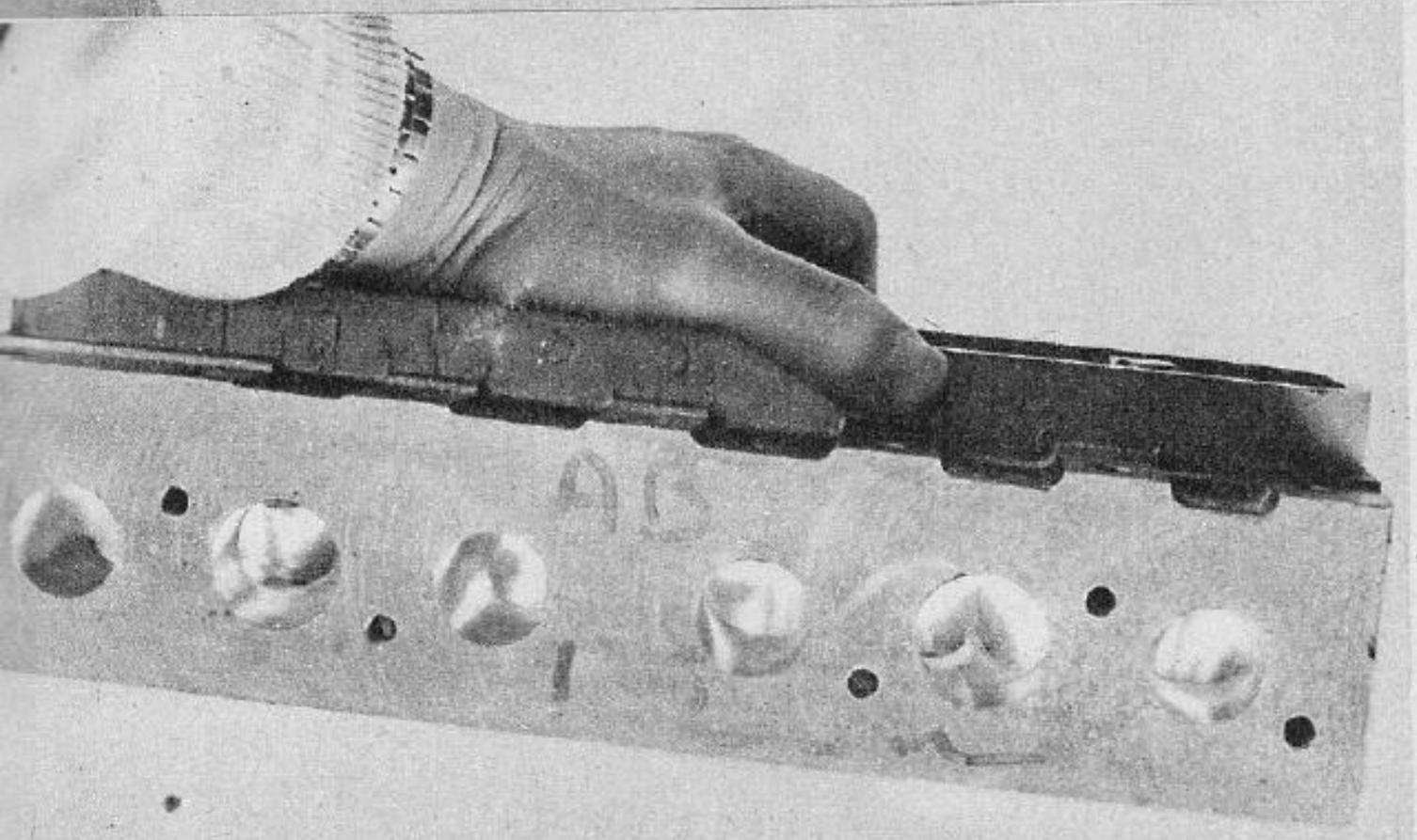
El más oscuro es el árbol de levas original del motor 845 cm³. El otro es retrabajado. Nótese la diferencia de alzada de las levas.



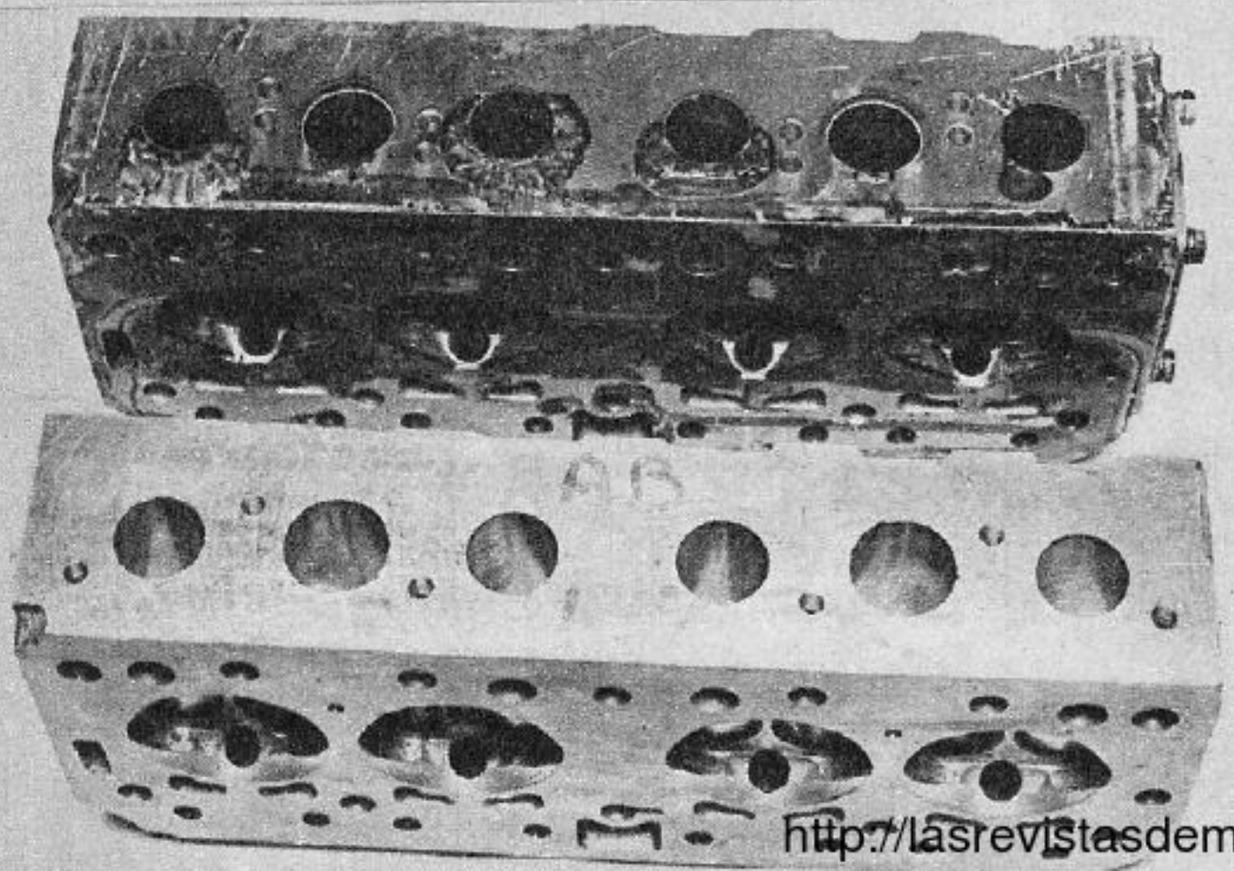
Parte del múltiple de admisión y escape especial. Estas son las cuatro salidas de escape.



Plato de embrague original. No se modifica pero se lo balancea, tal cual indica el dedito.



Acá se observa perfectamente el pulido a espejo de los conductos, para una mejor y mayor entrada de la mezcla combustible y salida de los gases residuales de la combustión.



Dos tapas de cilindros standard. La más oscura está original, mientras que en la otra han sido agrandados y pulidos los conductos y cámaras de combustión.

Y seguimos regalando potencia y velocidad para quienes quieran "pichicatear" convenientemente sus domésticos y tranquilos autos de paseo y trabajo pero sin llegar con esa preparación a lo que puede ser, por ejemplo, un Grupo 2. El elegido —o mejor tendríamos que hablar de los elegidos— es el difundido, práctico, simpático y como si esto fuera poco, versátil Renault 4, y todos sus congéneres unidos por el denominador común de su motor: el conocido Renault 845 cm³ que equipa también a los 4L y a los "850".

Nuestro consultado y asesor en este caso es nada más y nada menos que el hombre que tiene a su cargo la responsabilidad en la preparación de los motores Renault de los más veloces coches de Fórmula 4 del país: José Meriggi. Iniciado en la preparación de motonetas "da corsa" de gran nombradía, poco a poco fue evolucionando hacia el trucaje de motores de automóvil y fabricación de cajas de velocidad para los pequeños monopostos. De su capacidad dan fe las actuaciones de sus pilotos Juan Laskac (virtual campeón argentino), Marcelo Raitzin, Ricardo Belloni y Fernández Valerga.

Con nuestra meta fijada, nos dirigimos a la localidad de Martínez, donde en la avenida Santa Fe 2254, encontramos a Meriggi en su recién instalado taller de 500 m². Y ahora, mucha atención. Meriggi dixit:

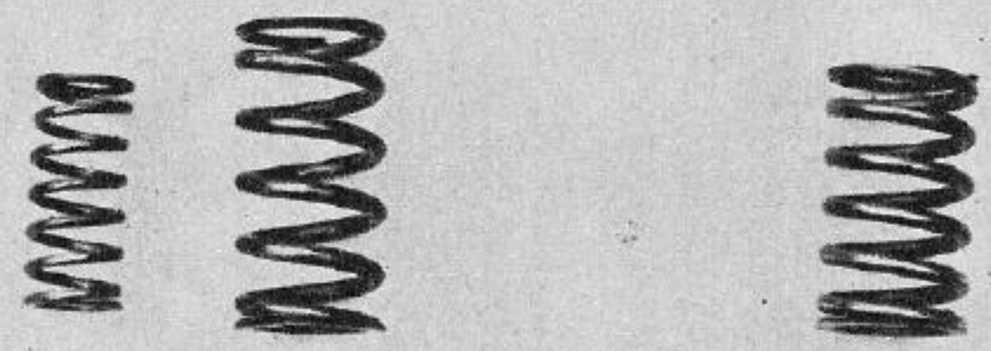
LA PREPARACION

A diferencia de otros motores que se quieran "tocar" para que anden un poco más, el Renault de 845 cm³ tiene la ventaja de que existen en plaza piezas originales del equipo 1093 que encajan perfectamente en lo que nosotros queremos lograr.

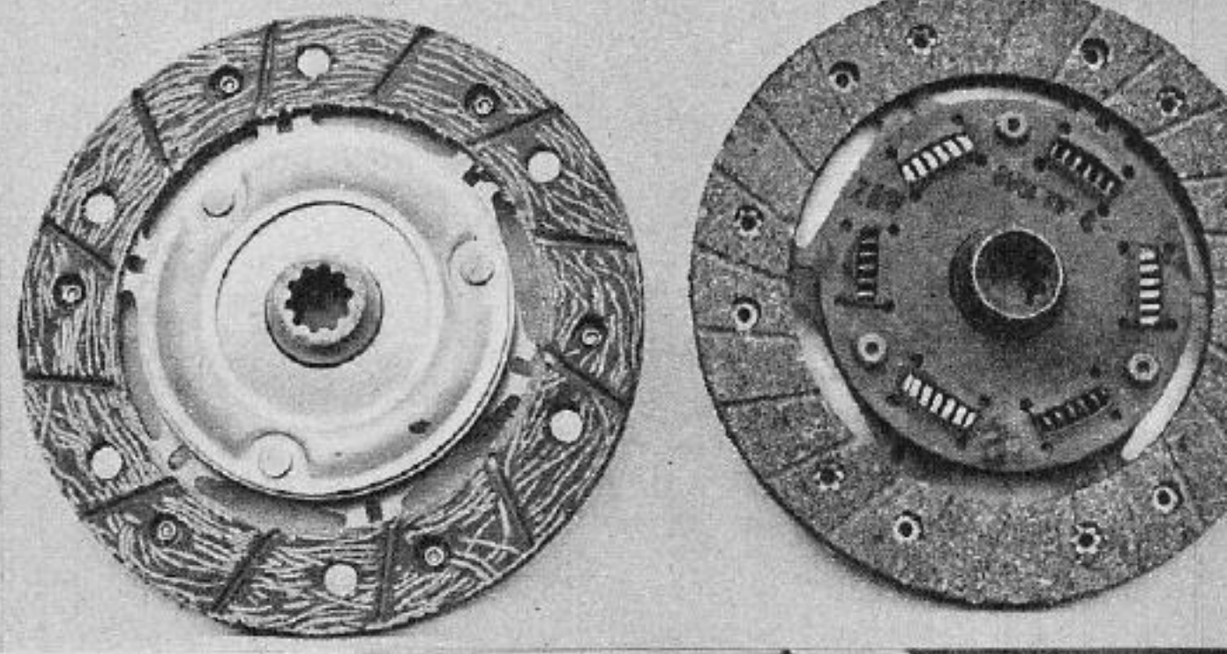
Las partes que hay que cambiar o modificar son: a) Tapa de cilindros; b) Múltiple de admisión y escape; c) Resortes de válvulas; d) Arbol de levas; e) Distribuidor; f) Bujías; g) Embrague; h) Volante de motor; i) carburador. Además habrá que hacer varios trabajos en otras piezas que quedan standard. Acá va todo parte por parte.

a) **Tapa de cilindros.** Lo clásico. Es decir agrandar y pulir a espejo los conductos de admisión y escape usando una amoladora de eje flexible al principio para terminar el trabajo con tela esmeril muy fina embebida en querosene y/o acei-

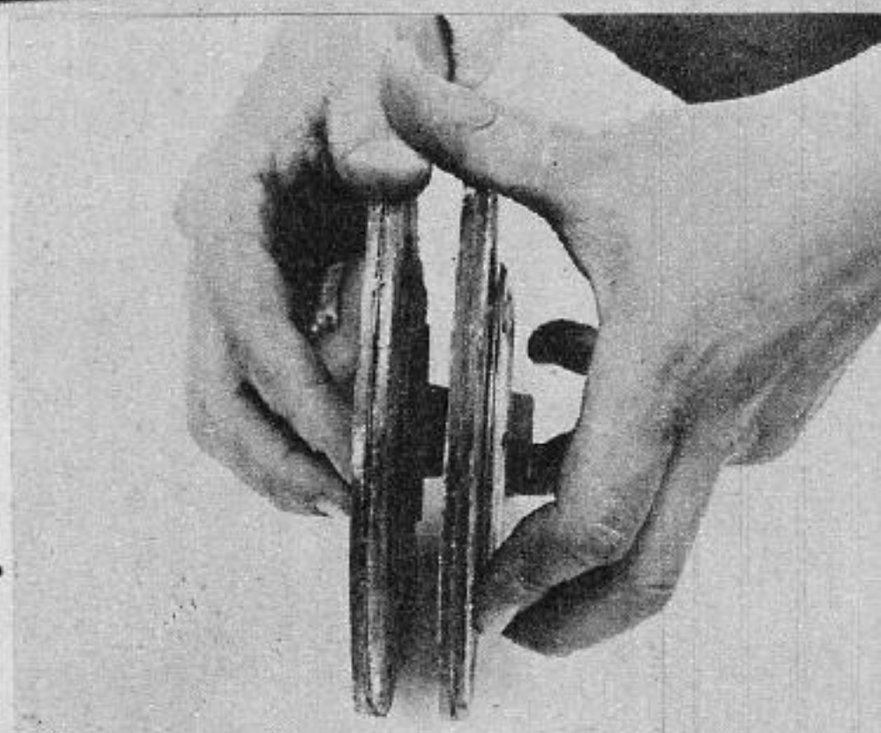
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



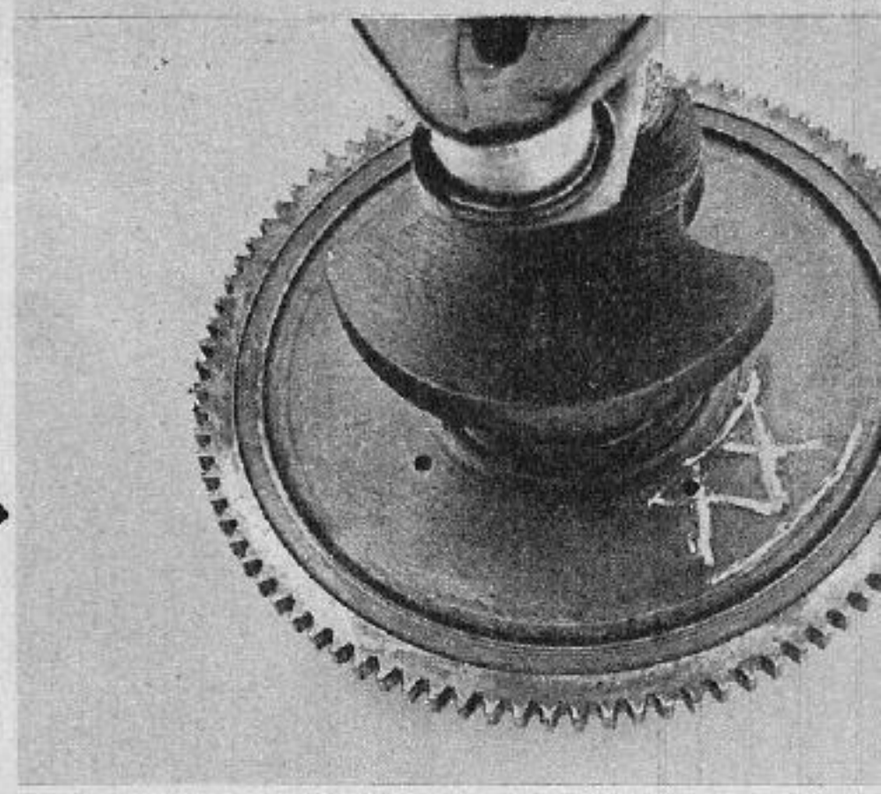
A la derecha el resorte de válvula original. Los otros dos son los que lo suplantarán



Dos discos de embrague. El de la derecha con los resortes al aire es el standard. El especial viene con tapa de tales elementos.



Los discos de embrague pero vistos de perfil. Obsérvese en el de la derecha —el especial— el pegado más perfecto de los forros.



El volante de motor y el lugar de donde debe sacarse material para alivianarlo en 400 g. Como todo el grupo motor, tendrá que ser perfectamente balanceado.

te muy liviano. También se cepillará la tapa un milímetro para aumentar la compresión original. Si no se quiere realizar el trabajo por uno mismo, oblando una cantidad determinada de "piedrolares" —ver cuadro adjunto— tendremos seguridad de que el trabajo quede al pelo. En todos los casos habrá que tener especial cuidado en que la medida a que se lleve el diámetro de las bocas de admisión y escape en la tapa, coincida perfectamente con la medida del múltiple a utilizar, para lo cual es indispensable contar con éste antes de trabajar en la tapa. Los cielos de las cámaras de combustión deben ser pulidos igual que los conductos con la precaución de no tocar los asientos de válvulas.

b) **Múltiple de admisión y escape.** Pueden usarse de dos tipos diferentes: el original IKA para el carburador Solex PAIA (1093) o algún otro con brida para adaptar al carburador, también Solex, 32 PICBT que es el original en el Gordini. Ambos vienen con la admisión y los escapes en una sola pieza.

c) **Resortes de válvulas.** Lo más aconsejable es cambiar directamente los originales (simples) por los de 1093, que son de tipo doble-independientes. Este repuesto, como todos los de 1093, son fácilmente obtenibles en las casas especializadas en repuestos IKA-Renault.

d) **Arbol de levas:** también hay dos opciones: o comprar el de 1093 con lo que se terminaron los problemas, o gastar sólo las dos terceras partes y rectificar el que ya tenía el motor. Los datos del cruce deben ser los siguientes: AAA 9º; RCA 50º; AAE 45º, y RCE 7º. La alzada tendrá que ser en las levas de admisión de 7,6 milímetros y de 6,97 en las de escape. Y ya que estamos, la luz de válvulas será de .020 en las de admisión y de .030 en las de escape, todas tomadas con el motor frío.

e) **Distribuidor.** Controlar con distribuscopio que los valores del avance centrífugo sean los siguientes: a 250 rpm 0º y a 1.450 rpm 10,5º con lo que se logrará dar menos avance inicial. En este caso —conservando el distribuidor original— habrá que cambiar la leva por una de competición que se vende para los distribuidores originales. Si se quiere gastar más se puede optar entre dos distribuidores: el importado SEV JP 41, ya listo para instalar con toma incluida para tacómetro, o el nacional original de Gordini 1969, en adelante Prestolite, que cuesta menos de la mitad que aquél, pero no trae la toma para el tacómetro, por lo que habrá que instalar cuentavueltas electrónico.

f) **Bujías.** Se cambian las originales (H8) por Champion H4 que son un tanto más frías.

g) **Embrague.** Se balanceará con instrumental adecuado el plato y se recambiará el disco por uno especial con resortes con tapa y forros pegados, que absorberá las mayores solicitaciones del motor modificado.

h) **Volante del motor.** Se le quitarán cuatrocientos gramos, rebajando la zona marcada en la fotografía correspondiente para alivianarlo.

i) **Carburador.** Puede usarse el original de Gordini o sea el Solex PICBT o el de Renault 1093, es decir el 32 PAIA. Para nuestros fines con el primero alcanzará y tiene la ventaja de ser sensiblemente más barato.

COSITAS IMPORTANTES

Los pistones, aros de pistón, pernos, bielas y cigüeñal se mantienen standard, aunque es aconsejable balancear todo el grupo motor, es decir el cigüeñal, el volante motor, el embrague, las bielas y los pistones.

Si se instala el distribuidor SEV será conveniente poner en el tablero un buen cuentavueltas mecánico o de lo contrario uno electrónico. Es conveniente también instalar algunos instrumentos de tablero que brillan por su ausencia en el Renault 4 ó 4L u 850 original.

La suspensión sufrirá modificación en la altura de los espirales a los que habrá que cortar una espira. Los amortiguadores habrá que ponerlos en manos de un especialista para que los "endurezca" o si no cambiarlos, lisa y llanamente, por otros de competición. Otra cosa que se puede hacer en este ítem, es proveerlo (en el caso de ser 4L o R4) de una barra antirrolido trasera, pieza que es construida por los fabricantes de los amortiguadores Ondemar.

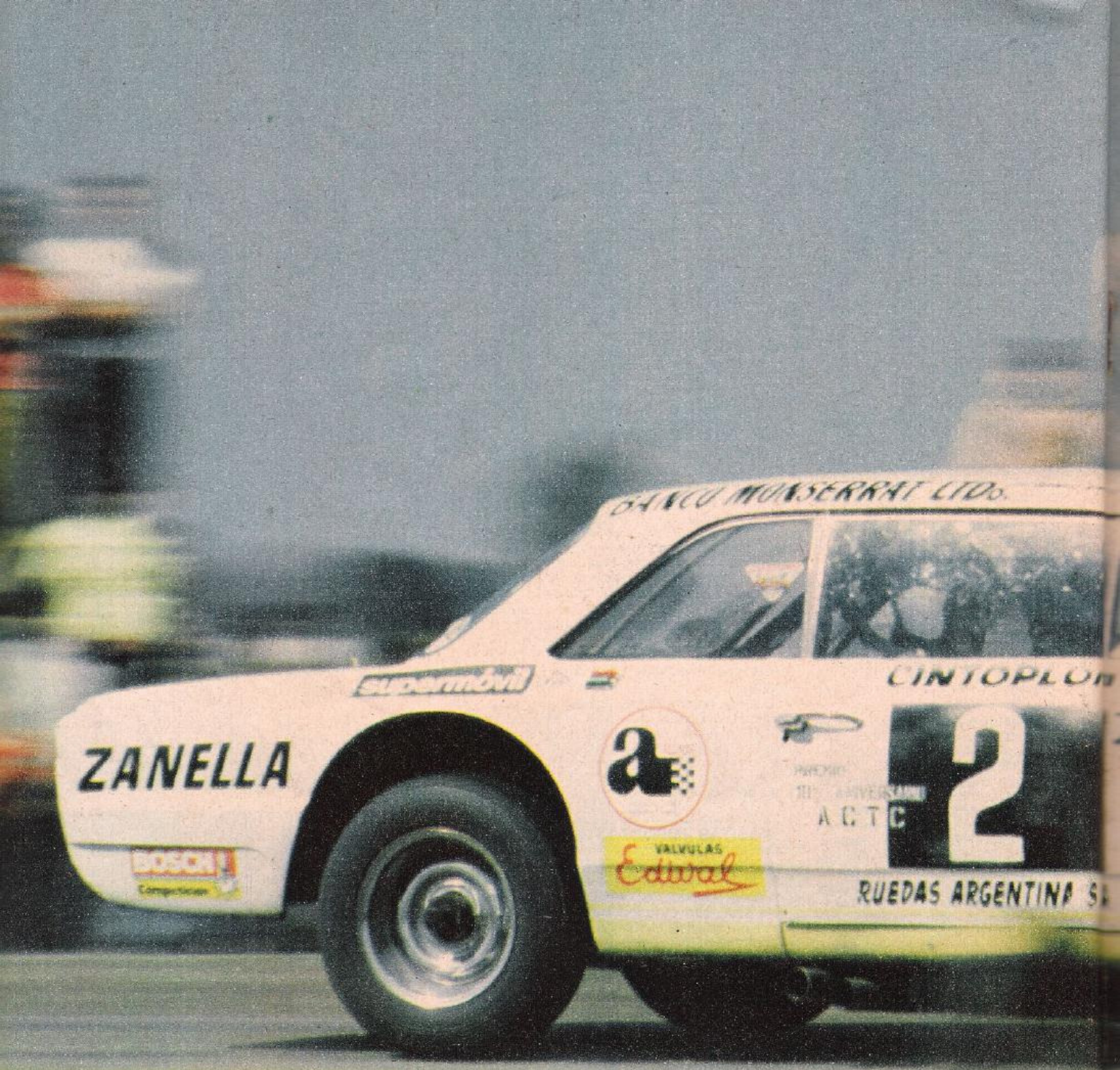
En cuanto a cubiertas lo recomendable es equipar al vehículo con cubiertas especiales que pueden ser Pirelli Cinturato, Michelin X o Fate Radial.

Y niente piú. Las picadas ante los semáforos y las carreritas cuadreras, os esperan ¡renolistas!

A LA HORA DE LOS MORLACOS

Los precios que damos a continuación deben tomarse solamente como una guía de lo que pueden costar los elementos de los que se hace mención en esta nota. Puede haber fluctuaciones de un comercio a otro y en algunos puede haber descuentos, por lo que las cifras son **estimativas.** Las cifras son en pesos ley 18.188.

Cepillar tapa de cilindros y pulir ...	$	150
Múltiple para carburador PAIA	„	80
Resortes de válvulas (el juego)	„	50
Rectificación árbol de levas	„	100
Arbol de levas de 1093	„	150
Distribuidor Prestolite	„	120
Distribuidor SEV	„	300
Bujías Champion H4	„	20
Reacondicionamiento de distribuidor	„	65
Balanceo de grupo motor	„	40
4 Espirales de competición	„	100
4 Amortiguadores especiales	„	140
Cuentavueltas mecánico Jaeger	„	65
Embrague especial (en recambio) ...	„	80
Carburador Solex PAIA 32 (1093) ..	„	430
Carburador Solex PICBT (Gordini) ..	„	250
Barra antirrolido Ondemar	„	60



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LUIS DI PALMA - liebre TC^A^

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO

Cada vez más piantados. Están en todas partes: en las oficinas públicas, en los subterráneos, en los hospitales, en los cines de barrio. Señor, señora y, por qué no, niños: atención... en vuestros platos de sopa, entre la ropa de verano o debajo de vuestros felpudos puede haber un piantado...

Importantes novedades signan esta entrega del campeonato de piantados. Dado que la posición privilegiada cambia constantemente de dueño, se ha decidido, en caso de que el porcentaje de votos que obtuviere el ganador no superara el 51 %, o sea Andolfato más Gastón (la mitad más uno), que igual gane el campeonato, porque en definitiva no es cuestión de esperar que todos se pongan de acuerdo para determinar quién es el más rayeta. Con que unos cuantos opinen lo mismo, sufi.

Para que los votantes tengan pautas a qué atenerse con respecto al destino de sus votos, puntualizaremos los resultados de una recorrida por acá cerca no más; de las presencias detectadas y de las actividades más o menos extrañas a las que se abocaban. Así, por ejemplo, hemos visto a Gastón Perkins comprando seiscientos metros de lona y dos mil remaches para hacerse un blue jean; Andrea Vianini coleccionando pelos extraviados en los baños públicos para reemplazar los que se le caen de manera alarmante día a día; Heriberto Pronello empapelando la pirámide de Kefrén —por dentro y por fuera— con telegramas; Pepe Migliore empollando felizmente; Paco Mayorga pasando a todo trapo por Samarkanda, sin haberse enterado aún de que la San Juan-Coquimbo ya terminó; Cocho López dedicado full-time a la confección del primer jamón en píldoras del mundo; Dorita Bavio confeccionándose un antiflama entallado arriba, bastante escotado y levemente évasée en las bocamangas; Alberto Hugo Cando mudo durante 17s 3/5; Luisito Di Palma



Miguel Angel Galluzzi haciéndose el gracioso delante de una azafata anónima. En medio de la conversación posterior, el Gordo le contó de sus palacetes en Baviera y de su futuro régimen a largos plazo para adelgazar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

cantando a dúo con Palito Ortega; Oreste Berta abocado a la resolución del primer proyectil lunar argentino; Evaristo Aranzana contando setenta millones de papas fritas para saber si tiene stock, y así muchos más que sería muy largo enumerar. De cualquier manera, nosotros aportamos los elementos decisivos que pueden —votos mediante— volcar el resultado del campeonato en favor de este loquito de aquí, el piantado de allá o el zafado de más allá. La fiesta de consagración será, como pueden pensar, cosa de locos.

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

Yo, que no estoy en pleno uso de mis facultades mentales, opino que la persona que tiene las facultades más alteradas que yo es .....

Si faltare a la verdad, que el Dr. Charcot me lo demande.

NOTA: Este cupón es canjeable por un golpecito de electroshock en cualquiera de las buenas clínicas del ramo.

ESTE VOTO DEBE SER ENVIADO A CASILLA DE CORREO 4494, CORREO CENTRAL.

LAS POSICIONES

1) Carlitos Pairetti (cuando Ford sea campeón, se pasará a Chevrolet) 110
2) Gastón Perkins (usa gorra escocesa y chiripá. Toca la gaita. es **gauchou**) 109
Paco Mayorga (tiene una careta de loco para ponerse en las largadas) 109
Nasif Estéfano (secuestró a Claudia Cardinale. No quiere devolverla) 109
Heriberto Pronello (no maneja mucho porque asegura que los buzones, los árboles y los autos estacionados se cruzan imprudentemente) 109
6) Andrea Vianini (va a fabricar paraguayos en Alfa Romeo) . 103
Dorita Bavio (fue a un casamiento con un "Bell-Star" con tul) 103
Pepe Migliore (trabajó en un banco. Ahora lo buscan...) .. 103
Palito Ortega (va a cantar a dúo con la caja de Galbato) 103
10) Alberto Linares (quiere desagotar el canal de Suez, pero no encuentra el tapón) 101
Oscar "Vasco" Urdiales (tiene un callo. La diferencia está en el pie derecho) 101
Eduardo "Beto" Rodríguez Canedo (le dicen "Beto y se enoja) 101
Luis Di Palma (se dedica al vaciamiento de las carreras de TC "A") 101
Héctor Staffa (se quedará en Londres a tocar música beat) 101
15) "Larry" (volverá a la colimba para ver si vuelve a ganar en Rafaela) 98
Pichín De Pedro (tiene un brasero portátil para noches de verano) 98
Néstor García Veiga (el auto le está quedando chico) 98
18) Cocho López (dice que el mejor jamón es el de plástico sintético) 98
Rafael Sierra (asegura que el problema del automovilismo son los grupos...) 98
Alberto Hugo Cando (y usted de copiloto. Dos rayados) 98
21) Astor Piazzolla (está escribiendo la "Balada para una oveja") 97
Lole Reutemann (se acostó en una canastita para que Brabham lo adopte) 97
Joaquín "Negro" Rodríguez (inexplicablemente, "Z" sigue abierto) 97
25) Aby Apkarián (la censura le cerró la fábrica de paños menores) 94
Mario Vessuri (quiere entubar las cataratas del Niágara) ... 94
Roberto Eguía (trasmitirá fútbol desde adentro de la pelota) 94
Vicente Formisano (vende un buzón para trasportar cartas de carrera) 94
Carlos Marincovich (lo vieron la otra noche en el Parque Japonés) 94
30) Pirulo Tuero (habla en inglés en la casa. Castellano, no habla) 91
Héctor Luis Gradassi (es amigo de Moshe Dayan) 91
Marito García (estudia de noche y corre de día) 91
33) Oreste Berta (anda a 170 en un 4L) 90
Raúl Fernández Aguirre (sabe qué pasó el martes 16 de marzo de 1760 en Limptonhall, de pé a pá) 90
Eduardo Tuqui Casá (es papero) 90
36) Cacho Ruesch (se está dejando la barba porque le encanta afeitarse) 88
Miguel Angel Galluzzi (es amigo de Esopo, Samaniego y Lafontaine) 88
Evaristo Aranzana (si el auto hace Crack, es Bun) 88
Eduardo Copello (extraña el sacerdocio) 88
40) Raúl Horacio Burzaco (tiene la concesión de Zasada en la Argentina) 85
Carlos Talicho Fresco (colgó las espadas desde que se inventó la pólvora) 85
Norberto Paulonl (tiene espuma pero no está rabioso) 85
43) Jorge "Mono" Villa (organizará un safari para capturar mariposas) 84
44) Sobieslaw Zoghani (está subiendo. En cualquier momento se para) 82
Carlos M. Thiery (infla zepelines con la boca para que le firmen la adaptación) 82
Jorge Cupeiro (fuma importados) 82
47) Osvaldo P. Andrés (puso un Bofors antiaéreo en el jardín para que jueguen los hijos) 80
Picho Pascualini (sigue casado) 80
Jorge Ternengo (mató un perro a mordiscones) 80

Con menos de 80 puntos figuran:

Angel "Kelly" Battioli, "Colorado" Hernández, Jorge Omar del Río, Comodoro Juan Grillo, Víctor Hugo Gilardi, Guillermo Mártire, Gerardo Albizu, Eugenio Mraz, Juan Manuel Fangio, Manolo Iglesias, Raúl Sendic, Douglas Kitermann, Susana (para en Vittorio), Carlos Travers, Vicente Edreira, Alejandro Ciancaglini, Alfredo Basualdo, Vicente Viney, Ricardo "Dicky" Fox, Paco Martos, Humberto Maneglia, Guillermo Mauro, Amelita Baltar, Bernardo Kuschnir, Carlos Balbé, Edgardo Boschi, Rodolfo D'Apice, Juan C. Fisanotti, Antonio J. Sergi, Sadit Héctor Penacini, Roberto Grobo, Charlie Fox, Susana "Polenta" Forte, Aitor Otaño (Pucará), Raúl Tortti (gordo aficionado), Ema "Grandota" Compagno, Luis Yuste, Lorenzo "Chevy" Blanco, Aldo Mendiberri, María Amuchástegui, Patricia "Pato" Gollan, Chiquito García Navarro, Rodolfo De Marras Iriarte, Esteban "Melena" De Nevares, Salomón Zeltzer, Oscar Escalada, Oscar Da Silva, José María "Chito" Areco, Julio C. Levene, Oscarcito Racco, José "Chuleta" Giuliani, Luis "Castorcito" Grossi, Idelmar Cabrera, César M. Sorkin, Cosota Santa de mi Vida, Oscar Gagliardi, José Miguel Herceg, Juse Del Castillo, Ernesto Pierángelo, José "Pepitito" Coelho, Roberto Catabarren, Sergio Capozzi, Alberto Carmelo Scarazzini, Luis Bernardo O. (Gordo "G8 S7"), César Tito Galimberti, Domingo De Marco, Cacho Garavaglia, Anteo Pisani, Lito Winer, Enrico Vannini, Juan Pablo Concaro, Alberto Del Priore, Jackie Stewart, Danilo Bonamici, Ernesto Santamarina, Toti Agromayor, Barba Blanco, Luis Nayen, Guillermo Billy, Alberto Gómez, Roberto "Gulliver" Carubia, Jorge "Francés Apache" Gerardin, Eduardo Pino "Bliss", Roberto Leone, Juan Carlos Pérez Loizeau, Juan Laskac, Buby Cerri.

EL DESPEGUE DE LA FORMULA 2

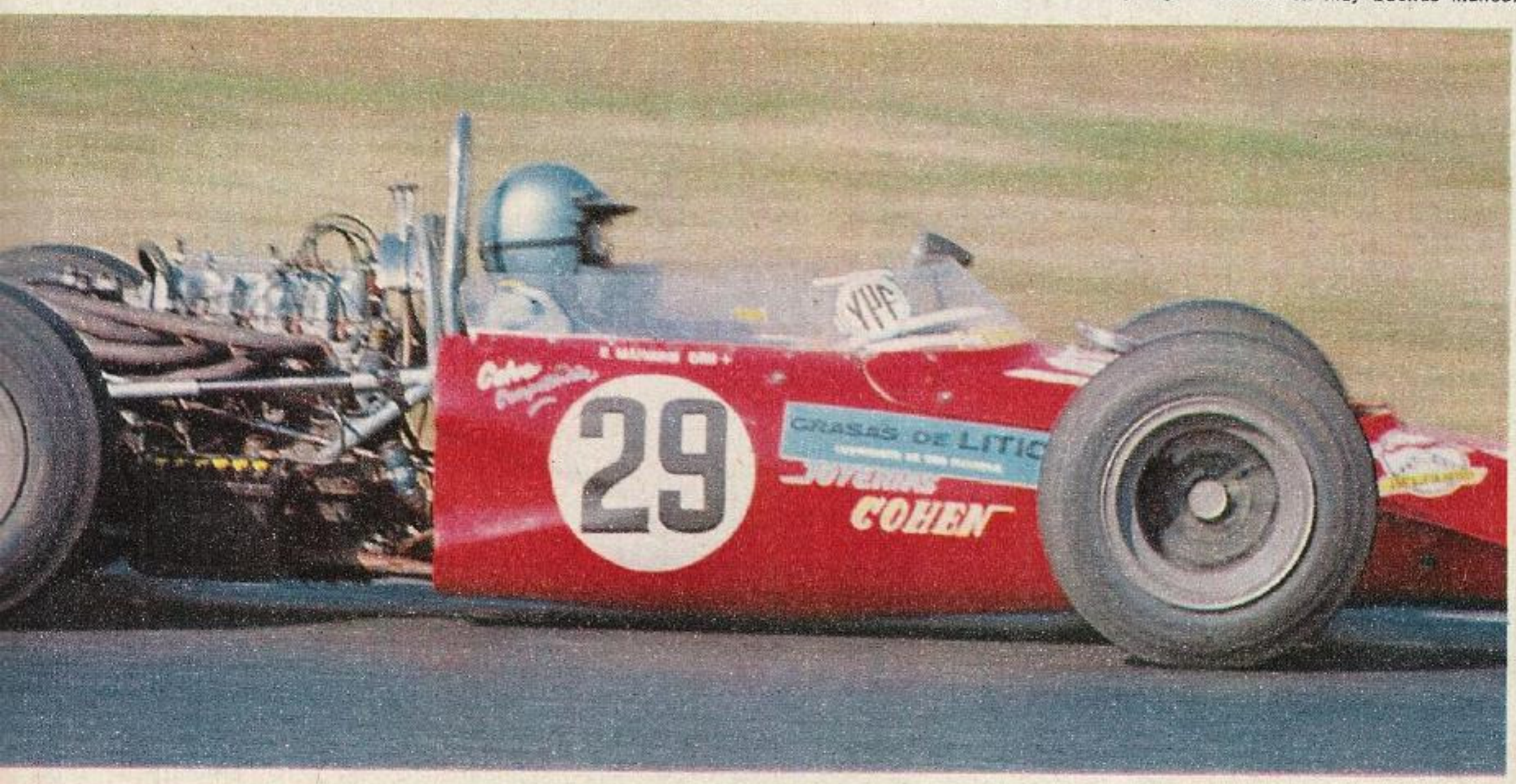


El discutido B.W.A. Todos coinciden, es el mejor auto de la categoría.



Un Union-Fiat. De los equipos particulares son los más eficientes; los autos de Cigliutti (Bessia, Barragán) andan muy fuerte y son estables.

El chaqueño Malnardi. Además de ganar en Paraná se animó a correr las 500 Millas de Rafaela con su F2. Es el De Tomaso que alguna vez manejaron Reutemann y Prono. Hoy sigue estando en muy buenas manos.

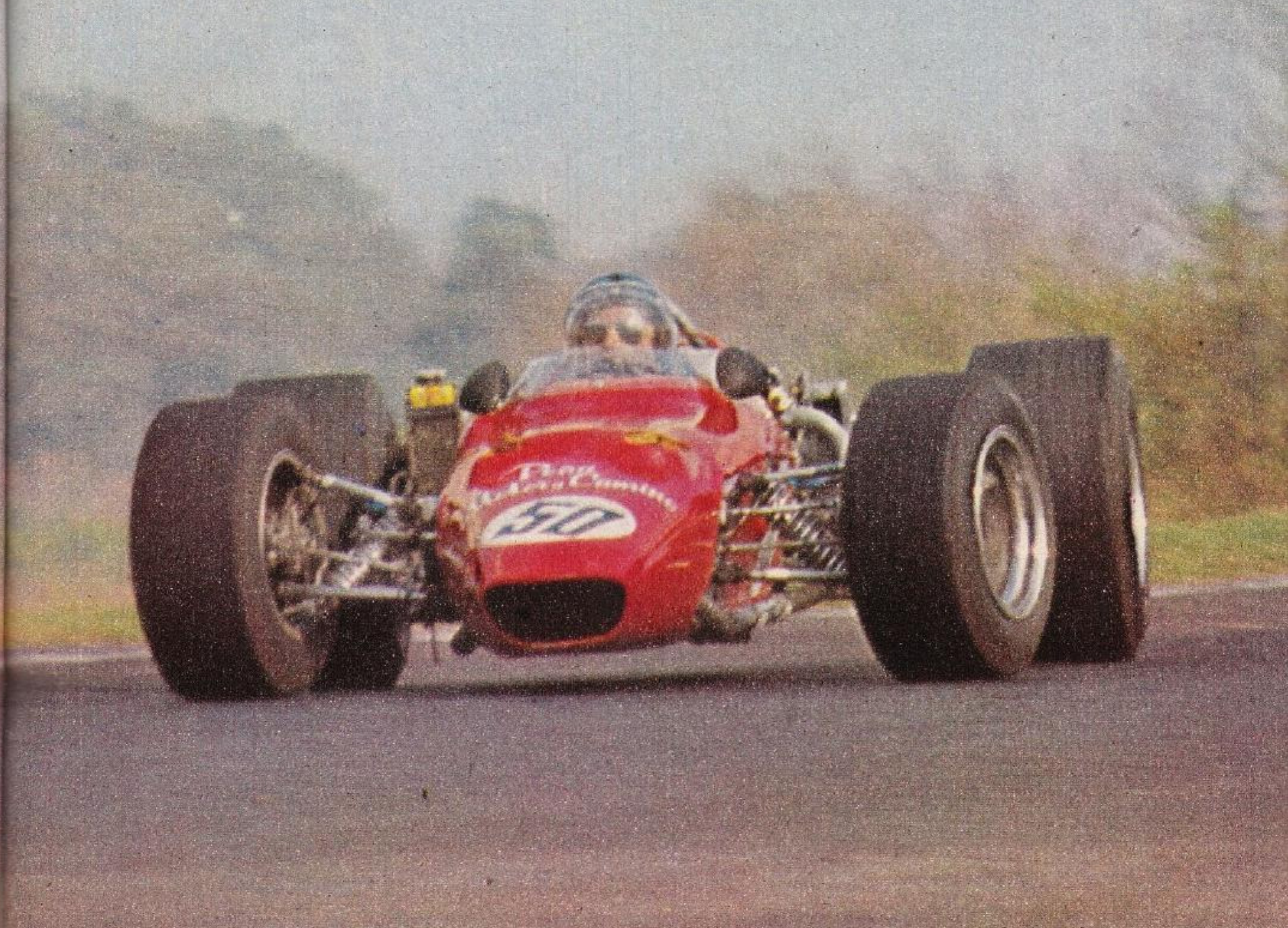


Fórmula Dos es la categoría ideal para promover pilotos a SP. La unión de pilotos de F2 es el empujón que necesitaba la categoría para resurgir de una vez por todas y hacer que se presenten en la línea de largada unos cuantos autos que estaban bajo el colchón

por JULIO F. PEREZ BALBI

"...Si la Fórmula Dos no da los pilotos que se necesitan en SP, no sé de dónde diablos los vamos a sacar...", **cuestionó alguna vez don José Froilán González. Mucha razón tenía y la frase, que no es una mera perogrullada, era consecuencia de una triste verdad: salvo Turismo Grupo Dos no hay categoría alguna de nuestro automovilismo deportivo que militen**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



en sus filas conductores capaces de subirse a un SP de 350 HP y puedan adaptarse rápida y efectivamente.

Un Fórmula Cuatro carece de potencia, por ende de velocidad, por su baja cilindrada y por la lógica imposibilidad de desarrollar mucho los motores en pos de una reducción de costos. Con Fórmula Uno mucho no se puede contar; para definirla técnicamente trascribimos las palabras de uno de nuestros mejores monoplacistas que corrió en F-4, F-2 y también F-1: "... a un Fórmula Uno no lo manejás, lo peleás, es una lucha constante entre el piloto y el auto, cuando frenás no sabés para dónde sale, en cada ocasión se comporta de diferente manera, los motores son muy pesados y largos, es prácticamente imposible hacer un muy buen auto..."; a diferencia de un F-4 un F-2 es mucho más potente y no por eso deja de ser estable, en cambio un F-1, si bien es tan potente como un SP no tiene ni estabilidad ni capacidad frenante de acuerdo a tanta potencia. Es decir que los F-1, en la mayoría de los casos están impregnados de vicios técnicos que no purifican a un piloto sino que en muchos casos lo embrutecen conductivamente.

¿COMO SON?

Hay aparatos de todo tipo, desde los ex Fórmula 3 adaptados, del equipo ACA, hasta los nuevos

Se puede decir que Paraná fue la mejor carrera del año. Por lo menos la primera serie. Kissling con el B.W.A. seguido por los dos Unión-Fiat de Osvaldo Bessia y Coco Barragán. Más atrás Pomodoro, ganador al fin de la serie y único Peugeot de este cuarteto de punta.

Cancellieri-Fiat del equipo de Cigliutti. Los motores usados son Peugeot y Fiat 1.500. Y nada más. No hay quien se anime con otra cosa que haya sido fabricada en el país. Por el momento quien más triunfos acapara es el Fiat, beneficiado en cierta medida por propulsar a los dos aparatos del equipo del ACA, un team que cuenta con mucho apoyo económico y dos chasis muy efectivos. El Peugeot por otro lado tiene en la actualidad varios defensores, entre ellos Jacinto Pomodoro que es, sin lugar a dudas, quien más cerca estuvo del triunfo con ur motor no-Fiat.

Entre las ventajas del Fiat figura el bajo peso, casi 40 kilogramos menos que un Peugeot. Además la simpleza de preparación para llegar a los casi 140 HP que es la potencia necesaria en estos momentos para ganar. Peugeot por otro lado será más efectivo que el Fiat seguramente dentro de un tiempo, cuando la potencia pase los 150 HP; en ese entonces las cinco bancadas del Peugeot se harán valer.

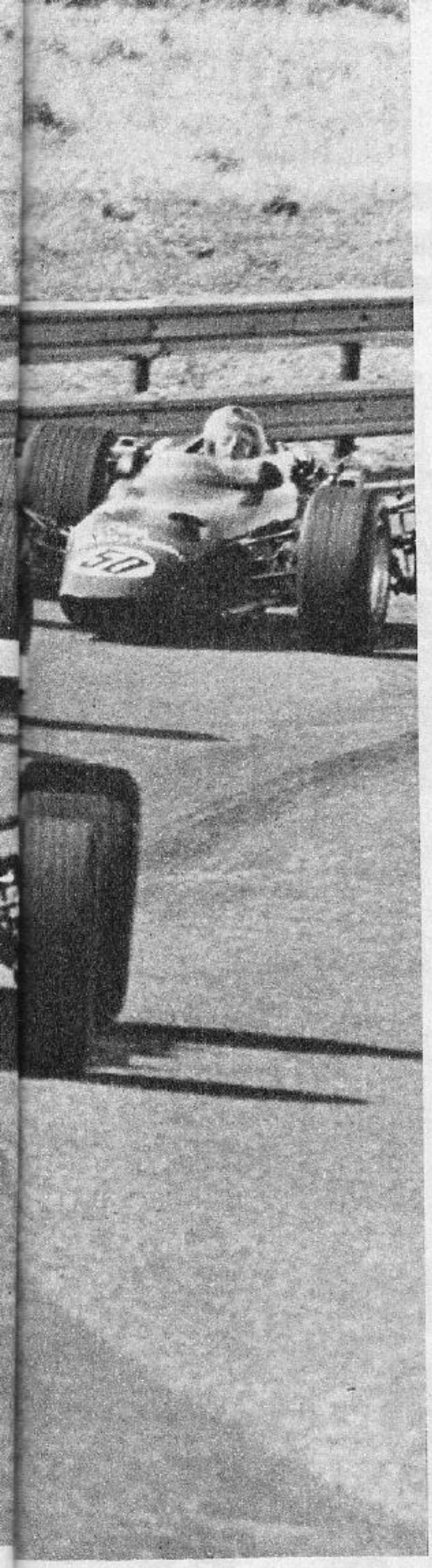
¿Y LAS TAPAS DOBLE ARBOL?

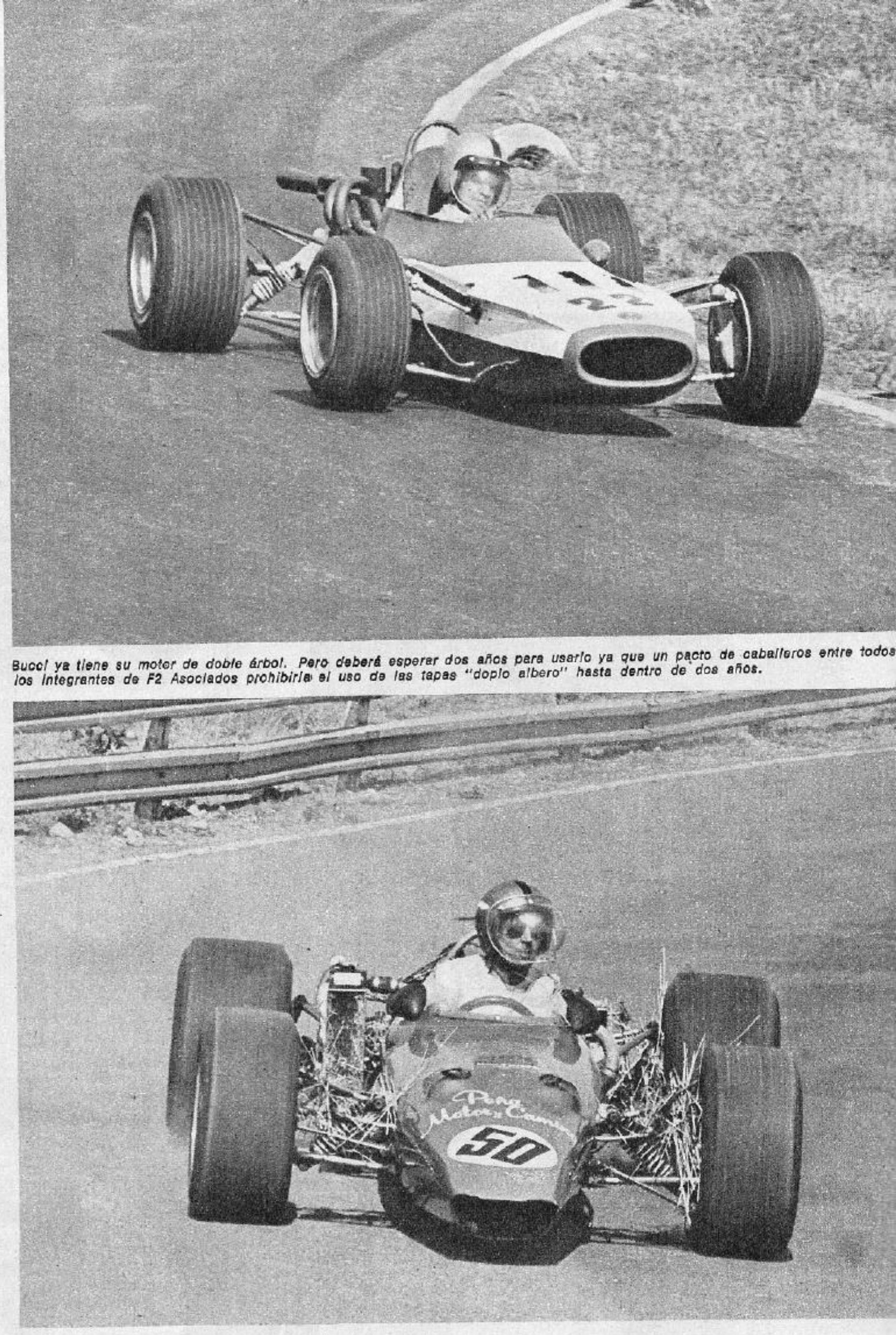
Habrá que esperarlas. Fórmula Dos Asociados estaría a punto de formalizar un pacto de caballeros entre los constructores para no usar tapas de cilindros de doble árbol de levas a la cabeza hasta dentro de dos años, una vez que la fórmula esté afianzada. Esto fue algo de lo que propuso CORSA hace más de un año: que era necesario una agrupación de pilotos y que se pusiesen de acuerdo sobre las tapas de cilindros. Sin lugar a dudas es mejor dejar las exquisiteces para otro momento. Ahora lo que urge es cantidad de autos en la pista con la mayor paridad mecánica posible.

CHASIS Y CAJAS

Monocascos: el BWA del ACA y los Crespi. Tubulares: los Cancellieri (o Union) Rafaela, Martos, es

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Bucci ya tiene su motor de doble árbol. Pero deberá esperar dos años para usarlo ya que un pacto de caballeros entre todos los integrantes de F2 Asociados prohibirla el uso de las tapas "doplo albero" hasta dentro de dos años.

Jacinto Pomodoro con el Rafaela-Peugeot. Se nota que el muchacho anduvo por el pasto. Fue en Paraná y venía con problemas.

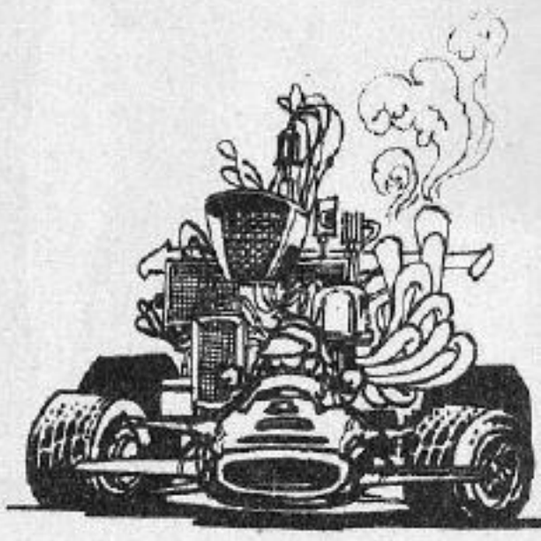
decir, la gran mayoría. En cajas de velocidades hay para elegir: las más usadas son las Sáenz y las construidas por Tito Cancelliéri. Las primeras son muy similares a las Hewland. Las segundas son de diseño criollo y están siendo aliviadas, subsanando de esa manera la única desventaja de esta caja.

¿CUANTOS HAY?

Sin duda alguna, con buenos viáticos u otorgando el 1.700.000 pesos que exige la Asociación de pilotos, se reúnen 20 autos sin problemas. Para fin de año quizá haya cinco más y en 1971 se largará el Apertura con más de treinta unidades sin vuelta de hoja. Autos hay y habrá; lo único que queda esperar para 1971 es que los clubes pidan fechas y una vez pedidas que realicen las carreras sin pretensiones ni caprichos raros.

La unión de los pilotos fue el pilar fundamental donde se apoyará toda la mampostería necesaria para que la categoría funcione; sin lugar a dudas que funcionará.

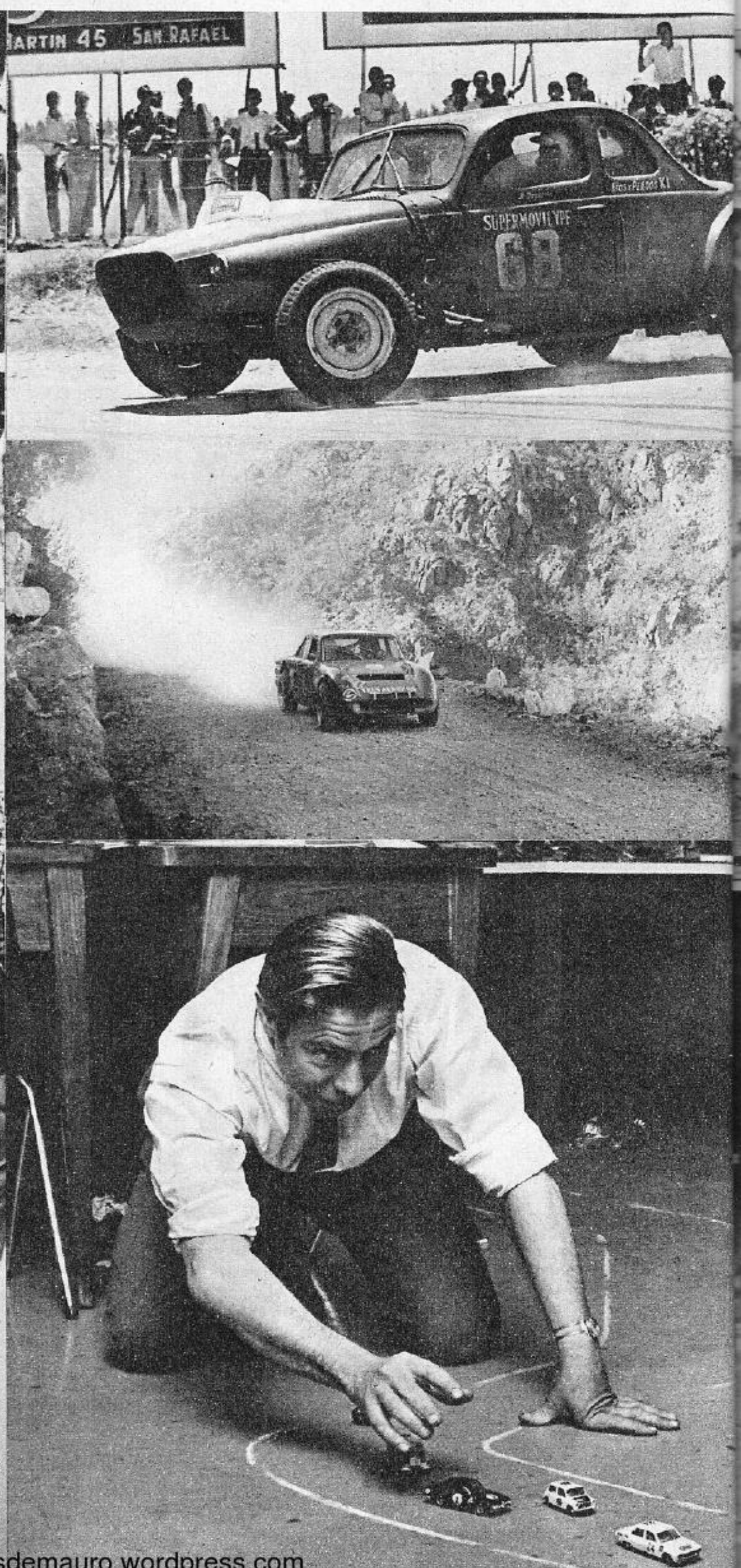
Los F-2 tienen velocidad como para dar espectáculo; en Rafaela corrieron de relleno de los SP y la diferencia de velocidad en un circuito tan superveloz como lo es el rafaelino no era tan grande como para que el público se aburriese, todo lo contrario: un trencito de cuatro autos a más de 200 km por hora mantenía al público parado, muy entusiasmado con la cosa.



"MONO" BEGUERIE

HOMO SAPIENS E





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

N TC

Hombre de campo, Alberto Beguerie es uno de los pilotos destacados de la Fórmula y desaparece en diciembre. No obstante éste es probablemente su mejor año. Su pasado deportivo, los proyectos y por qué corre



Izquierda, arriba: Alberto Beguerie, 37 años y 20 desde su debut. Los signos del 70 le fueron favorables.

Su primera cupé. La diversión de muchos fines de semana. Mecánica Tirabasso y carrocería "Naranjita".

El Falcon F-100 que sucedió a la cupecita. Básicamente el mismo de hoy.

Izquierda, abajo: "Cuando me va mal vuelvo a casa y Carmen me reprocha: si vas a correr —dice— por lo menos hacelo bien..."

En nuestra redacción terminó por demostrarnos su versatilidad y la capacidad que posee para adaptarse a cualquier máquina. Aquí con un Alfa 2.6.

Alberto Beguerie es del campo. Claro que hace unos años era todavía mucho más. En 1961, por ejemplo, cuando leyó en el diario que el Club de Autos Sport había organizado para esa tarde una carrera de coches standard. Y él sacó del garaje el Peugeot 403 de su padre y con un amigo se fue para allá. Se inscribió con el seudónimo "El Corsario" y le tocó el número 70. **"Yo tenía grandes ilusiones, porque el primer premio consistía en dos pasajes a Europa y porque como suponía que todos los coches estarían standard, con el 403 de mi familia tenía muchas posibilidades. Corrió... todos me pasaron por encima en una forma vergonzante, los Borgward... ¡qué sé yo! caminaban que era una barbaridad, tenían LA pichicata encima. Solamente le pude ganar a un Javelin (¿te acordás?) y a un preso que ni me acuerdo qué manejaba. Entonces me di cuenta de quo yo, como dicen en Buenos Aires, era del campo. Un ingenuo que pensaba que todos los c ches estarían standard..."**

Pero ser del campo, aunque para la cáustica terminología porteña sea sinónimo de "bocadillo fácil", ingenuo y crédulo, la realidad es mucho más positiva. Muy pocos tienen la suerte de haberse criado afuera como Beguerie. Eso determinó la forma de actuar tan particular y el espíritu sano identificado —casi como norma— en todos "los del campo". Y también sus gustos.

"Por eso siempre me gustó el TC de ruta", evoca hoy el "Mono". **"Porque llegaba el fin de semana y uno corría en el mismo tipo de camino por el que viajaba toda la semana en el campo. Ahora, con las carreras en autódromos, murió aquella forma de divertirse. Existe un puñado de profesionales** —me parece muy bien que lo sean— **que hace imposible pretender triunfos. Porque fundamentalmente yo siempre he corrido por diversión, por lo mismo que juego al polo; el deporte me distrae los fines de semana cuando suspendo el trabajo de todos los otros días. Yo no podría profesionalizarme** —digamos— **porque la administración de los campos no me dejaría tiempo para dedicarme full-time al automovilismo. Ni tampoco cambiaría ese trabajo por las carreras."**

La primera de todas fue en Lobos, a los 18 años y con un Ford "A". Hace ya veinte años (Beguerie, 37 años, casado, tres hijos), pero desde aquélla al verdadero principio tuvieron que pasar diez años. Hasta 1960 cuando Garavaglia le ofreció su cupé para que la corriera en la Vuelta de Tres Arroyos de aquel año. El gordo Casarín actuó como intermediario y Beguerie tuvo que aportar las gomas y algunos repuestos y si sobrevenía la piña los arreglos correrían también a cargo del Mono.

Nuevo recreo, para volver con las 500 Millas de Mercedes "(del '64 ó '65, no me acuerdo") y una cupé ahora suya comprada a Piersanti. Se la preparaba don Vicente Tirabasso en el taller de Santiago Luján Saigós, mientras éste atendía su propio auto. Con ese conjunto de máquina y preparadores se aventuró en muchos domingos del '64, '65 y '66.

En ese año lo deja a Tirabasso y lleva el coche a los talleres Safra de la calle Warnes donde lo atiende Francisco Guzzo quien corre junto al Mono Beguerie como acompañante. Su mejor actuación de entonces fue un séptimo puesto en Tres Arroyos y un octavo en San Nicolás. Los demás fueron repetidos abandonos.

¿Y tu mujer qué dice? **"Para entonces yo ya estaba casado** (ya hace doce años que dejé de ser soltero) **y la actitud de mi mujer ante mi devoción por las carreras era la misma de hoy: mantenerla alejada de casa. A tal punto que mi hijo mayor nunca me vio correr. Pero si en una carrera me va bien, entonces Carmen me recibe contenta; si abandono o llego muy atrás me reprocha que corra mal. Si vas a correr** —dice— **por lo menos hacelo bien."**

En 1967 fue a correr a Bahía Blanca. A la vuelta traían el coche a remolque con una lanza. **"Y viejito... como la Virgen de Luján. Al pasar frente a Tres Arroyos se rompió la barra fija y no hubo caso de poder seguir remolcando. Tuvimos que dejarlo allí, en el taller de Rosendo Pérez. Y allí quedó para siempre. Este Rosendo Pérez fue un excelente chapista, después se dedicó a la mecánica. Es extremadamente prolijo y meticuloso, ésa es la razón por la que mi motor está caminando tanto. A lo mejor no es un preparador superdotado pero se dedica con extremada corrección y así obtiene buenos resultados. Por la comodidad que significa tener el coche de carrera en Tres Arroyos, cerca del campo en Orense, alguna vez ya había pensado en llevarle el auto a Pérez."**

"Todos los repuestos que utilicé para el motor nuevo me los dio la Comisión con descuentos. Lo armamos en Tres Arroyos y lo rectificó Padovani. Este es el motor que la Comisión (Cavallini) pondrá en el Halcón luego de los últimos resultados. Solamente para la admisión —insiste Beguerie— **estuvo Pérez probando un mes. Hasta que quedó definitivamente lista. La bautizaron "La Cuna" por su forma. Pero el tiempo empleado habla de la forma en que se armó el motor."**

¿Te entrenás mucho con el coche de carrera? **"No... no me lo dejan tocar. Pero mensualmente yo ando 6.000 km, y ése es ya un buen entrenamiento."**

¿Qué vas a hacer con el coche ahora, cuando muera la Fórmula "B"? **"Trataré de venderlo al sur o a Chile."**

¿Y vos qué vas a hacer? **"Pasaré al TC F "A", el SP es demasiado caro para un particular que** —para colmo— **tiene que enfrentarse con la monstruosa organización de los equipos. No obstante, Andrea Vianini me habló de correr juntos, yo con su SP actual y él con el nuevo. Veremos, por ahora son sólo charlas. Aunque confieso que para mí correr en SP es una especie de antiguo sueño. Me gustaría mucho, pero sé que el trabajo no me daría tiempo como para hacer las cosas bien. Ya te dije que para mí el automovilismo y el polo, los deportes que pactico, son una especie de "desenchufe" de la rutina de la semana. Jugaré en la próxima Temporada en Buenos Aires con el equipo de Los Indios. Los caballos son míos, allá en Orense tenemos un haras donde criamos petizos de polo y caballos de pura sangre. El anteaño pasado trajimos a correr la yegua "Prometida". La montaron Jara y Cayetano Sauro. Continuar con el haras es más que nada por un recuerdo de mi padre que lo instaló.**

¿Por qué te dio Garavaglia aquella cupé para que la corrieras? **"En realidad por intermedio de Casarín. Entonces un día me llamó Garavaglia para que fuéramos a cerrar el trato y probar el coche. Lo llevó a la autopista de Ezeiza y allí empezamos a esquivar coches a 200 km/h. Yo no entendía nada y cuando menos entendía me la dio para la prueba. En realidad era él que me quería probar (en esa forma bastante elemental) a mí. La puse a fondo y así, en el tráfico, Garavaglia me observaba tranquilo. Yo entendía muy poco. Pero aprobé el examen. Así entré en el TC."**

"¿Querés otra anécdota? Fue en las 500 Millas de Mercedes. Yo estaba 1º de los no ganadores y 4º detrás de Menditeguy, Bordeu y Pairetti. Al pasar frente a mi auxilio me hicieron señas de mi posición en la carrera. Pero como en ese momento estaban comiendo, algunos de ellos me saludaban con las botellas en alto. Claro, pensé yo, no puedo estar cuarto, deben estar todos borrachos y calcularon mal. Entonces, de repente... plof... plof... plof... me quedé sin nafta. Mi acompañante se fue a buscar auxilio a dedo, y yo me quedé en el auto. Al ratito pasaron los auxilios del coche de Rey y me dieron nafta. Arranqué y me fui a buscar a mi acompañante... y no lo encontré porque en el momento que yo pasaba él estaba sacando nafta de un auto. Y así, solo, corté todas las bielas cuando faltaban solamente 20 kilómetros para terminar la carrera."

Nació en Buenos Aires, cumplió los dos años en el campo y a los 12 vino a Buenos Aires para estudiar en el Colegio Marín de San Isidro. En ese pueblo vivió hasta los 21... pero esa es la parte aburrida de la biografía.

por SERGIO CORNEJO

LA CIBERNÉTICA EN LAS CARRERAS

Una vieja idea que tomó forma. IBM de Argentina y CADAD llevaron a cabo conjuntamente, por primera vez en el mundo, una carrera mediante una computadora con la mínima intervención del hombre

En general, para los que somos neófitos en materia de cibernética, cuando nos hablan o leemos acerca de las posibilidades de las computadoras quedamos estupefactos y con cara de entender muy poco. Imaginamos tremendos monstruos absolutamente divorciados de lo normalmente inteligible. En realidad no es así, para llegar a comprenderlo es necesario dedicar por lo menos tres horas a escuchar las explicaciones del caso por parte de un experto. Eso es justamente lo que decidimos hacer para más o menos explicarles en la forma que funciona el "monstruo" que es capaz de controlar una carrera de autos entregando una cantidad de datos, que demandaría días de trabajo al mejor equipo especializado de hombres, en unos instantes.

La experiencia realizada —con la técnica que se utilizó— en nuestro país es de destacar que es la primera vez que se llevó a la práctica en el mundo entero. Hubo, sí, algunos antecedentes, pero eran susceptibles de un alto porcentaje de error. El proceso tal cual se llevó a cabo por IBM en el Autódromo Municipal prácticamente está exento de los mismos.

Todo comenzó en junio último con la aplicación del sistema en las Mil Millas del Avellaneda. Pero como todas las cosas tiene su pequeña historia. La inquietud rondaba desde cierto tiempo en las cabecitas de algunos hombres del Automóvil Club como Gutiérrez o Pisani, quienes habían trasmitido a varios dirigentes su inquietud. En oportunidad de unos viajes del comodoro Baca a Europa tuvo la ocasión de presenciar en el circuito de Montjuich la utilización de contralor por intermedio de computadoras. A su regreso comentó el caso y a partir de allí poco tiempo trascurrió hasta encontrarse trabajando en conjunto la gente de IBM con la de CADAD.

Una vez llegados los informes correspondientes de IBM España se sometió el proyecto a estudio y se resolvió perfeccionarlo aún más. Tratando de eliminar la intervención humana al máximo.

A partir de ese momento comenzó el trabajo; el primer paso fue realizar un programa para la computadora, de acuerdo a la información que se le suministraría a la máquina y las respuestas que ella entregaría.

Una vez terminada la programación y fundamentalmente arreglados los mil pequeños detalles necesarios, con no menos esfuerzos, quedó todo listo para el experimento.

Por tratarse justamente de eso, un experimento, no se dio a publicidad y por más que estaban tomados todos los recaudos necesarios para que nada fallara, la carrera fue fiscalizada en la forma de costumbre.

El sistema resultó un éxito, todo salió tal cual había sido planeado. Quedó comprobado definitivamente que era perfectamente posible aplicar el uso de computadoras al control de carreras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El señor Buzon de IBM junto a Gutiérrez de CADAD tratan de desasnar a Corsa sobre computadoras. La verdad es que demostraron poseer una excelente paciencia.

Esta es una de las terminales. Como se podrá observar no difiere mucho de una máquina de escribir común. La fundamental característica que tiene es la de enviar mensajes y también recibirlos (escribe sola cuando recibe) de la computadora.



Esta es la copia de una planilla con todos los datos que es capaz de proporcionar. Lógicamente de acuerdo al programa que tiene hecho, ya que en posibilidades es infinita. Lo realmente asombroso es que una planilla como ésta, por ejemplo, se puede tener en escasos minutos y si se quiere en todas las vueltas de la carrera.

XXI CLASICAS DEL CIRCUITO ARGENTINAS - 1970
SPORT PROTOTIPOS

CIRCUITO N°:05; LONGITUD: 6121,70 MTS.
CANTIDAD DE VUELTAS: 81 MAS 5911,70 MTS.
DISTANCIA TOTAL: 501769,40 MTS.
DISTANCIA RECORRIDA: 86520,20 MTS.

AVELLANEDA AUTOMOVIL CLUB
FECHA: 28/06/70

TEMP. AMBIENTE: 3,6°C.
TEMP. PISTA: 8,2°C.; A 60 CM.:6°
PRESION: 760MM. HUMEDAD: 78 %
VIENTO DEL N.N.O A 20 KM/HORA

CLASIFICACION HASTA LA 5° VUELTA

	COCHE	PILOTO	MARCA	VTS	TOTAL TIEMPO	TOTAL PROM.	DIF AL 1°	MEJOR VUELTA N°	MEJOR VUELTA TIEMPO	MEJOR VUELTA PROM.
1°	2	NESTOR J. GARCIA VEIGA	CHEVROLET	5	13 14 84	165,408		5	2 11 02	168,204
2°	10	ANDREA VIANINI	CHEVROLET	5	13 16 84	165,034	1 60	5	2 10 61	168,732
3°	3	JORGE CUPEIRO	CHEVROLET	5	13 17 48	164,850	2 64	4	2 11 84	167,159
4°	26	MAURICIO GARCIA	CHELCO II CHE	5	13 20 42	164,256	5 58	4	2 12 02	166,930
5°	9	CARLOS PAIRETTI	FORDMISANO	5	13 42 00	159,830	27 24	4	2 15 23	162,968
6°	35	RICARDO ZUNINO	PROTELLO FORD	5	13 43 65	159,622	28 81	4	2 15 24	162,956
7°	21	HECTOR GRADASSI	FORD	5	13 56 09	157,085	42 06	1	2 18 67	158,925
8°	3	CARLOS MARINCOVICH	FORDMISANO	5	14 08 06	155,029	53 22	2	2 17 54	160,231
9°	4	CARLOS RUESCH	CHEVROLET	5	14 10 51	154,681	55 67	5	2 15 65	162,468
10°	36	LUIS ALBERTO BARRAGAN	TRUENO CHEV	5	14 37 72	149,789	1 22 88	5	2 23 75	153,309
11°	37	CARLOS GIAY	CHEVROLET	5	14 39 10	149,554	1 24 26	4	2 24 01	153,032
12°	18	EVARISTO ARANZANA	LIEBRE III-T	5	15 01 13	145,898	1 46 29	5	2 27 19	149,726
13°	29	JOSE MANUEL FARAONI	LIEBRE III-T	5	15 02 32	145,705	1 47 48	5	2 27 18	149,777
14°	34	JURGEN NATHAN	CHEVYTU	5	15 02 93	145,607	1 48 09	5	2 27 37	149,543
15°	27	EDUARDO KOVACS	CHEVI SS	5	15 06 73	141,258	2 15 89	3	2 32 81	144,219
16°	20	NORBERTO PAVLONI	CHEVROLET	4	11 52 59	153,573		3	2 18 37	159,269
17°	38	ULISES POURCIEL	DODGE	4	11 56 96	139,237		3	2 35 12	142,071
18°	41	JOSE N. D'AGNILLO	TORNADO	4	13 06 02	138,873		1	2 34 47	142,669
19°	32	HECTOR REY	TOR.VARELA-FO	4	13 06 91	138,771		4	2 37 46	139,060
20°	14	FEDERICO URRUTI	FORD-RUAIRA	4	14 25 17	126,782		4	2 16 34	161,641
21°	22	ANGEL MORQUEZI	TRUENO SP CHE	4	15 24 08	118,425		3	2 13 72	164,806
22°	17	NASIF ESTEFANO	FORD ROMERO	2	6 59 61	155,760		1	2 19 93	157,494
23°	40	CARLOS SCHENONE	DODGE	2	13 07 87	82,977		2	2 49 97	129,859
NC°	33	CARLOS VIDAL	DODGE	2	3 35 57	98,725				

Las condiciones están dadas para que en cualquier momento vuelva a ponerse en práctica el sistema. Muy posiblemente la próxima vez que se utilice sea en la Temporada Internacional.

EL FUNCIONAMIENTO

Resulta bastante complicado explicar el funcionamiento del sistema sin caer en un excesivo tecnicismo. Básicamente lo que pretendemos es hacer una descripción más o menos comprensible.

Intervienen en él tres factores distintos. Son ellos: la computadora, las terminales y el reloj Omega.

La computadora se encontraba en la central de IBM en la Diagonal Norte. Las terminales que son (ver foto) muy similares a una máquina de escribir, pero con la diferencia que cumplen la doble función de enviar y recepcionar información, se instalaron en el autódromo. Cada una de ellas conectadas directamente a una línea telefónica directa cuyo extremo en la central fue ensamblado con la computadora. Es decir que mediante las líneas telefónicas quedan conectadas las terminales a la máquina de la central.

Ahora bien el control de la carrera propiamente dicho se llevó a cabo mediante el sistema común, es decir con el Omega electrónico. Que es muy similar a una máquina calculadora. Cuenta con un pulsador que al accionarlo hace aparecer el tiempo impreso en una tira de papel al que hay que adicionarle el número del auto al que pertenece.

Una vez conocidos los tres elementos fundamentales es más fácil comprender el funcionamiento completo.

Al pasar un auto un hombre aprieta el pulsador, automáticamente en la tira de papel queda impreso el tiempo al lado del cual otro hombre coloca el número del auto. Claro está que los pasos se van sucediendo con muy poco espacio de tiempo lo que hace que "el papel" se convierta en muy poco tiempo en una tira. Esa tira se pasaba a una de las operadoras encargadas de una de las terminales, que era la que introducía los datos en la computadora. Las otras dos terminales eran las que recibían el material ya debidamente ordenado, enviado también por línea telefónica desde la computadora al autódromo.

Y en esa forma se cerró el círculo, los datos que eran enviados a la central por una terminal volvían en forma de clasificación al autódromo, con el agregado de promedios, diferencias al primero, record de vuelta, además se recibía un listado (planilla) donde aparecía, vuelta a vuelta, la actuación de un determinado auto.

Las planillas que se iban confeccionando con los resultados cada cinco vueltas, se imprimían en las terminales en el autódromo, todo eso ordenado por la computadora ubicada en Diagonal Norte y trasmitido al autódromo por las líneas telefónicas directas, como se explicó al principio.

ALGUNAS DE LAS POSIBILIDADES

Desde ya que el servicio más práctico que presta el sistema es el de poder saber la clasificación de la carrera en cualquier momento. Esto en una competencia de 24 horas por ejemplo, resulta lo ideal.

En la programación previa se le "informa" a la computadora que el tiempo para recorrer el circuito no puede ser menor de, por ejemplo, 2m03s. Si la máquina recibe el informe de que un corredor empleó menos de esa cifra inmediatamente por una de las terminales aparece la orden de verificar el dato.

Al finalizar la competencia se puede conocer el tiempo que emplearon todos los corredores en recorrer cada una de las vueltas de la misma. Esto con el agregado del promedio de cada giro, el promedio acumulativo, la diferencia al primero también por cada vuelta y hasta la ubicación que fue ocupando a lo largo de todo el trascurso de la carrera. El record de vuelta y en que número de circuito la cumplió.

¡En realidad las enunciadas son algunas de las posibilidades.

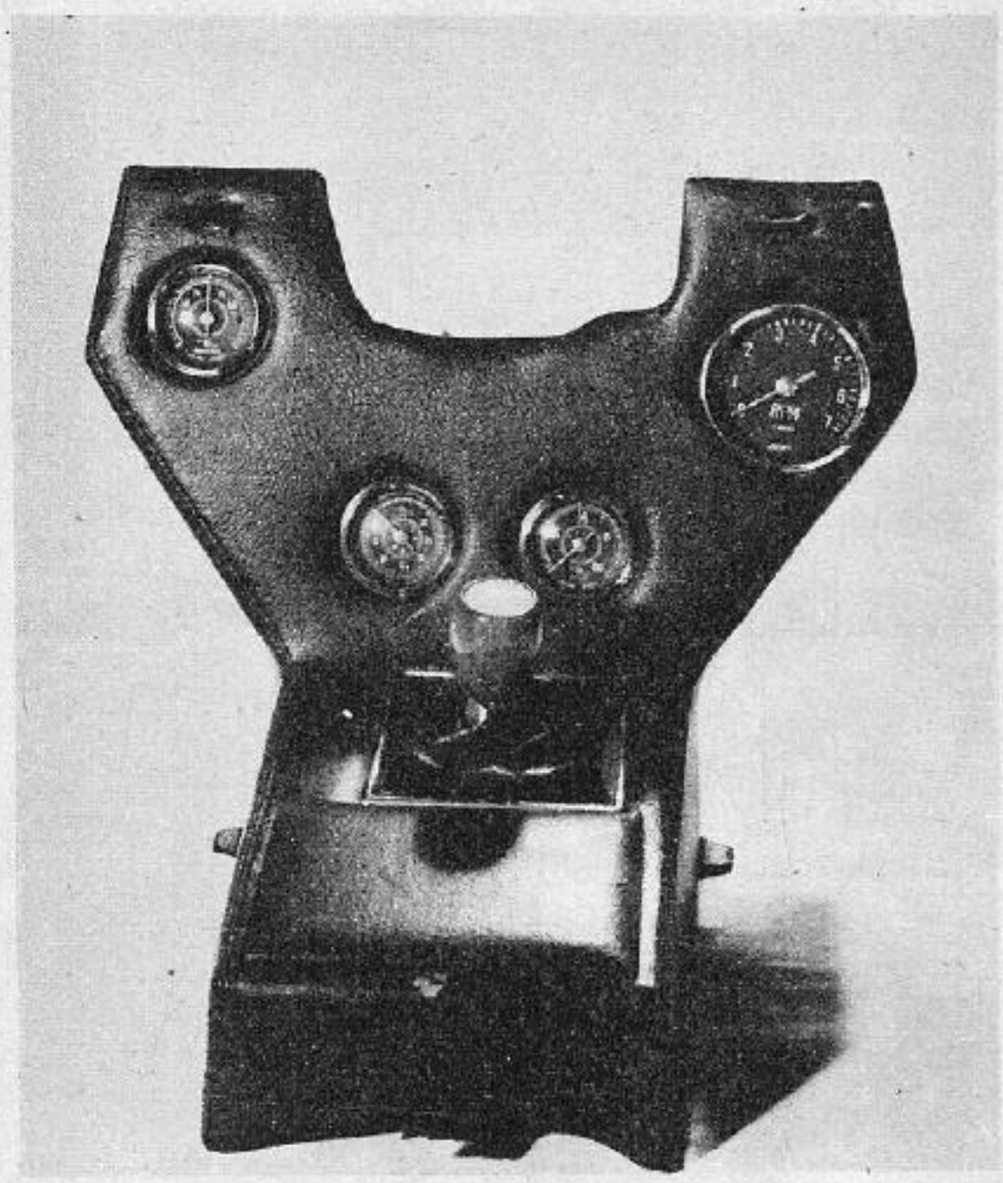
La intención es, en próximas experiencias, tratar de eliminar totalmente la intervención del hombre. Esto sería factible proveyendo a cada automóvil de un trasmisor de distinta frecuencia. Los impulsos enviados por éstos serían captados por una antena que les daría entrada en el circuito. El reloj podría suplirse con el que la computadora posee. Aunque el señor Buzon de IBM se enoje, no se nos ocurre otro adjetivo para llamar a la máquina que el de "monstruo".

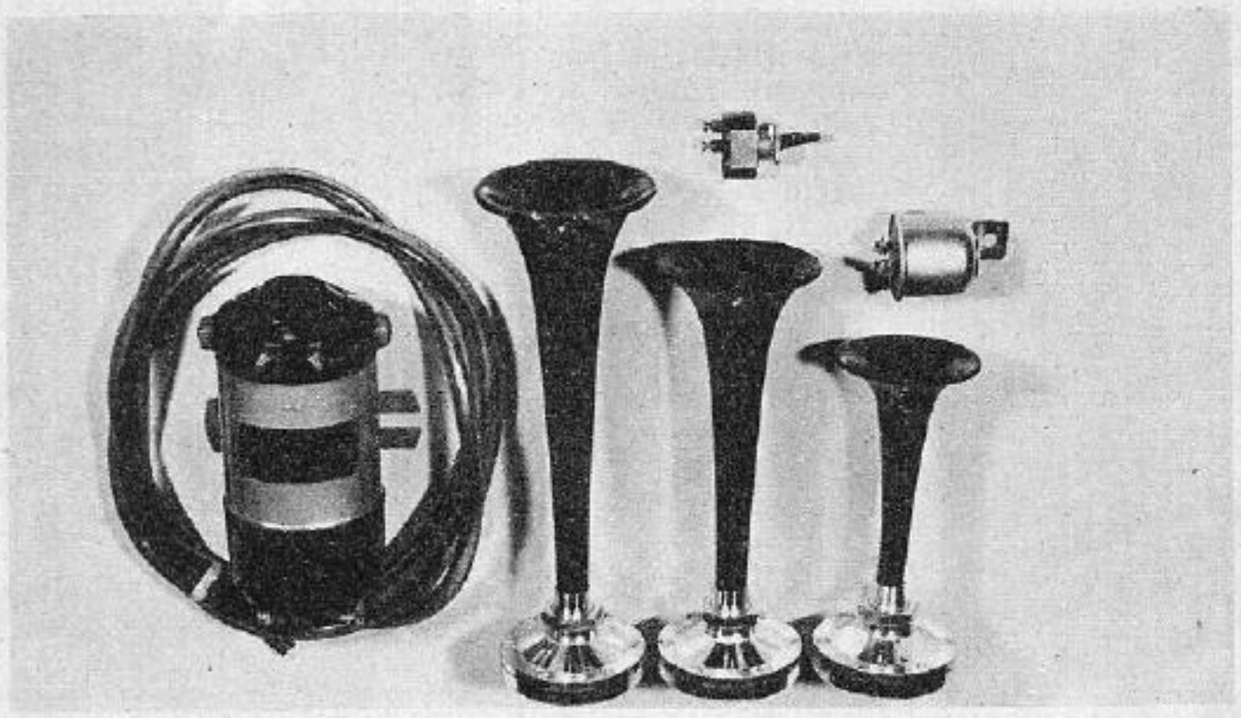
LOS GESTORES

Participaron en todo el procedimiento de puesta en marcha del proyecto, las siguientes personas:

Oscar Buzon
Carlos Yanuzzi
Alberto Roca
Roberto Catenazzo
Jorge Badorrey
Raúl Anila
Adolfo Vianeghi
A. Costabile
J. C. Masjuan
Norberto Lopardo
Ricardo Gutiérrez
Anteo Pisani
Honorio Vedoya.

la vidriera de corsa

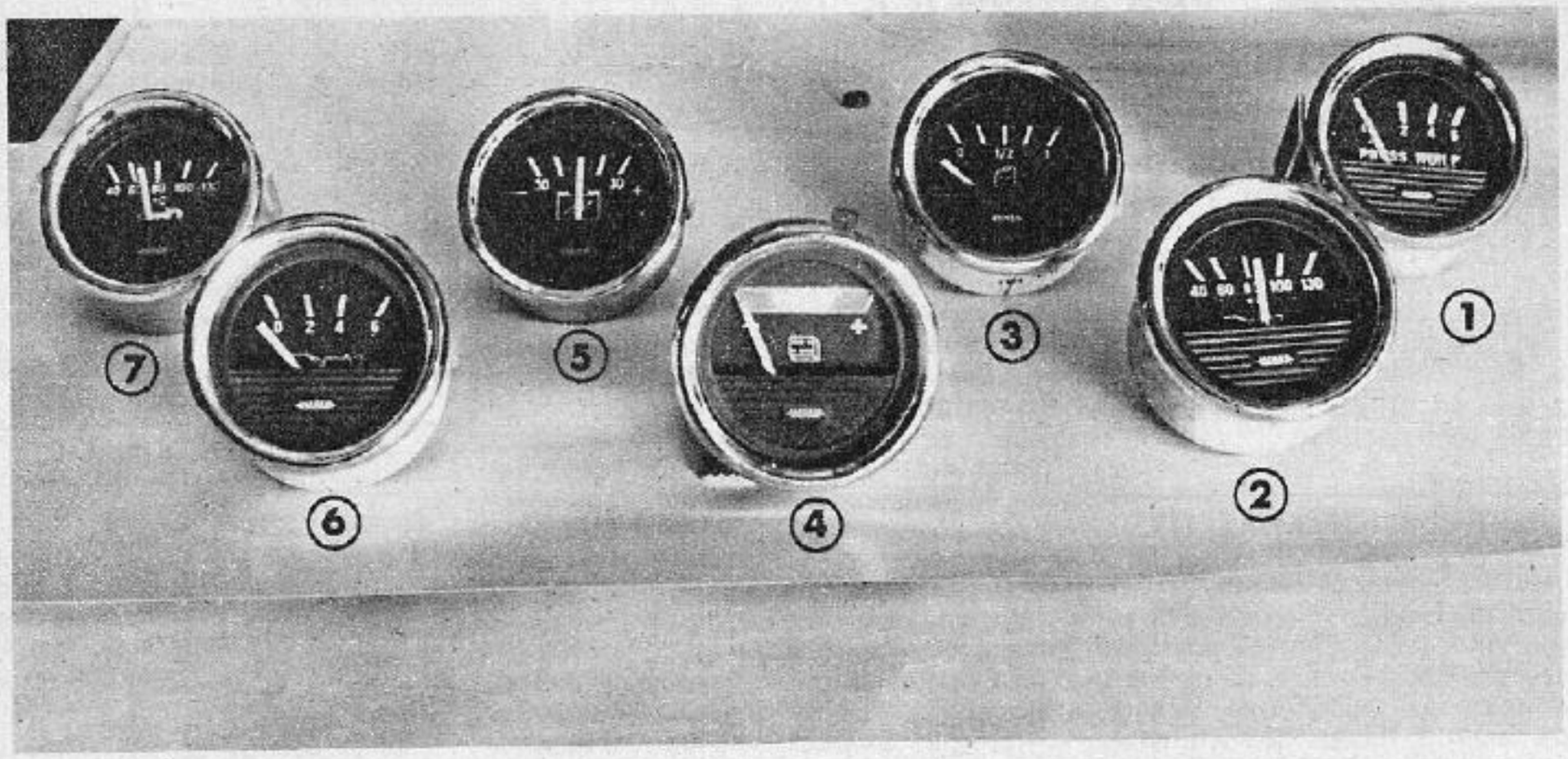




Conjunto de bocinas musicales (varios temas). Se desconecta en ciudad, y según reglamentos de tránsito. $ 150.— Todo-Car, Av. Maipú y San Martín, Vte. López.

Consola Fiat 1500 diseño espacial, sin instrumental, $ 75.—. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.

Instrumental Jaeger importado. Presión de aceite (mecánico) $ 61,34 (1); Temperatura de aceite $ 42.— (2); Nivel de combustible, $ 42.— (3); Voltímetro $ 40,64 (4); Amperímetro $ 32,08 (5); Presión de aceite (eléctrico) $ 42.— (6); Temperatura de agua, $ 42.— (7). En Mejor, Av. Santa Fe 1170, Martínez.



Heladera metálica (de gran concentración de frío) especial para llevar en el baúl del auto, $ 64,50. Eurocamping, Paraná 767, Capital.

Reloj SEIKO automático, importado del Japón, con cronoscopio, día y fecha, en español, caja y pulsera acero inoxidable impermeable para 70 metros de profundidad. Arco giratorio externo dividido en minutos y quintos de minutos. Gran luminosidad. Para BUCEO. Con ajuste de segundero. En Agencias Seiko autorizadas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

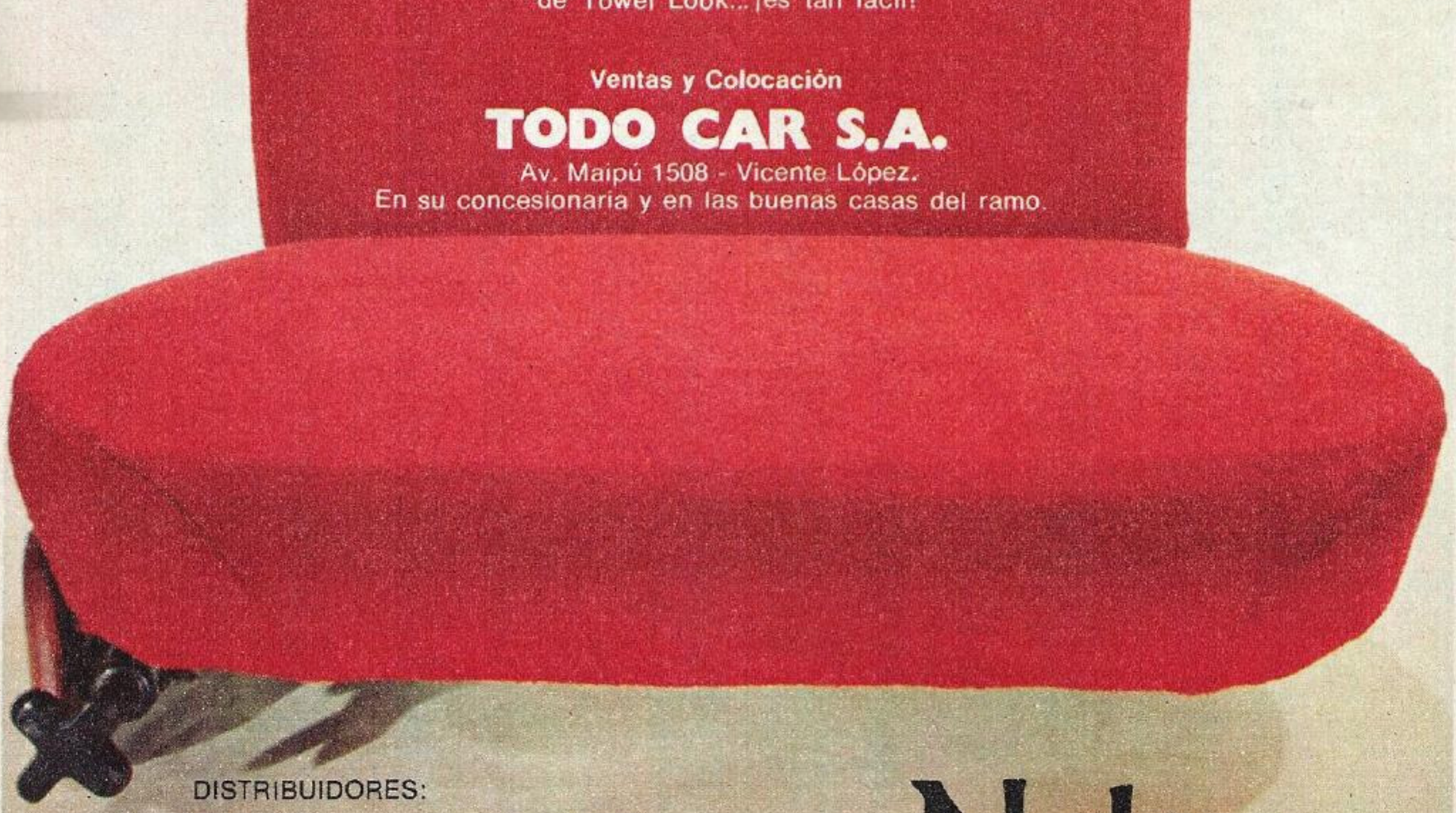
Tire la toalla... para ganar. Cambie sus fundas por Towel Look.

Claro que va a ganar. En practicidad, desde ya:
Towel Look - con hilado mezcla de Nylon* stretch -
hace a las fundas del tapizado de su auto
más resistentes y asombrosamente fáciles de lavar. Además,
la inédita textura del Towel Look, sus colores inalterables,
su absorbencia y elasticidad no tienen competencia.
A usted, que le gusta tener el coche al día,
le llegó el momento de ganar: coloque fundas Todo Car
de Towel Look... ¡es tan fácil!

Ventas y Colocación

TODO CAR S.A.

Av. Maipú 1508 - Vicente López.
En su concesionaria y en las buenas casas del ramo.



DISTRIBUIDORES:

CAP. FED.: Distribuidora 3 T
Venezuela 1663 - Tel. 38-2397

PROV. BS. AS.: Talleres San Carlos S. A.
H. Yrigoyen 1558 - Tel. 791-5506
Florida

CORDOBA: Enrique Baldoni
Rioja 565 - Tel. 45639

Nylon

DUCILO

* Marca Registrada

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

UTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC
BERGANTIN		
4 cil.	1960	2.300.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	6.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. Imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p.	1946	2.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble traco.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble traco.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	29.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1966	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.800.—
4 p.	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.900.—
34 HP	1960	2.200.—
34 HP	1961	2.300.—
34 HP	1962	2.700.—
34 HP Prinz	1963	2.900.—
Sport Prinz	1961	3.800.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	3.400.—
Rural	1956/7	3.400.—
Rekord 2 p.	1958	4.000.—
Rural	1958	4.000.—
Rekord 2 p.	1959	4.200.—
Rural	1959	4.200.—
Rekord 2 p.	1960	4.500.—
Rural	1960	4.500.—
Rekord 2 p.	1961	5.200.—
Rural	1961	5.200.—
Rekord 2 p.	1962	5.500.—
Rural	1962	5.500.—
PEUGEOT		
203	1956	3.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	5.700.—
403	1960/61	6.000.—
403	1962	6.200.—
404	1962	6.500.—
403	1962	6.500.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.500.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.900.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	9.000.—
404 Stand.	1966	9.400.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404	1969	12.300.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.000.—
Classic Custom	1962	5.200.—
C. Country	1962	5.200.—
Ambassador 990	1963	6.000.—
C. Custom 1º S	1963	5.500.—
C. Custom	1963	5.800.—
C. Country 660	1963	6.000.—
De Luxe 550	1963	5.300.—
Ambassador 990	1964	7.000.—
C. Custom 660	1964	6.100.—
C. Country 660	1964	6.800.—
De Luxe 550	1964	6.000.—
Ambassador 990	1965	8.400.—
C. Custom 660	1965	7.000.—
C. Country 660	1965	7.800.—
De Luxe 550	1965	6.600.—
Ambassador 990	1966	9.800.—
C. Custom 660	1966	7.800.—
C. Country 660	1966	9.800.—
De Luxe 550	1966	6.800.—
Ambassador 990	1967	11.500.—
C. Custom 660	1967	9.400.—
C. Country 660	1967	10.300.—
De Luxe 550	1967	7.700.—
Ambassador 990	1968	12.300.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	12.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
De Luxe 550	1968	10.000.—
Ambassador	1969	13.800.—
C. Country 660	1969	13.000.—
C. Custom 660	1969	12.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.800.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.400.—
4 L.	1964	3.700.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	3.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.200.—
4 L 4 veloc.	1965	4.400.—
Gordini	1965	4.200.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	4.700.—
Dauphine	1966	4.400.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.400.—
Renault 850	1967	4.800.—
Gordini	1968	6.000.—
4 L	1968	5.900.—
850	1968	5.000.—
Gordini	1969	6.700.—
R4	1969	6.600.—
850	1969	6.300.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.700.—
Rural	1956	3.200.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	5.300.—
17 M 2 p.	1961	6.000.—
17 M 4 p.	1961	6.000.—
17 M 2 p.	1962	6.500.—
17 M Rural	1962	6.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	13.200.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	15.000.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	7.200.—
II	1963	7.500.—
III	1964	7.800.—
III	1965	8.200.—
Coronado	1965	8.500.—
G. Turismo	1965	8.800.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	10.500.—
Coronado	1967	11.000.—
G. Turismo	1967	11.500.—
IV	1968	11.700.—
Coronado	1968	12.500.—
G. Turismo	1968	12.600.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3.400.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
VOLVO		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

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

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
3 CV. AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.390.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy Súper	20.600.—
Chevy Súper Sport	23.070.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.380.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8	21.235.—
Fairlane 500 I-6	21.375.—
Fairlane 500 V-8	22.610.—
Fairlane LTD I-6	23.627.—
Fairlane LTD V-8	24.862.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	15.920.—
404 Standard (9001)	15.200.—
504 De Lujo (8001)	16.820.—
504 Súper Lujo (8201)	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.891.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.960.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Picp up F-100 c/caja I-6	16.882.—
Pick up F-100 V-8	17.459.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507.—
JA3UB t/doble	11.286.—
Jeep Largo t/simple	10.095.—
Jeep Largo t/doble	11.854.—
Jeep T-60	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.600.—

MOTOS USADAS

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

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

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

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

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.088.—
ZANELLA RUTERA 125	1.606.—
ZANELLA PONDEROSA	1.970.—
Z-Carga 175	3.455.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,60-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,60-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,60-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (pesca)					
Bigua	Yamba	6HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelu-	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacetux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

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

Argentina, 13 de octubre de 1970 — **Nº 234** — **Unica sección, 3 página**

SANTA FE

Continuó el zonal en FELICIA

Se cumplió una nueva jornada de motociclismo. Esta vez fue en Felicia, organizada por el Club Atlético "Felicia", en un circuito de 420 metros de perímetro, de tierra compactada, que fue bordeado por gran cantidad de público. La categoría que más inscriptos tuvo fue la novel Promocional Sachs, que contó con 22 participantes; se realizaron dos series para clasificar a los diez pilotos que disputaron la serie final a 15 vueltas, donde obtuvo un magnífico triunfo el actual puntero del campeonato, Miguel Merke; gran emoción hubo por el segundo puesto que, sobre la línea de llegada, consiguió Maggi ante el crédito local Silvio Hubeli.

Al no haber gran cantidad de inscriptos en las otras dos categorías ya tradicionales, 100 cc y 125 cc, se realizaron dos series y una final en cada categoría con los mismos pilotos. Las dos primeras series de cada categoría tuvieron como triunfador al campeonísimo René Heidegger. Mientras se disputaba la segunda serie de 100 cc, cuando promediaba la competencia, yendo Gatti en punta y precedido a muy pocos metros por Heidegger, el puntero sufrió una agarrada de su motor y Heidegger, que venía muy cerca y en ese momento con la cabeza agachada regulando el ciclers, no lo advirtió y su rueda delantera chocó contra la trasera de Gatti, sufriendo Heidegger una espectacular caída, quedando inconsciente; con mucha premura fue llevado a una asistencia local y luego trasladado a Rafaela, y según las últimas noticias ya había recobrado el conocimiento; posteriores informaciones nos daban la noticia de que era trasladado a su domicilio. Luego de ese accidente la mayoría de la gente ya no tenía el pensamiento en la carrera sino un poco más lejos. En la final de 100 cc Standard Exterior un nombre nuevo encabezó las posiciones, Remigio Sieber, de Esperanza.

Las clasificaciones fueron las siguientes:

Categoría 100 c.c. Preparación Libre

1ª serie, 12 v.	2ª serie, 12 v.	Final 30 vueltas	
1º R. Heidegger	1º N. Gatti	1º Norberto Gatti	Santa Fe
2º H. Zafrea	2º R. Sieber	2º Remigio Sieber	Esperanza
3º N. Gatti	3º R. Yosía	3º Héctor Zafrea	Tacural
		4º Juan Fux	Esperanza

Categoría 125 cc. Standard Exterior

1ª serie, 12 v.	2ª serie, 12 v.	Final 25 vueltas	
1º R. Heidegger	1º R. Sieber	1º Remigio Sieber	Esperanza
2º H. Zafrea	2º D. Schmitalter	2º D. Schmitalter	Esperanza
3º D. Schmitalter	3º N. Meyer	3º Néstor Meyer	Progreso
		4º Héctor Zafrea	Tacural

CAMPEONATOS

Prom. Sachs		Cat. 100 cc.		Cat. 125 cc.	
1º M. Merke ...	57 pts	1º H. Zafrea	58 pts	1º R. Heidegger.	33 pts
2º S. Hubeli ...	34 pts	2º N. Gatti	46 pts.	2º H. Zafrea	31 pts
3º H. Maggi	31 pts	3º R. Heidegger .	45 pts.	3º A. Bustos	24 pts

SANTA CRUZ

Nuevas autoridades del Automóvil Club Río Gallegos

RIO GALLEGOS. *Tiene nuevas autoridades el Automóvil Club Río Gallegos. En Asamblea General realizada el pasado 29 de agosto fue electa por amplia mayoría la nueva Comisión Directiva, presidida por el señor Eusebio Ilhero; vicepresidente, Mario Blaser; secretario, Pedro A. Pignataro; prosecretario, Eduardo Camporro; tesorero, Elena Barros; protesorero, Humberto Fernández; vocales titulares, Juan Vido, Rubén Torres, Edel J. Spotti, Julio R. Rodríguez y Alfredo Sabella; vocales suplentes: Juan Jansma, Alberto O. Fuhr y Carlos Romero; Comisión Revisora de Cuentas: Aníbal Rodríguez Carrera, Ethel García, Héctor Jayo, Antonio Elizalde y Fernando Rodríguez Jasa. El programa de trabajo esbozado, a grandes rasgos, abarca: conscripción de socios con una meta inicial de mil asociados; obtención de descuentos especiales comerciales para sus asociados; adecuación de los estatutos para el mejor logro de los objetivos deportivos y sociales; programación de competencias de regularidad, modalidad que se encuentra olvidada. En cuanto a la faz deportiva, la entidad organiza la prueba de larga duración "24 Horas de Río Gallegos" a correrse el 6/7 de noviembre próximo y la tradicional prueba "Aniversario Fundación de Río Gallegos" a disputarse en diciembre, y colabora con el ACA en su GP, que vendrá al sur del 3 al 13 también de diciembre, y con la Asociación Española de Socorros Mutuos de San Julián, en su 2ª Vuelta de la Provincia, fijada en principio para carnavales del año venidero.*



SAN JUAN

La reunión del Zonda Moto Club

SAN JUAN. — Se llevó a cabo en Santa Lucía un interesante festival motociclístico organizado por el Zonda Moto Club a beneficio de la biblioteca Rawson de esa localidad. El circuito estuvo delimitado por las calles Avda. Sarmiento, Ramón Franco, Córdoba, Camilo Rojo y Justo Castro. Una nutrida cantidad de público se reunió en torno al mismo para presenciar un agradable espectáculo.

LA CLASIFICACION

Cat. Motos hasta 48 cm³ (8 vueltas)

1º Lito Robles
2º César López
3º Mario Romarión

Cat. Motonetas hasta 150 cm³ (8 vueltas)

1º José Rodríguez
2º Raúl Vargas
3º Enrique Díaz
4º Pedro Albornoz
5º Justo Flores

Motos Cat. 100 cm³ Puma Preparadas (10 vueltas)

1º Fernando Almirón
2º Oscar Bonomo
3º José Delfor Castro
4º Rogelio Guevara
5º Francisco González

Motos Cat. 100 cm³ Fórmula Internacional (20 vueltas)

1º Alberto Mesa
2º José D. Castro
3º Héctor Limole
4º Oscar Albornoz
5º José Raed

Motos Cat. "Vale Todo" (20 vueltas)

1º Mario Martín
2º Ricardo Uliarte
3º José D. Castro
4º Héctor Limole
5º Juan Uliarte

RIO NEGRO

PEREZ, SATORRA, SANTANGELO Y EDREIRA REPITIERON EN ALLEN

La séptima prueba por el Campeonato Zonal de la Federación Regional Nº 11 se cumplió en el autódromo General Mosconi, del Allen Auto Moto Club. Nuevamente hubo calidad y cantidad de máquinas y hombres, nuevamente hubo gran cantidad de público y nuevamente ganaron Leonardo Pérez, Modesto Satorra, Horacio Santángelo y Vicente Edreira. De los cinco ganadores de la semana anterior en General Roca, cuatro repitieron sus triunfos en Allen. En grupo 1, ante la poca cantidad de inscriptos se unificó la carrera, largando las clases A y B una sola serie a 12 vueltas. En la clase menor la sorpresa la dio Jorge Aguirre, quien llegó al triunfo al volante de un Citroën 3 CV. La clase B repitió una vez más el nombre del triunfador: Leonardo Pérez, quien ya puede ir a buscar la copa del campeonato. Modesto Satorra confirmó lo mostrado en Roca. Ganó de punta a punta con manifiesta superioridad sobre todo el resto, en especial en lo referido al medio mecánico. Cuarenta y un segundos acumulados en las dos series sobre el segundo, López André, obvian mayores comentarios. En esta categoría la nota insólita estuvo a cargo de Alberto Trucco, al que una piedra levantada por otro competidor le astilló el parabrisas. Tratando de llegar a boxes para solucionar el problema, sacó la cabeza por la ventanilla, momento en el cual se le cayó el casco.

Para completar la cosa otro auto le pasó por encima al casco dejándolo bastante deformado al pobre. Horacio Santángelo aventó las dudas que pudieron haber quedado luego de la carrera de Gral. Roca. Allí había vencido, pero el fuori pista de Héctor Macris en la primera batería, y el posterior cuidado de Santángelo en la segunda, no dejó claro quién era, definitivamente, superior. Esta vez no hubo dudas: Horacio Santángelo ganó las dos series, logró claras ventajas y se llevó los mejores aplausos de la jornada. En la clase mayor Vicente Edreira ganó sin problemas, escudado por Juan Billeres. Héctor Laino y Héctor Macris intercambiaron las posiciones logradas el domingo anterior. Buena la organización del A. A. M. C. y muy interesante la recaudación que superó el millón de pesos de los de antes.

FEDERACION REGIONAL Nº 11
Campeonato Zonal de Categoría Turismo

Séptima competencia. Organizada por Allen Auto Moto Club
Circuito Autódromo General Mosconi

GRUPO 1

Clase "A" (12 vueltas)

1º	Jorge Aguirre	Citroën 3 CV	34m39s 2|5
2º	Raúl Martínez	Renault	34m44s 1|5
3º	Luis Pereyra	Auto Union	34m54s
4º	Juan Márquez	Renault	10 vueltas
5º	Carlos Márquez	Fiat 600	9 vueltas

Record de vuelta: Luis Pereyra en la 7ª: 3m05s2/5. Promedio: 95,637 k.p.h.

Clase "B" (12 vueltas)

1º	Leonardo Pérez	Fiat 1500 cupé	31m57s 3|5
2º	Carlos Labadie	Fiat 1600	33m03s 1|5
3º	Domingo Parisi	Fiat 1500	34m02s 2|5

Record de vuelta: Leonardo Pérez en la 3ª: 2m36s3/5. Promedio: 113,218 k.p.h.

GRUPO 2

Clase "A" (12 vueltas)

1º	Modesto Satorra	Renault	32m08s 2|5
2º	José López André	Renault	32m49s 1|5
3º	Jorge Paglialunga	Renault	32m58s 1|5
4º	Domingo Menéndez	Auto Union	35m54s
5º	Alberto Trucco	Renault	22 vueltas

Record de vuelta: Modesto Satorra en la 6ª de la primera serie: 2m38. Promedio: 112,010 k.p.h.

Clase "B"

1º	Horacio Santángelo	Fiat 1500 cupé	39m12s 2|5
2º	Héctor Macris	Fiat 1500 cupé	39m33s 3|5
3º	Carlos Grimau	Peugeot 404	40m33s 2|5
4º	Jorge Flores	Fiat 1500	41m10s 1|5
5º	Humberto Caram	Peugeot 404	41m55s 2|5

Record de vuelta: H. Santángelo y H. Macris en la 4ª y 5ª vueltas de la segunda Serie en 2m23s4/5. Promedio: 123,290 k.p.h.

Clase "C" (10 vueltas)

1º	Vicente Edreira	Torino 380 W	24m56s 1|5
2º	Juan Billeres	Torino 380 W	25m17s 2|5
3º	Héctor Laino	Torino 380 W	25m44s
4º	Héctor Macris	Fiat 1500 cupé	25m45s 1|5

Record de vuelta: Vicente Edreira en la 2ª en 2m22s1/5. Promedio: 123,125 k.p.h.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REGIONAL ONCE:

UN ZONAL EN ASCENSO

La carrera del Campeonato Zonal de Turismo que organiza el Subcomité Ejecutivo de la Federación Regional Nº 11 confirmó lo que se esperaba: una superación en cantidad y calidad de hombres y máquinas y el consiguiente aumento de interés del espectáculo. Interés que se vio acrecentado al lograr la Asociación Volantes de General Roca, organizadora de la jornada, la presencia de figuras de predicamento en el plano nacional. Se tuvo así la participación del equipo Billieres Competición con sus dos Torino 380 W, piloteados por el propio Billieres y por Vicente Edreira, y la de Héctos Macris quien no utilizó el carrito de los helados sino su cupé Fiat con muchos fierros de la Comisión de Concesionarios de la marca. Abrieron el fuego los muchachos del grupo 1, logrando Carlos Guerro, con Renault, un triunfo cómodo en la Clase "A".

Más cómodo aún fue el nuevo halago logrado por Leonardo Pérez al comando de su cupé Fiat 1500, éxito que lo afirma a la cabeza del campeonato y sin enemigos a la vista. En el grupo 2 la cosa fue a dos series por suma de tiempos. Modesto Satorra, quien viaja desde Coronel Dorrego para participar en el Zonal, consiguió un triunfo que se le venía negando. La superioridad de Satorra fue tan manifiesta que acumuló una ventaja de un minuto sobre López André quien reaparecía, luego de prolongado alejamiento, con su Renault con mecánica Berta. El resto poco pudo hacer por el espectáculo si exceptuamos a Eduardo Julián quien puso la nota de emoción al integrar el paisaje con las ruedas para arriba en la curva oeste. La clase "B" reunía el mejor lote de máquinas y confirmó la expectativa general al ofrecer el mejor espectáculo de la tarde. Horacio Santángelo y Héctor Macris pelearon la punta de la primera batería hasta que el heladero se fue a saludar a algunos amigos que parece tenía entre el público... Eso lo ocupó dos vueltas y al volver se trenzó con Santángelo, en un duelo por el honor, que ganó el hombre de la zona por 3/5 de segundo. En la segunda serie Macris se rehabilitó al vencer a Santángelo por 17 segundos, bajando el tiempo de la primera serie por nada menos que 19 segundos 2/5. Pero las dos vueltas perdidas relegaron al porteño en la clasificación. Final: Carlos Grimau, con su durísimo Peugeot 404, alcanzó la segunda colocación por suma de tiempos y con ella los puntos necesarios para alejarse en el Campeonato de Joaquín Ledesma, ausente con aviso esta vez por no haber llegado a tiempo su motor desde el taller de Bamse.

El resto cumplió decorosamente, pero sin inquietar a los punteros. En la clase mayor triunfó Vicente Edreira, con amplitud y un andar fuerte y parejo, pero sin tener enemigos de consideración. Dejó el nuevo record para el circuito en 59 segundos para una vuelta, con un promedio de 122,033 k.p.h. El "patrón" del equipo, Juan Billieres, fue su escolta. Los dos Héctor: Macris y Laino, divirtieron al público con un duelo que duró varias vueltas. El interés despertado por la prueba queda sintetizado en la recaudación: $ 1.300.000 m/n.

FEDERACION REGIONAL Nº 11
Campeonato Zonal de Categoría Turismo

SEXTA COMPETENCIA

Asociación Volantes de General Roca
Circuito Autódromo Ciudad de Gral. Roca (2.012 metros)

GRUPO 1

Clase "A" (10 vueltas)

1º	Carlos Guerro	Renault	13m33s
2º	Raúl Martínez	Renault	13m37s
3º	Carlos Vázquez	Auto Union	13m37s 1|5
4º	Jorge Aguirre	Citroën 3 CV	14m01s 2|5
5º	Juan Márquez	Renault	14m13s 4|5

Promedio: 89,224 k.p.h.

Clase "B" (12 vueltas)

1º	Leonardo Pérez	Fiat 1500 cupé	14m04s 4|5
2º	Jorge Ferrero	Fiat 1600	14m27s 2|5
3º	Domingo Parisi	Fiat 1500 cupé	14m32s 3|5
4º	Roberto Rodríguez	Peugeot 404	11 vueltas

Promedio: 103,267 k.p.h.

GRUPO 2

Clase "A" (20 vueltas)

1º	Modesto Satorra	Renault	23m42s 1|5
2º	José López André	Renault	24m42s
3º	Walter Wagner	Renault	19 vueltas
4º	René Giavedoni	Auto Union	14 vueltas
5º	Domingo Menéndez	Auto Union	12 vueltas

Promedio: 101,844 k.p.h.

Clase "B" (24 vueltas)

1º	Horacio Santángelo	Fiat 1500 cupé	26m19s 3|5
2º	Carlos Grimau	Peugeot 404	26m41s 2|5
3º	Luis Montelpare	Fiat 1500 cupé	27m23s 3|5
4º	Rubén Ibarguen	Fiat 1500 cupé	27m29s
5º	Humberto Caram	Peugeot 404	27m37s
6º	Héctor Macris	Fiat 1500 cupé	22 vueltas

Promedio: 110,232 k.p.h.

Clase "C" (20 vueltas)

1º	Vicente Edreira	Torino 380 W	20m37s 1|5
2º	Juan Billieres	Torino 380 W	21m27s 2|5
3º	Héctor Macris	Fiat 1500 cupé	19 vueltas
4º	Héctor Laino	Torino 380 S	18 vueltas

Promedio: 114,969 k.p.h.

BARILOCHE:
SIGUE EL CAMPEONATO DE REGULARIDAD



La peña Pichi Huinca hizo disputar la tercera prueba del Cuarto Campeonato de Regularidad que organiza. En esta ocasión se unió la ciudad de los lagos con Collón Curá y regreso con un recorrido de 180 kilómetros pavimentados. En esta ocasión los integrantes de la categoría "A" lograron la rehabilitación que necesitaban, y de la que ya habláramos en entregas anteriores de CORSA. Dos de sus integrantes ocuparon los primeros lugares de la clasificación general. La pareja Esparza - Oteghy sumó a su haber un nuevo triunfo a bordo de su rendidor Citroën 2 CV. Los campeones del año pasado Hinternerger-Oseroff alcanzaron el segundo lugar luego de falsas actuaciones anteriores. La nota destacada la dio la pareja Mulberger-Giss que triunfó en la categoría "B", siendo tercera en la general, siendo la primera vez que figura en los primeros lugares de la clasificación. Completaron el recorrido 22 máquinas.

CLASIFICACION FINAL

Categoría "A"

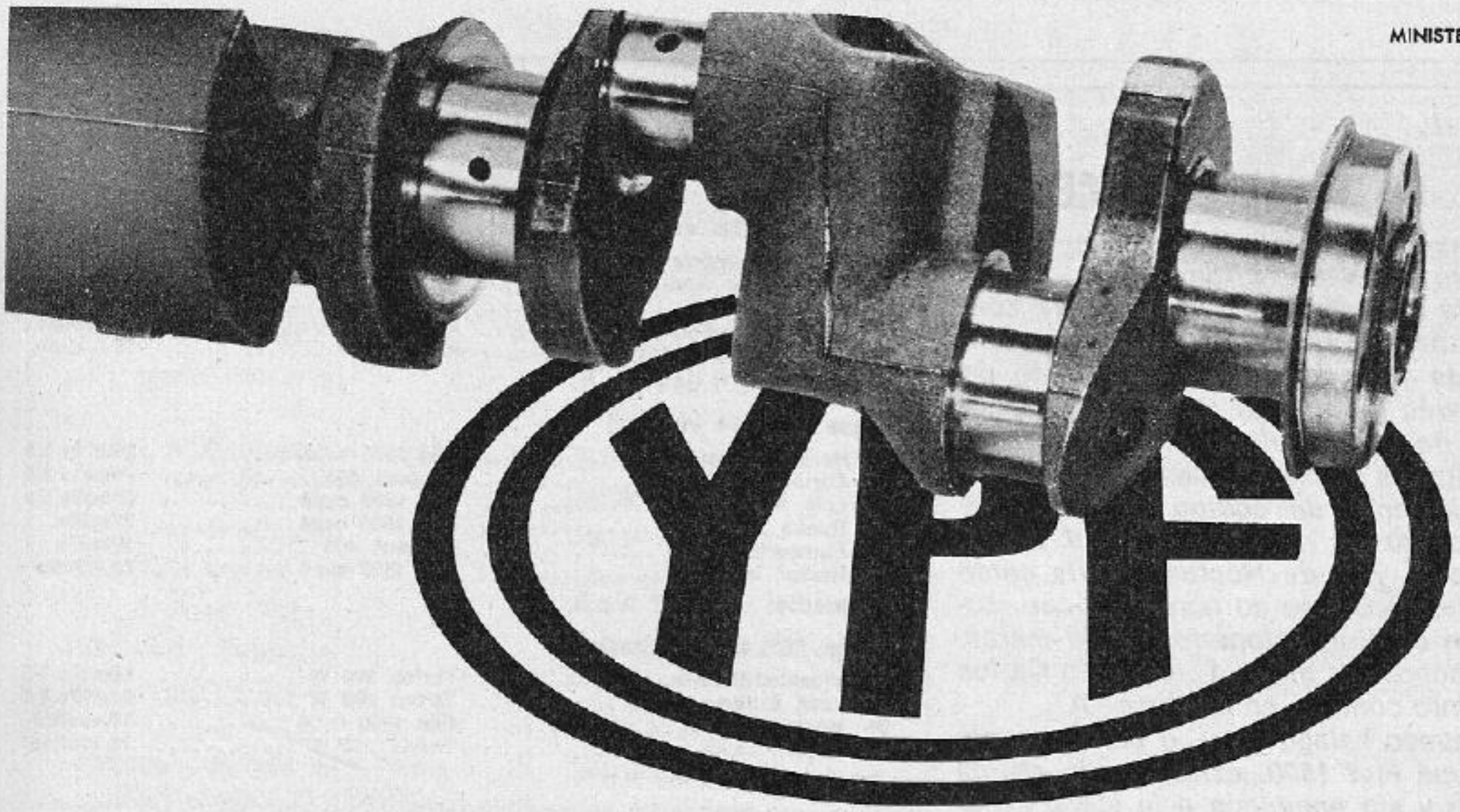
1º	Esparza - Oteghy	105 puntos
2º	Hinternerger - Oseroff	113 "
3º	Hardt - Tognetti	547 "
4º	Glas - Iglesias	1.885 "

Categoría "B"

1º	Mulberger - Giss	121 puntos
2º	Carniel - Ezquerra	176 "
3º	Lührs - Lührs	187 "
4º	Vázquez - Ceaglio	300 "
5º	Romero - Romero	312 "

Categoría "C"

1º	Lamuniere - Lamuniere	418 puntos
2º	Prastaló - Ahumada	520 "
3º	Montero - Jankovic	682 "
4º	Parra - Borda	696 "
5º	Barberis - Smith	2.041 "



A 5.000 r.p.m. el cigüeñal sólo recomienda lubricantes YPF.



El conoce mejor que nadie la importancia de un buen lubricante. Tiene que vivirlo "personalmente". Por eso, cuando se trata de elegir prefiere Supermóvil YPF, que mantiene su viscosidad a cualquier régimen de marcha, aún donde los otros lubricantes se dan por vencidos. Supermóvil contiene aditivos que preservan su vida, protegiéndolo de la corrosión. Jamás forma carbón. Cargue Supermóvil YPF: el cigüeñal se lo agradecerá.

YPF



Supermóvil YPF. Como su coche manda!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

2X2

dura por dos



FATE RADIAL

Y además: "levanta" el pique, presenta doble estabilidad en las curvas, mejora la respuesta al frenado y no patina, porque tiene más superficie de apoyo.
Por supuesto, el mejor agarre de FATE RADIAL economiza combustible, además de prolongar al doble la vida útil.
Cuando cambie neumáticos, actualícese.
Piense en FATE RADIAL.

fate O

El neumático argentino.



YACHTING

SNIPES ARGENTINOS

por JUAN PEDRO SIEDMANN

Muy meritoria la actuación de la tripulación integrada por Luis Orella y Manuel de la Orden en el 11º Campeonato del Hemisferio Occidental corrido en Bermudas por la clase Snipe

Nada mejor que el comentario de la brillante actuación que le cupo a la delegación argentina de la Clase Snipe en el 11º Campeonato del Hemisferio Occidental realizado en el Spanish Point Boat Club de Pembroke (Bermudas), para festejar el primer aniversario de la Sección Yachting en CORSA.

El torneo mencionado se realizó sobre un total de siete regatas, con descarte de una, desde el 14 al 19 de septiembre próximo pasado, en el interior de la bahía de Hamilton; en él intervinieron en representación de Argentina, Bahamas, Bermudas, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Japón, Puerto Rico, Estados Unidos (2 barcos cada uno), Islas Vírgenes y Uruguay (solamente 1 barco). Nuestros colores fueron defendidos por la excelente tripulación, ocho veces campeona argentina, Luis Orella - Manuel de la Orden y por Pedro Dates - Fernando de Aldecoa, quienes pudieron concurrir al importante evento gracias al apoyo brindado por la Confederación Argentina de Deportes. Como delegado también estuvo allí el secretario nacional de la Clase, Sr. Roberto Salvat, quien en el meeting realizado en aquella oportunidad resultó elegido secretario general del Hemisferio Occidental (por dos años).

LA ORGANIZACION

Originalmente, ésta debía estar a cargo de Puerto Rico, pero inconvenientes de último momento hicieron que fuera Bermudas quien tomara la responsabilidad de llevar a buen término la fiscalización del torneo, y vaya que lo consiguió, puesto que a pesar del escaso tiempo de que dispuso, la comisión organizadora ofreció todo tipo de comodidades para las delegaciones participantes. Las tripulaciones fueron alojadas y alimentadas en casas de familia, esfuerzo financiero que corrió por cuenta del Club y la Asociación de Snipes Bermudiana. Las delegaciones recibieron en préstamo un barco para cada regata, es decir, que era imposible disputar dos series con la misma embarcación. Esta forma particular de correr se debe a que para mejor igualdad entre los participantes, se hace un sorteo previo a la competencia. En general, es norma de la clase que para torneos de esta envergadura el país organizador ponga a disposición de los competidores barcos totalmente nuevos e iguales; pero en este caso el poco tiempo disponible por los bermudianos obligó al citado sorteo, que a ojos vista constituye una receta muy salomónica. Los yates eran todos bastante buenos y parejos, aunque inevitablemente había algunos mejores que otros; los mástiles eran de aluminio y las velas fueron el único elemento que aportó cada tripulación. Con respecto a los cascos, indudablemente los mejores eran los "Chubasco", que son de plástico reforzado y construidos por el conocido E. Elms.

LAS REGATAS

No nos vamos a extender en el relato de cada una de ellas, porque sería cosa de nunca acabar, puesto que todas fueron un capítulo aparte, tal el grado de igualdad entre los participantes. Los vientos soplaron —si así podemos decirlo— con intensidad casi nula, a tal punto que casi todas las regatas, con excepción de la primera, terminaron sobre el tiempo límite. Los borneos estuvieron a la orden del día y la victoria era de aquel que supo aprovecharlos al máximo.

Digna de destacar fue la actuación de los campeonísimos Luis Orella - Manuel de la Orden, quienes hasta la mitad del torneo en-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Aspecto que presentaba el varadero del Spanish Point Boat Club, en momentos de tirar los barcos al agua.

Virada de la boya de barlovento en la primera regata del Campeonato: nuestros compatriotas Orella - de la Orden, en el A-15378, lo hacen en el tercer puesto. Nótese la poca diferencia entre los distintos participantes.



A pesar de la mala suerte, Luis Orella sonríe; a su lado Manuel de la Orden.

RESULTADO DE REGATAS

Organizado por el Yacht Club Argentino, finalizó el campeonato que lleva su nombre y que fuera realizado frente a Dársena Norte para la clase Grumete.

3ª SERIE. Corrida el sábado 3 de octubre con viento NE de 35 km.

1º	José Luelmo	Lapacho	2h 21m 37s
2º	Eduardo Lenz	Kamerad II	2h 23m 26s

Los restantes participantes no se presentaron a la línea de partida.

4ª SERIE. Corrida el domingo 4 de octubre con viento S de 10 km.

1º	Eduardo Lenz	Kamerad II	3h 43m 17s
2º	Carlos Loriño	Mataco	3h 44m 30s
3º	José Luelmo	Lapacho	3h 45m 15s

CLASIFICACION GENERAL (disputadas cuatro regatas)

1º	José Luelmo	Lapacho	17,75 puntos
2º	Eduardo Lenz	Kamerad II	14,25 "
3º	Carlos Gasparutti	Le Christine	11,00 "

También largadas por el YCA se corrieron las dos primeras regatas del torneo Primavera, reservado para la clase Soling. El campeonato se desarrollará sobre un total de 6 series sin descarte, y en él intervienen 18 barcos.

1ª REGATA. Corrida el 3-10-70, viento NE de 35 km.

1º	Ricardo Boneo	Pampa	1h 50m 25s
2º	Néstor Völker	Fliper	1h 52m 10s
3º	Jorge Vago	Huija	1h 52m 15s

2ª REGATA. Corrida el 4-10-70, viento S de 10 km.

1º	Horacio Campi	Solange	3h 42m 36s
2º	Jorge Vago	Huija	3h 44m 55s
3º	Boris Belada	Numa	3h 45m 12s

El Club Náutico San Isidro, por su parte, hizo correr a las clases Snipe y Finn por los premios que llevan su nombre, siendo los resultados los siguientes:

CLASE FINN

1º	R. Pérez Habiaga	Yogui	2h 02m 25s
2º	Jorge Sanjurjo	Amasijo	2h 02m 46s
3º	Alberto Plaghos	SN	2h 03m 08s

CLASE SNIPE

1º	Horacio Castro	Fatiga	2h 06m 05s

También el CUBA largó regatas para la clase Pengüin. Se trató de la tercera serie por el torneo Primavera, siendo éstos los resultados:

3ª SERIE

1º	Hugo Finara	Camalote	1h 40m 55s
2º	Héctor García	No	1h 56m 25s
3º	Francisco Arana	Quetral	1h 58m 40s

CLASIFICACION PARCIAL

1º	Horacio Tetamanti	Qué sé yo

EN BERMUDAS

cabezaban por amplio margen la clasificación parcial.

Lamentablemente fueron perdiendo posiciones hasta el punto de que en la última serie tenían que arribar primeros o segundos; y es aquí donde viene lo malo: en esa dichosa regata final el binomio Orella - De la Orden punteó hasta los 50 metros finales, en que un borneo les negó el borde, permitiendo que dos barcos se colaran entre ellos y la consagración definitiva.

Inimaginable fue la mufa que debió apoderarse de nuestros compatriotas, máxime si tenemos en cuenta que es la tercera vez consecutiva que este dúo llega tercero en campeonatos del Hemisferio Occidental. Importante es hacer notar que el hecho de haber arribado terceros en la serie definitiva relegó a los argentinos dos puestos en la clasificación general; esto da una idea de lo peleado que fue todo el campeonato.

Con respecto a la otra tripulación argentina, su ubicación en la clasificación final fue bastante discreta: quedaron 14os. y ello se debe a que Pipo Dates y Fernando de Aldecoa integran una tripulación ventolera por excelencia. Evidentemente la bahía de Hamilton no fue el lugar ideal para ellos. Con esto no queremos menospreciar su actuación, pues si consideramos las performances criollas de los últimos campeonatos internacionales nos encontramos que ésta —la de los Snipistas— es de lo mejorcito, y tampoco hay que olvidar que es la clase que mayores satisfacciones ha brindado a nuestro yachting.

Ahora sólo nos falta esperar la próxima confrontación a nivel mundial de Snipes, para que Orella y De la Orden consigan ese título que una y otra vez se les escurre de las manos y no sea necesario que un nuevo señor Boswell (fue quien salió campeón) les dé un apretón de manos y diga: "Yo tuve mucha suerte, los ganadores son ustedes".

Las posiciones parciales de los argentinos fueron:

1ª	regata	primeros
2ª	"	séptimos
3ª	"	segundos
4ª	"	cuartos
5ª	"	quintos
6ª	"	quintos
7ª	"	terceros

y la clasificación final fue:

1º	G. Boswell.	USA	34,7	pts.
2º	A. Schmidt.	Brasil	35,4	"
3º	L. Orella .	Argentina	36,7	"
4º	E. Elms ...	USA	55,0	"
5º	S. Keary ..	Canadá	67,0	"



Dodge $16.300.-
o Dodge $17.600.-
(Depende como quiera manejar)

El Dodge de 17.600.— es para los que quieren un manejo todavía más ágil y deportivo.
Tiene: caja de cuatro marchas sincronizadas con bastón de comando al piso marca Hurst. Butacas individuales. Cubiertas sin cámara. (Igual que toda la línea).
Salvo esto, el Dodge de 16.300.— es exactamente igual.

Los dos están pensados con estricto sentido funcional.
Tienen todos los adelantos técnicos de Ingeniería Chrysler.
Ni a usted ni a nadie sorprende tener cada vez más posibilidades.
En cuanto a la financiación no se preocupe.
Nosotros, como usted, queremos hacer un buen negocio.

GRANDIO
Sulpecha 1120 - Callao 1833 - Capital
CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

GOWLAND PUBLICIDAD

Hay un solo vehículo que tiene mejor relación peso-potencia que el Dodge GTX.



El caballo tiene 1 caballo de fuerza.
El equipo de montar pesa 3 kilos.

$\frac{3}{1}$ = 3 kg. por caballo.

El Dodge GTX tiene un motor V8 con 212 caballos adentro.

Pesa 1.560 kg.

$\frac{1.560}{212}$ = 7,36 kg. por caballo.

(Usted sabe, cuanto menos peso deba arrastrar cada HP, mayor potencia.)

Entonces está claro, el caballo es el único vehículo que tiene mejor relación peso-potencia que el Dodge GTX.

Se imagina cómo se sienten los ingenieros de Chrysler?

Un caballo les ganó. Y eso que de ingeniería no sabe nada.

En cambio Ingeniería Chrysler utilizó una nueva técnica de fundición de blocks y tapas para reducir peso.

Diseñó cámaras de combustión tipo cuña, con óptima ubicación de las bujías para conseguir combustión uniforme y sorprendente economía.

Cromó los asientos de válvulas y pensó un cigüeñal de fundición nodular, un árbol de levas de aleación cromo molibdeno y el sistema cerrado de ventilación del cárter.

También pensó cómo frenar el Dodge GTX: con frenos a disco delanteros, servo comando, autoregulables, doble circuito y control "Warning Light".

Y cómo hacerlo doblar copiando el piso. (Barra estabilizadora, suspensión a barras de torsión y amortiguadores hidro-gas.)

Tanto trabajo, tanta Ingeniería Chrysler cuidando todos los detalles (el Dodge GTX tiene el mayor torque) para que un caballo tenga mejor relación peso-potencia que su auto.

Pero nos queda una esperanza: que usted prefiera las butacas a la montura.

La nueva caja a las riendas.

Las llantas deportivas a las herraduras.

Si todo esto es importante para usted, podemos decir que el Dodge GTX es el vehículo para más de un pasajero con mejor relación peso-potencia.

Un consuelo por las muchas ideas que tuvo Ingeniería Chrysler para la nueva posibilidad.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

Dodge GTX
La nueva idea.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EXCLUSIVO DESDE EUROPA

por CARLOS REUTEMANN

F.1 AL DIA

Jackie Stewart cumplió en la carrera de Canadá de Fórmula 1 una de las más sobresalientes actuaciones que se recuerdan. El escocés, después de probar muchas veces su March en la clasífica, consiguió casi el mejor tiempo pero faltando unos 45 minutos para que ésta finalice se sentó en el nuevo Tyrrell Ford y logró, ante el asombro de todo el mundo, la Polle Position que ostentaba J. Ickx. El día de la carrera se tomó un buque impresionante y hasta la vuelta 34 le sacó a Ickx 20 segundos, pero esta vuelta le resultó fatídica para la suspensión del nuevo Tyrrell; de más está decir que usó un motor Cosworth de los que se denominan en este momento SuperCosworth.

Circulan muchísimos rumores que dicen que Mauro Forghieri (director de Ferrari) fue visto hablar durante estos últimos Grand Prix con el Escocés y luego del Canadá circuló la versión que Stewart iría a Maranello para hablar con el propio Enzo Ferrari; por otro lado, en una declaración, Stewart dijo que en el '71 le gustaría mucho manejar una 312 Boxer y Enzo Ferrari, en otras declaraciones, dice que Stewart es el mejor piloto de la actualidad. Hay que sacar las propias conclusiones. ¿No?

Estando la semana pasada en la Brabhan Racing Development, vi trabajar mucho a los mecánicos de la sección F1, sobre todo en moldes de monocascos y luego, hablando con uno de los directivos de la empresa se sonrió cuando le pregunté qué había de cierto en un posible nuevo coche Brabham con motor PORSCHE para el 71. Podría ser.

En la carrera de Canadá de F1 se observó en el Lotus 72 que conduce Graham Hill que los palieres que van desde las ruedas delanteras a los discos de frenos eran visiblemente más gruesos perteneciendo éstos a los del Lotus de 4 ruedas motrices.

Esto no quiere decir que el Lotus de Rindt sufrió este percance en Monza porque es algo muy difícil de probar pero por algo aparecieron en el auto de Hill los palieres más gruesos, quizá sea por seguridad o temor.

Derek Bell estuvo hace un tiempo probando un porsche 917 del equipo de John Wyer en Goodwood; parece que Bell fue integrado al equipo y debutaría en pareja con Siffert, además David Yorke —capo de los Porsche Gulf— sometió a pruebas a Rolf Stommelen y a Peter Gethin; seguramente alguno reemplazará a Kinunen y a Redman que deja el automovilismo y se dedica a sus negocios; seguramente a toda esta gente la veremos en la Temporada SP de el 71 en Bairas.

Pero aunque Redman se retira a fin de año se ganó un verdadero carrerón al vencer en Spa a Joakim Bonnier después de luchar durante 500 KM y llegar rueda a rueda; condujo en esta ocasión el nuevo Chevron con motor Cosworth 1.800 cm3, categoría que por otra parte tiene mucho futuro. Además Redman dejó un récord de vuelta de 239 km/h. para una vuelta lo cual no es para cualquiera.

En tanto en el Autódromo de Monza se sigue con la investigación técnica de la máquina de Jochen Rindt. En publicaciones de Europa aparecen fotografías de la rotura de uno de los palieres de los frenos; además la rotura, por lo que se puede apreciar, es por fuerza de torsión. Otra cosa muy importante es que la aguja testigo del cuentavueltas quedó trabada en 5.000 RPM en su mínimo y 8.600 RPM en la parte máxima lo cual deja un enorme interrogante: o Rindt estaba multiplicado muy largo para la carrera o verdaderamente, como eran las primeras vueltas de la clasífica, estaba calentando bien su máquina dotada de un SuperCosworth. Lógicamente la última hipótesis es la más exacta y nadie podrá saber jamás qué tiempo hubiera logrado el Austríaco al exprimir al máximo su motor (10.500 RPM) y qué resultado hubiese arrojado la carrera si él participaba.

Más de la Lotus Gold Leaf, Emerson Fitipaldi probó el Lotus 72 en Sneterton bajo la mirada de Colin Chapman; se modificó por supuesto el sistema de palieres delanteros de frenos haciéndolos más fuertes pero de cualquier manera Emerson me contó que frenaba con muchísimo cuidado; además Emerson, como dato ilustrativo de diferencias de peso, contó que un palier trasero del 72 pesa 6 kilos contra 16 kilos que pesa el del Brabhan BT33 y sumando la diferencia en los dos palieres hay una ventaja para el Lotus de 20 kilos y se entiende que ambos coches tienen similares motores que trasmiten similar potencia a las ruedas traseras. Luego que siguieron las pruebas, Emerson tuvo problemas con una rótula de la rueda delantera izquierda pero quizá la novedad más importante llegó el viernes de hace dos semanas con una llamada telefónica que John Miles le hizo a Chapman en la cual le dijo que "No Iba Más" con el 72, así que Chapman, ni lerdo ni perezoso, lo llamó de inmediato a Reine Wissell y lo incorporó al Equipo Gold Leaf haciendo en seguida su primera prueba en Sneterton. Creo que los argentinos van a tener oportunidad de ver a los mencionados pilotos ya que J. M. Fangio habló con Chapman en Monza y no hay problemas para ir a correr a nuestro país la carrera de Fórmula 1 que está programada. Suerte para Emerson y además creo que nuestro Autódromo se va a llenar de brasileños que van a tener por quién hinchar. Enhorabuena.

distribuimos los
mejores aros para pistón
y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



Los aros para pistón RAMCO ofrecen más economía, mayor potencia y mejor diseño

Desde hoy adopte el mejor filtro: Fabricado con celulosa importada y tratada en origen

AGENTES EN TODO EL PAIS

ARROS PARA PISTON
RAMCO
LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

FILTROS JOES®
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

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

Asociación de SP

LA UNION HACE LA R

Nada mejor que trabajar unidos para conseguir mejores resultados. Así lo entendieron los mismos actores de la categoría SP, que, asociados, encaran los problemas comunes y plantean soluciones interesantes para la misma categoría. Horacio Steven, presidente de la Asociación nos resume las inquietudes



El medio es reducido, los autos son caros, los pilotos son profesionales del automovilismo. La categoría SP es prácticamente la única que no puede darse ni remotamente el lujo de andar mal o padecer deficiencias importantes. Con todo existen errores subsanables y los que mejores los conocen son precisamente los mismos interesados (pilotos, concurrentes y comisiones de concesionarios) que un día resolvieron asociarse para estudiar y tratar de solucionar de la mejor manera los problemas comunes. Así nació la Asociación de Sport Prototipos, que nuclea a corredores, concurrentes y comisiones de concesionarios de la categoría más importante, y que desde su creación hasta el momento ha realizado una buena tarea de análisis de los principales problemas que deben atacarse. Preocupación que tuvo su mejor expresión en el debate realizado hace dos semanas cuando se suspendió por la lluvia la carrera de SP en Las Flores. Horacio Steven (presidente de la Asociación) y Juan Buela (secretario) nos explicaron en una charla de dos horas las muchas buenas ideas que sustentan.

—¿Para qué nació la Asociación de SP?

—Básicamente para presentar siempre una unidad de criterio ante CADAD, clubes, etc.

—¿Cuáles son sus objetivos?

—Haciendo abstracción de la categoría SP propiamente dicha queremos un automovilismo nacional bien desarrollado y basado en fórmulas internacionales para poder competir en el exterior cuando el nivel técnico alcanzado sea comparable.

—¿Se encuentra en un estado de debilidad la categoría SP? ¿Por qué hay pocos autos?

—La categoría no es débil aunque sí sufre otros problemas. Como el de que haya pocos autos, que es el resultado de actuar siempre con reglamentos complicados. Estamos y seguimos con reglamentos de transición. Vale la pena citar al respecto mi caso particular (Steven) con los autos construidos por Competición. Nosotros construimos un modelo de auto en el '68 —el Trueno Naranja— y un modelo de auto en el '69 —el Trueno Sprint— y en el '70 no construimos nada ante la incertidumbre de saber qué va a pasar. Del modelo de 1968 se hicieron tres autos y en mi taller tengo todavía un ejemplar 0 Km, que no corrió nunca y que había comprado y posteriormente devolvió Luis Di Palma. Ese auto no corrió jamás, no amortizó su costo y hoy ya es viejo. Entonces nadie se puede arriesgar a construir coches. Los Truenos, fabricados el año pasado, recién ahora están rindiendo realmente todas sus posibilidades en cuanto a chasis y suspensiones, que es el proceso lógico de perfeccionamiento. Pero yo no puedo hacer otro para que después me quede de clavo. Ese es el problema de los cambios de reglamento que paralizan en gran parte los deseos de muchos constructores. En la incertidumbre la gente espera a ver qué pasa. Por eso queremos conseguir un reglamento estable y con libertades bien pensadas para que con un buen margen todo el mundo pueda construir varios autos, venderlos y amortizarlos bien con el paso de las carreras.

—Concretamente, ¿cuál es la idea de la Asociación de SP con respecto al reglamento de la categoría?

—¿Concretamente? Que el reglamento de 1971 en adelante sea internacional en cuanto al auto, usando los mismos motores que tenemos en este momento. Pero atención: internacional en lo que respecta a medidas, ubicación del motor y el concepto general del auto. Seguiría requiriéndose elementos nacionales en la construcción del coche para que no sea muy costoso encargar amortiguadores, brazos de suspensión o cosas por el estilo al exterior. El panorama de esa manera sería mucho más claro. Los constructores empezaríamos a fabricar autos con motor trasero de cuatro litros por ejemplo pero durante buena parte del año que viene seguirían ganando los actuales coches con motor delantero, que así rendirían un lógico beneficio. Con el reglamento actual que limita los motores de cuatro litros a la ubicación delantera nadie se anima a gastar un dineral en un motor de tres litros especial con árboles arriba y demás complicaciones porque probablemente no compensarían la actual diferencia de performance o bien costaría un buen trabajo. De la otra manera, en cambio, se favorecería la construcción de autos ya muy similares a los SP internacionales sin alterar de ninguna manera los que ya tenemos.

—¿Todos están de acuerdo en ese aspecto?

—Absolutamente todos. Y es más. Todas las decisiones de la Asociación de SP se determinan por unanimidad y en cualquier tema, si hay aunque sea un voto en contra se sigue discutiendo y llegando a un acuerdo común hasta que la votación sea unánime.

—¿Dónde se reúnen habitualmente?

—Al principio lo hacíamos en la casa de algún corredor pero ahora tenemos sede propia en la calle Córdoba.

—¿Como se financia la asociación?

—Con el aporte de cada uno de sus socios. Creo que son 25 los socios, cantidad que agrupa a los corredores y concurrentes asiduos y a las cuatro comisiones de concesionarios. En la medida de lo posible hacemos una reunión por mes.

—¿Qué período de validez consideran lógico para la sugerida modificación al reglamento?

—Tres años y manteniéndose siempre a la expectativa de lo que suceda en el panorama internacional porque no hay que olvidar que la reglamentación va a cambiar en poco tiempo en Europa y si bien se vislumbran varias opciones es probable que se unifique la reglamentación en motor de cuatro litros para los prototipos internacionales. Con lo cual nosotros estaríamos bien actualizados y tendríamos una buena cantidad de autos convertibles en SP internacionales con muy pocas modificaciones.

—Técnicamente hablando, ¿hay déficit en los autos de SP nacionales?

—Si hablamos de algún auto específicamente, sí podríamos decir que deja mucho que desear pero

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FUERZA

si nos referimos a los coches de punta no lo creo.

—¿La CADAD tendrá en cuenta el pedido de la Asociación?

—Bueno, nosotros le presentamos la idea al Dr. Chessel hace ya dos meses y la CADAD la está estudiando pero a priori nos expresaron que respetarían ampliamente nuestros deseos si reflejan la opinión unánime de todos nosotros. Por eso reitero lo importante de actuar siempre con plena unidad de criterio.

—¿Qué problemas soportan las carreras en general y en los cuales quedaría comprendida la categoría SP?

—Aquí opino particularmente, como Horacio Steven en persona ya que otros miembros de la Asociación pueden pensar de otra manera. En primer lugar creo que gran parte de la culpa de los muchos problemas que existen se deben al periodismo especializado que ataca o defiende categorías por intereses o cuestiones particulares que son inadmisibles. En segundo lugar pienso que la mala temporada de Ford es decisiva ya que la gran mayoría de los entusiastas del automovilismo son hinchas de Ford. Y aparte, por supuesto, está la situación general del país que afecta a todos.

—¿Qué otros asuntos maneja también la Asociación?

—Premios, relación con los clubes, seguridad en los circuitos. En San Juan por ejemplo, se vio un claro ejemplo de las medidas que solicitamos. Había un equipo contra incendio cada 200 metros y por eso fue tan efectiva la acción para apagar el incendio del coche de Raúl Kissling que sufrió el espectacular accidente en la carrera de F1, categoría que entre paréntesis recibió el beneficio de esa exigencia al disputarse en el mismo día SP y F1.

—¿Es absolutamente profesional la categoría SP?

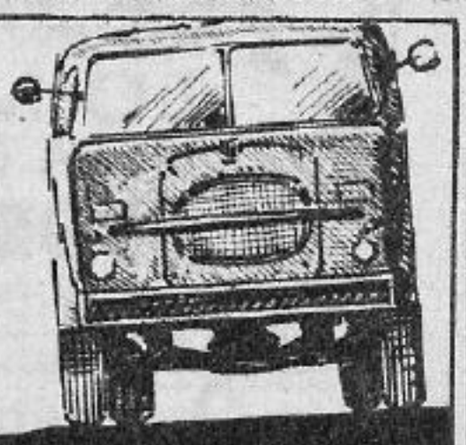
—Para la gran mayoría de nosotros sí. Y si bien las fábricas brindan un apoyo que supera el 50 % de los gastos necesarios también cada uno debe procurarse la propia financiación. En mi caso particular un lógico "modus vivendi" es la construcción de autos y como ya dije tengo un SP nuevo sin usar y tres chasis de F. 1 semiterminados, cuando una gran entrada económica eventual sería la venta de autos de carrera 0 km.

.....

Reunidos en defensa de sus propios intereses, la Asociación de SP trabaja con mucha lógica. Por eso saben también que una categoría en la cual durante todo el año dominó el motor Chevrolet sufre notoriamente una disminución de interés y se preocupó por ello de conseguir una mayor paridad de fuerzas. CADAD tiene que contestar aún sobre el reglamento para 1971. No cabe duda, sin embargo, de que la idea sugerida es la correcta. Para todos.

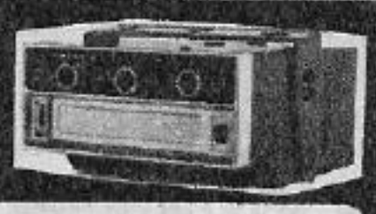
GERMAN SOPEÑA

EN CORDOBA / CORSA
López Pocio S.R.L. Ctda. Buenos Aires 350 - T.E. 43726 Cordoba

REPUESTOS CAMIONES
FIAT 643 682 619
OM SUPER ORIONE
BELLINI Hnos.

JUAN B. JUSTO 1810 - T.E. 78344 - CORDOBA

toda la línea de repuestos y accesorios citroën
2 CV y 3 CV
peucicor S.R.L.
Sarmiento 209
T.E. 28686 - Córdoba
Envíos al interior contrarreembolso


la casa del silenciador
DE KARQUI Y SIMES
DEDICADA EXCLUSIVAMENTE A CAÑOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES PARA AUTOMOTORES
¡TAMBIEN DEPORTIVOS!
COLOCACION EN EL ACTO
AV. VELEZ SARSFIELD 1181 CBA

auto radio integral

radio . estereo - grabador
avellaneda 327
t.e. 22707 cba.
con las mas faciles facilidades de córdoba
ARI

Dodge Valiant
PERKINS
BARBERY S.R.L.
REPUESTOS MOTORES
TUCUMAN 33 - T.E. 6380 - BELL VILLE
SUCURSAL: SARMIENTO 186 T.E. 46229 CORDOBA

om-ega
LA CASA DEL ACCESORIO INSTALADO
INSTRUMENTAL FAROS DE IODO
VOLANTES DEPORTIVOS
...Y LA NOVEDAD TUERCA PARA SU AUTOMOVIL:
COLOCADOR OFICIAL DE CINTURONES PAMM.
LAVALLEJA 998 A UNA CUADRA DEL A.C.V.


REPUESTOS DE
CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
COLIZAS - MANIJAS
CERRADURAS EN GENERAL
LEVANTA CRISTALES
REPARACIONES
E. H. CUTILLAS
ESTACIONAMIENTO PROPIO
Bv. LAS HERAS 709 - 11 CORDOBA

CHAPA-TODO
REPUESTOS DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas, guardabarros, techos, capots, paneles, zocalos
Humberto 1º 775 - T.E. 46729 - Córdoba ENVIOS AL INTERIOR

RECOR

FABRICANTES DE PALANCAS AL PISO PARA LA LINEA PEUGEOT. REMITIMOS A CUALQUIER PUNTO DEL PAIS
HUMBERTO 1º 515 T.E. 26339- CBA.

la máxima jerarquía en stereo con radio para automotores
modelo especial para peugeot 504

SANYO
Unico distribuidor en todo el país
nicolás m. canet
Pte. Roca 1686
T.E. 27553
ROSARIO
Venden en Córdoba:
AutoRadio Integral-Avellaneda 327
D. Marimón S.A.- V. Sarsfield 727 T.79697

CRISTALES PARA AUTOMOVILES
OMNIBUS CAMIONES
PARABRISAS CORDOBA SRL.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
DESPACHOS EN EL DIA
BV. LAS HERAS 705 T.E. 79605 - CORDOBA

TROMAR S.R.L.
DISTRIBUIDORES DE
Banderin Fortin
CAÑOS REFRIGERANTES Y CALEFACCIONES PARA AUTOMOTORES: EN TROZOS, REFORZADOS, CURVOS Y CORRUGADOS
BV. LAS HERAS 734 T.E 79605

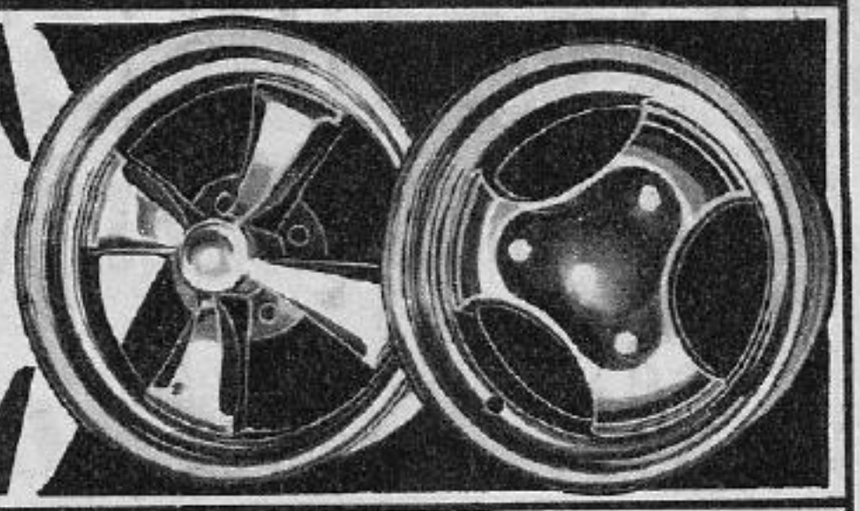
raviolo s.a.c.i. peugeot 504 404 403
repuestos y accesorios fabricantes de PALANCA AL PISO
con garantia hasta la duración del coche
Tablada 24 al 28 - T.E. 30857 - Córdoba envios al interior

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

ACERO

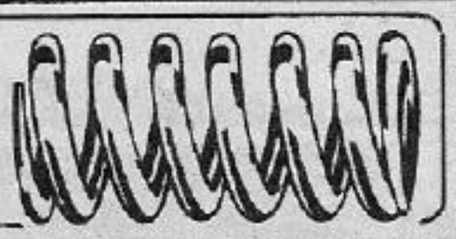
LO MAS FINO
LINEA COMPLETA
NEW YORK RUEDAS



WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
•
WARNES 1487
T. E. 54-0410 - Cap.

M. R.

RESORTES DE SUSPENSION



ALBARIÑO 627
Tel. 64-2907, Bs. Aires

"MAISON"
PEUGEOT
SERVICE ESPECIALIZADO

Sec. REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IMPORTACION



GAONA 1750/60
Tel. 59-2181 • Cap.

SEGURIDAD!!



SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA. ¡LUZ ULTRA POTENTE!

OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.

ART. 1051

Fabrica: ARREGUI 5137 T. E. 69-9008
VENTAS WARNES 777 - T. E. 54-2671

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS



CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

WASHER S. C. A.

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

REPUESTOS
RECTIFICACION
DE MOTORES
RECAMBIO DE
CIGUEÑALES

AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR



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

NO ARRIESGUE SU VIDA!..

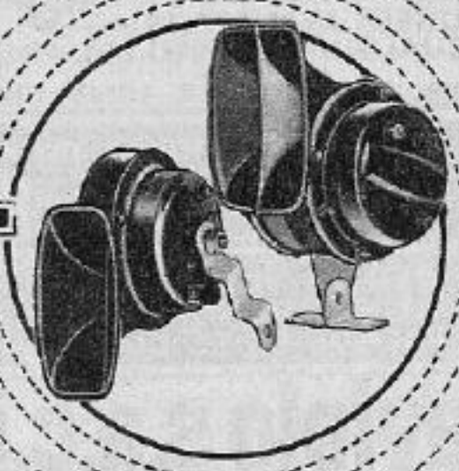


COLOQUE SU
CINTURON de SEGURIDAD
AL-RO
el cinturón de CALIDAD más accesible por su precio
Consulte a su proveedor
AL - RO S.R.L.
Pje. Luis Braille 5620 - Tel. 64-6006

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



MAREL



ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

BOCINAS
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

CONGR
LAS R

Más detalles sobre el primer congreso de automovilismo deportivo que se realizará a partir del próximo 15 de octubre en Las Ro-



Entre el próximo 15 y 18 de octubre se concretará el primer Congreso sobre automovilismo deportivo oficialmente fiscalizado por CADAD y cuya positiva inquietud es discutir y solucionar problemas del automovilismo deportivo a la vez de reunir para una mejor difusión del deporte automovilístico a todas aquellas personas de actuación importante entre los autos, ya sean pilotos, preparadores, representantes de las empresas, representantes de las federaciones regionales y la propia CADAD, que fiscalizará oficialmente el congreso. Además, desde luego, de la presencia de la prensa, ya sea escrita u oral.

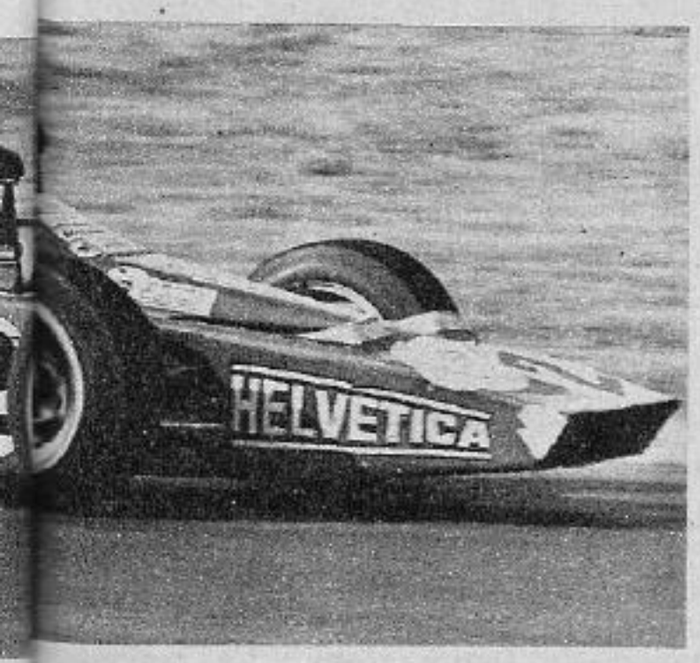
Cada categoría tendrá su representante y así por SP se harán presentes Horacio Steven (Asociación de SP), el Ing. Joseph y Raúl Pellegrino (GM), Lobbosco (IKA-Renault), Jorge Cavallini (Ford), Bordeu y los hermanos Bellavigna (Chrysler) y demás gente invitada. Por la M.A.F.1 ya comprometieron su asistencia los ingenieros Albizu y Fisanotti, además de la lógica presencia de Víctor Hugo Pla, el piloto local, y del popular Conejo de Las Rosas, Alfredo Pian, cuyas obras mecánicas serán expuestas durante los cuatro días.

Por la F-2 fueron invitados Raúl Expósito y Alberto Crespo y por la F-4, Raúl Martínez, mientras que por la CADAD estará su presidente, el Dr. Roberto Alesio Chessel. Por su trayectoria, por su imagen de corredor y por varias razones lógicamente comprensibles, fueron de-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESO EN OSAS

sas, Pcia. de Santa Fe Han comprometido su asistencia las figuras principales y más representativas de las distintas categorías



signados padrinos del Congreso Gastón Perkins y Sra. Cabe destacar además que el Congreso cuenta con el auspicio oficial del gobierno de la provincia de Santa Fe por lo cual están dadas todas las condiciones como para que el evento sea un verdadero éxito.

Durante esos días se realizarán además mesas redondas junto a pilotos y periodistas donde se contestará al público sobre temas automovilísticos de interés general. También se expondrán diversos automóviles de ayer y hoy entre los cuales hará su presentación oficial un SP con motor atrás, construido por el rosarino Jerry Bravi, un spyder con motor dos litros digno de verse. Además los principales constructores del país estarán presentes, por lo cual el asunto construcción de autos de carrera será también tema del congreso.

Finalmente, también se exhibirán películas automovilísticas sobre carreras internacionales y se rematará el fin de semana con una tarde criolla en una estancia cercana donde la gente podrá hacer uso indiscriminado del nunca bien ponderado néctar de los dioses. Por todas esas razones ya mencionadas cabe esperar un seguro éxito del primer congreso de automovilismo deportivo que se organizó en Las Rosas (provincia de Santa Fe).

Como corolario también habrá competencias para Anexo "J", F-4 y la nueva Fuerza Libre para 1971 (monoplazas F-1 con motor delantero).

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

FUNDAS Lintap MR
y... nada más
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

		A "J"
CITROEN	$ 84.-	$ 80.-
FIAT 600	$ 75.-	„ 68.-
RENAULT	$ 90.-	„ 82.-
DI TELLA	$ 94.-	„ 84.-
FALCON	$ 102.-	„ 95.-
RAMBLER Ent	$ 99.-	„ 90.-
VALIANT	$ 101.-	„ 92.-

TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

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

COLOCACION en el ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S. C. A.
LADINES 3808 • 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL

CENTRAL COMPETICION S. R. L.
INTEGRAL SERVICE PEUGEOT
CHORROARIN 177
CAPITAL
AUTOS DE CARRERA

Sr. AUTOMOVILISTA: UNICAMENTE T. E. M. A.
TALLERES ELECTROMECANICOS DEL AUTOMOVIL
Mientras reparamos su AUTO, ponemos a su disposición otra unidad.
20 AÑOS DE EXPERIENCIA EN:
AFINACION ELECTRONICA • FRENOS • AJUSTE DE MOTORES • CAJAS DE VELOCIDAD y TREN DELANTERO.
ABIERTO DIA Y NOCHE.
T.E.M.A. Ind. y Com. PERU 1536 · Cap. T. E. 26-8761

RECTIFICACION MOTORCAR
FLORENCIO VARELA 1810
T. E. 621-2794 - SAN JUSTO
(frente fábrica Chrysler)
Rectificación de cilindros, reparaciones de cigueñales motos y microcoupé, válvulas y guías, casquillos, bielas y muñones, De Carlo, Citroen, Heinkel, NSU Prinz, Auto Unión, Isard, Isetta, Peugeot, Fiat, Falcon, Valiant, etc. con equipo BERCO.

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Rueda para Peugeot 403/404 y 504
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
TALLER ESPECIALIZADO
EVITE PROBLEMAS, RECURRA A PROFESIONALES
Peritajes • Asesoramientos
Ajustes • Reparaciones integrales • Trabajos garantidos.
MARIO MUZZIN | OSVALDO PARDAL
QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T.E. 795-8243
A 1/2 cuadra Av. Maipú 700

POR QUE ESPERAR EL VERANO?
INSTALE EN SU FIAT 750, LAS POPULARES
Pat. 7.511
BISAGRAS MODULARES BOSCH
UNICAS DE REGULACION MANUAL
ES OTRO PRODUCTO
FIATODO
SARMIENTO 3899,
T. E. 87-1852/1992.
Bs. AIRES.
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES
ESTACIONAMIENTO PROPIO.
ENVIOS AL INTERIOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
RENOVARSE ES VENDER!..
Así lo comprendemos y brindamos más confort, para una perfecta atención.
Visite nuestro "renovado" local
La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B - 504.
Precios especiales a talleristas y revendedores.
Casa adherida a Créditos LONDONCARD CITICARD y DINERS CLUB.
PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. Pavón 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda
Envios al interior

AVISOS corsificados



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

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

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

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

PLASTICO REFORZADO "FIBERGLAS", Asesoramiento técnico integral. Carrozados. Náutica. Matricería. Modelado. Tel. 658-8964.

RENAULT 1093 con muy buena música, vendo o permuto por chasis Fórmula 2. Ultima carrera 4-10-70 en Baradero, 2º puesto. Con pesos ley en mano, escucho ofertas decentes, Néstor J. García, tel. 46-4487/0698.

CUADRADO - HOT-ROD VENDO o permuto. Una bomba. Para verlo y llevarlo en Pasaje Nueva Zelandia 4873, esquina Warnes 1451, Capital.

VENDO NSU PRINZ 63, armado en 1967, con motor 0 Km. Tel. 32-1259 (de 9 a 13 y de 15 a 19 horas).

CARROCERO PLASTICO se necesita para asociarse. Llamar el jueves 15 al tel. 655-0726.

VENDO LANCHA de carrera, Mojarra, tel. 69-7213.

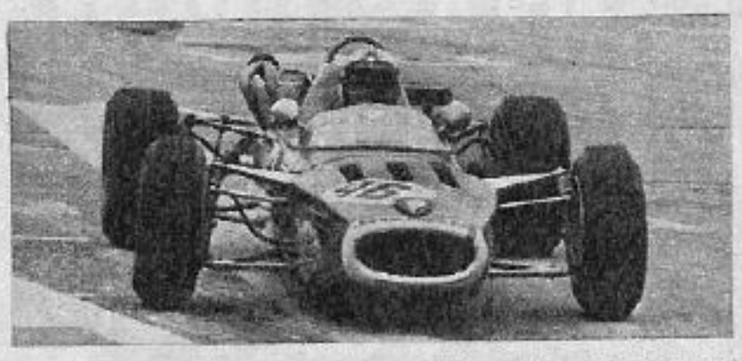
VENDO FORMULA 4, chasis Tulia 7, motor Renault, impecable, Camarones 4000.

CARBURADORES WEBER DCOE 40-40, especial para F-2 y Grupo 2. Cubiertas especiales F-2, caja puente F2 Porsche, 5 velocidades. Vendo. Tratar: Balcarce 376, San Martín (Prov. de Bs. As.).

TORINO 380 W, Grupo 2, F-B; 2 motores, mecánica Berta, muchos accesorios y repuestos. Av. Rivadavia 7248. ¡UNICO! VENDO O PERMUTO.

CHASIS RAFAELA Fórmula Dos, vendo. Ex Roberto Mouras. Nuevo sin estrenar. Listo para tirarle todos los fierros y largarse a correr. Av. Santa Fe 4949. Preguntar por Sr. Rodríguez.

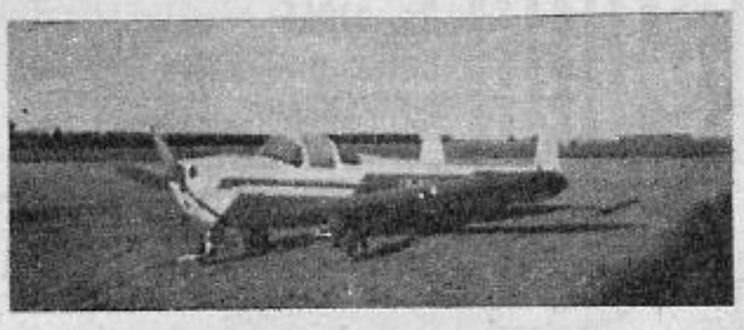
RAUL KISSLING vende su chasis de Fórmula Dos Crespi en inmejorables condiciones, con cubiertas y llantas de repuesto. Instrumental completo y chirimbo-



los necesarios varios. Además, como si todo esto fuera poco y a título de propaganda, una caja de velocidades lista para adaptar a motor Peugeot. Todo, absolutamente todo (excepto el motor), por nada más que 900.000 pesos viejos, un verdadero regalo. Ver en Dorrego 2030, Olivos.

VENDO FORMULA CINCO completo, listo para largar, pero . . . sin motor. Equipado con gomas, tapizados, tanques de nafta, etc. . . . Av. Santa Fe 4949. Preguntar por el señor Rodríguez.

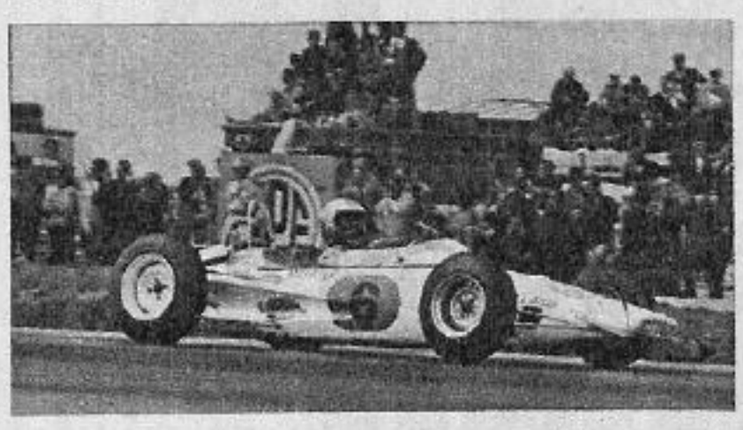
VENDO O PERMUTO por coche último modelo, avión Air Coupé, totalmente metalizado, biplaza, arranque eléctrico, freno pie y mano, triciclo, luces carreteo y



aterrizaje e intermitente. Instrumental completo. Motor 85 HP. Una pinturita en rojo y blanco. Carlos Pomodoro, Uruguay 201, Río Tercero, CORDOBA.

DANILO BONAMICI VENDE, Renault 1093, Anexo J, listo para largar. Varios neumáticos Michelin y Cinturato, repuestos varios. Tratar: 24 de Septiembre 155, Alta Gracia, Córdoba.

CRESPI BMW. Carlos Andretta vende su Fórmula 4, record en todos los circuitos



del país. Listo para largar. Un regalo. Av. San Martín 7160, tel. 55-1997.

CARLOS RUESCH VENDE, Numa V SP, listo para colocar motor Tornado, Chevrolet o Dodge, o listo para largar con motor Tornado. Acepto en parte de pago



auto de calle, pick-up o lancha con motor fuera de borda de 85 HP para arriba. Tratar: Carlos Ruesch, Calle 9, Nº 161, Cerro de Las Rosa, Córdoba.

TALLERES DAVA. Especializados en suspensión, amortiguación, dirección, control dinamométrico. Servicio técnico Peugeot a cargo de Juan Carlos Adolfo Val, técnico mecánico, ex jefe de la sección experimental de Daher Roge. La mejor atención y control de su unidad. Sucre 746 (altura Figueroa Alcorta 6400), Capital, tel. 76-1380.

PENIN TIENE "LA PAPA". Distribuidores especiales para Chevrolet, Chevy, Falcon, Dodge, Valiant, Torino y Rambler. Se trata de los famosos distribuidores Prestolite ganadores en SP, que Penín adapta especialmente para aumentar la performance de su coche de calle. Están probados a 8.000 rpm y tienen óptima curva y leva especial. Penín, Hipólito Irigoyen 199, San Martín, Prov. de Buenos Aires.

GEFICO, Gestoría del Automotor. Trasferencias, patentamientos, bajas en Capital y provincia. Réditos, lucrativas, escribanía. Seguros sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, teléfono 68-7723.

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.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

TC "A"

Los inefables sucesores de los arcaicos "abridores de caminos" de las décadas del 40 y 50, se congregarán en Hughes, provincia de Santa Fe, el próximo domingo para disputar la Décima Vuelta de esa ciudad. La convocatoria del Hughes Foot-Ball Club establece como punto de partida la intersección de las rutas Provincial Nº 93 y la Nacional Nº 8. El circuito es el clásico triángulo local de 142,430 km que será recorrido con cuadruplicado por lo cual la distancia total de 569 kilómetros y monedas dará un jugoso dividendo para el ganador: 9 puntos para el Campeonato Argentino, así como 6, 3 y 1 para los que lo sigan. Los coches largarán por ranking y con una separación de 10 segundos a partir de las diez horas y las recompensas monetarias ascienden a la bonita suma de $ 3.168.000 de los viejos. ¡A encargar el asadito muchachi, que la cosa pinta linda!

M. A., F-1 Y F-2

En 9 de Julio, en cambio correrán autos más puros —al menos así tendría que ser— ya que se ha organizado para el domingo, a partir de las 10 horas, una reunión integramente dedicada a los monopostos de Mecánica Argentina en su dos fórmulas mayores. La fiestita estará a cargo de la gente del 9 de Julio Automóvil Club y el flamante autódromo de 4.614,85 metros será el escenario. Este tendrá que ser recorrido 45 veces (en tres series de 15 vueltas) por los de la F-1, mientras que los de la F-2 lo transitarán en dos series de 10 vueltas cada una. Para la primera hay pesos ley 15.150 y para la segunda 8.000 en concepto de premios. La clasifica se realiza el sábado desde las 14 horas.

GRUPO 2

Organizada por el Auto Moto Club Jujuy se llevará a cabo el próximo domingo en el Autódromo de San Miguel de Tucumán una competencia para las clases A y B de Turismo. Las mismas se efecluarán sobre el trazado de 2.700 metros. Para la categoría "A" el recorrido será de 20 vueltas. Para la "B" el mismo será de 25 vueltas.

Los premios a distribuirse serán de $ 3.800 para la "A" y 5.350 para la "B".

La clasificación tendrá lugar el día sábado en horas de la tarde. Serán de carácter eliminatorio, ya que el número de coches permitidos no podrá exceder de 15. También, como de costumbre, establecerán la ubicación en la línea de partida.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT PROTOTIPO

En París se disputarán el próximo domingo los 1.000 Kilómetros de ídem. La carrera no contará con puntaje para ningún campeonato.

Recomendamos a los que quieran ir a presenciarla que deberán exhibir en Ezeiza la vacuna internacional, pasaporte y certificado de buena inconducta.

CONGRESO EN LAS ROSAS

Los días 16 y 17 de octubre se realizará en esa localidad de la provincia de Santa Fe un congreso en el cual se discutirán temas concernientes al automovilismo deportivo. El mismo contará con la fiscalización de CADAD. (Más información en la pág. 62.)

Acérquese... hable seguro palabra por palabra...



PP

Acérquese a Odol spray

Aerosol con válvula dosificadora

Sienta ese rocío incitante, de delicioso sabor, que da fresco aliento a sus palabras.
Con DESODORANTE BUCAL "ODOL SPRAY" comuníquese con la gente sin temor.

SEGURIDAD Odol

Parabrisas CORSA correo

OS MAIS GRANDES...

de J. Marcó, Concepción del Uruguay, Entre Ríos.

Señores: les escribo con la única finalidad, además de para mandarles un afectuoso saludo, de que contesten a varias preguntas que les formulo a continuación:

1) Los motores Renault que equipan a los F 4, ¿tienen preparación Grupo 2? ¿Qué potencia desarrollan dichos motores?

R) La preparación es de acuerdo con el reglamento que regía el año pasado para el Grupo 2 del anexo "J", es decir, más limitada que la del Grupo 2 actual. Pero existe el proyecto por parte de los propios interesados de cambiar los reglamentos a favor de una participación masiva de motores Fiat 800, relegados ahora por la disparidad de posibilidades. Los Renault erogan en la fórmula 4 alrededor de 60/65 HP.

2) El Brabham Cosworth que conduce habitualmente Reutemann en Europa, ¿está a la altura de los Lotus o Tecno oficiales?

R) Sí, aunque quizá los Tecno tengan algún hachepecito de más en sus Cosworth.

3) Si en 1971 desaparecen TC F "A" y "B", ¿con qué fórmulas se los reemplazará?

R) Se seguirá corriendo en Fórmula "A" como hasta entonces. En cuanto a fórmula "B" desaparecerá y no se la reemplazará con nada. ¿No le parece que ya hay bastantes fórmulas como para que se note la desaparición de alguna de ellas?...

4) ¿Podrían nombrarme algunas de las categorías del automovilismo brasileño, y los coches que participan en cada una de ellas?

R) Las más importantes son: Grupo 2 (Alfa Romeo GTA, B.M. W. 2002, Chevrolet Opala, Ford Corcel, Volkswagen, etc.). Turismo Especial Brasileiro, donde compiten las mismas máquinas de Grupo 2, pero con una preparación más liberal, así como también con ciertas modificaciones y cambios en las estructuras y carrocerías de los coches que aquél no permite. Prototipos, donde compiten coches sport y de calle modificados a la par de verdaderos prototipos (Puma GT, Alfa Romeo GTA, Alfa Romeo "Furia" y Volkswagen de 1.600 ó 1.700 cm³); es usual en esta categoría cortar techos a los Alfa o los Volsky y hacerlos spider. En monopostos las dos categorías más populares son Fórmula Brasil (una especie de fórmula 2 con tope de cilindrada en los 1.600 cm³) y la Fórmula Vee, donde los pequeños monopostos son impulsados exclusivamente por motores Volkswagen. Además son muy populares las distintas categorías de karting, que cuentan con el fomento y promoción de casi todas las instituciones importantes dedicadas al quehacer automovilístico.

TARDE PIASTE

de Alberto de Luca, Ayacucho, provincia de Buenos Aires.

Amigos de CORSA: El motivo de la presente es que desearía saber en qué fecha se corren las 84 Horas de Nürburgring y qué posibilidades hay de que participe en ellas un equipo argentino. En este caso, ¿quiénes serían los pilotos? ¿Estarían bajo las órdenes de Fangio y Berta? ¿Cuántos coches competirían? Etcétera.

R) Lamentablemente, cuando usted escribió, la carrera ya se había corrido, aunque con otro nombre, ya que fueron "86 Horas" este año en vez de las 84 tradicionales. Obviamente no estuvo representado nuestro país, y los ganadores fueron Larrousse-Haldi-Marko con un Porsche 914. Los dos que los siguieron en la clasificación también fueron coches de esta marca y modelo. La nota correspondiente apareció en nuestro número 229, del 8 de septiembre de este año.

GRAN PREMIO EN PERU

de E. Vargas Escudero, Lima, Perú.

Estimados Corsatarios: ante todo mis sinceras felicitaciones por la gran revista que publican. Aquí en Perú es muy leída (aunque con retraso de 8 días, pero la espera vale la pena). Para no cansarlos con prolegómenos, voy directamente al grano. O mejor dicho a los granos, pues son varias las preguntas que quiero hacerles.

1) En el número 229 de vuestra CORSA tratan sobre la edición '70 de las 86 Horas de Nürburgring, y manifiestan vuestro desacuerdo con otras revistas, diarios y demás medios informativos, con respecto a la nula información dedicada a esta importante carrera, debido, más que nada, a que en la última versión de ella no había habido participantes argentinos. En eso estoy de acuerdo con ustedes. Hay en vuestra actitud lealtad para con el aficionado. Pero noto una contradicción. Porque no sólo debe haber lealtad para con sus compatriotas, sino también para los aficionados de los diferentes países donde se vende esta revista. Aquí el porqué de mi afirmación: como ustedes saben, en mi país tenemos una fecha clásica —el Gran Premio— y en el calendario de CORSA no figura, pese a que su importancia ha crecido este año en que forma parte del Calendario Internacional de Rally. Yo me pregunto: ¿será un olvido involuntario, o la causa habrá qus buscarla en la ausencia de pilotos argentinos en el G.P. de Perú? Por otra parte les digo muy sinceramente que acá nos alegramos mucho con la fecha puntable de SP para la Argentina.

R) La omisión en el calendario fue olvido involuntario, aunque generalmente aparecen en él solamente las carreras nacionales y las más importantes de Europa.

2) ¿Por qué en la Argentina en SP no hay pilotos que posean máquinas Porsche, Ferrari, etcétera? ¿Hay alguna prohibición al respecto? (Perdonen mi ignorancia.)

R) Efectivamente. Los motores deben ser de fabricación nacional y básicamente de serie y los vehículos tienen que tener ciertos elementos también de fabricación local.

) ¿Cuándo y cómo murió Bruce McLaren?

R) Fue en oportunidad en que efectuaba pruebas en el circuito de Goodwood, Inglaterra, a fines de la primavera europea. El coche que piloteaba era el nuevo McLaren para la copa Can-Am.

4) ¿Ha participado con cierto éxito algún piloto peruano en la Argentina?

R) Sí. El que más se destacó últimamente fue Pitty Block con un Cortina Lotus en Turismo.

5) ¿Quién es Sánchez Ortega? ¿Es acaso algo de Palito Ortega?

R) Enrique Sánchez Ortega, "Camborio de dura crin", es un delirante por las "batatas podridas" (en la jerga, los venerables autos antiguos de colección), instalado en nuestra redacción. En sus ratos de ocio (sólo catorce horas por día, pues duerme diez) corrige los borradores de las canciones de Palito y disfrazado de cantor hizo de acompañante de Di Palma en una carrera de TC. Ambos son hermanos de leche: Palito de buena y Enrique de mala.

6) ¿Qué opinan del Ford Escort con que Henry Bradley ganó la undécima edición de nuestro G.P.?

R) ¡¡¡Sen-sa-cio-nal!!!



Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.7
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS - FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

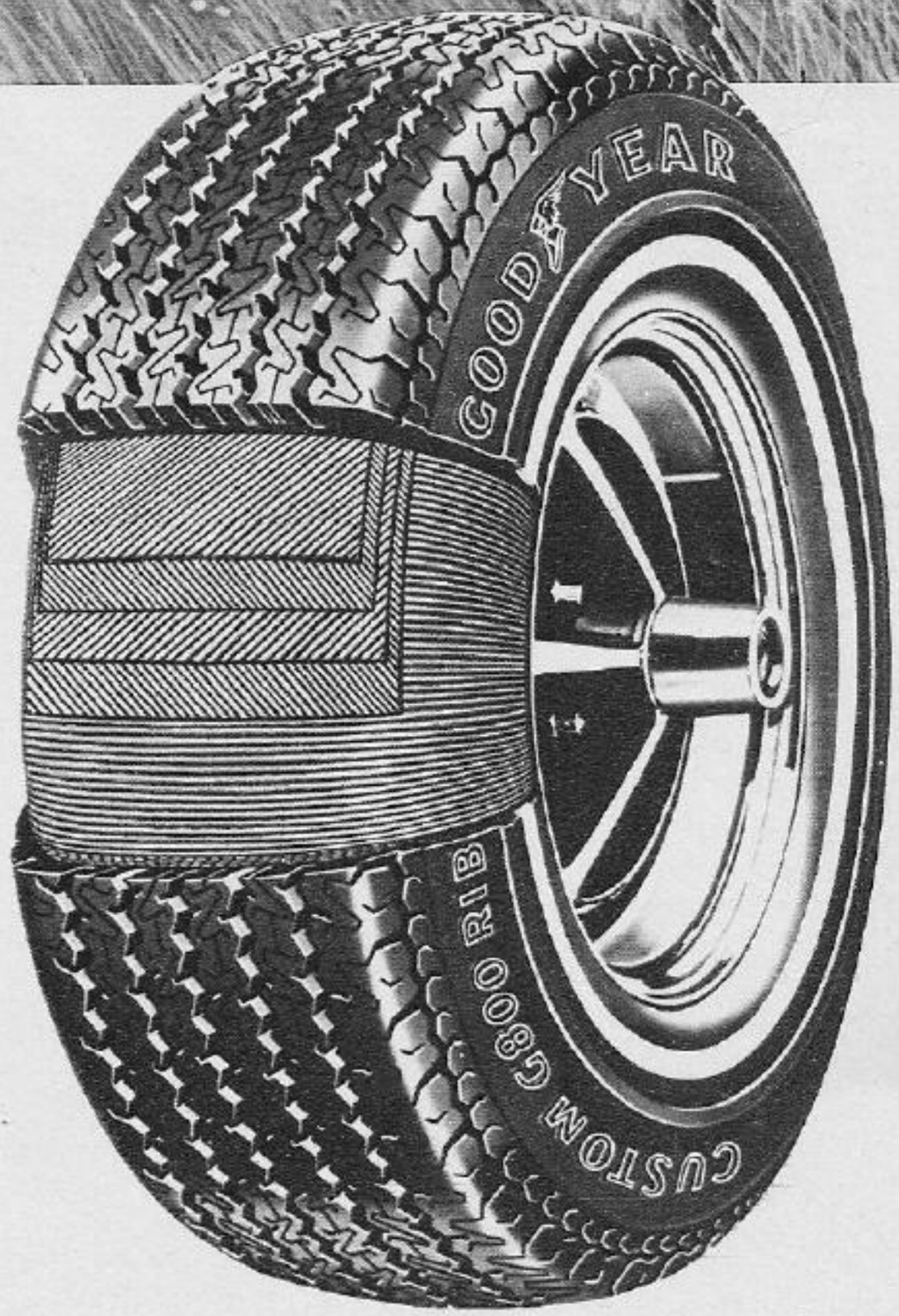
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

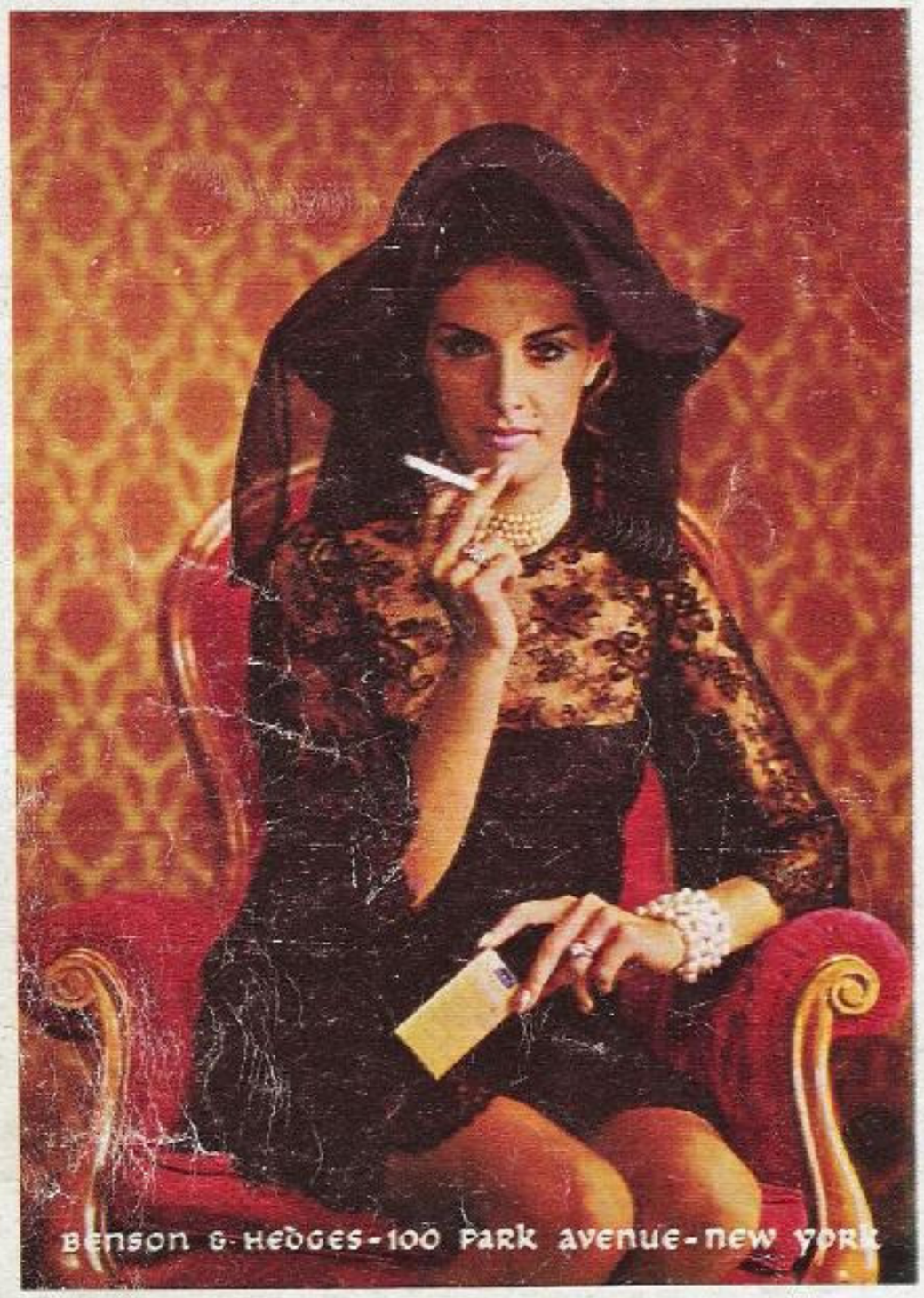
CUSTOM G800 RADIAL



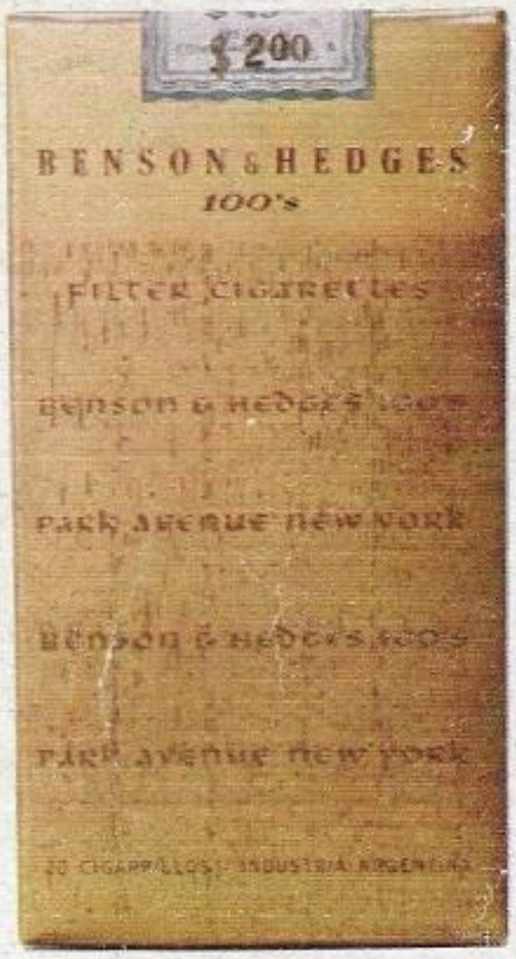
La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales.
No hay otra cubierta construida así.
Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure mas y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente el armazón, manteniendo la banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje.
Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.
Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.
Disponible en los tipos con y sin cámara.

GOODYEAR

Radiux Publicidad



Ahora para comprar Benson & Hedges 100's no hace falta la chequera. Basta con la libreta de ahorro.



En venta en las principales casas del ramo M$N 200 ($2.-)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com