$ 100 $1

Nº 238

Carrisas

AUTOMUNDO

Del 10 al 16 de Noviembre de 1970

20 AÑOS DE F.1

COMO COMPRAR UN FALCON USADO

SP: SOBRE EL FINAL



Las revistas de Mauro

NO

HORA

"Para conseguir el mejor promedio no es suficiente acelerar"

(ni aún teniendo la mejor máquina)



"Gane" con estos 2 productos de fama mundial

HOLLEY Carburetor Co.

CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

Alternadores - Distribuidores
Motores de arranque - Reguladores
de voltaje - y sus repuestos

Equipo original en la mayoria de los automóviles nacionales

DISTRIBUIDORES:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 238. Del 10 al 16 de noviembre 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
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.

UNA A LA VOLTA PER CARITÁ...



Ahora sí que no nos podemos quejar. El fin de semana nos brindó carreras importantes y variadas. Los sport prototipos se dieron guerra en Las Flores, donde Luis Di Palma consiguió llevar a la victoria a su Berta Tornado interrumpiendo la seguidilla de triunfos de Chevrolet. Poca gente en el circuito, pero buen espectáculo, apuntalado con una excelente carrera de fórmula dos nacional que electrizó por sus alternativas y que sirvió para proyectar en el marcador un nombre que seguramente dará que hablar en la especialidad "monopostos": Rubén Bulla.

Por los pagos de Pergamino se vivió una cuasi vuelta al automovilismo de ruta. Los TC"A" corrieron en un circuito fabricado con un tramo de ruta nacional (N° 8) y otras provinciales, para totalizar algo mas de nueve kilómetros. Dice la gente del A.C. de la zona que piensa convertir el trazado en un circuito semipermanente. Loable idea, lástima que se incluya un tramo de la N° 8 en el dibujo ya que el asunto de cortar el tránsito en una ruta nacional por espacio de varias horas por una carrera de autos no es cosa muy famosa por cierto...

Jorge Cupeiro ganó como lo suele hacer él. Planificando previamente y largándose con todas las probabilidades a favor.

A propósito de estas dos carreras llevadas a cabo simultáneamente, tirón de orejas para la CADAD. La superposición fue un lamentable equívoco que sólo restó brillo a las dos carreras y a nadie benefició.

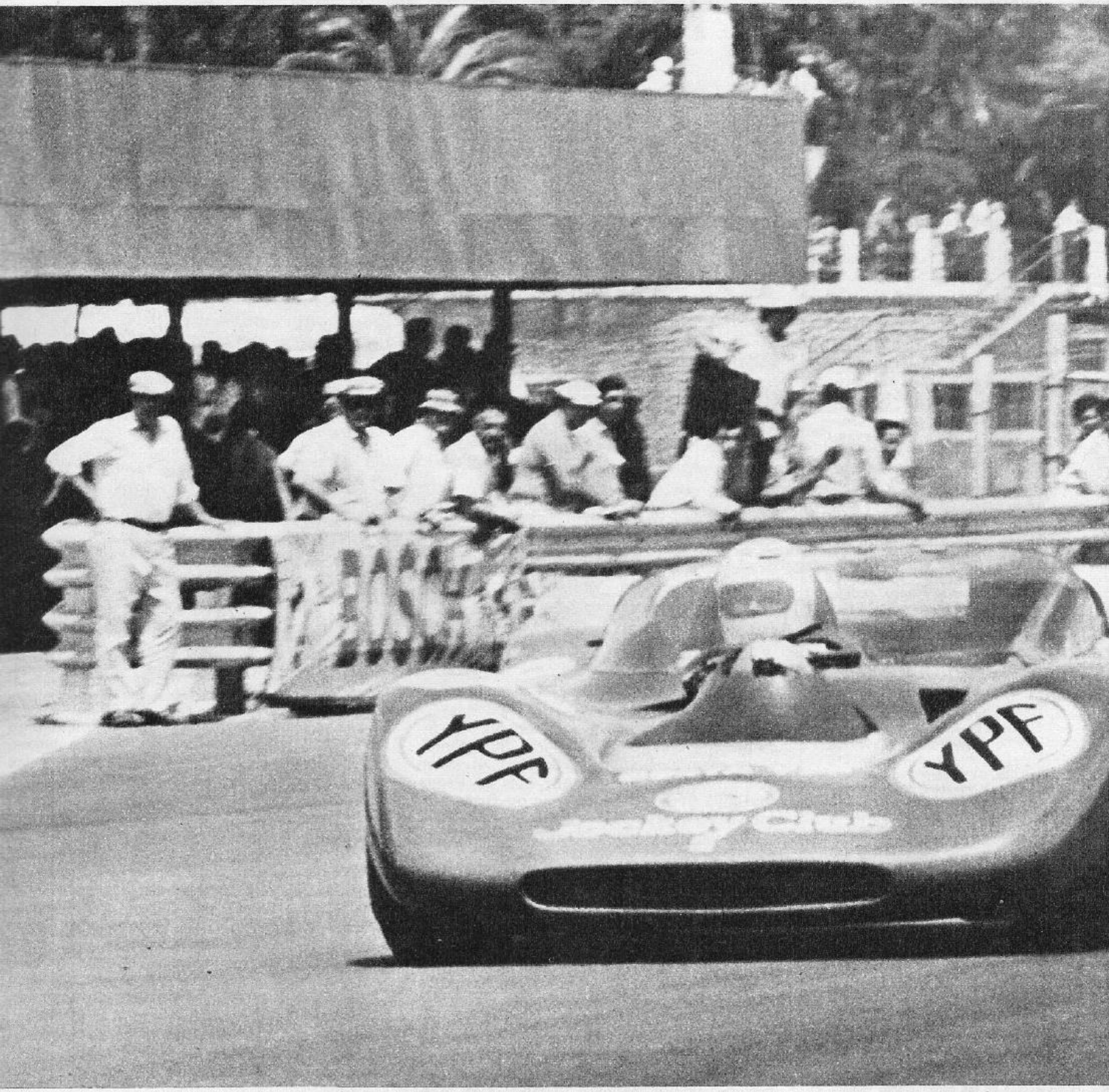
En el interior, se corrieron dos carreras de "endurance" muy importantes. En Río Gallegos las 24 Horas para Grupo I y en Tucumán las 12 Horas para Citroën. Este tipo de carreras, además de su mérito de nuclear enorme cantidad de inscriptos —posibilidad otorgada por el bajo costo— posibilita la prevalencia de la conducción sobre el despliegue técnico/económico y el surgimiento de nuevas figuras. Volvemos a insistir: creemos firmemente que el resurgimiento de nuestro automovilismo está en esas fórmulas, standard o grupo uno y fundamentalmente con carreras reservadas para coches de baja cilindrada y por ende precio. Felicitaciones a los tucumanos y a los de Río Gallegos.

Yendo a otro orden de cosas, les anunciamos que desde el próximo número CORSA incluirá, número por medio, una lámina central en colores y en papel ilustración. Por tal razón, cada quince días nuestra revista les llegará a ustedes con cuatro páginas más. Confiamos en que esta innovación será del agrado de todos, por lo menos ésa es nuestra intención.

G. M.

SP Y F 2 EN LAS FLORES

DI PALMA: SE



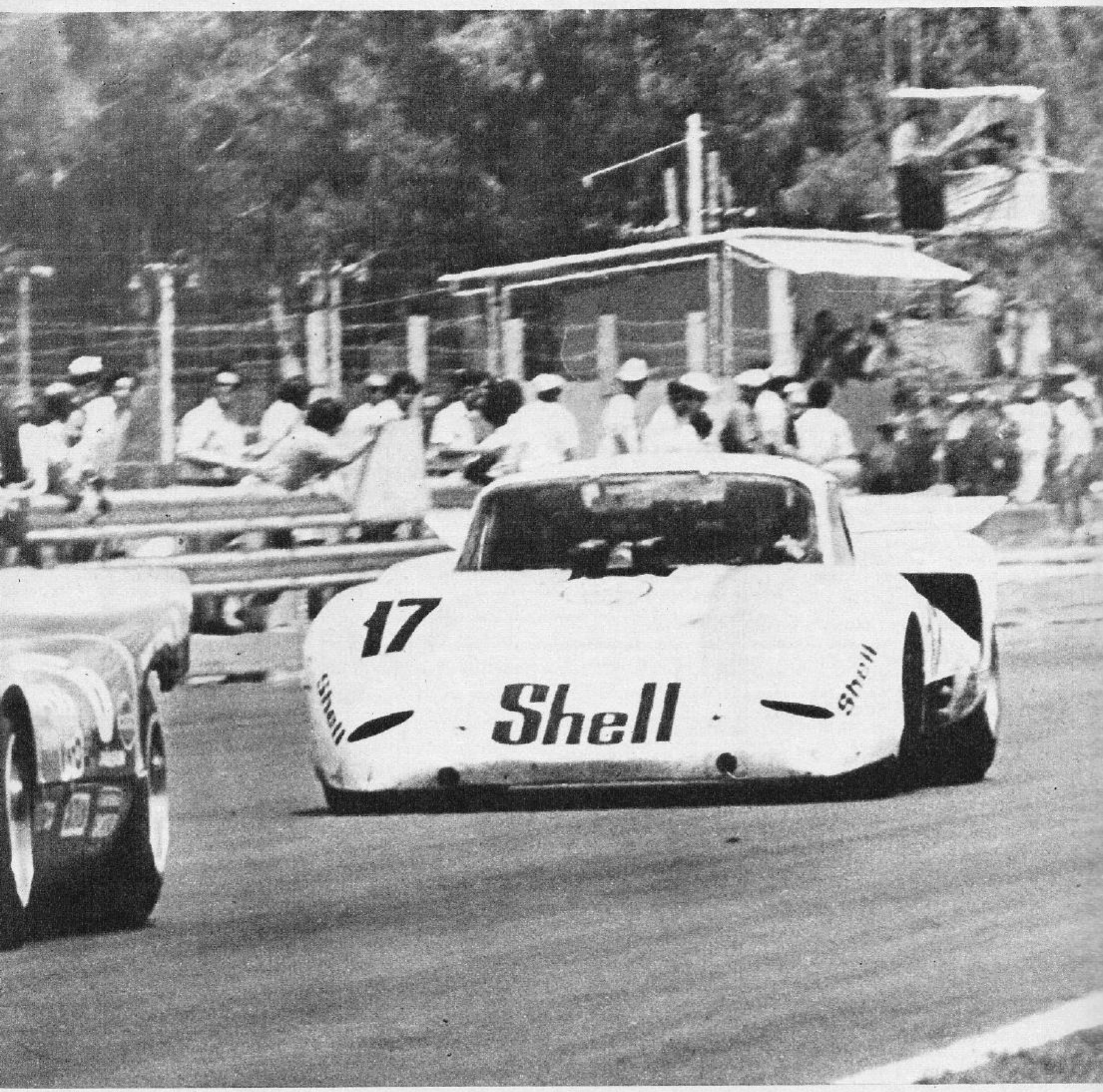
Buen triunfo de Luis Di Palma con el Berta-Tornado, que premia así unas cuantas carreras frustradas. Segundo fue García Veiga en la penúltima carrera del campeonato

por LES TROIS MOUSQUITAIR ES (ESSO CFF GRS) fotos: MARIOLINO

La bandera a cuadros cayó al cabo de las treinta vueltas, Berta respiró por fin tranquilo y se sentó sonriendo en el box para recibir allí el saludo de todo el mundo; mientras tanto Luis Di Palma daba la vuelta complementaria final con el brazo en alto y los mecánicos del equi-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HIZO JUSTICIA



po de Berta se abrazaban entre sí gritando y riendo al más puro estilo latino (como indios se diría...).

No sólo Di Palma, Berta y los mecánicos estaban contentos. Todos estábamos de acuerdo en que este triunfo fue un premio más que lógico para quienes más lucharon por quebrar la hegemonía de Néstor García Veiga. Menos potencia en el motor y algunas carreras con fallas imprevistas en momentos decisivos habían definido una aureola de mala racha alrededor de Luis Di Palma y que en Las Flores por fin se quebró.

Siendo la penúltima carrera del ya definido campeonato de SP, la carrera de Las Flores no aportó ningún nuevo elemento de importancia si exceptuamos quizá al nuevo auto de Pairetti que de todas maneras no es muy diferente al anterior y no pudo demostrar mucho en carrera. Por lo demás la clasificación reprodujo exactamente lo que es habitual y los dos primeros lugares para el orden de largada quedaron en manos de sus lógicos poseedores: García Veiga en la cuerda con un tiempo de 1 min. 7 seg. 6/10 y Luis Di Palma a su lado gracias a

→

su registro de 1 min. 8 seg. clavados. Más lejos quedaba Monguzzi (1m 8s 9/10), Copello (1m 9s 4/10), Nasif Estéfano (1m 10s 1/10) y el resto, escalonados sucesivamente. El gran ausente era Jorge Cupeiro que a unos 300 kilómetros de distancia se ocupaba de correr en TC "A" gracias a la dualidad de fechas provocada por la desatinada resolución de CADAD que merece por cierto un párrafo aparte un poco más abajo. Sigamos mientras tanto con la carrera.

PRIMERA SERIE

Para las doce menos cuarto, cuando los dieciocho aparatos esperaban alineados la orden de meterle pata. ¡Hacía un calor...! Un ratito antes el comisario de la prueba los llamó a los pilotos a un amable aparte entre los cohes para aconsejarles por sobre todo mesura, mucha mesura. Al oir el llamado a todos los pilotos, Cocho López dijo: "Ah, si es para corredores no es para mí...". El caso es que a pesar de los consejos, del calor y del magnífico espectáculo que minutos antes habían brindado las zapatillas voladoras de la Fórmula 2 ("Como para acomplejar a cualquier CP") allá se fueron.

Para cubrir las 30 vueltas de la primera de las dos series en que se había dividido la carrera de esta categoría partieron García Veiga, Luis Di Palma, Monguzzi, Nasif Estéfano, Copello, Mauricio García, Pauloni, Cocho López, del Río, Pairetti, Gradassi, Fernandino, Marconi, Salatino, Ternengo, Pascualini y Aranzana. Y de entrada no más —como suele ocurrir— se dibujó bien el panorama de lo que sería el desarrollo. Di Palma cubrió el primer giro en punta seguido por el Nene García Veiga y el Negro Monguzzi en un mismo pelotoncito. Detrás de ellos —muy cerca, claro está— el Turco Nasif, Copello, Marito García y Pauloni buscaban integrarse al primer lote. Pero en la segunda vuelta no más Di Palma quedó desplazado al segundo puesto y el Nene García Veiga, puntero, amenazó con imprimirle un aire de monotonía repetida a esta batería. En la tercera vuelta Di Palma quedó tercero superado por el Negro Monguzzi. Detrás, Nasif, Marito García y Fernandino complementaban la escolta que los acosaba. Pero Di Palma no les perdía el paso a los punteros. Ya Pascualini, con el Huayra se había quedado en boxes con la bomba recuperadora fané. Lo siguió Marconi disertando también con el coche que fuera de Maneco Bordeu ahora pintado de azul. A don Aranzana ya le habían descontado una vuelta por el ritmo prudente que le daba a su carrera. El contraataque del Pibe Di Palma comenzó en la sexta vuelta, cuando trepó nuevamente al segundo puesto superando a Monguzzi para que ya sí, en la séptima, continuando la escalada se acomodara en la vanguardia. Marito García, Nasif y Fernandino perseguían a Monguzzi en cuarto, quinto y sexto lugar respectivamente. Cocho López, con el Halcón de Pronello (el segundo coche del constructor de Villa María en la carrera) ingresaba a boxes haciendo la clásica seña de "No va más".

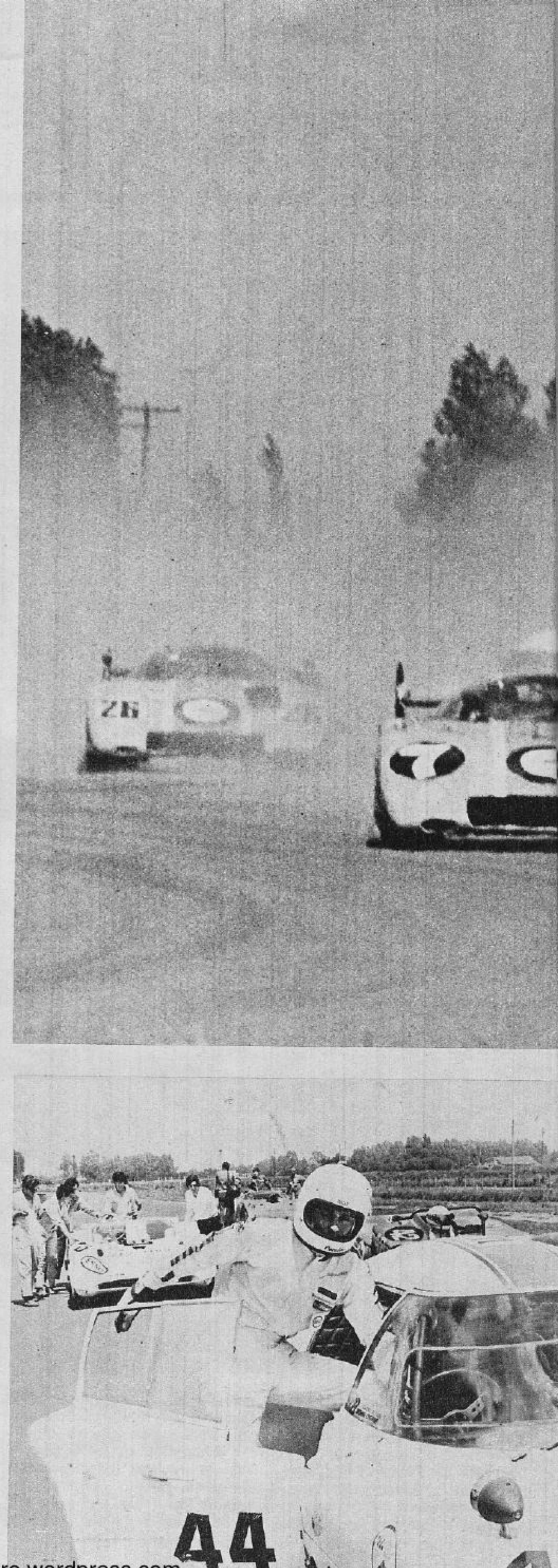
En la décima el Nene vuelve a recuperar la punta. En la catorce ingresa en boxes Marito García y el Turco Nasif queda cuarto. Hasta la vuelta 19º Luisito Di Palma se mantuvo detrás del Nene García Veiga, porque precisamente en ese giro dio el zarpaso, tomó la punta y no la largó más (en el sentido bíblico). Poco antes el Negro Monguzzi se había retrasado por la rotura de una cubierta y así el Turco Nasif ascendía un puesto más (al 3º). Carlitos Pairetti aparecía ya en una buena ubicación luego de haber perdido tiempo en un trompo y sus consecuencias: llanta delantera rota. El coche flamante le permitía aspirar a mejores puestos, daba buena impresión en las curvas veloces. García Veiga, a pesar de la detención en los boxes hacia el final por quedarse sin presión en la bomba de nafta, lo mismo consiguió el segundo puesto. Luisito Di Palma el merecido triunfo en esta primera mitad. Nasif tercero, Ternengo cuarto, Monguzzi quinto, Pairetti sexto, Pirín Gradassi quien hubo de detenerse en boxes a cambiar rueda séptimo, Aranzana octavo y nadie más.

SEGUNDA SERIE:
DI PALMA Y EL SUSPENSO

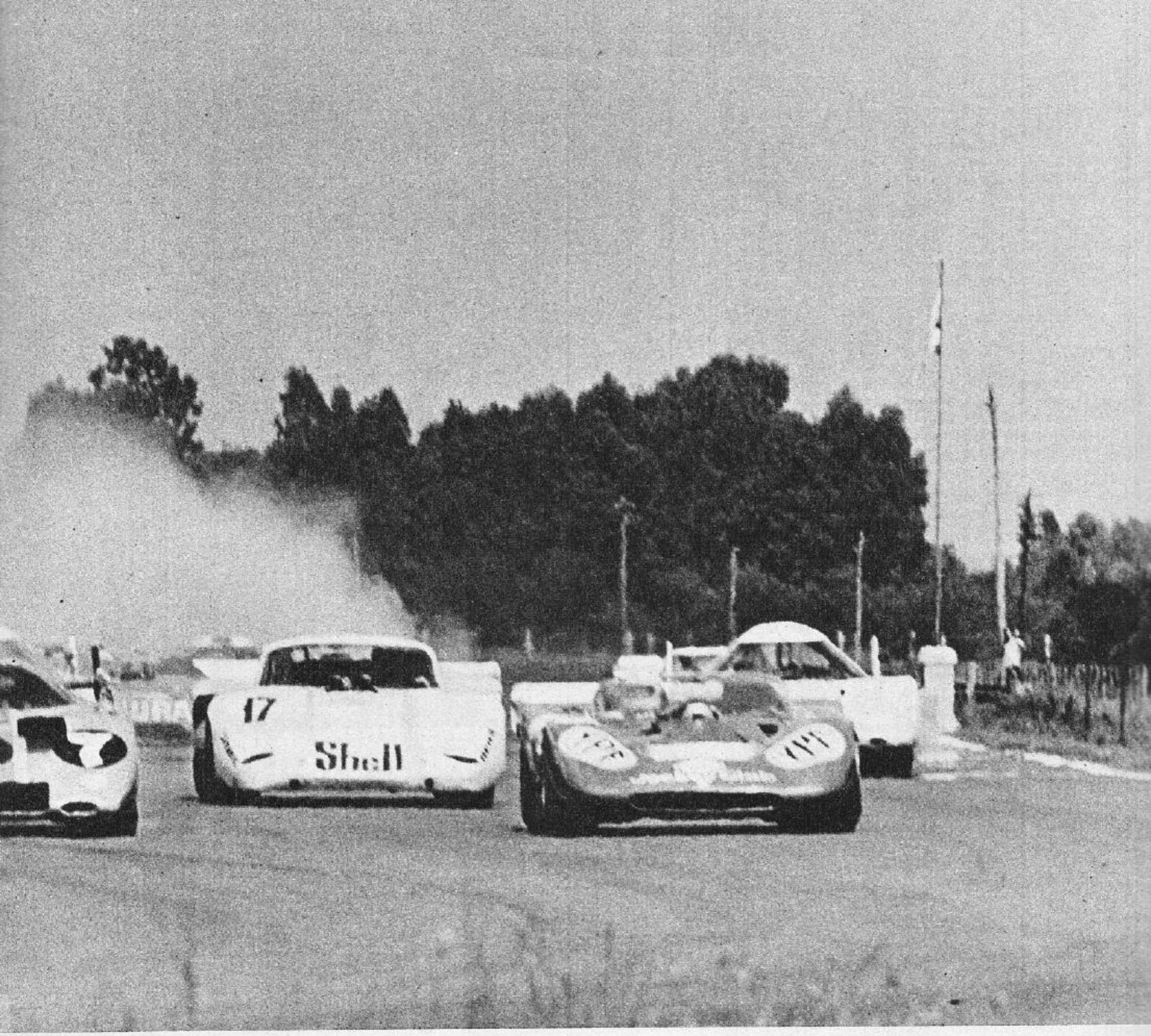
Pasaditas las 13.30 se largó la segunda serie. ¡Hacía mucho más calor...! Un calor bárbaro. Un calor pegajoso. Un calor insoportable. Un calor deshidratante. Resumiendo: hacía bastante calor. Con las condiciones climáticas enunciadas, Luis Di Palma picó adelante con García Veiga detrás. Así pasaron las dos primeras vueltas, hasta que García Veiga tomó la punta y se empezó a escapar poco a poco del asedio del Berta LR. De todos modos los 46 segundos que DP le levaba eran casi indescontables y GV lo sabía. De no suceder algún imprevisto entre los elementos vitales del Tornado, esta vez los Chevrolet tendrían que conformarse con ser escoltas.

Detrás de los dos que peleaban la primera posición (en la general y en la serie), marchaban algo más distanciados: Monguzzi (excelente performance ex-

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Largada de la primera serie. García Veiga por la cuerda. Di Palma por afuera y Nasif por el centro. Fueron los tres primeros.

Cocho López sumó una experiencia más: se subió al Halcón de Pronello y aunque no dio muchas vueltas se quedó conforme.

Aranzana en medio de un trompo con el auto recientemente comprado a Pairetti. Aranzana sabe mirar por el espejo pero anda tan despacio que en cualquier momento puede crear un problema en la pista.



tensiva al Dodge), Pairetti con evidente falta de velocidad, el Chango Fernandino en un día que le fue propicio pese a que los medios de que dispone no son de lo mejorcito y Nasif Estéfano que al igual que en la serie inicial largó bien pero poco a poco fue entregando posiciones contra su voluntad. En la 8º vuelta García Veiga le llevaba a Di Palma 6 segundos y cuatro vueltas más tarde la diferencia llegaba a los 14 segundos, lo que indicaba que García Veiga se venía jugando y Di Palma no se preocupaba mayormente. En la siguiente, Di Palma embolsa 4 segundos y la diferencia vuelve a 10s porque GV se encontró con dos rezagados en el mixto y uno más la curva siguiente a boxes.

Al faltar diez giros, la luz entre el Chelco Iº y el Berta LR era de 15 segundos y en la 25c de 24s 9/10. GV descontaba pero no le iba a alcanzar como para ganar. Di Palma ya había sufrido una misteriosa "quedada" que hizo gritar a Berta: "¡Se quedó sin nafta!". Los mecánicos prepararon la nafta y el embudo... todo listo como para reabastecer al auto ganador. Por suerte, la falla no se repitió y no hizo falta utilizar ni el embudo, ni el bidón y de esa forma DP se afianzó en la punta ante la expectativa de los que estábamos en boxes.

Todo siguió igual hasta que finalmente GV se intoxicó por los gases de escape del Chelco y estuvo a punto de parar en boxes de no mediar el hecho de que la carrera terminaba justo en esa vuelta y aunque palmado GV llegó. La general ya tenía un justo y ambicioso dueño: Luis Rubén Di Palma.

ANALIZANDO

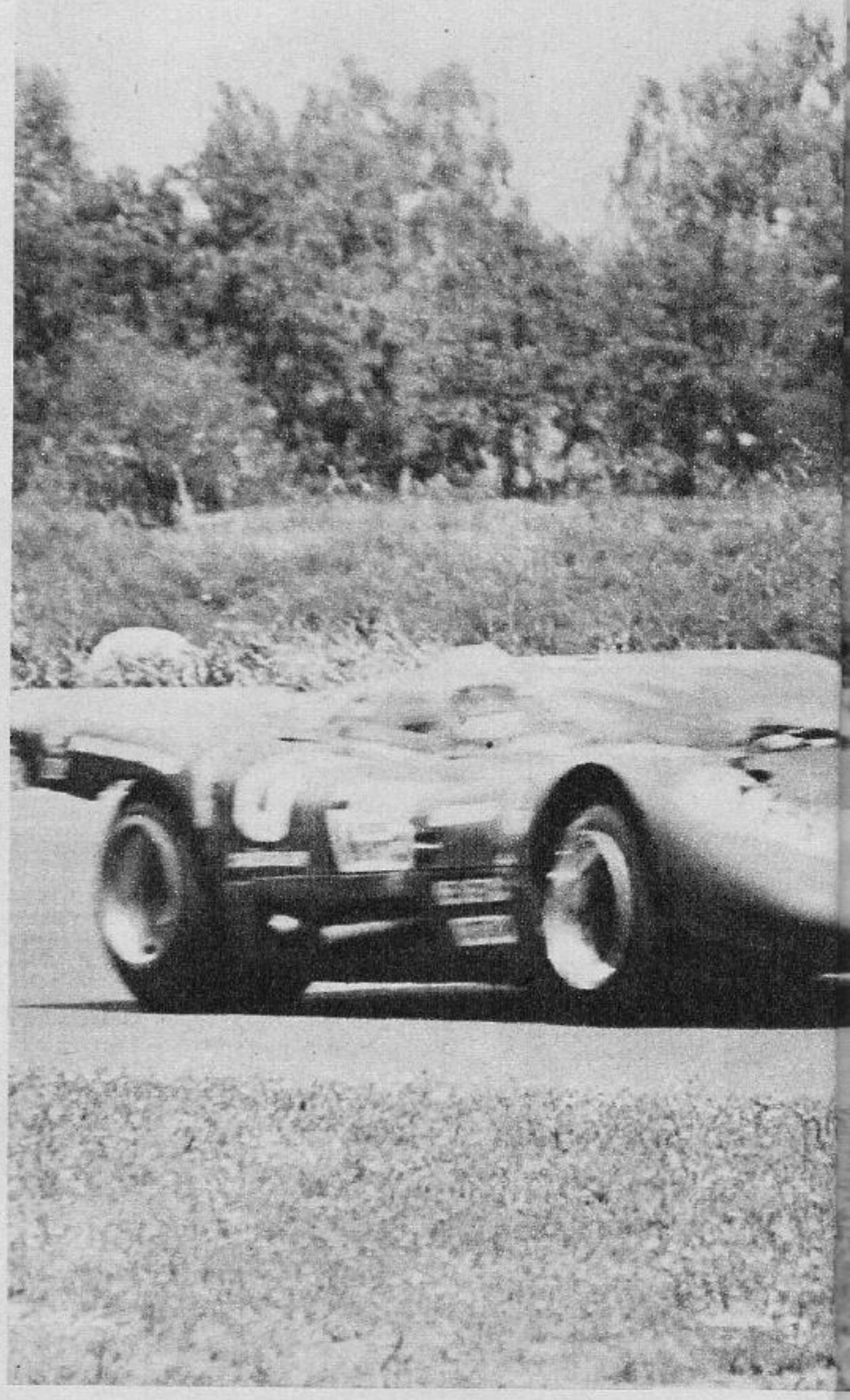
Con menos potencia que en San Juan Luis Di Palma llegó a un triunfo otras veces esquivo y hay que reconocer que esta vez supo correr más serenamente que otras veces lo cual agrega una gran virtud a sus innatas condiciones para andar rapidísimo en todos lados. Cuando en la primera serie estuvo peleando el primer puesto constantemente con el Nene García Veiga, ambos mostraron como hacen doblar a sus autos como corresponde y Luis Di Palma se zambullía en todos lados como loco para contrarrestar los caballos de ventaja que le lleva el motor Chevrolet. Luego el Nene tuvo que parar unos segundos y ya la ventaja a favor de Di Palma se transformó en decisiva para el resto de la carrera y en la segunda serie Luis Di Palma no le siguió el tren a García Veiga sino que estructuró su propia carrera sabiendo que podía perder un segundo por vuelta pero seguro del resultado final lógico. Los dos pilotos andan una barbaridad y los dos corrieron planteándose serenamente la carrera en la forma en que ésta se fue planteando. Ganó Di Palma y segundo Néstor García Veiga y los dos primeros puestos quedaron así en manos de quien correspondía.

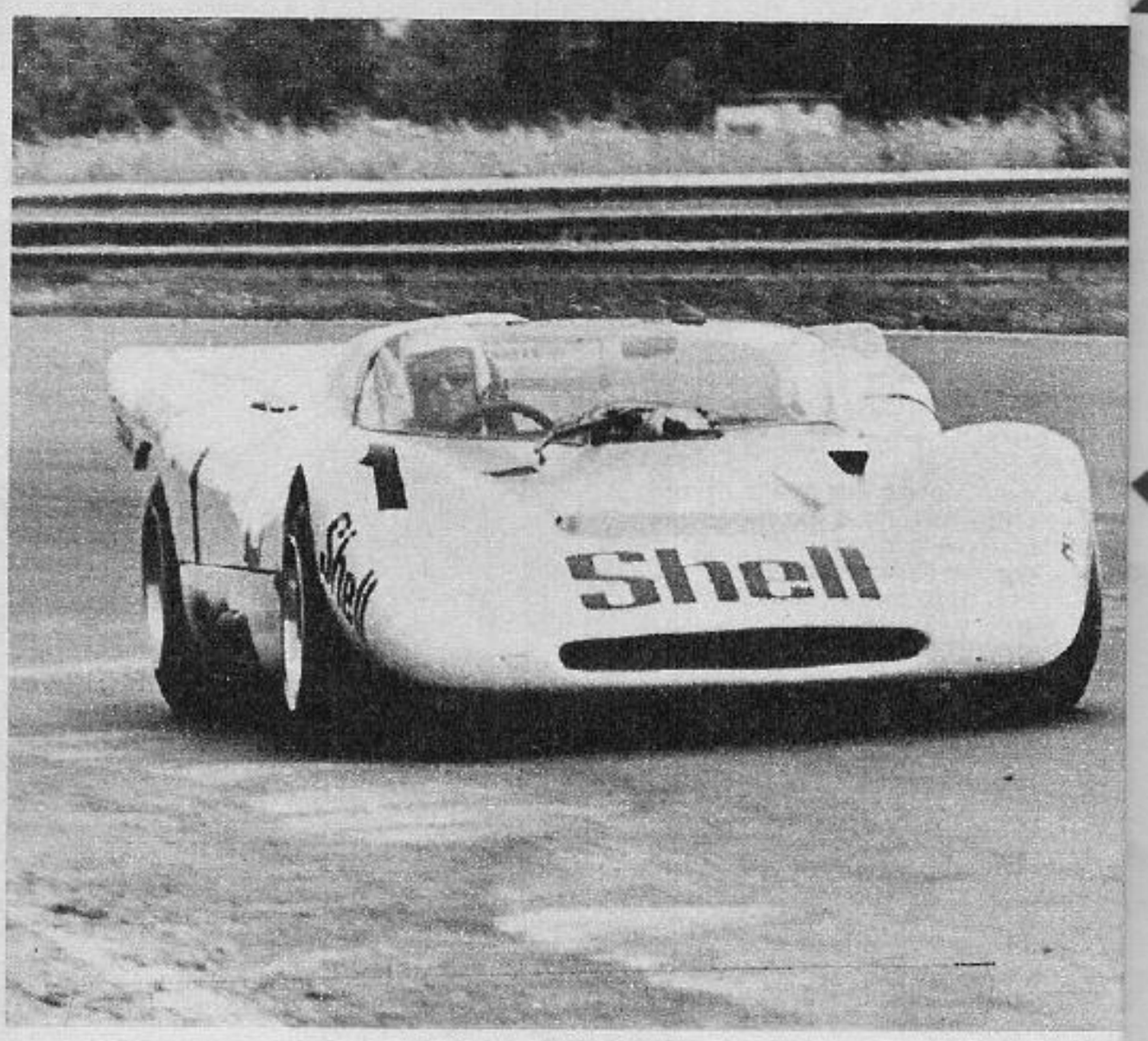
De no ser por culpa de una goma, sin embargo, Angel Monguzzi podría haber llegado a terciar en forma fundamental al cabo de las dos series de 30 vueltas cada una. El "Negro" viaja muy rápido y muy seguro y el motor Dodge anda mucho mejor de lo supuesto. Le faltan algunos HP pero de igual manera el Negro Monguzzi se afirmó aún más como un gran piloto. Igual que su compañero de equipo Ruesch (esta vez ausente) demostró en 1970 ser un piloto notablemente seguro y eficaz.

El que ya está resignado y cobrelleva su suerte con una sonrisa es el amigo Nasif. Ya sabe que ni el auto ni el motor pueden aspirar a mucho y entonces el turco se dedica a andar fuerte y con regularidad en su límite para alcanzar al cabo de la carrera una posición destacada de acuerdo a sus posibilidades. Y otro que merece un elogio pese a no correr con un auto brillante es el Chango Fernandino con lo cual agotamos por el momento nuestros elogios de turno.

Poco de novedoso y bastante de bostezo en ciertos pasajes de la carrera de Las Flores. Muchas entradas en los boxes y pese a las detenciones y las fallas la gente de boxes no parecía preocuparse mucho, como ya cansada (a esta altura del año) de los autos, las carreras y todas esas ridiculeces. Se nota a la vez que en los boxes no prevalece el trabajo organizado, salvo excepciones, lo cual sigue siendo un defecto ya señalado anteriormente.

Hablemos finalmente de la aparente paradoja que significaban dos carreras importantes el mismo día. Las Flores tenía su fecha otorgada en el calendario anual para una carrera de SP y durante la semana se le concedió a Pergamino el derecho de realizar su carrera de SP suspendida la semana anterior por la lluvia. Eso es simplemente una barbaridad y revela una vez más cómo se manejan las cosas: sin ningún criterio. O mejor dicho con criterio parcial. Si el secretario de la CADAD no fuera el Sr. Labartete de Pergamino, es muy probable que nunca se le hubiera dado sorpresivamente esa fecha de TC "A". Pero se le dio y con eso se perjudicó al club de Las Flores, se provocó una confusión lógica al tener dos carreras importantes en el mismo domingo y a escasos km





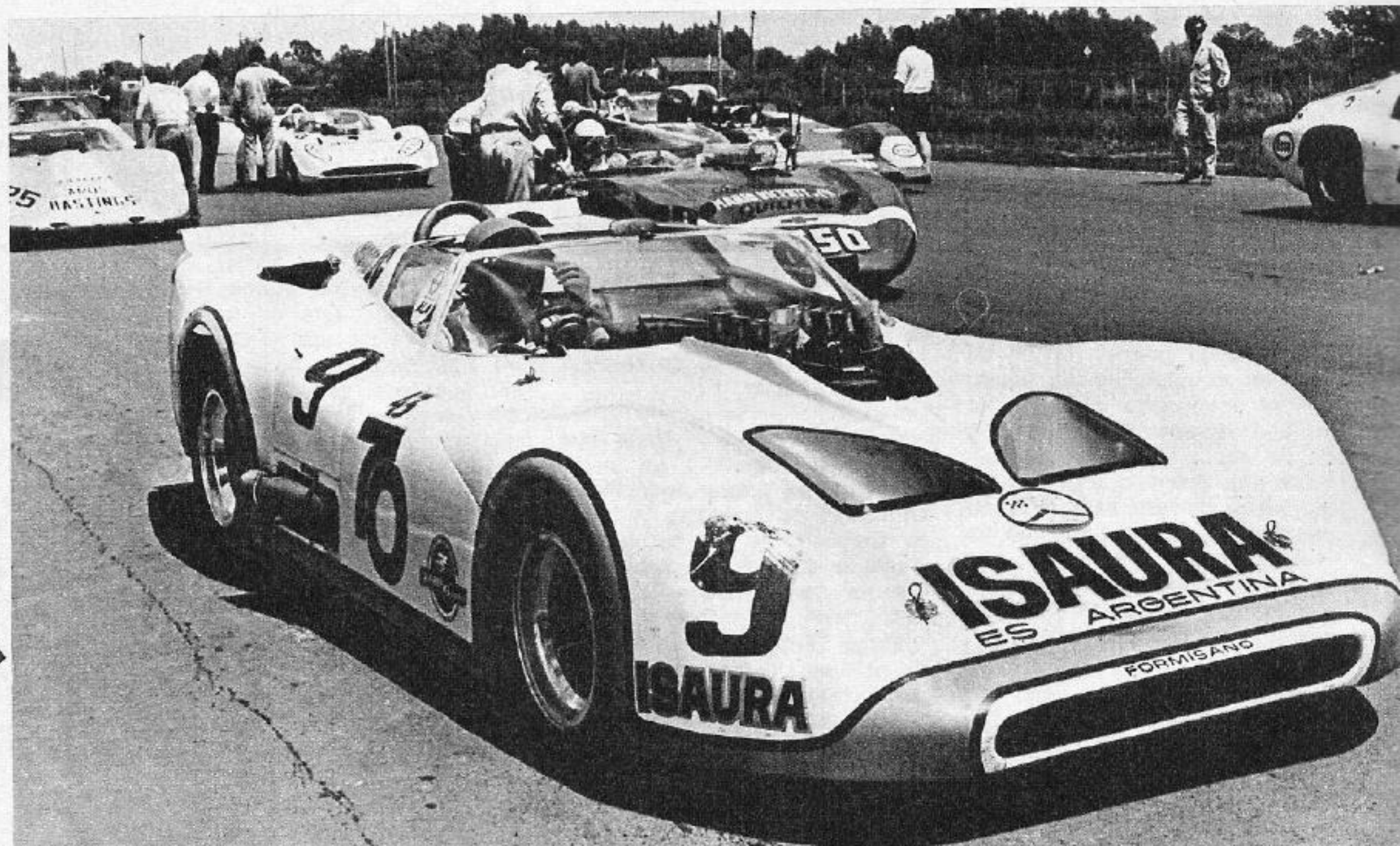
→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

García Veiga y Di Palma durante la primera serie. Así viajaban hasta que paró el Nene. Lo mejor del día.

Eduardo Copello tuvo que resignar posibilidades. El motor no tiraba y no pudo hacer nada.

Pairetti estrenó su nuevo Fordmisano. Parecido a los anteriores pero con varias mejoras. Eso sí: el color es medio feito.



SP Y F 2 EN LAS FLORES

de distancia una de otra y corrieron en un lado corredores que no pudieron correr en otro. Y el domingo que viene los TC "A" tienen que ir a correr a Salta. ¿Eso está bien? Parcialismos no, por favor.

Jorge Cupeiro estuvo ausente en Las Flores. En cambio sí estuvo en Pergamino con el Chevrolet TCFA. ¿Razones? GMA solicitó a Cupeiro que participara en Pergamino debido a que la marca sólo estaba representada por el auto del "Gallego" que por otra parte ero uno de los autos con más posibilidades de triunfo. La semana pasada Cupeiro previendo esta posibilidad, invitó a Rodríguez Canedo a correr su Baufer-Chevrolet en SP o en su defecto en el TCFA. Hubo muchas llamadas al campo de General Guido y finalmente el Chino prefirió no correr sin saber aún en forma definitiva si tendría que hacerlo en TCFA o en SP. Por fin Cupeiro decidió el viernes correr en Pergamino y el SP se quedó en el taller esperando que llegue Rafaela. Por otro lado, hubo una conversación amistosa entre el señor Truco (AC de Las Flores) y Jorge Cupeiro para combinar y de esa forma quedar en un todo de acuerdo respecto a su participación ya que por propias palabras del "Gallego" él sentía el deber moral de correr en la prueba que originalmente tenía otorgada la fecha. Más tarde vino el "teje y maneje" entre CADAD y la gente de Pergamino que finalmente logró hacer la carrera el mismo día de Las Flores, algo sin precedentes ni explicación lógica.

Alguien, ligado al automovilismo dijo acertadamente: **"Parece mentira, pero ahora los dirigentes se juegan los pilotos al truco... Cupeiro para mí, Perkins para vos, Di Palma para... esto es de locos... ¡Cómo querés que esto funcione como debe!".** Es verdad.

Carlos Pascualini parece que se ha transformado en un verdadero perseverante. Otra vez estuvo montando un Huayra en la carrera de Las Flores. En San Juan fueron dos las vueltas, el domingo sólo dio una y se guardó con la bomba recuperadora "out". Cocho López que hizo buenos tiempos de clasificación, considerando que el Halcón no está en condiciones de luchar con el pelotón de punta, sufrió un inconveniente similar... bomba de aceite. Cocho López seguirá con Pronello y en Rafaela (última carrera para el Campeonato de SP) contará con un Huayra Spider similar al que condujo Pascualini el domingo. Por el lado de Pronello, las cosas siguen de mal en peor-peor.

Eduardo Copello se bajó del auto y parcamente dijo al bajar luego de más de un par de detenciones: **"El auto no va... el motor no anda nada... yo no sé qué pasa".** Oreste Berta confirmó el diagnóstico de Copello poco más tarde.

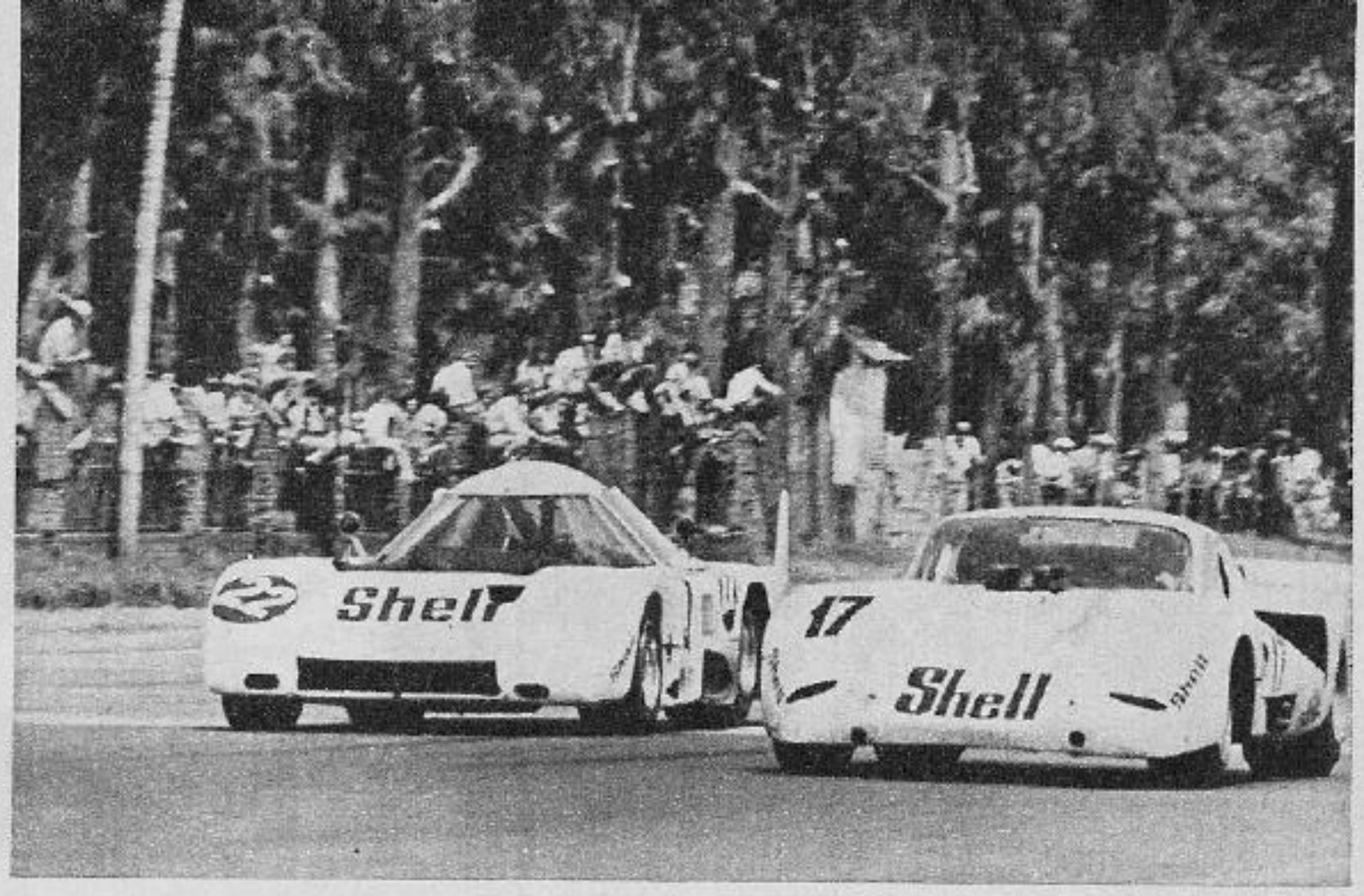
Carlitos Pairetti: "¿Viste que bien anda Bulla?... ya estoy pensando en tirarle algún fierro. Otro más de Arrecifes... ¿qué te parece? Ya no es más la Cuna de Campeones, es la CAMA de Campeones...".

Jorge Ternengo sigue corriendo, o mejor dicho presentándose domingo tras domingo. Evidentes problemas de tipo técnico-humano hacen que el Nene de Rafaela no pueda pegar una. Mientras está en la pista el Numa reformado no demuestra absolutamente nada (de no ser falencias) y la mayor parte del tiempo se la pasa en boxes desarmando el motor. Sin dudas, así no se puede correr...

El Turco, Alcides Raies tiene en su cabezota loca la idea de hacer una carrera reservada para Fiat 600 el día 12 de diciembre. El itinerario sería Carlos Paz-Taninga-Mina Clavero-Carlos Paz, o sea el cruce de las Dos Pampas (La de Achala y la de Pocho). **"Voy a juntar más de 500 Fiat 600... ésas son las carreras que hay que hacer... Grupo Uno, viejo... Grupo Uno".**

El sábado, **el Nene García Veiga** hizo el tiempo en los últimos cinco minutos (1m 07s 7) y ganó la "pole-position" en Las Flores. **"Casi largó por atrás... el auto no andaba nada, tenía una quedada por los mixtos y eso me hacía perder tiempo. No pudimos descubrir que era...".**

Misterioso problema lo dejó a **Marito García y su Chelco II** en boxes sin posibilidades de seguir en carrera. No hubo información oficial.



Monguzzi y Nasif Estéfano. Dos actuaciones destacadas a pesar de una goma pinchada (Monguzzi) y de un auto que no tira más (Nasif).

Incidente en la primera serie: trompo de Pairetti y toque con Salatino que golpeó el costado trasero derecho del Fordmisano. Sin consecuencias mayores.

CAMPEONATO ARGENTINO

Piloto	Ptos
Néstor García Veiga	43
Jorge Cupeiro	15,50
Carlos Ruesch	15,50
Héctor L. Gradassi	13
Luis Di Palma	11
Eduardo Copello	8,50
Nasif Estéfano	7
Mauricio García	7
Andrea Vianini	4
Carlos Marincovich	1
Federico Urruti	1
Luis Barragán	1
Evaristo Aranzana	0,50
Angel Monguzzi	0,50
Norberto Pauloni	0,50

F-2 - CAMPEONATO ARGENTINO

Pos.	Piloto	Ptos
1º	Barragán, Luis	23
2º	Bessia, Osvaldo	12
3º	Fernandino, Esteban	10
	Grigolo, Oscar	10
5º	Kissling, Raúl	8
	Lorenzani, Príamo	8
	Mainardi, Emilio	8
	Bulla, Rubén	8
9º	Pomodoro, Juan	6
10º	Riva, Tullo	4
	Montore, Domingo	4
	Guevara, Jorge	4
13º	López, Osvaldo	3
	Alvarez, Alberto	3
15º	Sáenz, Roberto	2
	Spotti, Carlos	2
17º	Lustig, Carlos	1

LAS FLORES

Autódromo Gral. San Martín - Las Flores Automóvil Club - 8-11-70

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	6	Di Palma, Luis	Berta LR-Tornado	35m06s5	30
2º	7	García Veiga, Néstor	Chelco I-Chevrolet	35m52s4	30
3º	17	Estéfano, Nasif	Romero F-100	36m01s7	29
4º	25	Ternengo, Jorge	Numa-Tornado	35m38s3	28
5º	22	Monguzzi, Angel R.	Trueno-Dodge	36m40s7	27
6º	9	Pairetti, Carlos A.	Fordmisano-F-100	36m19s7	27
7º	21	Gradassi, H. Luis	Fordmar-F-100	35m18s3	25
8º	18	Aranzana, José E.	Fordmisano-Tornado	36m23s2	22
9º	20	Pauloni, Norberto	Pauloni-Chevrolet	23m00s3	18
10º	30	Fernandino, Esteban	Fordmisano-F-100	21m07s7	18

RECORD DE VUELTA: El 6, Luis Di Palma, en 1m08s3 a un promedio de 194,705 km/h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 189,390 km/h.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	García Veiga, Néstor	Chelco-Chevrolet	35m03s5	30
2º	6	Di Palma, Luis	Berta-Tornado	35m24s3	30
3º	22	Monguzzi, Angel	Trueno-Dodge	35m47s9	30
4º	30	Fernandino, Esteban	Fordmisano-F-100	—	29
5º	17	Estéfano, Nasif	Romero-F-100	—	29
6º	21	Gradassi, Héctor	Fordmar-F-100	—	27
7º	54	Salatino, Juan C.	Trueno-Chevrolet	—	27
8º	18	Aranzana, Evaristo	Fordmisano-Tornado	—	18
9º	25	Ternengo, Jorge	Numa-Tornado	—	8
10º	9	Pairetti, Carlos	Fordmisano-F-100	—	8
11º	42	Del Río, Jorge	Avante-Tornado	—	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 189,661 km/h.

RECORD DE VUELTA: García Veiga, en la 2ª: 1m08s6, a 193,854 km/h.

CLASIFICACION FINAL

Suma de Tiempos:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	6	Di Palma, Luis	Berta LR-Tornado	1h10m30s8	60
2º	7	García Veiga, Néstor	Chelco I-Chevrolet	1h10m55s9	60
3º	17	Estéfano, Nasif	Romero F-100	s/t	58
4º	22	Monguzzi, Angel	Trueno-Dodge	s/t	57
5º	21	Gradassi, Héctor	Fordmar-F-100	s/t	52
6º	30	Fernandino, Esteban	Fordmisano F-100	s/t	45
7º	18	Aranzana, Evaristo	Fordmisano-Torn.	s/t	40

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,594 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FORMULA DOS

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vueltas
1º	6	Bessia, Osvaldo	19m21s5	15
2º	64	Bulla, Rubén	19m21s8	15
3º	58	Barragán, Luis	19m24s0	15
4º	50	Pomodoro, Juan	20m10s5	15
5º	59	Montore, Daniel	19m25s7	14
6º	48	Guevara, Jorge	19m29s3	14
7º	80	Spotti, Carlos	20m42s1	13
8º	69	Expósito, Raúl	20m08s7	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 171,739 km/h.

RECORD DE VUELTA: Barragán, en la 12ª: 1m15s1, a 177,088 km/h.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vueltas
1º	64	Bulla, Rubén	19m24s3	15
2º	50	Pomodoro, Juan	19m59s2	15
3º	48	Guevara, Jorge	20m27s0	15
4º	73	Lustig, C.	20m10s9	14
5º	80	Spotti, Carlos	20m48s1	13
6º	58	Barragán, Luis	17m40s3	12
7º	69	Expósito, Raúl	21m08s2	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 171,327 km/h.

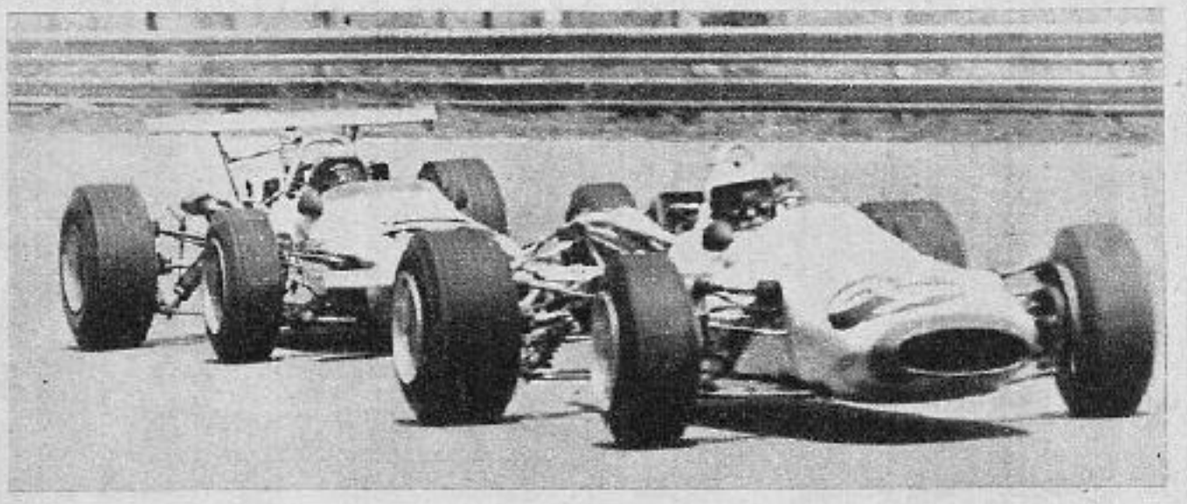
RECORD DE VUELTA: Bulla, en la 9ª: 1m16s3, a 174,290 km/.

CLASIFICACION FINAL

Suma de Tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vueltas
1º	64	Bulla, Rubén	38m46s1	30
2º	50	Pomodoro, Juan	40m09s7	30
3º	48	Guevara, Jorge	39m56s3	29
4º	58	Barragán, Luis	37m04s3	27
5º	80	Spotti, Carlos	41m30s2	26
6º	73	Lustig, C.	40m05s9	21
7º	69	Expósito, Raúl	41m16s9	20

PROMEDIO GENERAL: 171,511 km/h.



Emoción en F-2: Rubén Bulla y Luis Barragán peleando metro a metro.



El triunfal debutante Rubén Bulla (izq.), Osvaldo Bessia y Rotondi (de la oficina de carreras del ACA) festejan en los boxes. Buen trabajo.

F. 2: GRAN ESPECTACULO

En F. 2 también hubo dos series y la primera de ellas fue realmente sensacional. Debutó el nuevo piloto del equipo del ACA, Rubén Bulla, descubierto por el orondo Ingeniero Sierra y además de asombrar desde los primeros tiempos conseguidos, en la primera serie fue un espectáculo inusual. Se quedó atrás en la largada (lógica falta de experiencia) pero luego fue recuperando hasta alcanzar a los dos punteros (Bessia y Barragán) y en dos o tres vueltas sucesivas provocó saltos de entusiasmo cortando cerca para colocarse. La última vuelta fue época porque en la última curva entraron los tres autos juntos, Barragán hizo un trompo muy bien controlado sobre la pista (hubo también aplausos) y Bessia ganó la primera serie escoltado por Bulla para asombro de todos.

En la segunda Bessia se fue quedando por culpa del diferencial, Barragán tuvo que parar a mitad de la serie y Bulla ratificó su auspicioso triunfo ya anticipado en parte en la primera serie.

Sólo 19 años y una trayectoria brillante en carreras de Limitada del 27. Evidentemente Bulla es un piloto que sabe manejar fuerte y además su corta edad permite augurar un futuro destacado. Arrecifes nuevamente contento y más aun el Ingeniero Sierra, director del equipo del ACA. La fórmula dos por su parte promete mejores espectáculos y aún y eso es reconfortante. Bien por esa gente.

- Lo siento, señores.
Ya no manden más cupones, señores...!
Yo me saqué tres veces la grande de Navidad,
voy por el 5º trébol de cuatro hojas
y normalmente se me dan todas.
El concurso del 747 es para mi.
No más cupones, señores, no más.

TC "A" EN PERGAMINO

CUPEIRO, ESTA VEZ EN LA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RUTA



Jorge Cupeiro, al estilo Cupeiro, ganó su primera carrera en TC "A". Primer triunfo también para Chevrolet. El repunte de los Dodge

por: SERGIO CORNEJO

fotos: CARLOS AGUSTIN

Luego del impasse que sufrió la categoría debido a las sucesivas suspensiones de Hughes y Pergamino la semana pasada, el domingo el TC "A" reanudó su actividad.

La CADAD (con criterio muy discutible) resolvió otorgar al Automóvil Club de Pergamino la fecha para que realizara la competencia. Decimos muy discutible ya que no creemos que la determinación sea desde ningún punto de vista justa. Razón más que valedera para afirmar esto, es el hecho que el próximo domingo, el Auto Club Salta tiene prevista la realización de una competencia para la misma categoría. Es evidente que dada la distancia que separa a esa provincia de Buenos Aires (donde —podríamos decir— se congrega el 90 % del parque de TC "A") mucha gente desistirá de ir. Resulta sumamente complicado correr hoy aquí y dentro de siete días a 1600 kilómetros.

Por otra parte también el domingo hubo una carrera de Sport Prototipo en Las Flores, de manera que parte de la troupe se vio obligada a dividirse. Un caso concreto es el de Luis Di Palma que va puntero en el Campeonato de TC "A" y que debió declinar su participación en Pergamino. O a la inversa el de Jorge Cupeiro que tuvo que hacer lo propio con Las Flores.

Este es un problema que ya está por demás conversado y lo realmente lamentable es que para idénticas situaciones se adopten criterios diferentes.

La nueva característica para la categoría de correr sobre circuitos de corto recorrido resultó (como era previsible) un éxito. El público, que por otra parte fue numerosísimo, tuvo oportunidad de ver en acción a los autos con una continuidad lo suficientemente frecuente como para no tener que desviar la mirada del asfalto por más de medio minuto.

El planteo de la carrera contribuyó a que el espectáculo saliera airoso. Se pudo apreciar mucha más paridad mecánica que en otras oportunidades y en general un progreso grande en cuanto a performances. Ingrediente de primera magnitud resultó la lucha de marcas que por primera vez se planteó en la fórmula "A". El triunfo de Chevrolet abre un diálogo que permaneció cerrado durante buen tiempo. Nuevamente se ha podido lograr que exista una similitud de prestaciones entre los autos de las marcas competitivas, cosa que siempre crea un incentivo más. Por el momento Ford es el único que permanece ausente ya que aún no se ha encontrado la vuelta para lograr una potencia competitiva.

La cantidad de autos en la línea de partida habla a las claras de la definitiva estabilidad de la categoría; cuarenta y cuatro fueron de la partida. Una cifra que resulta más que abul-



Cupeiro consiguió lo que esperaba completar: la trilogía de triunfos. Siempre en su estilo, el domingo le dio la primera victoria a Chevrolet en TC "A".

"Larry" sacó justo jugo a su Torino con preparación Berta. Estuvo para ganar.

Así doblá Rubén Lence. Verdaderamente fue la revelación del domingo en Pergamino. Buen futuro.



Gran parte de la última serie anduvieron así Lence y Cacho Fangio. Tal parece que los Dodge dieron en la tecla.

El Tío Fritz volvió por las suyas. Muy veloz, un justo quinto puesto.

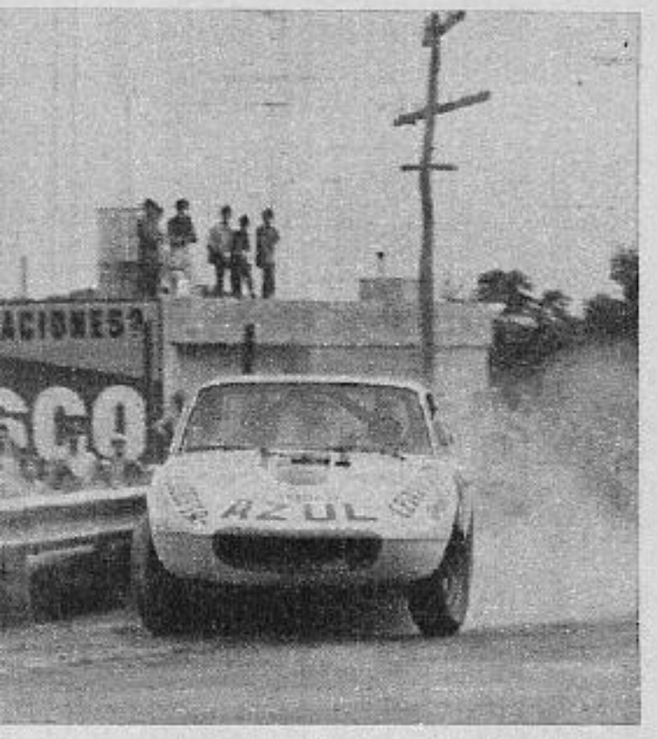




El amigo Alesina olvidó accionar el timón de cola de su Torino-Eleven y sucedió esto. No pasó de un simple golpe.



Esta era la fila india antes de la largada de la final. En primera línea Bordeu y Cacho Fangio.



Otro que tuvo un golpe contra el guardrail fue Saint Germes. Lo vemos aquí en plena acción de susto.

TC F "A" - AUTOMOVIL CLUB DE PERGAMINO

CIRCUITO DE 9,3 km.

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	22	"Larry"	Torino	29m44s5	8
2º	46	Lence, Rubén	Valiant	29m53s9	8
3º	1	Mainatti, César	Torino	30m09s1	8
4º	7	Perkins, Gastón	Torino	30m24s3	8
5º	31	Ayarza Garré, Juan ..	Torino	31m05s3	8
6º	10	Apkarian, Abby	Fiat	31m54s8	8
7º	13	Alesina, Carlos	Torino	32m32s1	8
8º	25	Villa, Norberto	Torino	32m45s3	8
9º	43	Gentile, Jorge	Torino	30m15s1	7
10º	40	Marincovich, Rodolfo .	Peugeot	31m12s1	6
11º	28	Faraoni, José	Torino	19m18s2	5
12º	19	Onaynti, Carlos	Fiat	20m04s3	5
13º	34	Matías, Eduardo	Ford	28m37s8	3
14º	37	Fossati, Jorge	Fiat	9m55s7	2

SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	38	Cuvertino, Omar	Dodge	30m38s1	8
2º	11	Rossi, Alberto	Fiat 1500 Cupé	30m49s2	8
3º	5	Volpicina, Eduardo ..	Torino	30m55s2	8
4º	29	Cupeiro, Jorge	Chevrolet	31m03s3	8
5º	35	Eusevi, Alberto H. ...	Fiat 1500 Cupé	31m39s9	8
6º	26	Lozada, Ernesto	Peugeot 404	31m50s4	8
7º	14	Pierángelo, Ernesto ..	Torino	33m23s8	8
8º	47	Boyle, Roque	Torino	33m36s7	8
9º	2	Manzano, José	Torino	31m35s4	7
10º	8	Scaramella, Rogelio .	Torino	9m07s	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,226 km/h.
RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en 3m36s7 a un prom. de 155,096 km/h.

TERCERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	15	Fangio, Oscar	Dodge	29m37s7	8
2º	24	Bordeu, Juan M.	Dodge	29m38s6	8
3º	45	Bozzone, Santos	Valiant II	30m03s9	8
4º	6	Saint Germés, Luis ..	Torino	30m41s2	8
5º	42	Loeffel, Carlos	Dodge	30m44s	8
6º	39	Valsagna, Edison	Torino	31m34s	8
7º	9	Del Vitto, Antonio ...	Torino	31m42s7	8
8º	48	Espinosa, Francisco .	Torino	32m00s8	8
9º	18	Machado, Juan R. ...	Torino 300	32m02s8	8
10º	33	Manzano, Alfredo	Torino	19m33s1	5
11º	30	Rondelli, Norberto ..	Torino	16m49s	4
12º	51	Luluaga, Juan F.	Valiant	17m42s4	4
13º	12	Bruno, Alberto	Fiat 1500 Cupé	8m16s	2
14º	21	Mouras, Roberto	Torino	8m17s2	2
15º	36	Gimeno, Hugo	Dodge	9m21s6	2

RECORD DE VUELTA: Cacho Fangio en 3m37s9 a un prom. de 154,187 km/h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 151,194 km/h.

FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	29	Cupeiro, Jorge	Chevrolet	1h13m00s7	20
2º	22	"Larry"	Torino	1h13m39s4	20
3º	46	Lence, Rubén	Dodge	1h13m44s9	20
4º	15	Fangio, Oscar	Dodge	1h13m58s5	20
5º	42	Loeffel, Carlos	Dodge	1h14m34s3	20
6º	7	Perkins, Gastón	Torino	1h15m37s9	20
7º	5	Volpicina, Eduardo ..	Tornado	1h16m09s3	20
8º	24	Bordeu, Juan M.	Dodge	1h17m32s1	20
9º	39	Valsagna, Edison	Torino	—	19
10º	31	Ayarza Garré, Juan ..	Torino	—	19
11º	48	Espinosa, Francisco .	Torino	—	19
12º	9	Del Vitto, Antonio ..	Torino	—	19
13º	18	Machado, Juan R. ...	Torino 300	—	19
14º	26	Lozada, Ernesto	Peugeot 404	—	19
15º	35	Eusevi, Alberto	Fiat 1500 Cupé	—	19
16º	25	Villa, Norberto	Torino	—	18
17º	47	Boyle, Roque	Torino	—	18

RECORD DE VUELTA: Jorge Cupeiro en 3m36s1 a un prom de 155,471 km/h.
PROMEDIO DEL GANADOR: 153,388 km/h.

tada si tenemos en cuenta que la primera carrera de la categoría se corrió hace poco menos de medio año.

En cuanto al circuito utilizado el domingo creemos que es uno de los pocos que hay con grandes posibilidades de transformarse en semi-permanente. Un solo defecto le encontramos y es el ancho de la calzada. Resulta algo peligroso en las circunstancias de tener que viajar en pelotón. De cualquier forma es intención de la gente del Automóvil Club de Pergamino aumentar en algunas partes del mismo el ancho del asfalto en tres metros, con lo cual quedaría solucionado el problema. El aspecto seguridad estuvo delicadamente contemplado. Todas las medidas previsibles fueron tomadas. Pero particularmente opinamos que así y todo las carreras en ruta siguen siendo muy peligrosas ya que los factores imprevisibles son muchos.

Cupeiro ganó una carrera al mejor estilo Cupeiro. Sin castigar ni exigir el auto ni una décima más de lo necesario. Es evidente que contó con el mejor auto, el más veloz. El se limitó a llevarlo al ritmo justo que le permitiera acumular la diferencia suficiente. El único que en algún momento consiguió superarlo por tiempo fue "Larry" que luego se retrasó al tener que detenerse a solucionar un pequeño problema. Los Dodge se mostraron muy veloces y mecánicamente robustos. Ya alcanzaron lo suficiente como para "estar" en cualquier momento.

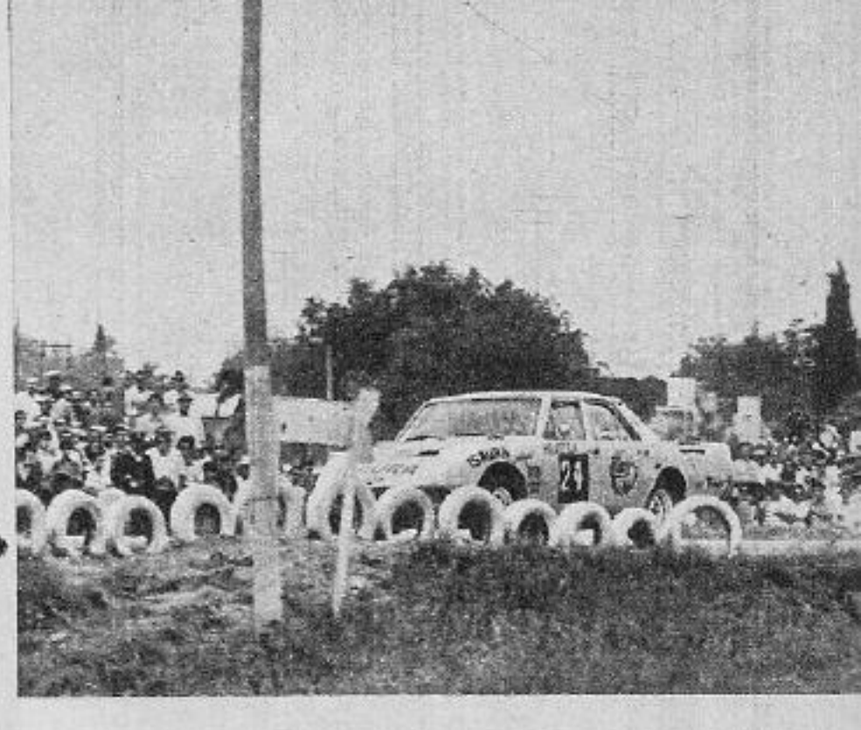
La temporada terminará el próximo domingo con la carre-

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC F-"A"

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Di Palma, Luis	27
2º	Mainatti, César	16
3º	Manzano, José	12
4º	Glay, Carlos	9
5º	Tempone, Oscar	7
6º	Volpicina, Eduardo	6
7º	"Libera-Bozzone"	4
8º	Cupeiro, Jorge	3
	Zunino, Ricardo	3
	Perkins, Gastón	3
	Scaramallea, Rogelio	3
12º	"Larry"	2
13º	Lence, Rubén	1
	Marich, Roberto	1
	R. Canedo, Eduardo	1
	Del Vitto, Antonio	1
17º	Fangio, Oscar	0,5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Bordeu, no con mucha suerte, alcanzó a finalizar la carrera. En todo momento fue gran animador. Fue segundo en la serie.

ra en Salta. De cualquier manera ya el campeonato está definido. Di Palma es el que encabeza la lista y nadie puede llegar a igualar ya su puntaje.

PRIMERA SERIE

Desde el comienzo se trabó la lucha por la punta entre Larry, Malnati y Gastón Perkins. Al finalizar la primera vuelta ése era el orden por tiempo. A partir de la tercera comenzó a terciar en la conversación Ráúl Lence, un piloto muy joven que hace las cosas como Tata Dios manda. En un momento dado, en la cuarta vuelta, el Dodge de Lence tomó la punta superando a Larry por un segundo. A la vuelta siguiente "El Mosca" recuperó esa posición y ya en forma definitiva fue acrecentando la diferencia hasta cruzar la línea de llegada con una luz de algo más de 9s.

SEGUNDA SERIE

Los primeros parciales ubicaron a Volpicina y Rossi disputando la primera colocación. Dos quintos de segundo era la diferencia que los separaba. Más atrás pero igualmente cerca Cuvertino, debutante en la categoría, pugnaba por terciar. En la tercera vuelta no solamente lo consiguió sino que se adueñó de la delantera pero se la arrebató Rossi dos giros más adelante. Recién a partir del sexto circuito el piloto de los Bellavigna Brothers tomó definitivamente la punta. Más atrás completaban el pelotón de punta Volpicina, Cupeiro con problemas de presión de aceite y Eusevi, el del fitito famoso, ahora con cupé Fiat.

Finalmente Cuvertino le dio a Dodge el primer triunfo (parcial) en la categoría y Alberto Rossi ubicó su cupé 1500 a solamente once segundos de Omar Mura.

TERCERA SERIE

Por rara casualidad en esta serie fueron de la partida cinco de los representantes más fuertes de Dodge: Fangio, Bordeu, Bozzone y Loeffel.

Bordeu fue el primero del clan que intentó tomarse las de Villa Diego pero sus compañeritos Cachito y el marplatense Bozzone no le fueron a la zaga en cuanto a intenciones. El Tío Fritz, que no es hombre de fierro mezquinar, se sumó al montón y de esta forma la batería se transformó en el festival Dodge. Unicamente "molestado" por el intruso Torino de Saint Germes.

Finalmente Fangio superó al balcarceño por nueve décimas y se alzó con el triunfo, segundo del día para Chrysler.

FINAL CON MUSICA

En el primer paso frente al control, Bordeu encabezaba por tiempo la carrera seguido a unas décimas de Cacho Fangio. Recién en la segunda vuelta "Larry" apareció como puntero desplazando a los del Dodge. Malnatti también andaba prendido entre los de adelante y aparecían Lence y Loeffel avisando que no esquivarían el convite. "El "chivo" solitario de Cupeiro comenzó a asomar hasta ubicarse segundo detrás de Larreta. El ritmo y el espectáculo crecían a esta altura hasta alcanzar su punto máximo del día. En el término de 7 segundos, siempre hablando de tiempos netos, se ubicaban siete autos.

En el quinto giro se produjo el pase de Cupeiro a la primera posición. De ahí en más el Gallego se dedicó a regularizar el ritmo y aumentar su ventaja inteligentemente a razón de tres segundos por giro. El espectáculo continuó ya que las diferencias seguían siendo mínimas en la vanguardia. Por el segundo puesto lucharon Lence, "Larry" Fangio y en determinado momento Loeffel. Finalmente "Larry" logró superar a Lence por cinco segundos y así el marcador acusó Chevrolet, Tornado y Dodge.

Probablemente la Vuelta de Pergamino marque el comienzo de lo que verdaderamente será la categoría. Recién ahora se puede afirmar que la "cosa" está tomando color. Enhorabuena.

RUTERITAS

"Larry" se mostraba algo preocupado antes de largar la primera serie. **"Recién, cuando sacamos el auto del parque cerrado nos dimos cuenta que tenemos un amortiguador roto, vamos a ver qué pasa".** Pasó que ganó su serie.

Mientras espera la terminación de un Dodge Polara. Alberto Rossi sigue despuntando el vicio con la cupé Fiat. El domingo consiguió su mejor colocación hasta el momento, un segundo puesto en la segunda serie. Luego a puntear durante varios giros.

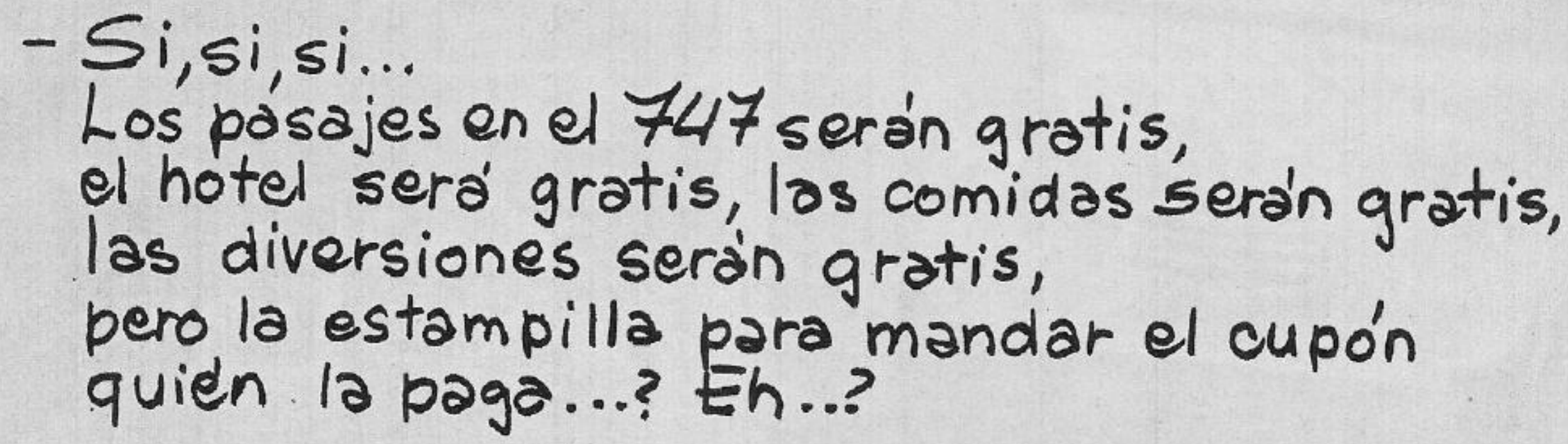
En una de las largadas de una serie le tocó largar a un Torino junto a una cupé Fiat. El pique fue netamente ganado por la cupé. Sucede que al ser el circuito de trazado muy veloz las relaciones de puente de los coches grandes eran lo más largas posible.

Gastón Perkins anduvo al ritmo que le marcó su Liebre. La misma, esta vez corrió con motor by Berta pero sensiblemente inferior en potencia que sus congéneres. Mordía las 6.000 vueltas con una relación de diferencial de 3.73. El paisano de Bragado anda con el pie cambiado. Esta vez fue el embrague el que lo dejó a pie. Habrá que esperar que cambie la racha.

Otro que también últimamente está haciendo gala de una mala suerte apreciable es Faraoni. El domingo fue una válvula.

Es intención de la gente del Automóvil Club de Pergamino hacer que el circuito en el cual se corrió el domingo se transforme en semi-permanente. Las mejoras que introducirían en él serían en primer lugar ensanchar el pavimento tres metros y además dotar de suficientes guard-rails al perímetro.

Carlos Loeffel pudo concretar su retorno.



XII HORAS DE TUCUMAN

TODO UN EXITO

Las 12 Horas Citroën conmovieron el ambiente automovilístico del Jardín de la República. Un circuito ideal, una perfecta organización, gran cantidad de público y una atención inmejorable a los participantes fueron los pilares del éxito de la prueba

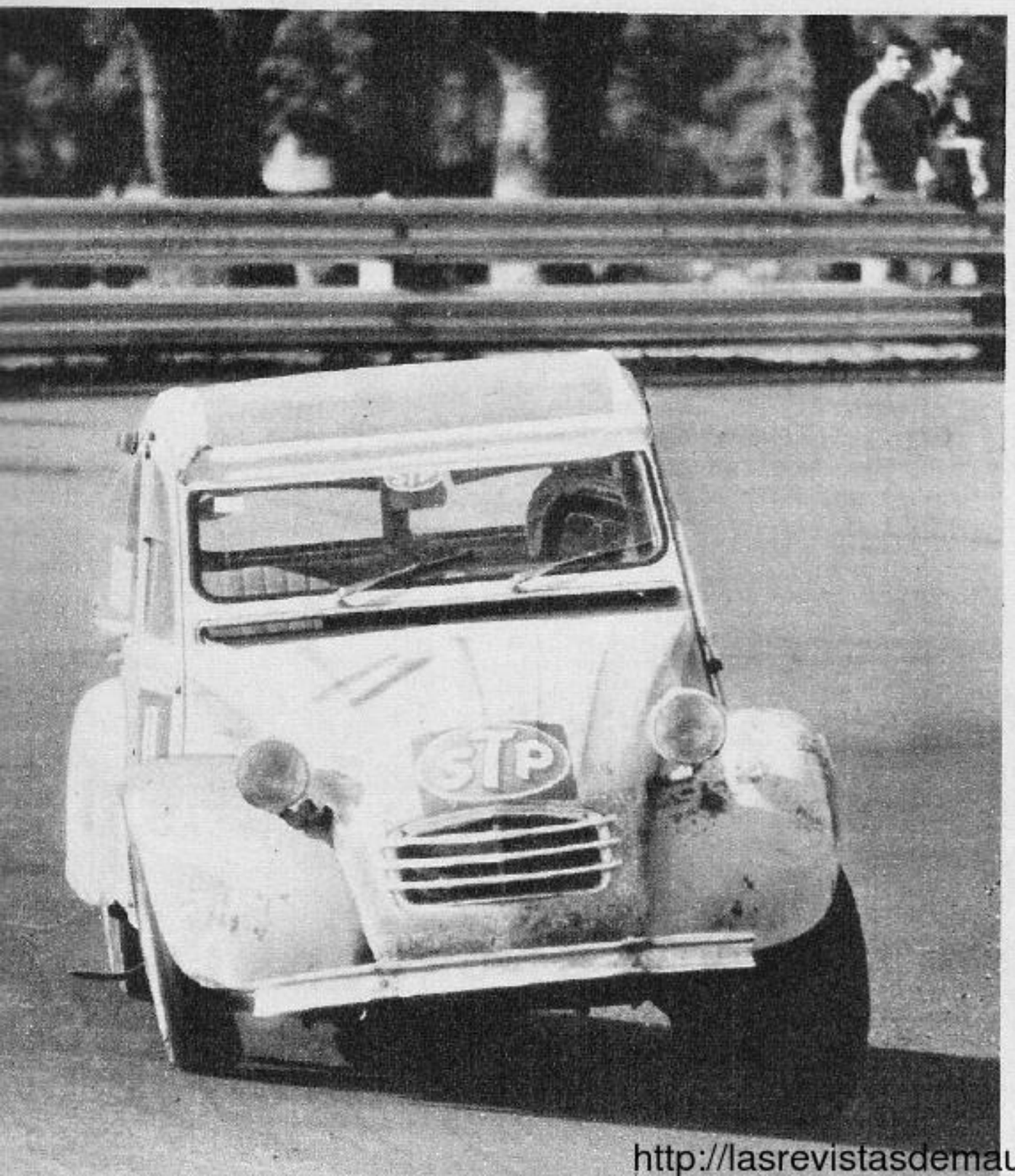
por "BRONQUITO"

El sábado a las 20 hs. se puso en movimiento desde la Plaza central de San Miguel de Tucumán la caravana que nucleaba a todos los participantes de las 12 horas Citroën Ciudad de Tucumán. Una vez llegados al Autódromo del Parque Nueve de Julio, cada auto fue introducido en un box hasta el momento previo a la largada.

A las 23,40 los 40 autos se encontraban ya alineados y el Comisario Deportivo de la Prueba, señor Rossi reunió a los pilotos para darles las indicaciones respectivas. En un clima de expectación, los autos fueron colocados en ángulo de 45° y los pilotos aguardando el disparo de escopeta que les daría la orden de partida —tipo Le Mans—.

La largada fue espectacular. El pelotón de punta, integrado por más de quince autos, comenzó a separarse del resto de los competidores. En la segunda vuelta, el Citroën Nº 2, piloteado por Augé Bacqué representando a CORSA y a Citronort SA. de Tucumán pasaba a comandar la competencia. Poco a poco las diferencias de velocidad se hacían notar y las distancias se alargaban. En la vuelta 8ª el auto de CORSA-Citronort se detuvo por un cortocircuito en la entrada al rulo. A todo esto, en la punta se colocaba el Nº 4 perteneciente a Sumberg-Barrere seguidos por un pelotón de más de diez autos. El Nº 38 de "Bonny" Blasco-Eduardo Formoso, que había largado en la última colocación, se iba acercando violentamente a los





El ganador de las 12 Horas Citroën Ciudad de Tucumán. Bonny Blasco-Eduardo Formoso, dos hombres del Grupo 2 volcados a las lides de los 2 CV.

"Andrea" Alonso-"Chicho" Pernatoni, la pareja que completó el uno-dos de Citronort y de Tucumán.

El auto que dio mucho que hablar por ser el más veloz de todos y establecer el record de vuelta. A los pilotos mejor no nombrarlos por temor a que Interpol lea la nota. En la foto se aprecia el momento en que Augé utiliza el guard-rail como guía de una pista de Scalextric y dobla apoyándose en él. Era la primera vuelta, los gallineros de Tucumán dormían tranquilos...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



- Rebeca : hagamos lista de 747.
  Total amar a prójimo no coista nada.

XII HORAS DE TUCUMAN

XII HORAS CIUDAD DE TUCUMAN
CIRCUITO DOMINGO BASAIL

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Vtas.	Procedencia
1º	38	B. Blasco-E. Formoso ...	12h01m11s	356	Tucumán
2º	11	"Andrea" A.-C. Perantoni .	12h01m37s	351	Tucumán
3º	4	A. Sundberg-R. Barrere ...	12h00m14s	348	Bs. Aires
4º	9	J. C. Diddi-O. Cassarani ..	12h00m14s	347	Bs. Aires
5º	1	R. Mercado-R. Losano	12h02m02s	336	San Juan
6º	7	J. P. Rujinsky-H. Rujinsky .	12h01m58s	330	Córdoba
7º	34	C. Bustos-C. Silva.	12h01m10s	324	Córdoba
8º	25	Chino Sogno-R. Herrera ...	12h01m22s	322	Tucumán
9º	23	A. Pizzolon-H. Funes	12h01m07s	318	Tucumán
10º	18	E. Meajil-Miguel García ...	12h01m21s	315	Tucumán
11º	26	B. Casadey-Jorge Mendoza	12h01m39s	315	Santiago
12º	15	H. Matarrese-V. Matarrese .	12h01m57s	313	Tucumán
13º	17	"Manolin"-Luis F. Rivero .	12h02m07s	312	Tucumán
14º	19	D. Darmanin-M. Sánchez ..	12h01m59s	308	Tucumán
15º	24	"Al-Con"	12h01m03s	305	Tucumán
16º	37	R. Colina-C. D'Abate	12h02m04s	305	Salta
17º	28	J. L. Duport-E. Taussing ..	12h01m13s	299	Salta
18º	31	E. Alonso-Juan A. Alonso .	12h01m14s	208	Salta

PROMEDIO DEL VENCEDOR: 80,500 km/h.
RECORD DE VUELTA: el 2 (Augé-P. Balbi) en 1m58s a un promedio 83,600 km/h.

CUARTEL GENERAL

Eduardo y Carlos Cruzado, Cupin, y Mario Davidson convirtieron Citronort (concesionaria oficial de Citroën en Tucumán) en un verdadero cuartel general de los fanáticos del 2 CV. Un incansable grupo de mecánicos dirigidos por Gramajo se dio a la tarea de preparar, auxiliar y ayudar a cuanto participante llegó a Tucumán. Pocas veces se ha visto en este tipo de competencias un grupo humano con tanto empuje y siempre dispuesto a solucionar cualquier problema mecánico durante cinco días y cinco noches ininterrumpidamente buscando escasas décimas de segundo menos tan codiciadas en los 2CV.

En el auto nº 2 gentilmente cedido por Citronort a CORSA, los mecánicos Noya y Cueso mediante prolijos ajustes en la puesta a punto del motor, suspensión y rodado lograron hacer de él el auto más veloz y doblador de las 12 horas.

También agradecemos a ALA-Austral su colaboración al haber permitido "se colaran" en sus aviones los energúmenos de CORSA.

24 HORAS DE RIO GALLEGOS

A las 15 horas del día 7 de noviembre se largaron las esperadas 24 Horas de Río Gallegos, carrera de importancia zonal que, sin dar puntaje para el campeonato nacional de G2, resulta interesante ya que se trata de la primera experiencia en carreras "Long playing" para G1. En el circuito de Palermo Aike, semipermanente de aproximadamente 30 km. de extensión —10 km. pavimentados y el resto de ripio y tierra consolidada— se iniciaron las 24 Horas, que culminaron a las 15 hs. del domingo. Previamente al comentario de la carrera que nuestro corresponsal Pedro Pignataro ha realizado (con acompañamiento de banda) y que publicaremos próximamente, adelantamos los resultados extractados cómo para que ustedes se vayan dando una idea. De los 42 autos que largaron, llegaron 28: 13 de la clase "A" y 15 de la "C". Helos aquí:

CAT. "A" - G1 hasta 850 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	24	León-Lola	Renault Gordini	24h07m26s	107
2º	23	Tres Guerres-Earsman	Renault Gordini	24h01m20s	106
3º	18	Jones-Nievas	Fiat 600	24h13m35s	103
4º	21	Salas-Pereira	Fiat 600	24h01m41s	102
5º	15	Fuentes-Calavie	Fiat 600	s/t	101

CAT. "C" - G1 hasta 2000 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	55	Costilla-Rodríguez	Peugeot 504 ..	24h08m04s	143
2º	70	Muñiz-Hawkins-López	Peugeot 504 ..	24h09m33s	142
3º	56	Susacasa-Coequiper	Peugeot 504 ..	24h10m42s	139
4º	58	Favre-Pereira	Peugeot 504 ..	24h04m14s	136
5º	67	Plaza-Pedemonte-Quenego .	Peugeot 504 ..	24h08m59s	134

punteros. Cumplidas 18 vueltas, sale nuevamente a la pista el coche Nº 2 de Augé-Pérez Balbi. En dos horas, logra recuperar dos de las nueve vueltas perdidas, y establece, en la persecución de los punteros, el record absoluto extra oficial para la vuelta: 1m46s4.

Pero desde atrás (Emilio Alonso-Chicho Pierantoni) dos autos representando a Citronort que caminando parejo y bien, aumentaban su ventaja y se hacen cargo de la punta.

A las 2 de la mañana un incendio de proporciones considerables en la zona de abastecimientos pone fuera de carrera uno de los autos del equipo Slutzky, firme candidato a la punta.

A las 6 de la mañana, se produce el abandono definitivo del Nº 2 de CORSA-Citronort luego de haberse detenido varias veces a solucionar pequeños problemas. Ya a esa hora, el 38 estaba puntero en la clasificación, seguido del 11 y del 4. Una buena actuación cumplieron durante todo el desarrollo de la competencia, el Nº 1, perteneciente a Mercado - Lozano, representante de San Juan, quienes estuvieron siempre en la conversación.

A las 7,30 hs. el 38 continuaba puntero, pero esta vez seguido del Nº 4 y del 11 que habían intercambiado posiciones. Pero poco duró el segundo puesto del Nº 4, ya que el 11 se le fue acercando de a poco logrando pasarlo y alejarse. A las 8 hs., el Nº 4 se detuvo brevemente en los boxes (20s.) y siguió en carrera, pero ya con mucha diferencia con respecto al segundo, Alonso-Pierantoni.

A las 12 horas, la bandera a cuadro bajó sobre el 38 dándolo como triunfador de la prueba en medio de la alegría del equipo Citronort S.A. que había colocado dos de sus cinco autos largados en las dos primeras posiciones. Y así terminó una carrera bien pensada, en un magnífico escenario con muchas alternativas, con diversión a granel para la mayoría y alguna protesta para aquellos que consideran una encerrada o un autazo como un problema personal. De todas maneras, nada de eso pudo tirar abajo la encomiable tarea de los equipos más importantes (Slutzky, Citronort), de los organizadores (Asociación Tucumana de Autos Standard) y de todos los que corrieron y se divirtieron.

AZUQUITA DULCE

La carrera fue un exitazo desde todo punto de vista. Pasaron 10s 40 inscriptos, no hubo fallas organizativas, todo Tucumán estuvo pendiente de los créditos locales, sin lugar a dudas, la próxima versión de las 12 Horas Citroën no merece ser ni corregidas ni aumentadas. Copiarlas tal cual.

Si hasta hubo escenas de pugilato en los boxes. El lamentable Julián García, piloto del 2CV número cinco agredió inpunemente a **"Andrea"** un tucumano que también corre en MA F1. Después de haber decidido demagógicamente que el tucumano lo había encerrado en uno de los virajes, en una acción propia de un matoncito de barrio, le propinó un puñetazo en la boca. Se salvó que los presentes que vieron la escena, indignados, hiciesen justicia por su cuenta porque la policía formó un cordón policial que le salvó milagrosamente los huesos. Fue a terminar en la comisaría.

Dichas y desdichas del 2CV con el cual Parabrisas CORSA estuvo presente en las 12 Horas: A la media hora de carrera un cortocircuito originado en el cuentavueltas lo deja tirado a Augé Bacqué en los mixtos mientras corría primero. Se pierden 9 vueltas para solucionar el desperfecto. Sigue en carrera y se descuentan en las tres horas siguientes dos de las 9 vueltas a los punteros. Se estaba girando en cuatro segundos menos que en las pruebas de clasificación. El auto se queda sin nafta, sí se queda sin - naf - ta, debido a que cuando se cargó combustible mediante un surtidor a presión se consideró que el tanquecito estaba lleno porque se desbordó, pero no fue así.

Se vuelve a descontar algo, Augé Bacqué tiene un altercado con el guard-rail, se pierde poco, casi se repite el problema de la nafta. Al cubrir la primera tercera parte de la carrera un cambio de batería y finalmente cambiar las Michelin X de 135. 15 que nos hicieron ganar cinco segundos en cada vuelta. Hubo que poner adelante otras, más altas y resultó prácticamente imposible bajar el 1m59s. Igual se sigue corriendo muy jugados y el broche de oro lo pone el Nono Pérez Balbi al poner el auto en dos ruedas y darse un regio golpe contra el guard rail. Out.

Mientras el auto estuvo girando con las Michelin bajas (hasta las cuatro de la mañana) no hubo 2CV que lo pasase. El auto era el más veloz sin ninguna duda. La velocidad fue mérito de Citronort, las piñas de Parabrisas CORSA.

En la mañana del domingo se encontraron en los boxes el piloto del número 12 Alejandro Zaglio y el del número 1, Ramón Mercado. Durante 10 minutos estuvieron festejando los autazos y encerradas que se habían dado entre sí. Así da gusto.

Miguel Perrotti y Mario Estulain hicieron una linda carrera con el número 3. Lástima que Estulain, ya de día, se pegó muy fiero con el guard-rail del curvón: fue a parar al mismo lugar que el auto de CORSA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

siga inaugurándola,
para disfrutarla todos los días
por muy especial



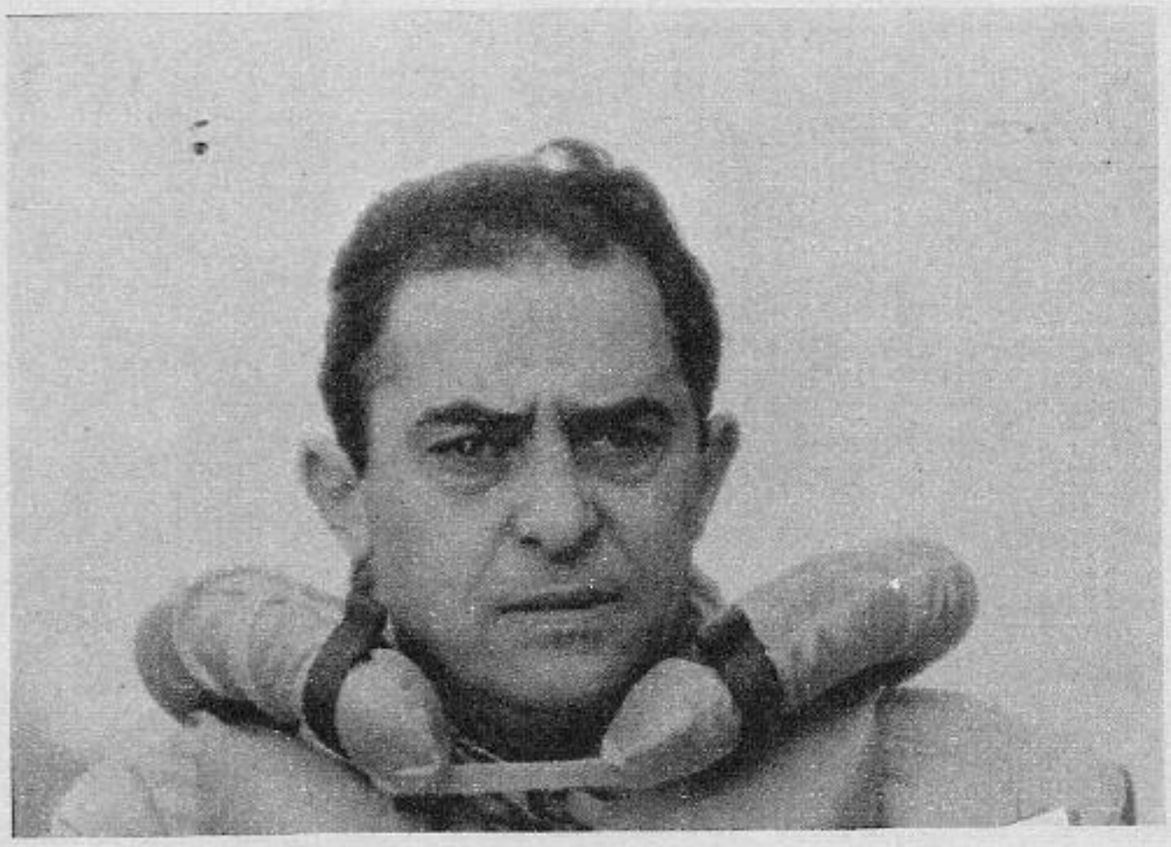


A MAS DE 200 K

Que Alfa Romeo tiene ganado un lugar en el automovilismo, no lo niega nadie y nuestro público bien lo sabe. Lo que no conocemos suficientemente es la actividad de Alfa Romeo "sobre el agua" y sin embargo nos interesa sobre todo ahora, que Pedro Soriano está dispuesto a realizar la tentativa de batir un record mundial con su Algramar y su Ford F-100. Los records de velocidad absoluta están obviamente reservados a motores internos y los Alfa se adaptan muy bien a los requerimientos de la motonáutica por su baja relación peso-potencia y su alto régimen, lo que permite un acople directo con la hélice obteniéndose así la máxima velocidad posible. Una de las categorías que tenía un record bastante "duro" de vencer era la de "racers hasta 500 Kg. de peso": Liborio Guidotti, en 1957, había establecido un promedio de 210,810 km/hora. Leopoldo Casanova, oriundo de Parma, pensó que 13 años era demasiado tiempo lo que había durado ese record y se preparó para batirlo.

Uno de los principales problemas era la elección del lugar, es decir del espejo de agua en que se realizaría la tentativa. Casanova, consciente de la altísima velocidad que debía enfrentar, se decidió finalmente por Sabaudia que, entre las distintas "pistas homologadas" (requisito inprescindible para que el record sea válido) parecía la más favorable, ya que el lago presenta casi siempre condiciones buenas para andar rápido. Alrededor de cuatro meses se tardó en lograr la justa preparación del equipo. Especial atención se prestó al asiento y distribución de pesos en el casco del racer hecho construir especialmente en el astillero Popoli. El Presidente, que así se bautizó la lancha, estaba listo para recibir el motor. La planta propulsora elegida fue el Alfa Romeo "33", de 2498 cm3 de cilindrada, ocho cilindros en V y que desarrolla una potencia superior a los 320 caballos con un régimen de 9.700 rpm. Es decir, el Alfa que tan brillantemente se había comportado en la copa Tasmania de Australia. Y por fin, después de mucho esperar, llegó el día en que el lago de Paola, de agua salada, se presentó más o menos apto para la prueba, y de-

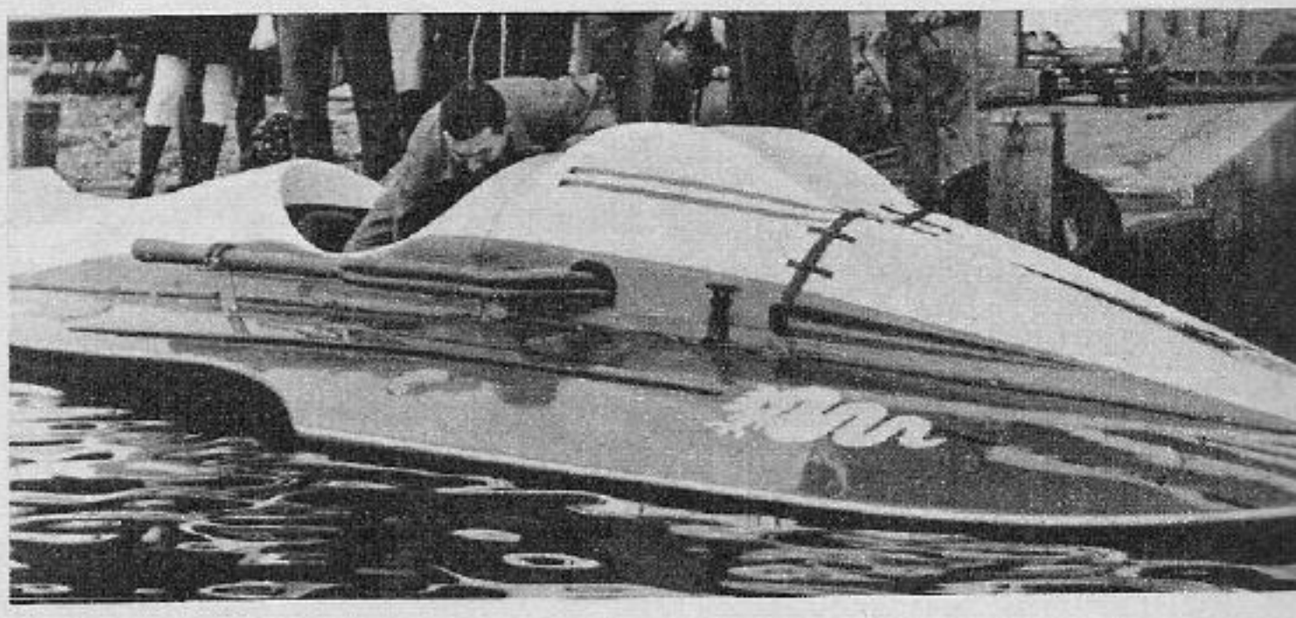
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Leopoldo Casanova. Consiguió un record de importancia batiendo otro que había durado trece años.

A 9.700 rpm y desarrollando más de 300 caballos el Alfa Romeo permitió desarrollar un promedio de 225 km/hora. Con otro Alfa piensa superarse los 250 km/hora.

Momentos previos a la primera tentativa. Estilizadas líneas del casco construido en el astillero Popoli. Nótese el soporte del extremo del caño de escape cuya vibración podría ser peligrosa a alta velocidad.



Otro record mundial para Italia: Leopoldo Casanova, un casco Popoli, un motor Alfa Romeo y 225 Km/hora. Una corrida anulada porque no salió la fotografía. Próxima tentativa: 250 Km/hora.

m/hora

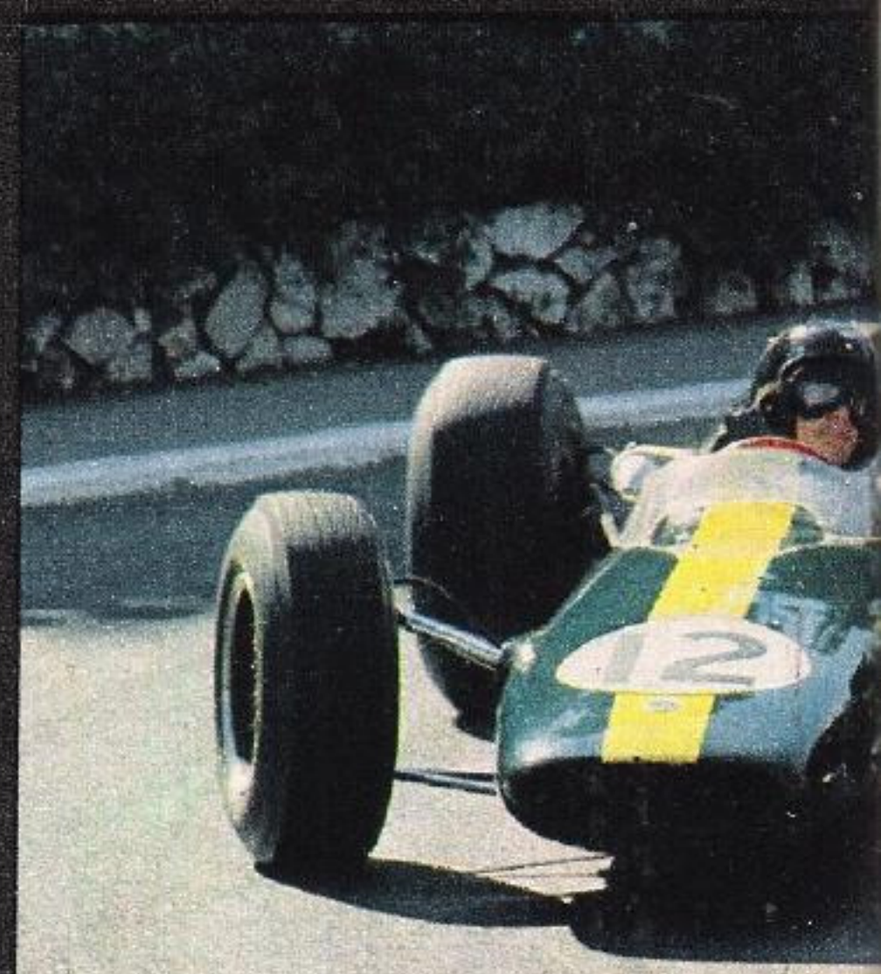
cimos más o menos porque un ligero viento del norte "erizaba" la superficie con pequeñas crestas, lo que no era favorable.

El total de la prueba representó dos series de cuatro pasadas, cuatro en sentido de la corriente y cuatro en el sentido opuesto. Apoyado en sus dos pontones laterales y en la hélice, el Presidente, en medio de una impresionante estela de agua y sin la más mínima oscilación en su marcha atronó el lago, no con el clásico y sordo rugido de los Alfa sino con un penetrante silbido de reactor, producto de las variaciones de sonido producidas por el agua. Ya en la primera pasada se tuvo la impresión que las cosas iban a andar bien. La primera medición, en sentido descendente, hecha con un cronómetro manipulado a mano, dio una media de 234 km/hora. Sin embargo, un desperfecto del reloj eléctrico impidió que se obtuviera la fotografía sincronizada de la llegada, es decir del instante exacto en que se cruza la línea. Como el reglamento establece que para records superiores a 200 km/hora no es suficiente el cronometraje manual, no se pudo homologar la marca. Casanova (es de imaginar con qué alegría) se enteró de lo ocurrido y una vez solucionado el inconveniente se dispuso a realizar las nuevas corridas. En resumen, los dos mejores tiempos fueron resultado de la segunda y tercera pasadas; en sentido ascendente marcó 224,019 km/hora y en sentido descendente 226,272 km/hora, lo que da un promedio de 225,145 km/hora.

Para ubicar en importancia este record piénsese en que si la velocidad lograda es difícil de mantener en caminos pavimentados, en agua es peor. Un pequeño tronco, una botella, una pequeña onda mal tomada y no se cuenta el cuento. Y si todo anda bien hay que aguantar derecha la embarcación con sólo pequeñas correcciones de volante, ya que un movimiento brusco puede ser fatal. Terminada la prueba, Casanova declaró que con un Alfa "33-3" piensa batir el record de velocidad que tiene Castoldi con 241 km/hora, para lo cual debe superar los 250 km/hora. En los próximos días debe efectuarse la tentativa.





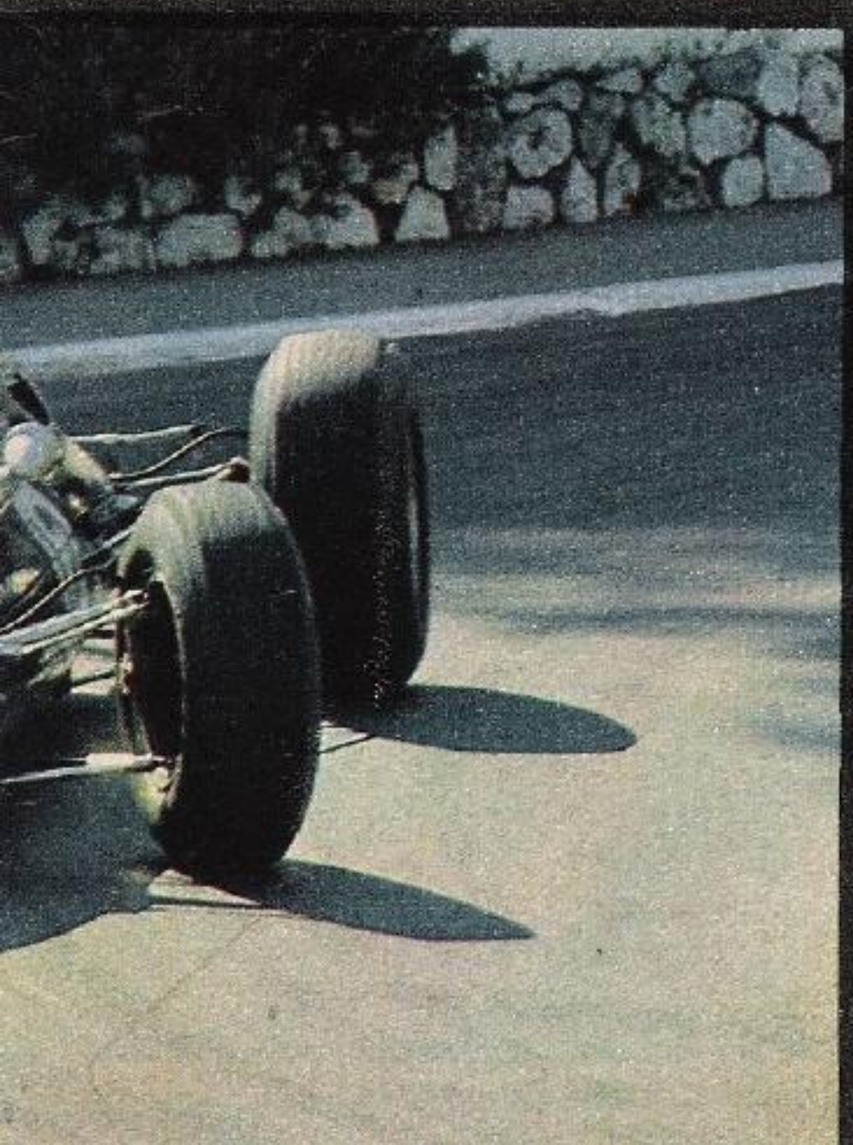


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



20 AÑOS DE F.1 INTERNACIONAL

Un estudio estadístico de los resultados obtenidos en veinte años de carreras Grand Prix por el campeonato del mundo revela cuáles fueron las actuaciones más destacadas -hombres y autos- en las dos décadas de postguerra



A la izquierda: Jackie Stewart y el BRM 1.500. En aquella época el escocés era segundo piloto de Graham Hill.

El Lotus 25 y Jim Clark. Indiscutibles dueños de un momento de F. 1.

¿QUIEN FUE EL MAS EXITOSO?

Análisis de los Campeonatos Mundiales de Automovilismo 1950-1969

En el año 1950 se disputó por primera vez el Campeonato Mundial de Automovilismo. Tras la clausura de la temporada 1969 se celebró un pequeño jubileo: el codiciadísimo título fue adjudicado en el vigésimo año de la realización de carreras de F. 1. Durante esos 20 años se disputaron 173 carreras (Grandes Premios) tomadas en cuenta para el Campeonato Mundial. En ellas participaron a lo largo de esos años exactamente 334 corredores. De estos 334 corredores, por lo menos un total de 117 logró obtener puntaje para el Campeonato Mundial. Por otra parte, al menos 30 de esos 117 pudieron ganar una prueba de clasificación, y además, de esos 30, 11 alcanzaron la magna meta: el título de campeón mundial.

Sólo uno de cada diez del total de corredores que durante esos 20 años figuraron en la largada de una carrera por el Campeonato Mundial ganó un Gran Premio, y apenas uno de cada treinta resultó campeón: rigurosa selección, por cierto.

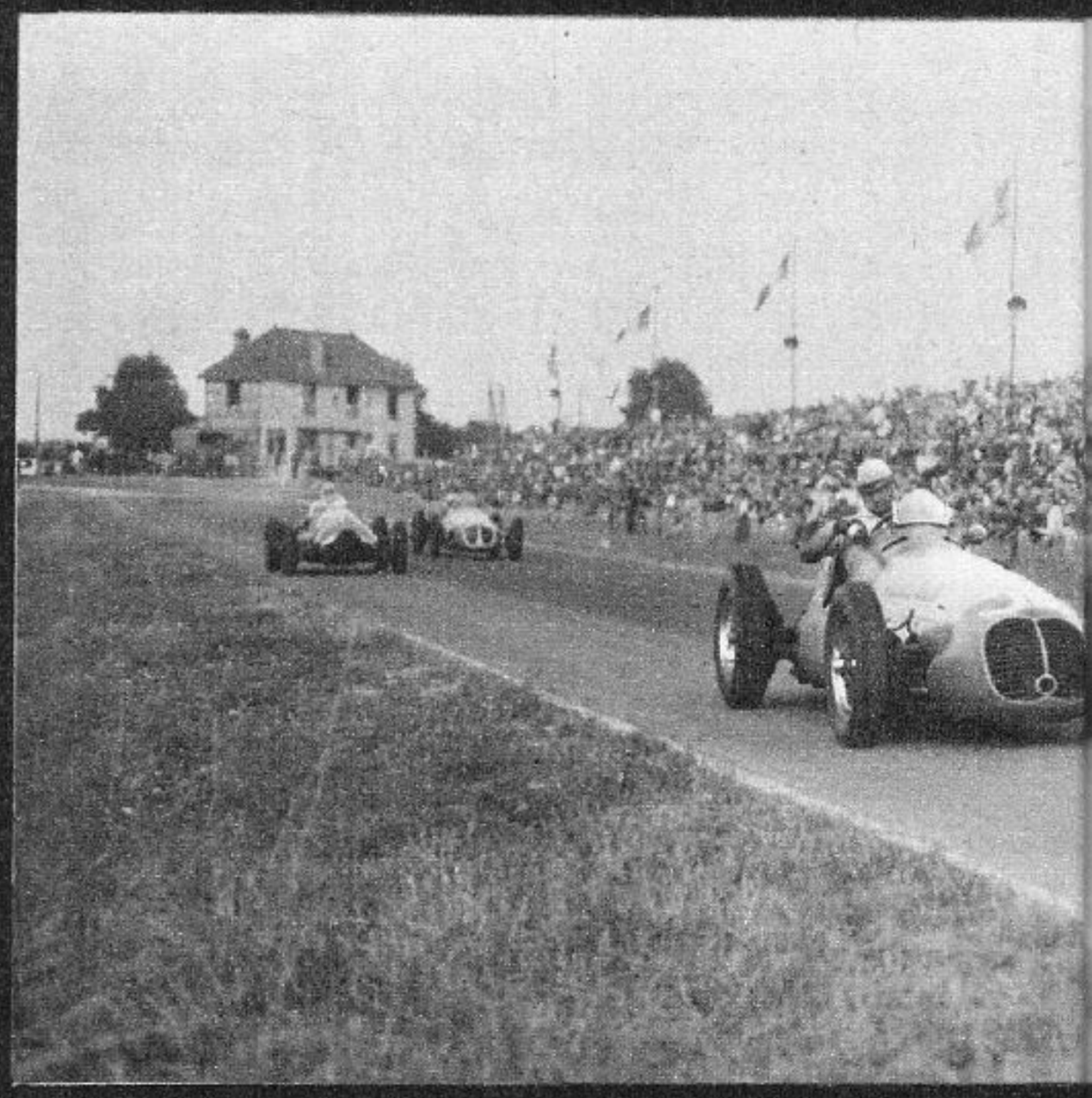
En las firmas productoras el asunto resultó un poco más favorable: un total de 27 fábricas, que se pueden calificar de talleres, participó alguna vez en carreras por el Campeonato Mundial entre los años 1950-1969. En todo caso 14 (prácticamente la

Firma	Carreras	Victorias (%)	Dobles victorias (1º y 2º puesto)
Alfa Romeo	13	10 (76,9)	4
Mercedes Benz	12	9 (75,0)	5
Matra	26	9 (34,6)	2
Vanwall	28	9 (32,1)	—
Lotus	113	36 (31,9)	3
Ferrari	159	42 (26,4)	23
Maserati	42	9 (21,4)	1
Brabham	76	12 (15,8)	5
Cooper	108	16 (14,8)	6
McLaren	33	4 (12,1)	1
BRM	118	13 (11,0)	5
Porsche	15	1 (6,7)	—
Honda	35	2 (5,7)	—
Eagle	23	1 (4,3)	—

NOTA: Atención, que no se incluyen los resultados de 1970.

Corredor	Victorias	1er.-3er. puestos			
J. M. Fangio	41,3 %	60,3 %	G. Hill	12,4 %	31,9 %
A. Ascari	37,1 %	48,6 %	J. Brabham	11,4 %	23,7 %
J. Clark	34,2 %	43,6 %	D. Hulme	10,2 %	34,7 %
S. Moss	22,5 %	33,8 %	P. Collins	8,3 %	19,5 %
J. Stewart	22,0 %	38,0 %	J. Surtees	6,8 %	27,3 %
G. Farina	13,9 %	52,8 %	M. Hawthorn	6,7 %	40,0 %
J. Ickx	13,6 %	40,9 %	P. Hill	6,3 %	33,3 %
T. Brooks	12,5 %	22,5 %	D. Gurney	4,8 %	22,9 %
			B. McLaren	4,0 %	26,3 %

En este cuadro sólo se tomaron en cuenta corredores que por lo menos ganaron 3 Grandes Premios.



Corredor	Carreras corridas	Máquinas corridas	1er. puesto	2do. puesto	3er. puesto	4º puesto	5º puesto	6º puesto	Otras llegadas	Fuera de carrera	Relevados	Vueltas más veloces en la carrera	Vueltas más veloces en el entrenamiento
Chris Amon	44	44	0	1	5	2	1	2	1	26	0	0	4
Alberto Ascari	31	35	13	4 (2)	0	2	1	1	0	13 (2)	1	11	16
Gian Carlo Baghetti	21	21	1	0	0	1	1	0	6	12	0	1	0
Lorenzo Bandini	42	42	1	2	5	2	1	3	10	15	0	2	1
Jean Behra	52	57	0	2	6	2	4 (1)	6 (1)	5 (1)	31 (2)	1	1	0
Joakim Bonnier	100	100	1	0	0	1	10	8	29	51 (1)	0	0	1
Jack Brabham	113	114	13	8	6	13	5	7	8 (1)	54	0	6	13
Tony Brooks	38	40	5	2	2	1	3	0	7	19 (2)	1	3	3
Jim Clark	72	73	25	1	6	4	3	1	7 (1)	26	0	26	33
Peter Collins	32	36	3	1 (1)	3	1 (1)	1	2 (1)	3	20 (1)	2	0	0
Luigi Fagioli	7	8	0	4	1	0	0	0	1 (1)	1	1	0	0
Juan Manuel Fangio	51	58	24 (2)	10 (2)	1	5 (1)	0	0	1	15 (2)	2	23	28
Giuseppe Farina	32	35	5	9 (1)	5 (1)	3	2	1	1	8 (1)	1	5	7
Richie Ginther	52	52	1	8	5	6	4	4	8	16	0	3	0
J. Froilán González	26	30	2	4	6 (2)	2 (1)	0	1 (1)	1	10	4	5	3
Masten Gregory	36	39	0	1	2	2	0	2	13 (1)	18	1	0	0
Dan Gurney	83	83	4	8	7	2	5	4	10	43	0	6	3
Mike Hawthorn	44	45	3	9 (1)	6	6	2	2	0	15	2	6	5
Graham Hill	113	113	14	15	7	8	4	4	6	54	0	10	13
Phil Hill	48	48	3	5	8	2	0	3	10	17	0	5	6
Denis Hulme	49	49	5	5	7	5	4	1	3	19	0	3	0
Jacky Ickx	22	22	3	2	4	2	1	1	0	8	0	3	2
Innes Ireland	50	50	1	2	1	4	4	2	12	24	0	0	0
Bruce McLaren	99	99	4	10	2	7	12	5	11	38	0	3	0
Stirling Moss	66	71	16 (1)	5	3 (2)	2	2 (1)	1	7	33 (1)	2	20	16
Luigi Musso	25	27	0	5	1	1	1	0	4 (2)	14	1	1	0
Jochen Rindt	51	51	1	3	4	6	1	1	2	33	0	2	7
Pedro Rodriguez	36	36	1	1	2	1	4	5	2	20	0	1	0
Louis Rosier	38	39	0	0	2	2	2	3 (1)	13	17	0	0	0
Roy Salvadori	47	47	0	1	1	1	2	5	9	28	0	0	1
Ludovico Scarfiotti	10	10	1	0	0	2	0	2	1	4	0	1	0
Harry Shell	56	63	0	1	1	3	8 (2)	3	11 (3)	35 (2)	1	1	0
Jo Siffert	73	73	1	1	2	6	2	4	20	37	0	3	1
Mike Spence	36	36	0	0	1	3	6	2	6	17	1	0	0
Jackie Stewart	50	50	11	5	3	3	2	3	1	22	0	6	2
John Surtees	87	87	6	10	8	5	6	1	4	48	0	10	8
Pietro Taruffi	18	18	1	3	1	2	2	1	0	6	2	1	0
Maurice Trintignant	82	84	2	3 (1)	4 (1)	3	6	3	19	39	3	1	0
Graf Trips	27	27	2	2	2	3	4	3 (1)	1	10	0	0	2
Luigi Villoresi	31	33	0	2	6	2	3	4	4 (1)	11 (1)	1	1	0

La diferencia entre el número de las carreras corridas y el de las máquinas corridas resulta de que hasta fines del año 50 era usual que el puntero de un *team*, si quedaba fuera de carrera, se hiciera cargo del vehículo de un compañero. Hoy, en 1970, eso también es posible. Así se repartían los puntos entre los corredores. De este modo Fangio ganó en 1951, por ejemplo, el Gran Premio de Francia con la máquina que originariamente había corrido Fagioli, y en 1956 el Gran Premio de Argentina, tras haber tomado la máquina de Musso, mientras Moss, en 1957, ganó el Gran Premio de Inglaterra con la máquina de Brooks.
(1) Incluyendo una posición que el corredor en cuestión obtenía con máquinas que había tomado en traspaso a otro corredor.
(2) Incluyendo dos posiciones que el corredor en cuestión obtenía con máquinas que había tomado en traspaso a otro corredor.
Cuando se relevaba a un corredor, se lo anotaba bajo el rubro "relevado". Fagioli y Musso, por esa razón, no tienen ninguna victoria en el cuadro, aunque a decir verdad cuentan en su haber con una "media victoria".

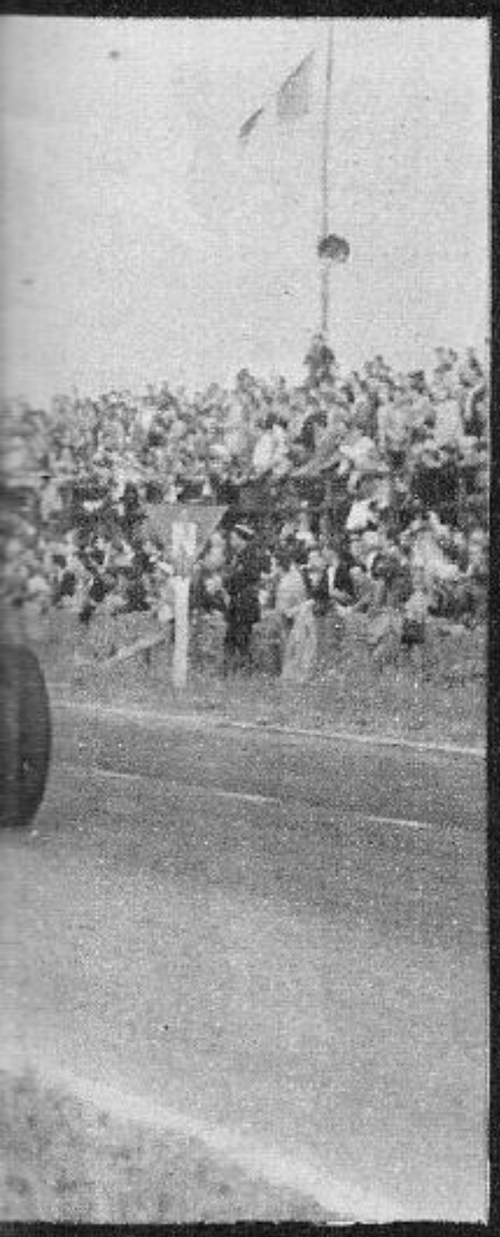
Arriba, derecha: Fangio y Froilán González; Mercedes Ferrari. Los duelos entre la marca alemana y la italiana fueron el condimento de los primeros años de la década del '50.

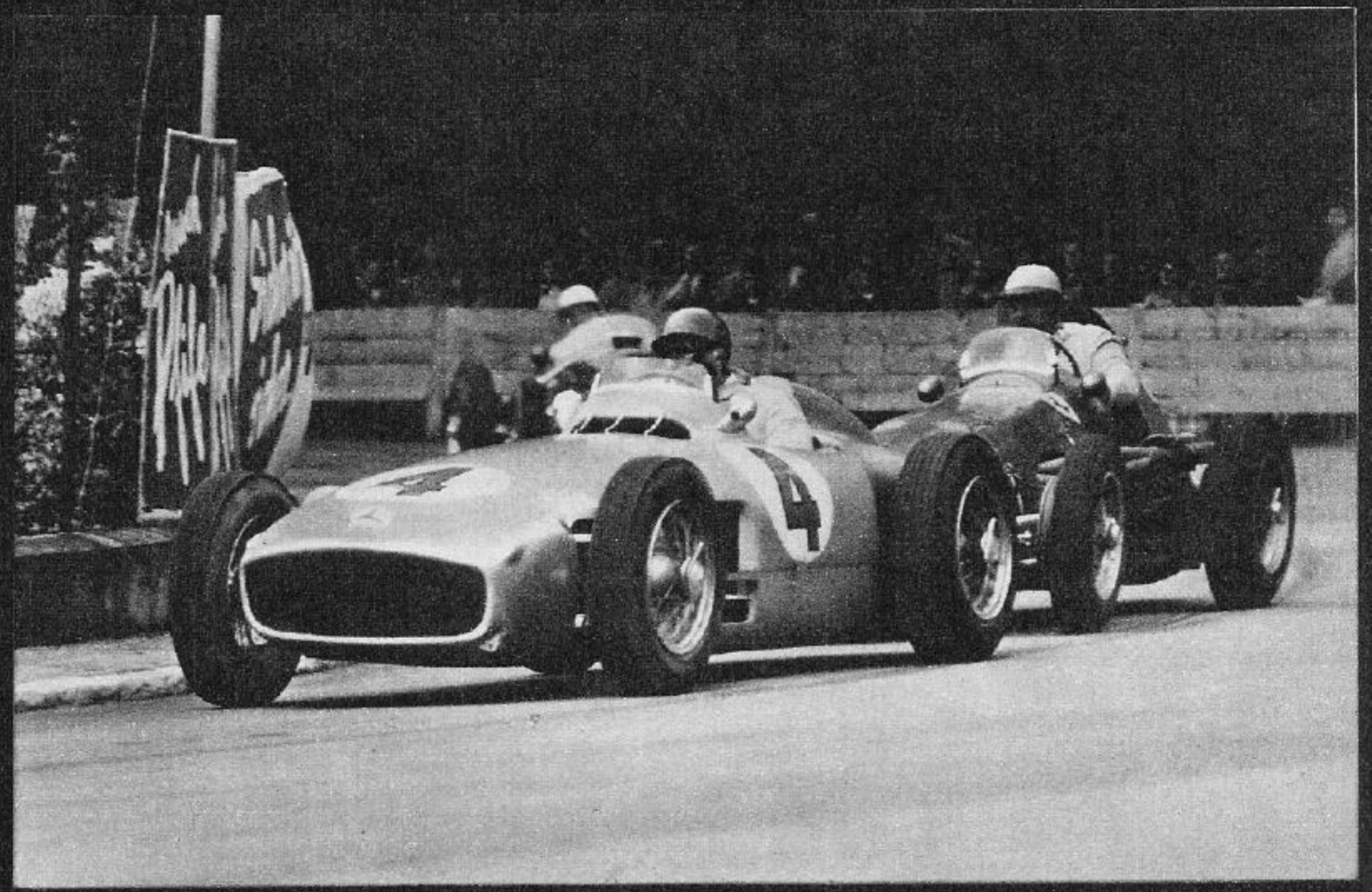
Abajo, izquierda: Giuseppe Farina fue el primer campeón mundial cuando se estableció reglamentariamente el campeonato por puntos. Aquí lo vemos con el Alfa 158 ganando el G.P. de Italia de 1951 en Monza.

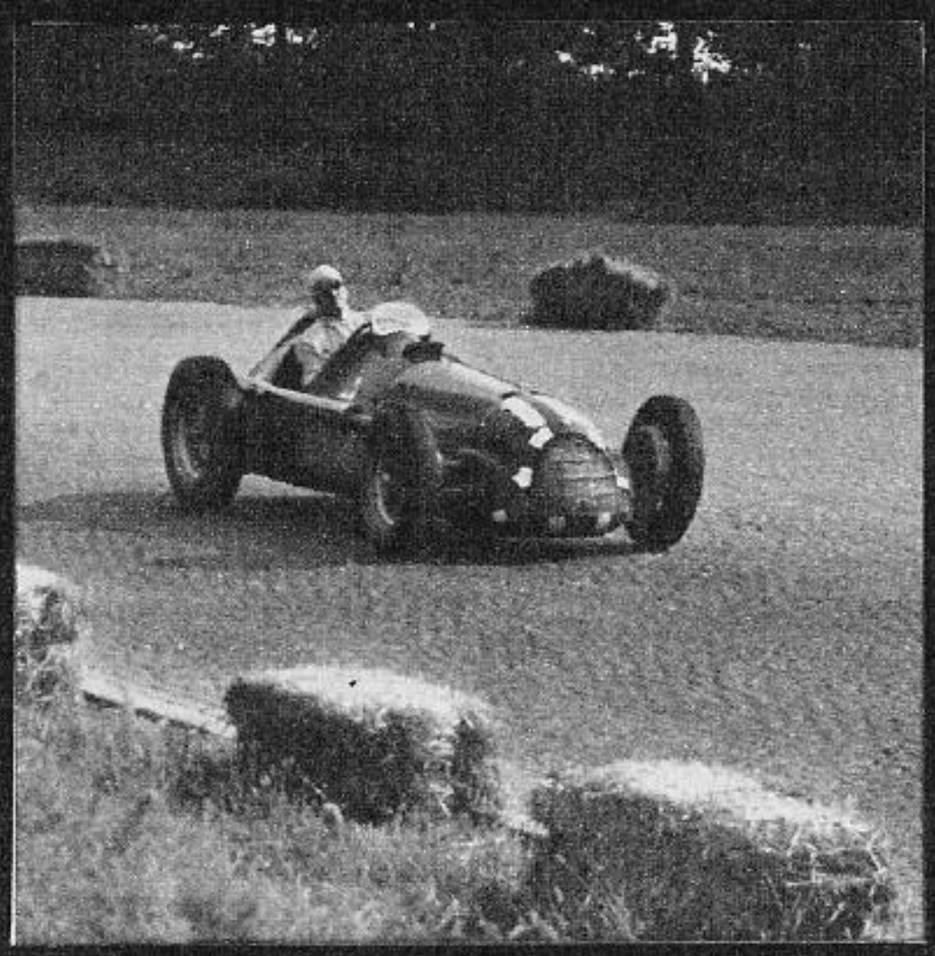
Arriba, izquierda: Fangio ganando con Maserati. La famosa marca de Módena permitió la entrada de Fangio a la década gloriosa del quíntuple campeón.

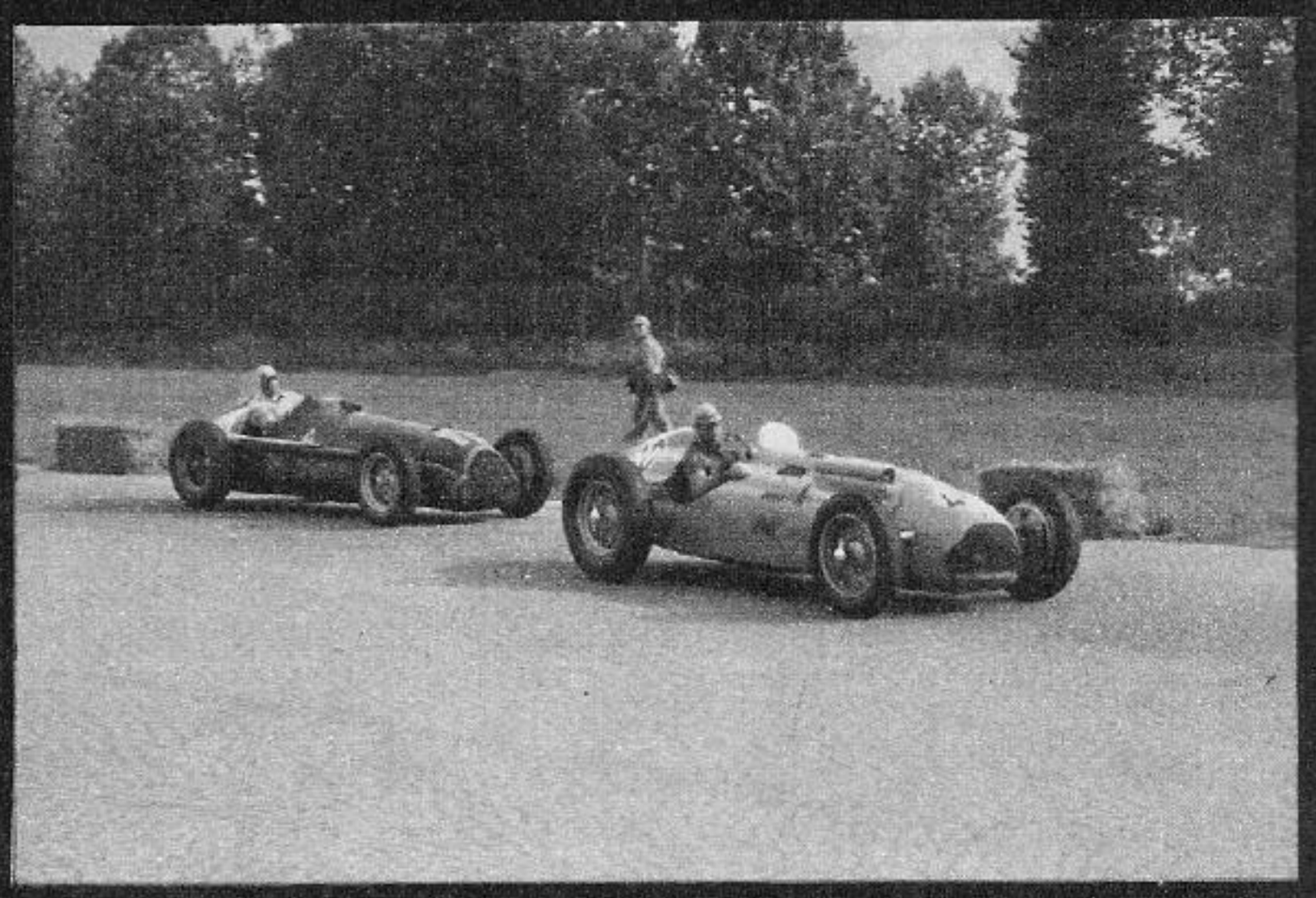
Abajo, derecha: El Alfa de Fangio a punto de sacarle una vuelta al Talbot Lago de Guy Mairesse, coche que no se acercaba a la brillante performance de la máquina italiana.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









mitad) ganaron por lo menos una prueba para el Campeonato Mundial y 8 firmas diversas (¡aproximadamente un tercio!) suministraron alguna vez los vehículos con que un corredor se *clasificó campeón mundial.*

EL CORREDOR MÁS EXITOSO

El cuadro 1 muestra los logros de los corredores que han ganado una prueba de clasificación para el Campeonato Mundial o que han intervenido en 30 ó más del total de 173 carreras. Para ser más exactos habría que añadir todavía a esas 173 carreras las 11 "500 Millas" de Indianápolis que se corrieron entre los años 1950-1960, porque también valían para el Campeonato Mundial. Pero se puede prescindir de ellas, ya que en los años 1950-1960 casi ningún corredor que participara en los Grandes Premios figuró en Indianápolis. Prácticamente tampoco los "especialistas en Indy" americanos participaron en otras pruebas por el Campeonato Mundial. Además, en Indianápolis nunca se corrió conforme a las fórmulas vigentes para el Campeonato Mundial.

En la búsqueda del corredor más exitoso, el único criterio categórico es la referencia a todas las pruebas por el Campeonato Mundial corridas hasta el momento. Se daría una falsa imagen si, por ejemplo, uno estableciera de cualquier manera las posiciones en la clasificación por el Campeonato Mundial sobre la base de esa búsqueda del corredor más exitoso. He aquí un ejemplo de por qué se daría una falsa imagen: en los 20 años trascurridos se ha alterado más de una vez el modo de clasificación. Si uno recurriera al sistema que rige en la actualidad, nombraría campeón mundial 1964, por ejemplo, a Graham Hill y no a John Surtees, y campeón mundial 1956 a Stirling Moss y no a Juan Manuel Fangio.

Volvamos entonces al cuadro 1. Con él uno puede hacerse una muy buena idea de quién figura entre los corredores exitosos. Con Clark (25), Fangio (24), Moss (16), G. Hill (14), Brabham (14), Ascari (13) y Stewart (11), son siete los corredores que tienen más de 10 victorias en Grandes Premios en su haber.

Naturalmente, hay que ver estas cifras en relación con el número de carreras corridas. Las victorias y posiciones (puestos 1 a 3) se expresan porcentualmente en el cuadro 2.

De ese cuadro 2 se desprende con claridad que Fangio fue indudablemente el corredor más exitoso. Ascari se ubica antes de Clark. Estos corredores aventajan a ojos vistas a los restantes. En suma, los tres también se cuentan entre los mejores.

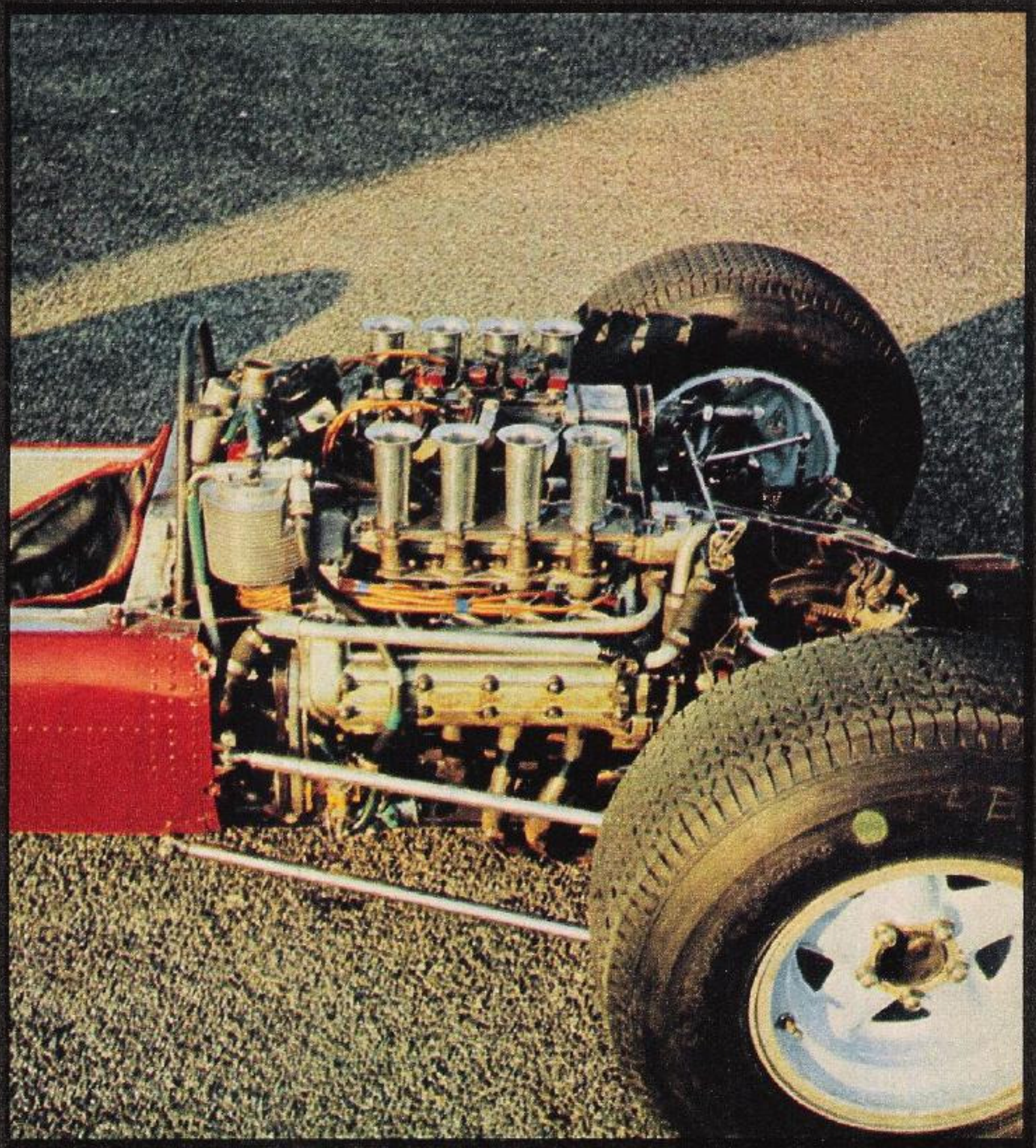
Graham Hill y Lotus 49-Ford. Un conjunto campeón del mundo en 1968.

Ferrari 1.500. Rival de la combinación Lotus-Clark durante la vigencia de aquella fórmula.

Arriba ,derecha: Hacia el fin de la fórmula 1.500 el motor Ferrari era el más potente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Los tres ocupan en épocas precisas una posición dominante: Ascari entre los años 1952-1953, Fangio de 1954 a 1957 y Clark, ante todo, de 1961 a 1965. Claro que se da una diferencia muy esencial: Ascari y Clark sostuvieron su gran éxito solamente para una marca (Ascari para Ferrari y Clark para Lotus), mientras que Fangio resultó más exitoso con Alfa Romeo, Maserati, Mercedes y Ferrari.

Clark nunca corrió otra marca que Lotus en Grandes Premios; Ascari, después de su época Ferrari, Maserati y Lancia. ¿Por qué Fangio, comparado con Clark y Ascari, se lució como el mejor? Nunca tuvo una temporada mala, cualquiera fuese la marca que corriera. En los 7 años en que disputó temporadas completas de Grandes Premios resultó cinco veces campeón mundial y dos veces subcampeón mundial. Dos títulos de campeón mundial se deben no precisamente a su máquina sobresaliente sino a su maestría en el volante: 1956 y 1957. Ascari y Clark, en cambio, tuvieron temporadas "más flojas" cuando no contaron con la máquina superior. Para Ascari fue el semifracaso de 1951, para Clark el de 1966.

Si uno conjuga todos estos factores para establecer una valoración, sólo puede extraerse esta conclusión: Juan Manuel Fangio fue el mejor y más exitoso corredor de Grandes Premios de la posguerra.

Que Fangio, Clark y Ascari también figuraran entre los más veloces —y entonces no hay que atribuir su éxito a la mala suerte de otros corredores en primer lugar— se desprende de las columnas (cuadro 1) "vueltas más veloces" y "tiempo de entrenamiento más veloz". También aquí —si se computa porcentualmente— se destacan en forma manifiesta de los restantes corredores, excepto Moss.

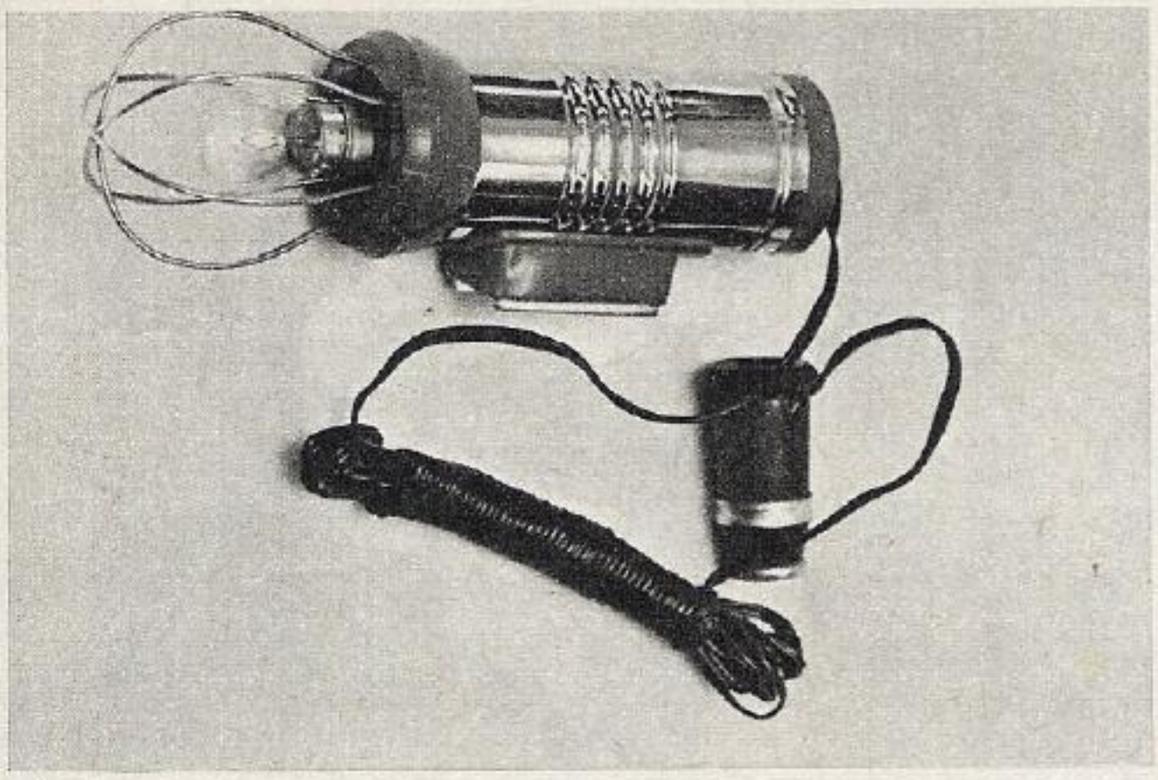
Cada lector llega a resultados esperados o inesperados cuando se ocupa estricatmente de los tres cuadros. Permitámonos aún una observación sobre Graham Hill y Jack Brabham, cuyo mérito —haber participado en más de 100 pruebas de clasificación por el Campeonato Mundial y haber llegado muy a menudo en plena delantera— no puede ser valorado suficientemente. Porque figurar en la punta, en Fórmula 1, durante más de 10 años, es cosa seria.

LAS FIRMAS MAS EXITOSAS

Finalmente, en el cuadro 3 se consignan todas las firmas que han ganado un Gran Premio por lo menos. Ahí está Alfa Romeo seguida muy de cerca por Mercedes Benz. Ambas firmas intervinieron sólo dos años en pruebas por el Campeonato Mundial y en los años de su participación en Grandes Premios fueron las dominantes. Pero asimismo es altamente valorable el mérito de Ferrari. Casi una de cada cuatro de sus máquinas ganó siempre todas las pruebas de clasificación por el Campeonato Mundial disputadas hasta ahora.

Mientras se producen por lo menos 55 veces dobles victorias de una firma en 173 carreras, en total sólo se dan 8 veces triples victorias y apenas 4 veces cuádruples victorias: en 1952, 4 Ferrari (Ascari, Farina, Fischer y Taruffi) cubren los cuatro primeros puestos en el Gran Premio de Alemania; en 1955, 4 Mercedes (Moss, Fangio, Kling y Taruffi) en Aintree, en el Gran Premio de Inglaterra; en 1957, 4 Maserati (Fangio, Behra, Menditeguy y Shell) en la Argentina, y en 1961, 4 Ferrari (P. Hill, Trips, Ginther y Gendebien) en Bélgica. También es interesante la lista siguiente: 42 veces los motores Ferrari propulsan una máquina victoriosa, 40 veces Coventry-Climax, 26 veces Cosworth, 14 veces BRM, 11 veces Maserati, 10 veces Alfa Romeo, 9 veces Mercedes y Vanwall, 8 veces Repco, 2 veces Honda y 1 vez Porsche y Weslake.

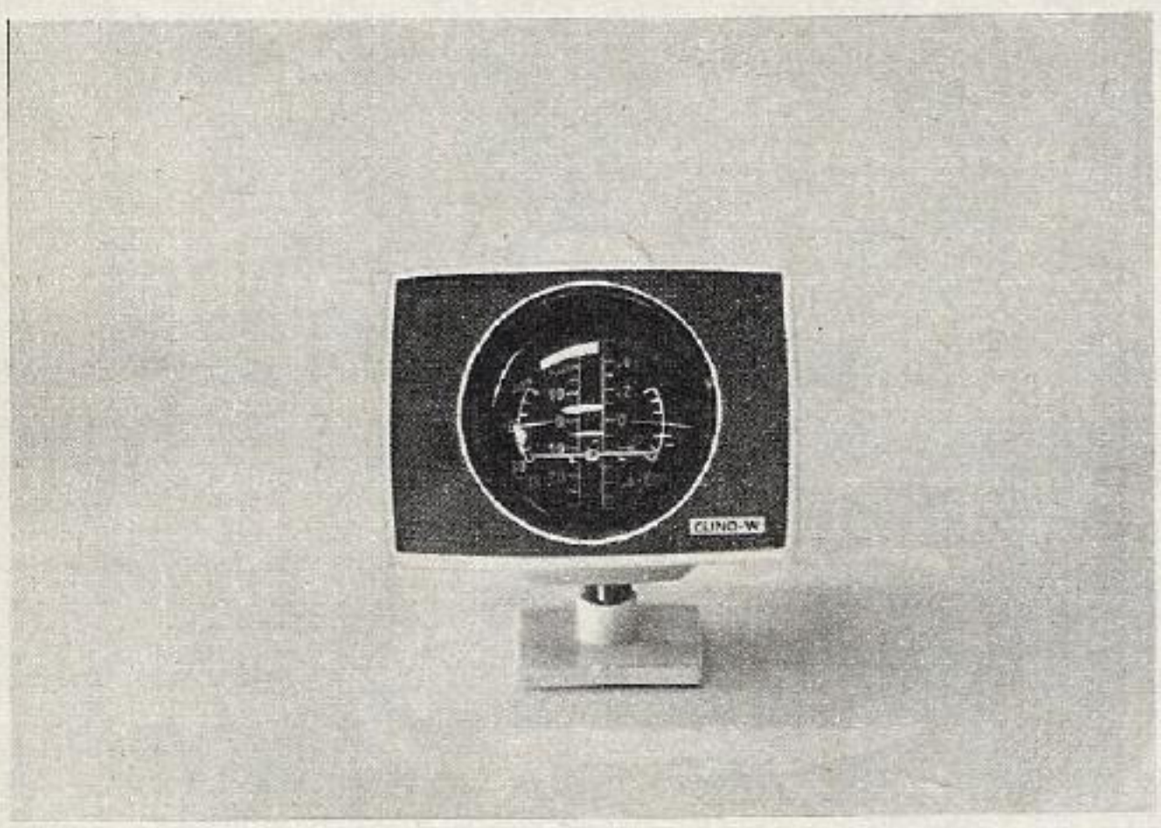
la vidriera de corsa



Lampara portátil para reparaciones de emergencia. Se conecta al encendedor o a la batería. Tiene una superficie imantada para sostén. $ 17.—. HARRODS, San Martín 890, Capital.



Bocina musical de 3 tonos. Importada de Italia. Se desconerta en ciudad y puede conectarse en ruta, $ 215.—. HARRODS.

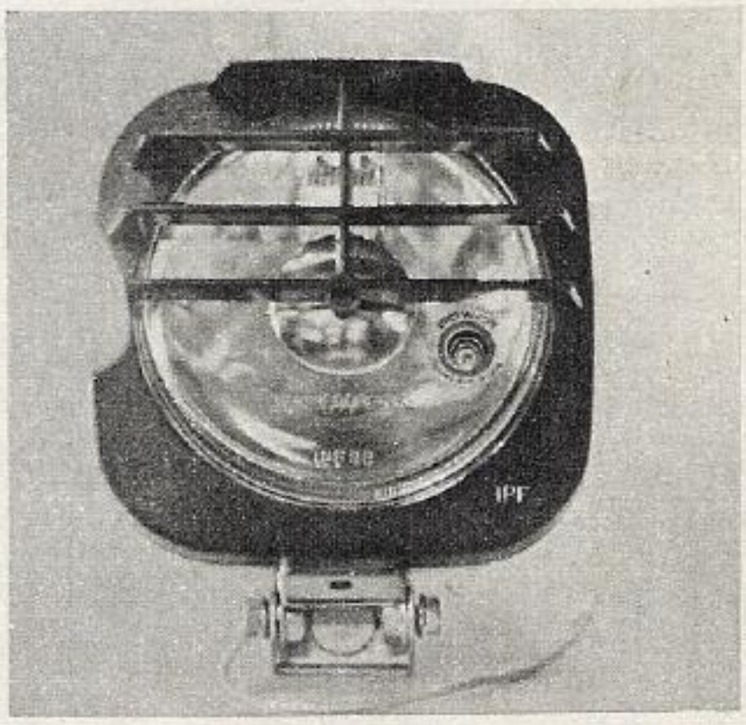


Reloj "Clinómetro" japonés. Marca el nivel del auto (pinchaduras, y la falta de presión de las cubiertas). Fosforescente, autoadhesivo, cabeza giratoria. Formato tipo TV $ 35.— Pistonar, Viamonte 1604. Capital.

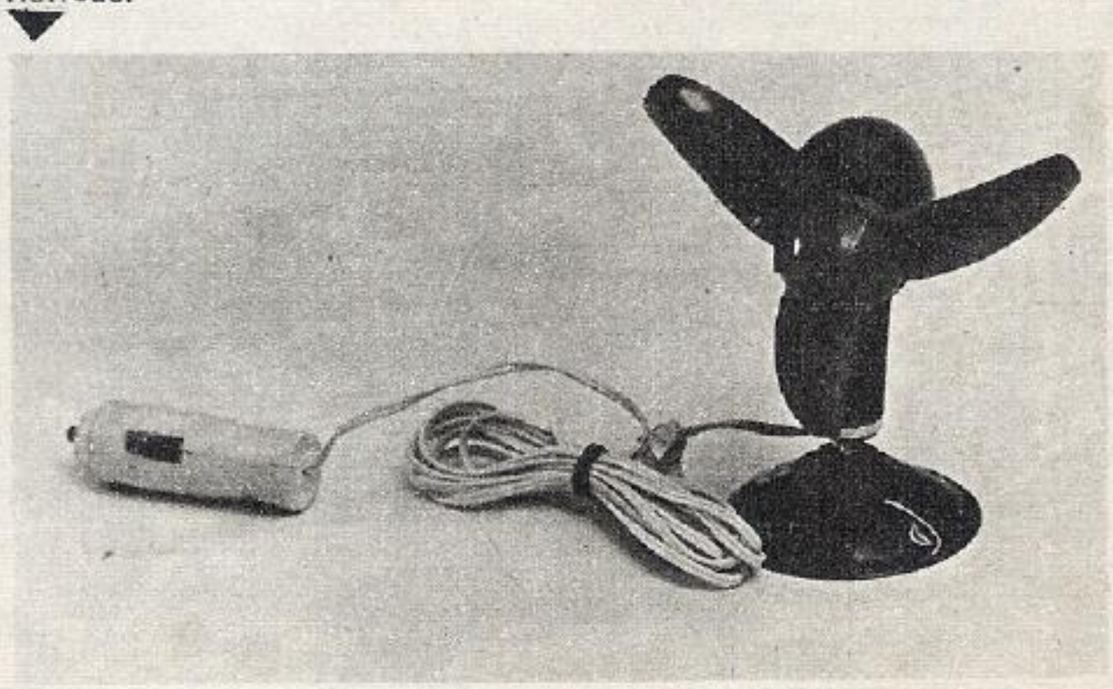


Botiquín reglamentario, caja de madera barnizada, contiene todos los elementos para una emergencia. Todocar, Av. Maipú y San Martín, Vicente López

Farol "buscahuellas", marca "Power", importado del Japón, extrachato, fondo de acero inoxidable y frente negro corrugado, con lámpara alcance 150 metros; corta, como la luz de iodo, para 6 y 12 volts. Precio, $ 48.— Pistonar.



Ventilador importado, para 12 volts. Se conecta directamente al encendedor del auto, $ 14.— Harrods.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si sus amortiguadores tienen más de 40.000 km ¡Cámbielos!

...o saque un seguro de vida.



CMG

Sí!.. después de los 40.000 Km. de uso, los amortiguadores de su auto se convierten en **BOMBAS DE TIEMPO.**

No corra riesgos inútiles, haga revisar periódicamente los amortiguadores de su automóvil después de los 30.000 Km.

Su seguridad y la de los suyos lo merece: cambie sus amortiguadores y gane en estabilidad, gane en comodidad y gane en **SE-GU-RI-DAD.** Para Monroe su seguridad es prioridad 1!

AMORTIGUADORES

MONROE®

Aseguran su seguridad

MONROE ARGENTINA S. A. I. C. y F. - Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Pcia. de Buenos Aires

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

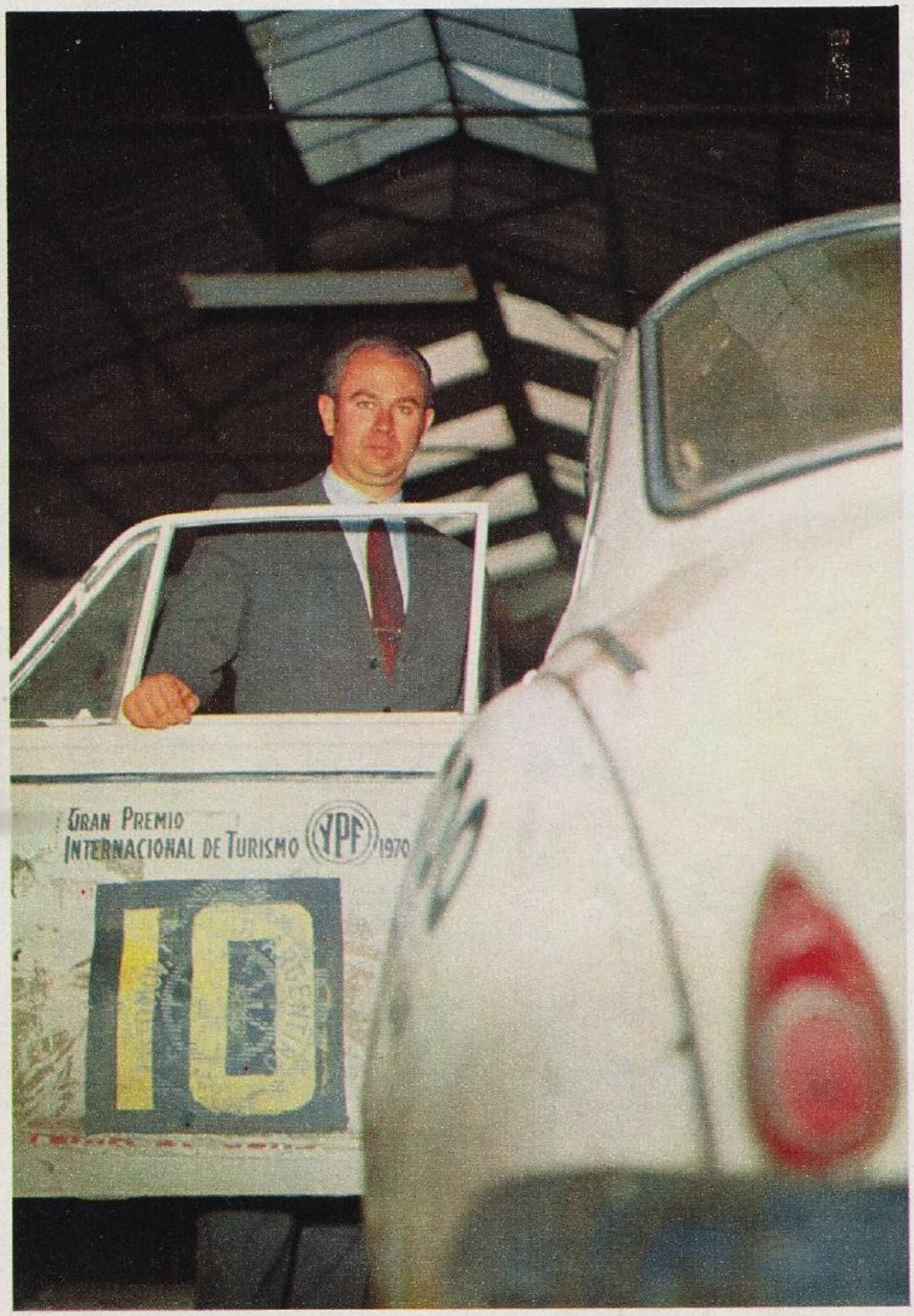
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"TRANSFER"

por CARLOS F. FIGUERAS Fotos: Alfredo Albornoz

EL VELOCISTA

¿Quién es? ¿De dónde salió? Su Auto-Unión ¿es el auto más veloz de su clase? Luis Alberto Arean ("Transfer") opina y habla de los dos tiempos. El futuro AU G.2 y los 100 HP plus



-¿Creés que tu AU es el auto más veloz de la categoría chica?

—Hasta el momento creo que sí. Por lo demostrado en varias ocasiones el DeKa mío es el más rápido, pero mañana puede aparecer un Renault que viaje más. Lo más que nos dio fue a mediados de año entre Brandsen y Ranchos, que es donde siempre probamos, y llegó a los 175 km/h de cronómetro en varias corridas en sentidos opuestos.

—¿Cuántas vueltas son 175 kilómetros por hora?

—Son exactamente 6.200 rpm con la cuarta 0,91:1 que es la standard y una relación de piñón y corona de 35/8. Nunca pasé de esa velocidad.

—¿Y en la Mar y Sierras del '67?

—Tampoco. Y mirá... me parece que ésa fue la vez que el DeKa anduvo más rápido, porque hice el record de vuelta de parado en la vuelta inicial. Después en la segunda tuve que parar por un problemita y entré segundo de Parisi. Ese día el auto era una barbaridad.

—¿Y en el Gran Premio, cuál era la velocidad?

—Fuimos con una mecánica más tranquila por temor a que se rompiera algún elemento vital. De todos modos el coche no pasaba los 165 km/h. Lo más que llegó a

→

TRANSFER



Luis Alberto Arean, 32 años, casado y fanático de los motores de dos tiempos. "Siempre tuve DKW, tengo uno para andar por la calle algo tocado. Viajo a Mar del Plata a más de 145 km/... me divierto como un loco."



"Transfer" en el mes de noviembre de 1967. Mar y Sierras. Casi un triunfo aplastante. Sobre la mitad se retrasó y quedó segundo. Record de vuelta en la primera. En las rectas más de 170 km/h...

El equipo completo junto al DKW de "Transfer" que terminó segundo en el Gran Premio... aunque pudo ser ganador de no ser por un pistón roto.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En primer plano Aníbal Daniel Giannasi que junto a Mateo se encargan de los DKW del team privado. A su lado (anteojos negros) "Danny-Pol", Pino Arean y Mateo.



Arean y José Manuel Mateo, preparador del AU más veloz de la clase hasta 1.150 cm3. Seguirán juntos en 1971 y con un Weber de tres bocas para ganar HP's.



viajar en alguna bajadita fue 170 km/h., que para un Gran Premio es más que suficiente considerando que los Renault andan en los 160 km/h y el DKW de Visintini no más de 150 km/h; lo que pasa es que el cordobés no para nunca... ahí está el asunto.

—¿Por qué corrés con DKW, un auto que para muchos ya no es competitivo?

—Porque me gustó siempre. Es duro, robusto y rápido. Me gusta tanto que como coche particular también tengo un Auto Union. Con respecto a que no es competitivo, son opiniones..., creo que a lo largo de esta temporada Visintini ha demostrado todo lo contrario, y en el Gran Premio se disiparon las dudas. El único problema es ir a correr a los circuitos, porque ahí das mucha ventaja. Habría que trabajar mucho en las suspensiones para lograr que el auto doblara como la gente. Hice un par de incursiones en pista, una vez en las 24 Horas de APAT y te aseguro que no intenté más porque el auto era un desastre como doblaba. Pero trabajando se puede, probando elementos y corrigiendo las suspensiones se llega a tener un DeKa pistero. Si no... ¡Acordate de Formisano!

—¿De dónde salió el seudónimo de "Transfer"?

—Es algo complicado... Los motores de dos tiempos chupan aire y nafta por la admisión y pasa directamente al cárter donde la mezcla se comprime y de allí pasa a la cámara de combustión por medio de un conducto interior que corre paralelo al cilindro que es el de "transferencia". En inglés ese conducto se llama "Transfer". De ahí el seudónimo...

—¿Qué porcentaje de nafta y aceite se usa en un DKW Grupo Dos?

—Bueno, mi auto todavía no es un Grupo Dos. Seguimos corriendo con los elementos que teníamos o sea que todavía estamos Anexo "J". Usamos nafta 145 octanos con el 5 % de aceite, lo que sumado a un tanque de 70 litros te da una autonomía de unos 260 km. Por lo que calculamos el consumo es de 25 litros cada 100 kilómetros.

—¿Qué carburador están usando en estos momentos?

—Seguimos con el Weber 40-40. Pero para el año que viene vamos a incorporarle un Weber de tres bocas que va a elevar la potencia en por lo menos un 10 %.

—¿Qué potencia tienen hoy?

—Estamos en los 90 HP pese a que recién dentro de 15 días vamos a terminar el banco de pruebas. Ahí vamos a saber realmente cuál será la potencia real de los motores. De cualquier manera cuando pongamos el Weber triple, Mateo, que es el responsable junto a Giannasi de la parte motriz, confían en superar los 100 HP sin mayores problemas.

—¿Cuál es la mayor contra del DKW en la clase "A", comparándolos con los Renault?

—Sin duda el peso. Tenemos más velocidad que los Renault y en rectas los superamos, ellos nos matan en circuitos trabados porque tienen mejor aceleración y doblan mejor. ¡Imaginate! Un Renault Gordini peso 650 kilos y un Auto Union está en los 940 kilos. ¡Trescientos kilos de diferencia!... Ese es el problema.

—¿Tu triunfo o carrera más importante?

—Bueno... tendría que ser la de Salto que, por otra parte, fue la única en que gané la general, pero la segunda etapa de este Gran Premio fue la que me dejó más satisfecho. Gané otras en la subdivisión de 850 a 1.150 como en Mar del Plata y Zárate... pero en la general ganó un Renault. Sí, sin duda alguna, la segunda etapa del Gran Premio entre Tarija y Formosa donde quedé primero en la general. Después vino el problema con el pistón roto y perdí como dos horas... o más.

.....

Luis Alberto Arean, "Pino" para los amigos, para los del Boliche El Parque de Caballito (famoso tugurio), para los que lo conocieron en su debut hace nueve años en la Costanera de Santa Fe, cuando con su primer DKW salió tercero detrás de Vicente Formisano y Blas Stabio.

"Yo tenía un Auto Union. Me arrimé a Formisano y empecé a andar con él. Hacia los auxilios, mientras tanto Tito Cancellieri se encargaba de prepararme el DKW. Más tarde lo hizo Marcos y a partir de 1965 empezó a hacérmelo José Manuel Mateo. Las cosas anduvieron y es por eso que seguimos juntos. Además el año pasado formamos equipo junto con Daniel Policella que corre con el seudónimo "Danny-Pol". Ahora ya tenemos el banco de pruebas y dentro de poco podremos pulir muchos detalles que antes no los podíamos tener en cuenta."

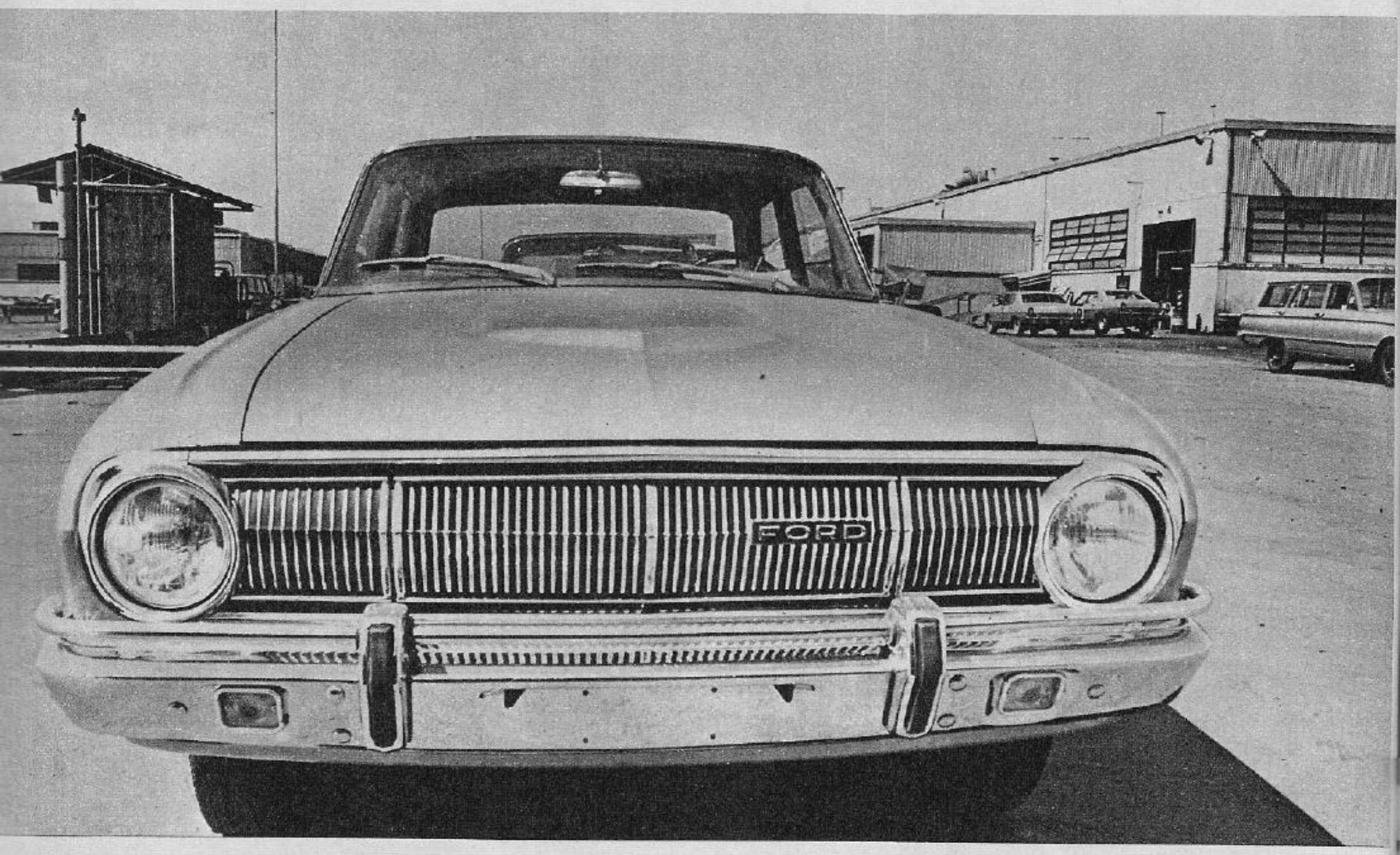
Luis Alberto Arean (32 años, casado, sin hijos). Defensor del dos tiempos a muerte. Poseedor del auto más veloz de la clase "A" aunque algunos Renaulistas digan lo contrario. Porteño. Estudiante secundario en el Carlos Pellegrini. Representante en nuestro país de una marca de herramientas inglesas. Piensa seguir con AU y ganar. Ese es "Transfer".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


17
Shell
55
ISAURA
RIOLAMAR
WOBRON
HECTOR PLANO
GENTILE-CHEVROLET SP

COMO COMPRAR U



Estas notas de "Cómo comprar un usado" son ínfimas variaciones sobre un mismo tema, pero aún así resultan ser una buena ayuda memoria para quienes, aún conociendo el ABC de la compra del usado, deben ordenar esa búsqueda. Los que hayan leído las guías para la compra de usados ya publicadas habrán notado que las hemos ido mejorando, no por extensión sino, creemos, por un más acertado enfoque y una mayor comunicación con el lector. Hoy intentamos seguir en esa pendiente dedicándoles especial atención a todos esos aspectos que, ante la imposibilidad de ser representados gráficamente, deben ser incluidos en el texto, pero tampoco pueden formar parte de las simples descripciones que habitualmente llenan ese espacio por ser casi de carácter intuitivo. Nos referimos al aspecto del interior del automóvil, por ejemplo. Es uno de los puntos que nos puede decir algo más que el estado del tapizado en sí y al que hoy le daremos un poco más de importancia. Pero dejémoslo para lo último.

FOTOS 1, 2 y 3: Levantamos el capot. Si bien el motor es lo que más nos atrae, observaremos todo aquello que lo rodea y que puede acusar algún choque frontal. En la primera foto vemos el travesaño al cual está adosado el radiador, y se lo muestra porque puede estar ondulado o soldado como consecuencia del choque del que hablábamos. Los travesaños diagonales de la segunda fotografía también deben estar intactos. Es tan importante como el buen estado de las torres de suspensión que se ven en la foto 3. Estas últimas, al ser soldadas en algún taller, quedan con huellas de soldadura de autógena y no la de punto original de fábrica. Ya saben que si el golpe frontal afecta suspensión, las consecuencias también las veremos reflejadas en la dirección, lo que siempre resulta negativo.

FOTO 4: Mirando los laterales en el ángulo que muestra la fotografía controlamos la fluidez de cualquiera de las molduras o baquetas que recorren los flancos. Esto, sumado a la ausencia de ondulaciones en la parte plana de las puertas y guardabarros, nos tranquilizaría en lo que a golpes laterales se refiere. Para determinar vuelcos tenemos otras pistas de las que ya les hablaremos.

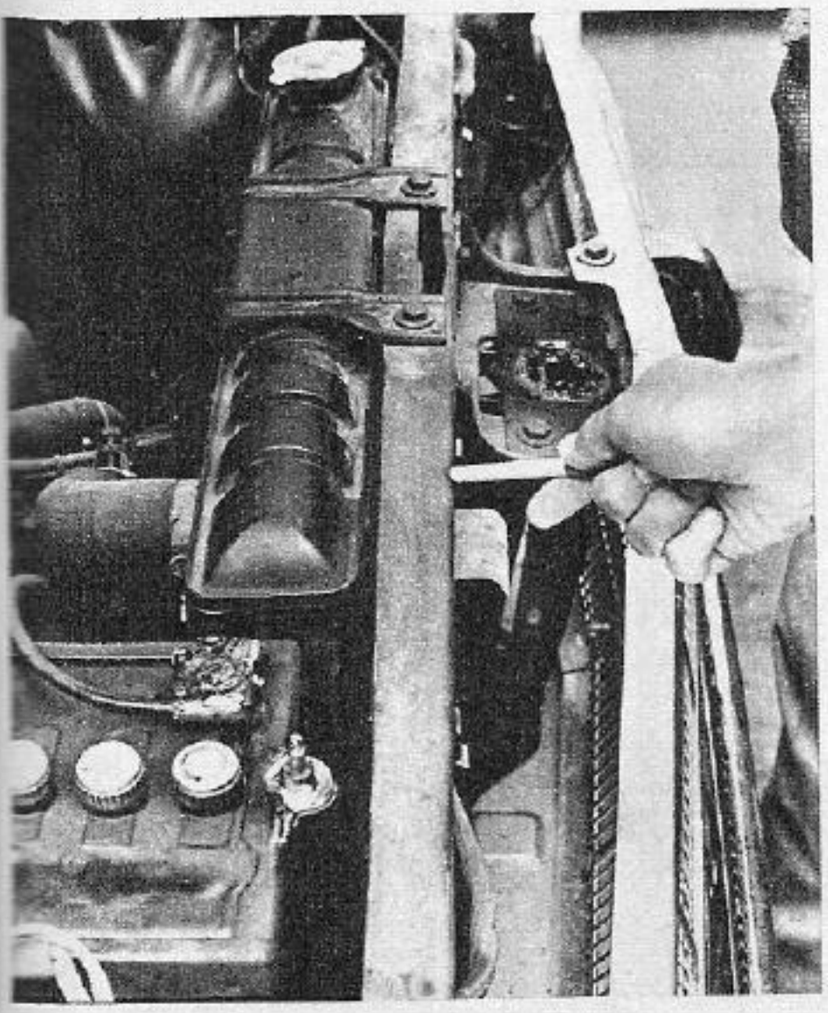
Al comienzo de la nota les dijimos que hay pistas que no por ser algo relativas deban ser desechadas, y una de éstas puede ser la pintura. Este es uno de los puntos que no importa por la pintura en sí sino porque refleja, en parte, la dedicación del antiguo dueño hacia el automóvil. Brillo y ausencia de rayitas y rayones son básicos, pero hay algunos aspectos más insignificantes que si se suman pueden ser definitorios. Usted sabrá determinar.

FOTO 5: El acceso al interior ya es una de las pistas que nos llevaría hacia el triste vuelco, ya que si las puertas no abren y cierran con suavidad y firmeza y si hay rozamientos en los goznes o parantes, es muy probable que el encuadre de las puertas está distorsionado como consecuencia de un vuelco. Y antes de ingresar al auto podemos revisar el estado de las colizas, burletes, uniones y mecanismos de cierre.

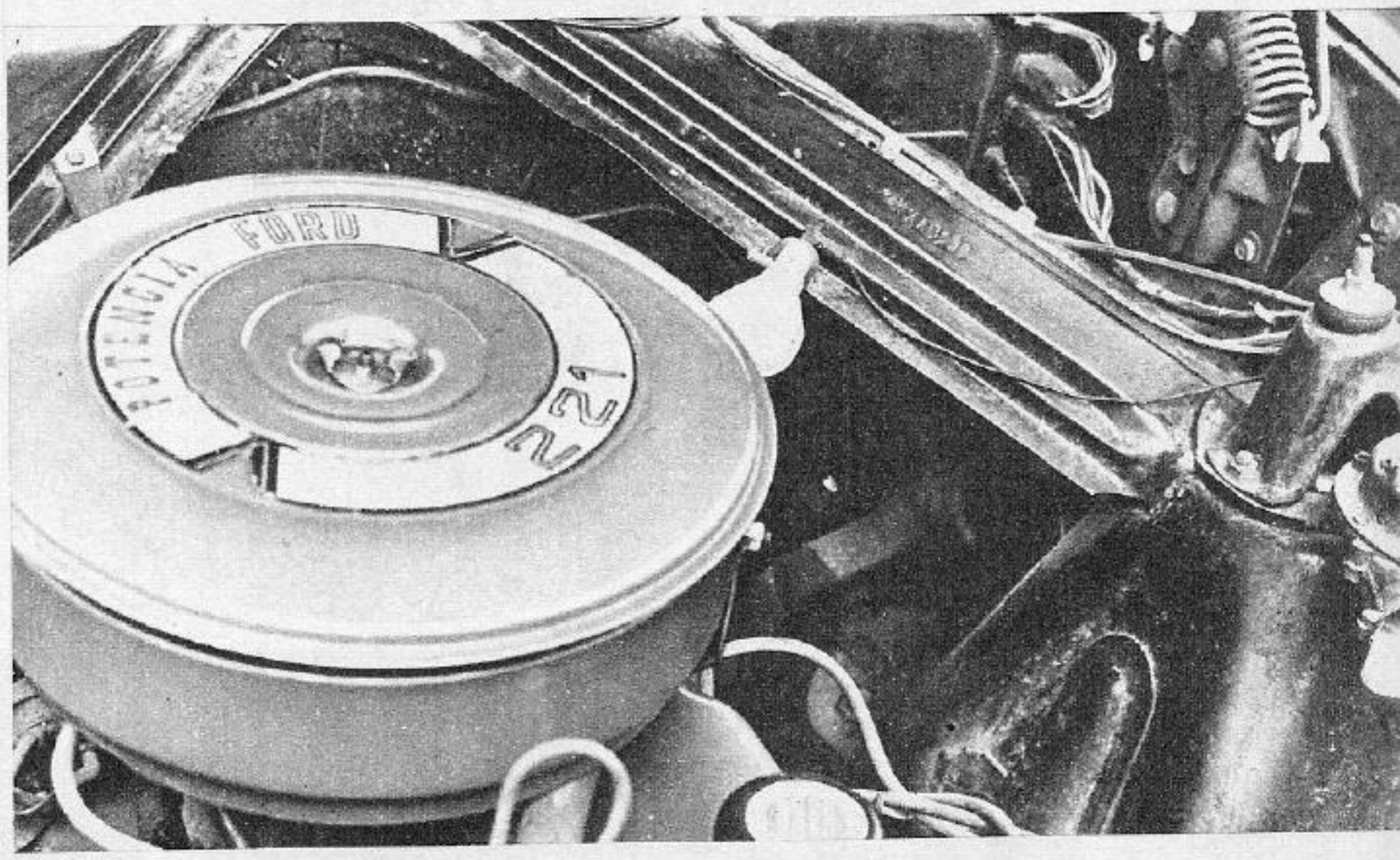
FOTO 6: Ya estamos adentro. Lo que hay que hacer no es mirar ordenadamente detalle por detalle, es mucho más importante valorar la primera impresión que uno recibió al estar en él. Al fin y al cabo, la función del habitáculo, además de alojarnos durante la marcha, es hacerlo de la forma más agradable posible. Y si de entrada no nos sentimos a gusto, es porque hay algo que está mal. Recién entonces nos ponemos a investigar qué es lo que falla (alfombras, tapizados de asientos, puertas, parantes y todo lo que esté tapizado, perillas y manijas, pintura del volante, del tablero y de las puertas, etc.). Si vemos que un gran porcentaje de todos estos elementos ha sido descuidado en su mantenimiento, tenemos que pensar que la totalidad del automóvil ha sido descuidada, especialmente debemos preocuparnos por aquellos elementos que no importan tanto o nada en el plano estético o puramente funcional, como en este caso, sino en todos aquellos que atañen a la seguridad y costo (motor, dirección, frenos, etc.). Así vemos que el interior tiene su importancia, no sólo en su estado como tal, sino como referencia del resto del auto. Nunca digan: "¿Qué me importa cómo está de pinta?, mientras ande bien...", porque ya ven que el que ande bien o mal, y otras cosas más, podemos deducirlas precisamente del aspecto general, que usted pretendía quitarle importancia. Recuerde que el kilometraje del coche también puede ser medido por el desgaste del volante de dirección, y no en un paralelo literario, porque si bien en la afirmación hay algo de tal, la relatividad de esa prueba deja su porcentaje de cierto. Además, un volante despintado queda mal...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

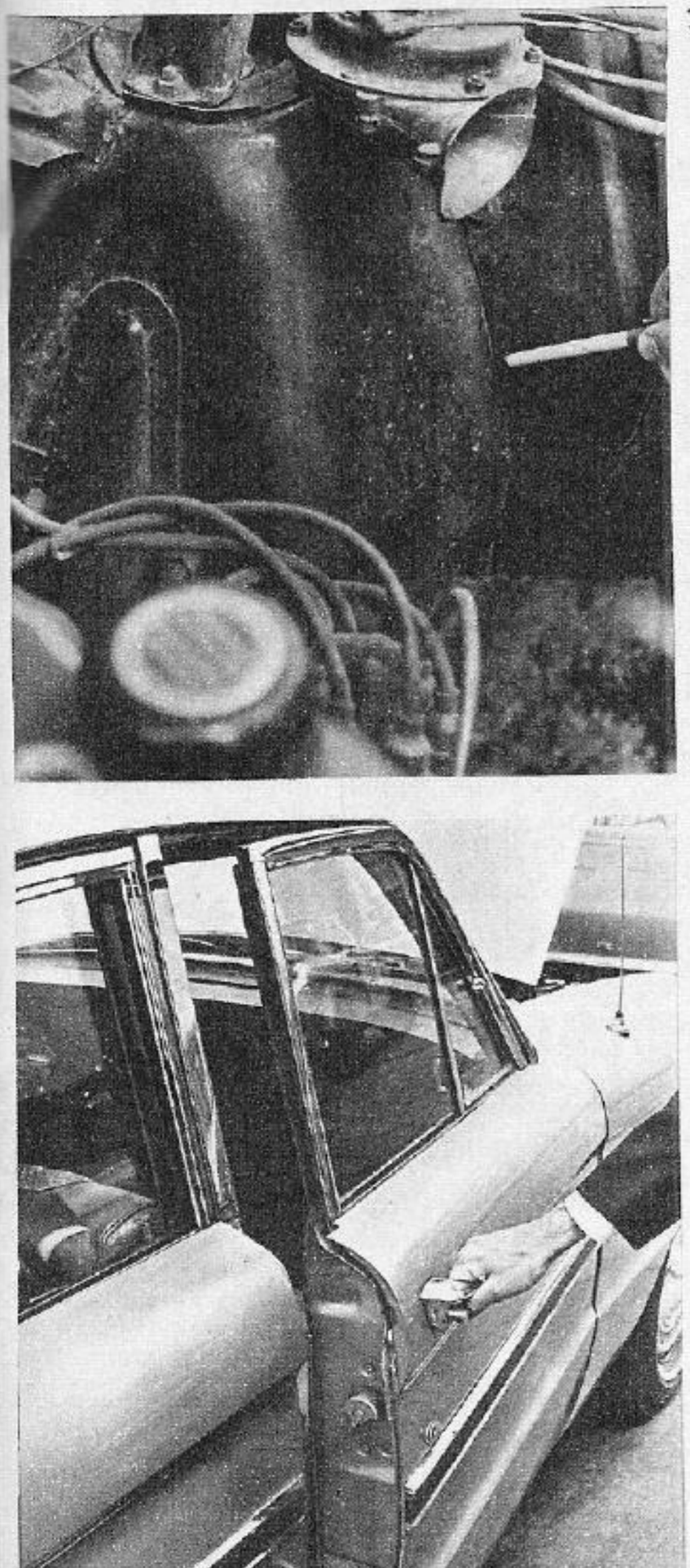
UN FALCON USADO



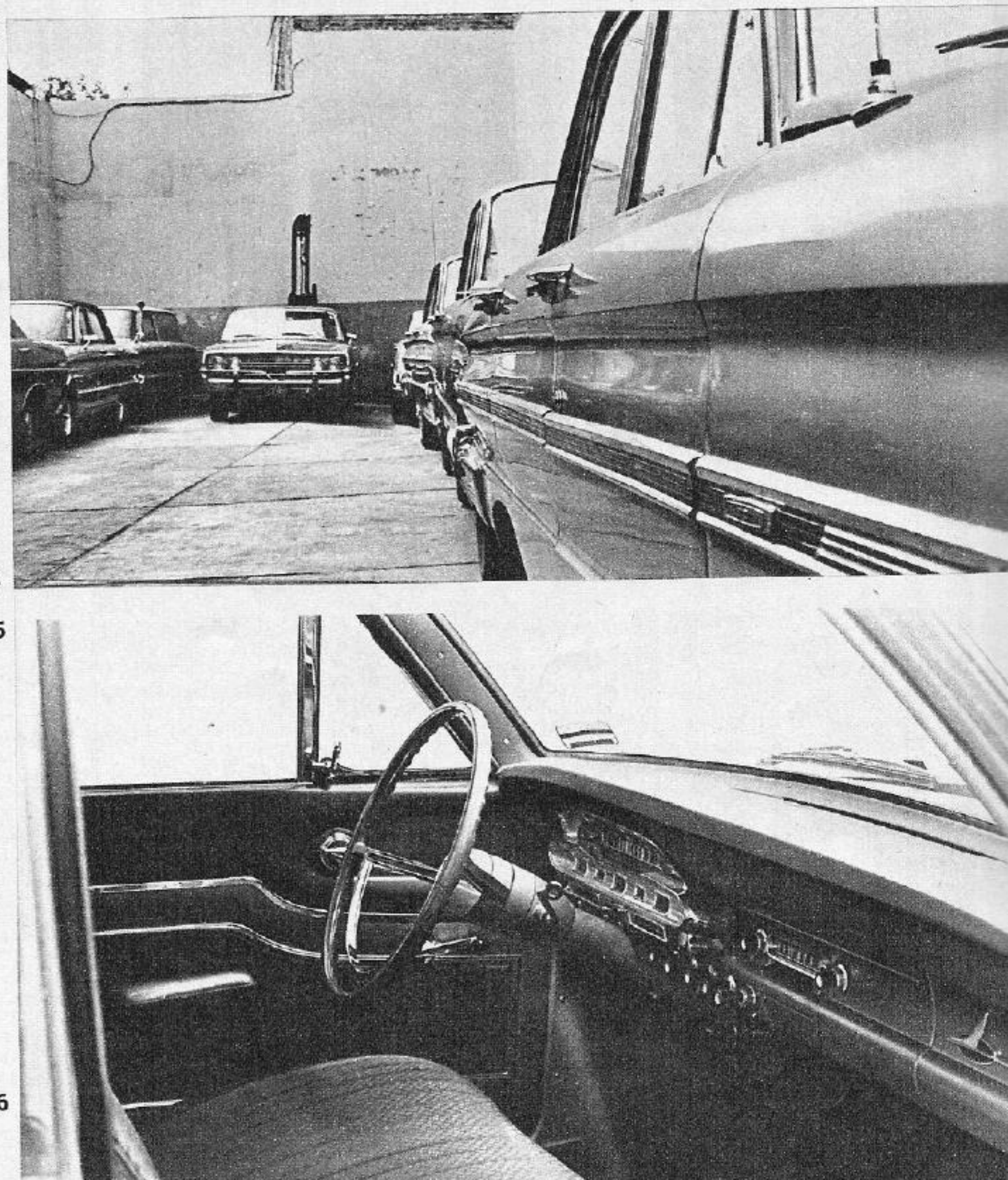
1



2



3



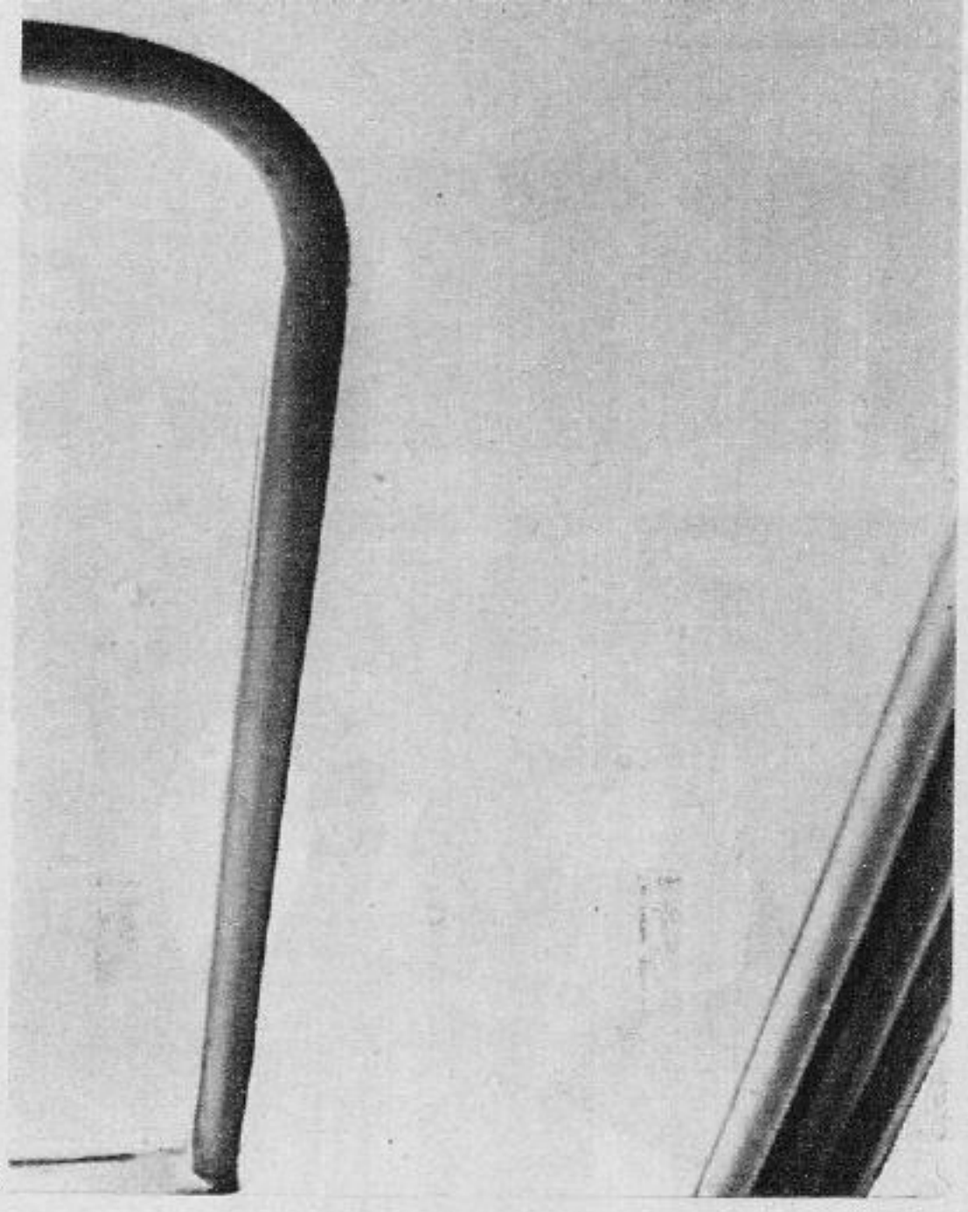
4

5

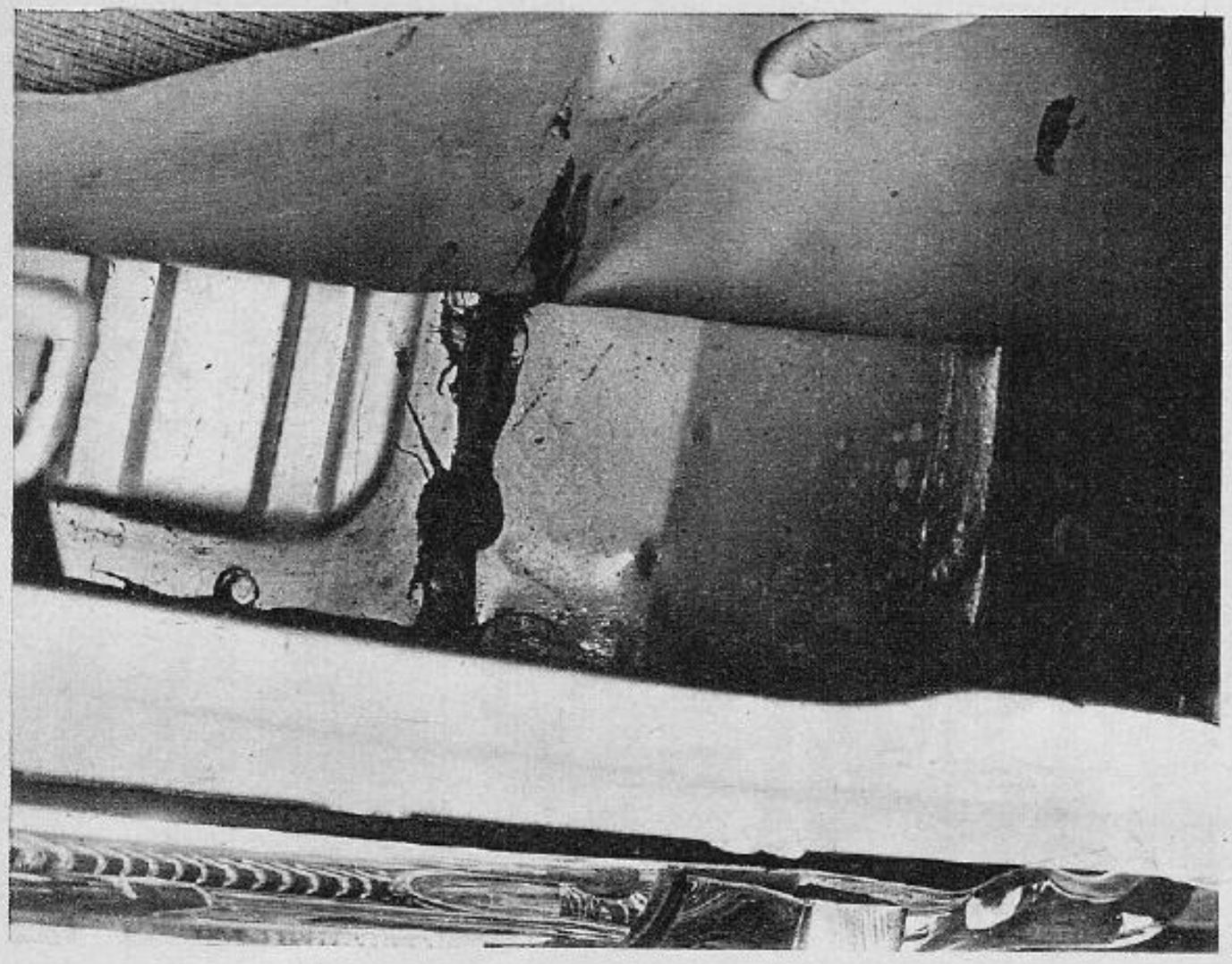
6



7



8



9



10

FOTO 7: Las alfombras, o más importante: lo que está debajo de las alfombras tiene su importancia. Que no está resquebrajada la de goma, disgregada la de felpa y que no está húmedo u oxidado el piso, que viene muy bien protegido de fábrica con Underseal.

FOTO 8: Antes de ir a observar el baúl echémosle una última mirada al interior, y más exactamente al techo del mismo. Lo que ven en la foto, y que parece un cuadro surrealista, si se quiere puede ser el parante posterior (a su izquierda, la luneta posterior). La foto es para recordarles la zona que acusa reparaciones efectuadas en el techo, generalmente como consecuencia de un vuelco. Sucede que cuando debe repararse el techo, el tapizado del mismo debe ser quitado, y cuando se vuelve a poner, este ángulo nunca vuelve a quedar como estaba. Recuerden que esta prueba sumada al cierre de las puertas son las que nos pueden hablar de un vuelco. Averiguar.

FOTO 9: En el baúl, antes de levantar la alfombra que se ve en la fotografía miramos el interior de los guardabarros traseros que hacen de paredes del baúl. De fábrica vienen recubiertos con Underseal y pintados encima del mismo. Generalmente en los talleres, cuando ha sido reparado un guardabarro, se lo pinta sin previo Underseal. Comprobar. Ahora sí levantamos la alfombra y, al igual que en el piso del interior, controlamos que no esté húmedo u oxidado. Si está muy nuevo puede tener la masilla elástica en la junta, como se ve en el caso del auto que fotografiamos (era un '69).

FOTO 10: Ponemos en marcha el motor, y antes de manejar el auto levantamos el capot y miramos el respiradero del cárter que está señalado en la fotografía y que pasa al lado del filtro de aceite. A poco de haberse calentado el motor no debe salir humo en exceso. Ahora sí, a manejarlo.

Ya habíamos medido el nivel de aceite y mirado su color, aunque suele ser recién cambiado cuando Ud. lo hace. Escuchamos los ruidos: si es de válvulas no es importante, cuando es de pistón, mmmhhh..., y cuando golpea una o más bielas, ¡bueh! a otra cosa.

Apretamos el pedal de embrague. Es lógico que tenga un juego libre al comenzar a apretarlo. Esperamos unos segundos y ponemos la primera velocidad; no debe cantar, si lo hace es falta de regulación, varillaje o disco fané. Una vez en marcha, y al pasar de una marcha a otra, podemos notar si está bien el varillaje, el embrague (si patina) y los sincronizadores (en 2ª y 3ª). Si soltamos el volante en una recta, el auto debe seguir derecho, a menos que tenga algún brazo de dirección torcido o, en el mejor de los casos, tenga la dirección desalineada. En la suspensión, además de resortes, elásticos y amortiguadores, debemos cuidar que no golpeen las rótulas de suspensión. Siempre recuerden que para todo eso de la suspensión lo mejor es transitar por un empedrado y sobre ondulaciones del más diverso tipo. La dirección tampoco debe hacer que doble con más facilidad hacia un lado que hacia el otro ni que chillen las gomas cuando se dobla a la velocidad normal. No se deben escuchar zumbidos de caja ni de diferencial al levantar el pie del acelerador cuando se viaja a unos 80 km/h o más. Los golpes en la trasmisión se deben a crucetas desgastadas y la excesiva distancia de frenado, cuando no es falta de regulación, puede deberse a cintas desgastadas. Hay más, pero sería imposible incluirlo todo, y más aún cuando hay cosas sólo explicables "in situ". La suerte deseada en casos anteriores también va para ustedes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Renacimiento de la real elegancia

Camisas y pantalones que recrean la pureza artística en tela, diseño y color.

DA VINCI

Respaldado por:

A FABULOSO
Planta modelo para la confección de prendas.

Amian DE PERGAMINO
La máxima experiencia y prestigio en confecciones.

grafa
La más alta calidad en la fabricación de telas.

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO



Señores: esto se termina. El próximo número de Corsa traerá finalmente consagrado a un rey de los piantados y a su séquito -junta de princesos en jefos- determinado por los tres piantados ubicados inmediatamente detrás del rey en el escrutinio. Queda poco tiempo para votar, de manera que hay que mover las manitas. A esperar entonces la gran final. ¿Qué nos traerá el destino casquivano e incierto...?

Hoy hemos llegado a una conclusión terrible: los piantados son muchos más que los cuerdos. Tal afirmación se basa en la estadística reveladora del último censo nacional de las personas, ya que según una encuesta entre los censistas, la mayor parte de los censados presentaba, a las 8 de la mañana del miércoles de marras, el típico aspecto de los que no están en sus cabales. Claro que es difícil que cualquiera —censado o no—

Desde que pintó los autos de blanco, Heriberto Pronello luce un elegante ambo al tono, de moderno corte y singular caída. Nótense las banditas deportivas profusamente desparramadas que contribuyen a realzar la característica netamente sport del modelo. El traje está hecho sobre un viejo ambo de Pronello, pintado de blanco con la pintura que sobró de los Huayra. En la espalda —que no se ve pero se adivina— lleva una leyenda impresa que reza: "Creaciones Lamota".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

1) Paco Mayorga (si sale Rey, se mandará a hacer una corona en Ricciardi) 220
Heriberto Pronello (invertirá sus dineros en Chile) 220

3) Luis Di Palma (no lo dejan correr con Fiat "porque eso no está bien...") 218
Pepe Migliore (es muy sensible. Sufre mucho cuando ve la maldad) 218
Gastón Perkins (juega a las bochas en pareja con un campeón y pierde contra dos amateurs...) 218

6) Nasif Estéfano (sigue casado) 216
Carlos Pairetti (se baña los lunes a las 12 del mediodía. El lunes lo llamamos por teléfono y nos dijeron: "se está bañando...") 216
Dorita Bavio (le pidió a Willy Mártire la mano de un redactor de CORSA) 216

9) Cocho López (está en la dulce espera. Va a tener un gicleur) 215
Rafael Sierra (organiza viajes, pero hay que volver solo) 215
Palito Ortega (quiere correr de nuevo, pero con anestesia) 215
Oscar Urdiales (siempre le compra al país...) 215

13) Eduardo Rodríguez Canedo (dice que todas las montañas son iguales, porque se sube por un lado y se baja por el otro) 213
Néstor García Veiga (sigue de novio. Parece que no hay nada que hacer...) 213
Alberto Linares (destapa lavatorios sumergiéndose en la cañería) 213
"Larry" (no se despierta nunca; cambia de posición durante el día) 213

17) Alberto Hugo Cando (se hace peinar por Felipe Sinópoli para salir lindo) 212
Pichín de Pedro (antes de comer, esteriliza los cubiertos "por los bichitos") 212
Ramoncito Velázquez (será médico. Dios nos libre y guarde...) 212
Mario Vessuri (dice que va a correr en TC "A" "porque ahí se maneja...") 212
Vicente Formisano (no sabe qué hacer con los saladitos que le dejó Aranzana como parte de pago por el ómnibus) 212

22) Tuqui Casá (busca cueritos para su canilla) 210
Lole Reutemann (sale con Fittipaldi y le pregunta cómo hace...) 210
Héctor Stafa (le pregunta a Lole cómo hace Fittipaldi...) 210
Joaquín "Negro" o "Coco" Rodríguez (asegura que la vida es una llanta) 210

26) Martín Calvo (encontró una mancha en el campeonato de SP) 208
Abby Apkarian (por no bajarse del auto, casi se desbarranca a bordo) .. 208
Oreste Berta (elabora un motor con dos cilindros en V y uno en línea) .. 208

29) Carlos Marincovich (sale a pasear con Giro-Batol) 205
Roberto Eguía (está celoso porque no sale en TV) 205
Pirulo Tuero (se fue a USA y nunca más se supo...) 205
Gerardo "Pichi" Albizu (quiere enderezar el Slant Six) 205

33) Marito García (dice que el año próximo el campeonato le toca a él) 202
Héctor Luis Gradassi (quiere organizar una carrera para cordobeses en Indianápolis) 202
Carlos M. Thiery (dice que después de Dios, viene Alesina) 202

36) Raúl Fernández Aguirre (da conferencias, pero el texto aparece doblado al castellano en una leyenda al pie) 197
Carlos Ruesch (el lunes 6 de octubre de 1963 habló en serio) 197
Miguel Angel Galluzzi (asegura que las montañas ladran) 197
Evaristo Aranzana (hace un régimen a base de saladitos) 197
Eduardo Copello (se hace llamar "el novicio rebelde") 197

41) Carlos "Talicho" Fresco (dejó sin socios al Club Francés, repartiendo mandobles con su florete mágico) 196
Olindo Dávoli (es amigo de los guardias suizos del Vaticano) 196
Norberto Pauloni (puso un aviso buscando avisos) 196

44) Jorge "Mono" Villa (se presentó en Pampa de Achala con un Fiat 1927) 192
Sobieslaw Zoghani (trabaja los días de paro general) 192
Jorge Cupeiro (nos acusó de "ratones". Le costará caro...) 192
Osvaldo P. Andrés (mató 12 leones de un solo disparo. Después guardó el mortero Brandt de 81 mm en el ropero) 192
Picho Pascualini (dice que casarse es tan lindo, que se casará de nuevo) 192
Jorge Ternengo (dice: "En boca cerrada no entran elefantes...") 192

Con menos de 192 puntos figuran:

"Colorado" Hernández
Jorge Omar Del Río
Comodoro Juan Grillo
Víctor Hugo Gilardi
Guillermo Mártire
Profesor Halfón
Eugenio Mraz
Juan Manuel Fangio
Manolo Iglesias
Raúl Sendic
Douglas Kittermann
Susana (para en Vittorio)
Carlos Travers
Vicente Edreira
Alejandro Ciancaglini
Alfredo Basualdo
Vicente Viney
Ricardo "Dicky" Fox
Paco Martos
Jürgen Nathan (Manfredito)
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 Grobe
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
Eduardo Pino "Bliss"
Roberto Leone
Juan Carlos Pérez Loizeau
Juan Laskao
Buby Cerri
Guillermo Michelson Irusta
Alex Talbot Guiñazú
Orlando Sotro
Antonio Giráldez
Carlitos Glay
Pepe Viniegra
Héctor Zampini
Ricardo "Ritchie" Purdía
Coco Cámara
Dr. Roberto Groba (bifocometrista)
Germán Sopeña (Zomble)
Gordo Buela
Ricardo Martín (un gomía)
Carlos "Alfonsino" Agustín (poetiso)
Néstor Penín
Arturo Pellet Lastra (notable abogado)
Cacho Fangio
Gustavo Durán (Jajá)
Esteban "Melena" De Nevares
Salomón Zeltzer
Oscar Escalada
Oscar Da Silva
José María "Chito" Areco
"Moflete" Menéndez
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
Jose Del Castillo
Ernesto Pierángelo
José "Pepitito" Coelho
Roberto Catabarren
Sergio Capozzi
Alberto Carmelo Scarazzini
Luis Bernardo O. (Gordo "G8 S")
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

tenga cara de sensato el día miércoles a las 8 de la madrugada; las huellas de la francachela del martes nocturno todavía no se han borrado; en la boca queda la típica acidez del whisky y los fasos; los ojos están colorados y entrecerrados; las mechas revueltas, pero menos revueltas que el mate, que a esa hora no está en condiciones de coordinar dos pensamientos seguidos... Póngale a esa imagen un piyama mal abrochado y una sola pantufla (la otra está bajo la cama), y obtendrá un espécimen de piantado ideal. Ese piantado ideal fue el sujeto tipo que encontró el censista aquel miércoles. Y si el aspecto formal del censado era el descripto... pueden imaginarse los resultados del censo. Hoy no cabe duda alguna: en nuestro país hay muchos más rayados que sensatos.

Entre esos rayados se encuentran, obviamente, los que engruesan semana a semana la tabla de posiciones de este primer campeonato de la especialidad. Precisamente entre ellos hemos seleccionado a varios —no mencionaremos los nombres, ya que se trata de una experiencia singular—, quienes debieron escribir en un papel sin membrete alguno cuál es su lectura favorita. Los títulos seleccionados fueron los siguientes, y dan la pauta de la catadura mental de sus dueños: "Los paraísos artificiales"; "Bolas de nieve filtrada"; "Estoy chocho con mi cáncer"; "Mil maneras diferentes de marcar el paso"; "Seis meses tendido de cúbito dorsal en la ruta 3"; "Yo fui acompañante de Cocho y vivi para contarlo", y títulos semejantes. Así que sabiendo qué leen estos señores, ustedes tienen más elementos para juzgar y votar, cosa que deben hacer pronto, porque este jolgorio está por terminar...

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.

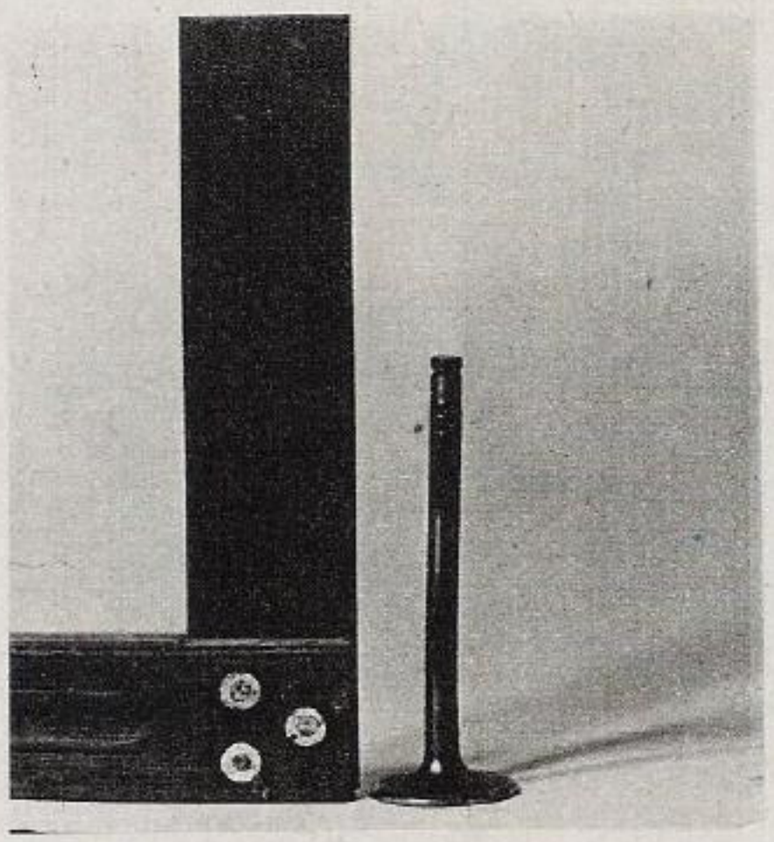
EN UN ABRIR Y CER
VALVULAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

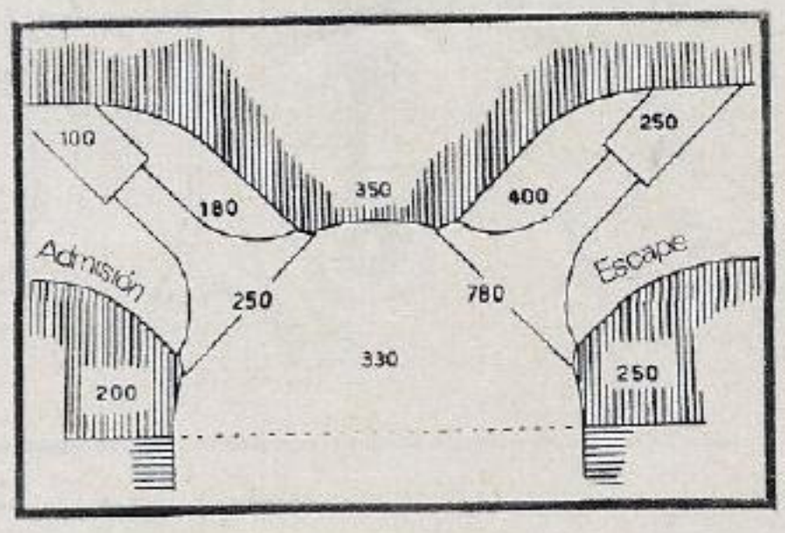
RAR DE

A través de los años, diversas sistematizaciones de comandos, e inclinaciones y posiciones de válvulas fueron usadas en determinadas épocas. En esta nota explicamos algunas de las ventajas y desventajas de esos sistemas, muchos de los cuales se siguen usando a pesar de sus proes y sus contras

Una válvula torcida. Excesivo recalentamiento a muchas rpm pueden ocasionar esto.



En este esquema se delimitan aproximadamente los diferentes valores de temperatura en la cámara de combustión y conductos. Sin lugar a dudas, la válvula de admisión trabaja en condiciones térmicas mucho más aceptables que la de escape.



En los motores de alto rendimiento se adoptan como equipo de norma las válvulas con una cavidad interna en la cual se agita sodio en estado líquido. El sodio, que licua a temperaturas bastante bajas, se bate a través del vástago, facilitando la trasmisión de la temperatura a la parte alta de la válvula.

En el acertado concepto general la válvula es un dispositivo de variados formatos que tiene por función abrir o cerrar —o bien abrir y cerrar— el paso de un líquido, gas, electricidad, etcétera, a través de un determinado recorrido.

Lisa y llanamente ésa es la función de una válvula. En el caso de un automóvil, entre otras de menor importancia, figuran las válvulas de admisión y escape que son en el motor de cuatro tiempos factor de importancia en el rendimiento energético del motor.

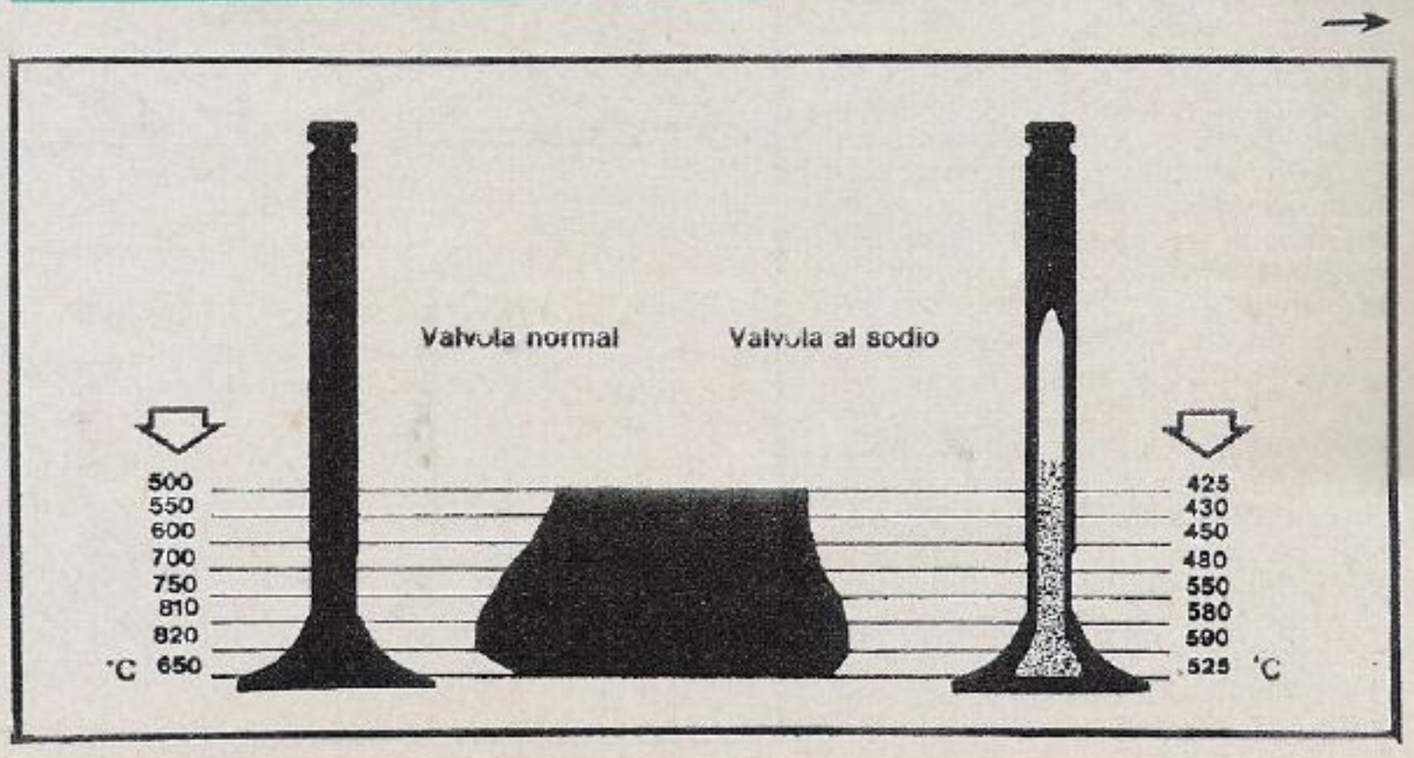
En los de cuatro tiempos las válvulas (siempre hablando de las de admisión o de escape), sirven para regular el pasaje de la mezcla (aire nafta) al cilindro en el caso de la válvula de admisión, y de permitir la salida del gas quemado en la cámara a través de la válvula de escape. Durante el funcionamiento del motor, la válvula recibe un movimiento rapidísimo de sube y baja. El vástago de la válvula corre por una guía cilíndrica (que puede ser de fundición y en algunos motores más finos o de carrera, de bronce). Esa guía va clavada dentro de la misma tapa de cilindros y se sustituye fácilmente en caso de desgaste (muy común) o rotura (poco común). Como muchos de nuestros lectores ya saben, la válvula recibe el movimiento a través de balancines o varillas desde el árbol de levas. En otros casos, más costosos pero de mayor rendimiento, el árbol de levas se monta directamente sobre la válvula y éste imprime directamente el movimiento, sin sistemas intermediarios, como ser, los balancines y las varillas, necesarias cuando el albero es lateral y situado en la altura media del block.

En los motores de árbol de levas a la cabeza la apertura de la válvula como ya dijimos corre por cuenta de la leva misma. El cierre le toca al resorte. Pero en el caso de los sistemas desmodrómicos la apertura y el cierre son comandados por árboles de levas con total prescindencia de resortes Este sistema elimina el debote de válvulas a alto régimen de revoluciones. Pero es un sistema poco económico, Ducati en sus motocicletas es la empresa que en estos momentos más motores desmodrómicos vende.

ASIENTOS

El asiento ideal de una válvula es el de 0º, es decir plano y con un ancho de 1 mm aproximadamente. Teóricamente es lo mejor que puede engendrar un tablero de dibujo, pero en la prác-

→



VALVULAS

tica... nadie lo usa, porque este sistema con el uso no tiene una hermeticidad homogénea como los asientos cónicos comunes que se autoajustan.

Por lo general el ángulo más usado es el de 45° . También hay asientos de 30° y 60°. El de 30° por ser el más cercano al de utópicos 0° es el que brinda un mejor pasaje de mezcla y es más eficaz a menor alzada de leva, pero acarrea a su vez gran parte de los problemas de hermeticidad de los asientos de 0°.

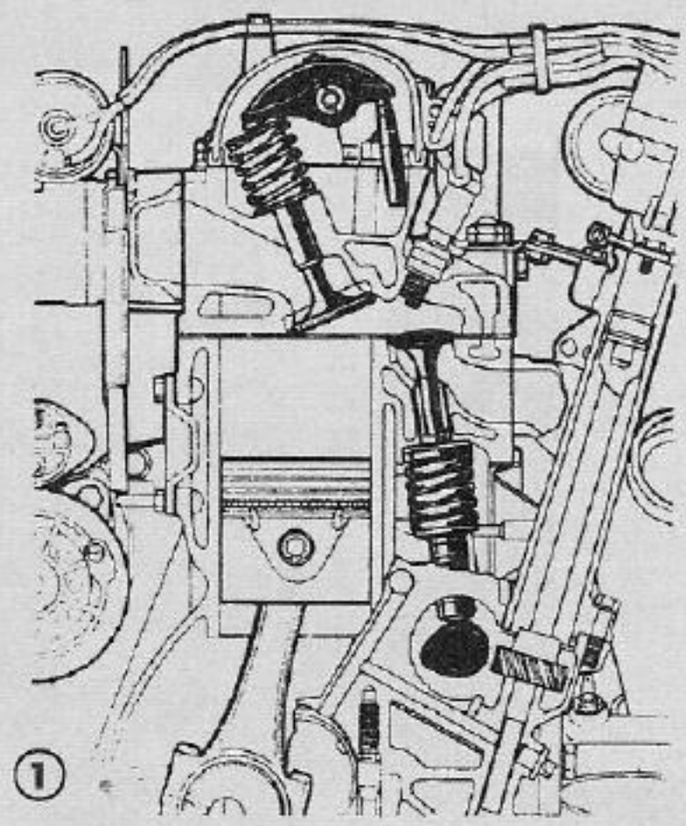
PROYECTISTAS: ¡¡A TRABAJAR!!

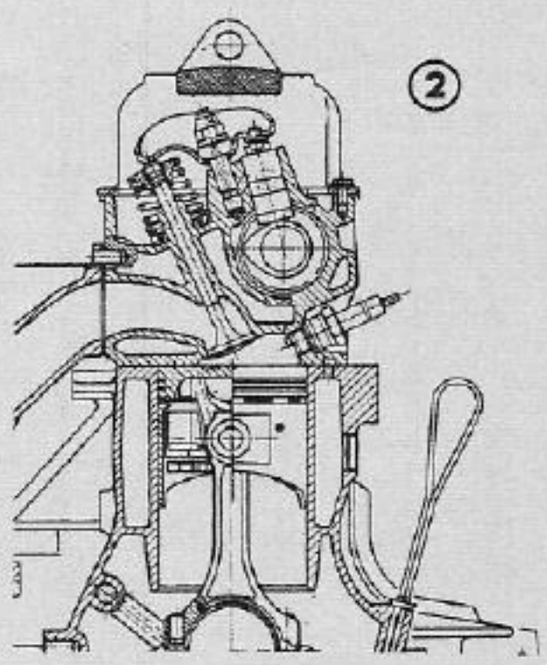
Actualmente los motores son muy potentes y las válvulas están sometidas a un trabajo muy riesgoso. Basta recordar el continuo martillamiento de la válvula contra el asiento (y del balancín contra la cabeza) y de la elevadas temperaturas a soportar, especialmente la válvula responsable del escape, por ende un pequeño error en el diseño o una equivocación en la elección de los materiales puede llevar a resultados desastrosos en el rendimiento de un motor. En el peor de los casos cuando el problema no se demuestra inmediatamente sino al cabo de unos cuantos meses de uso, cifra que en muchos casos va más allá de los períodos usuales de experimentación de las fábricas pero que están dentro de los límites archinormales de uso de un automóvil.

Por ello, en muchos casos las válvulas de admisión se construyen con diferentes aleaciones debido a la diferencia de temperaturas a soportar (no olvidar que por la de admisión circulan gases frescos y por la de escape gases calientes). En el caso de la admisión una aleación de acero al cromo-silicio y en la de escape de acero antimagnético con gran porcentaje de cromoníquel. Esta última presenta un alto grado de inoxidabilidad con respecto a la de admisión y un índice de dilatación más elevado que puede compensar eventuales deformaciones de la misma (por recalentamiento o excesivas rpm).

Por lo general a las válvulas se le da una inclinación de su conicidad menor que la del asiento en la tapa de cilindros. De esa manera el ajuste es mejor y dicha diferencia es capaz de absorber leves deformaciones del hongo de la válvula. La diferencia de inclinación es de alrededor de un grado en las de admisión (44° en vez de 45°) y dos grados en las de escape. Así, en pocas palabras todo esto es al A.B.C. de las pobres válvulas, fue tema de trabajo de muchos técnicos que gastaron muchas miles de horas de trabajo, pero sigue resultando cosa e'mandinga que no se rompan a los regímenes que giran los motores de hoy día.

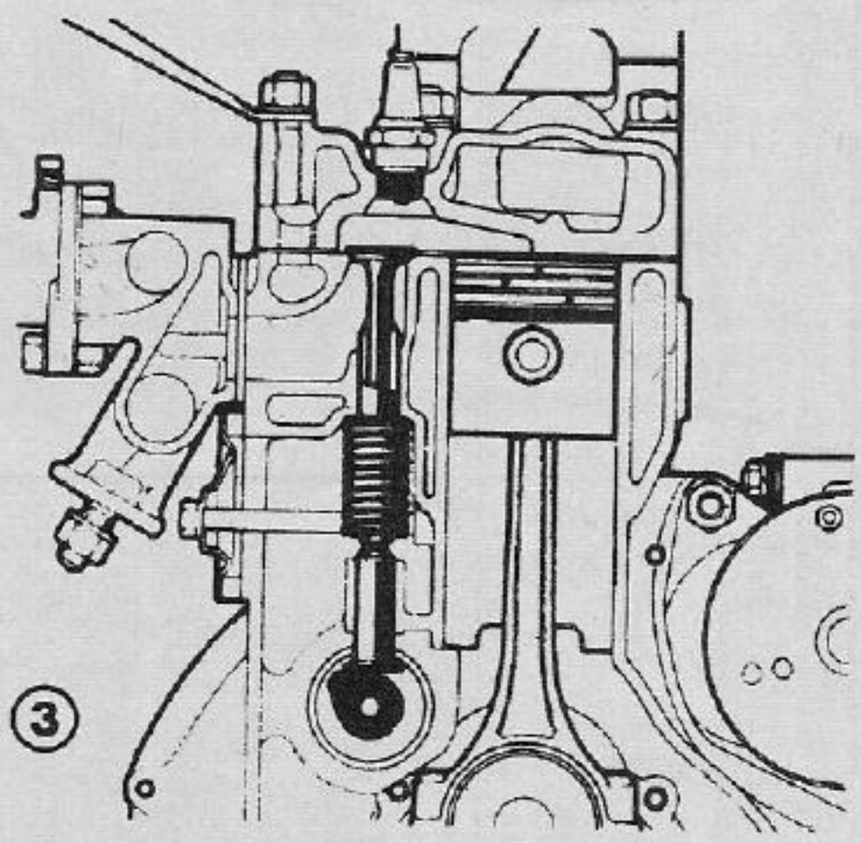
POSICION DE LAS VALVULAS

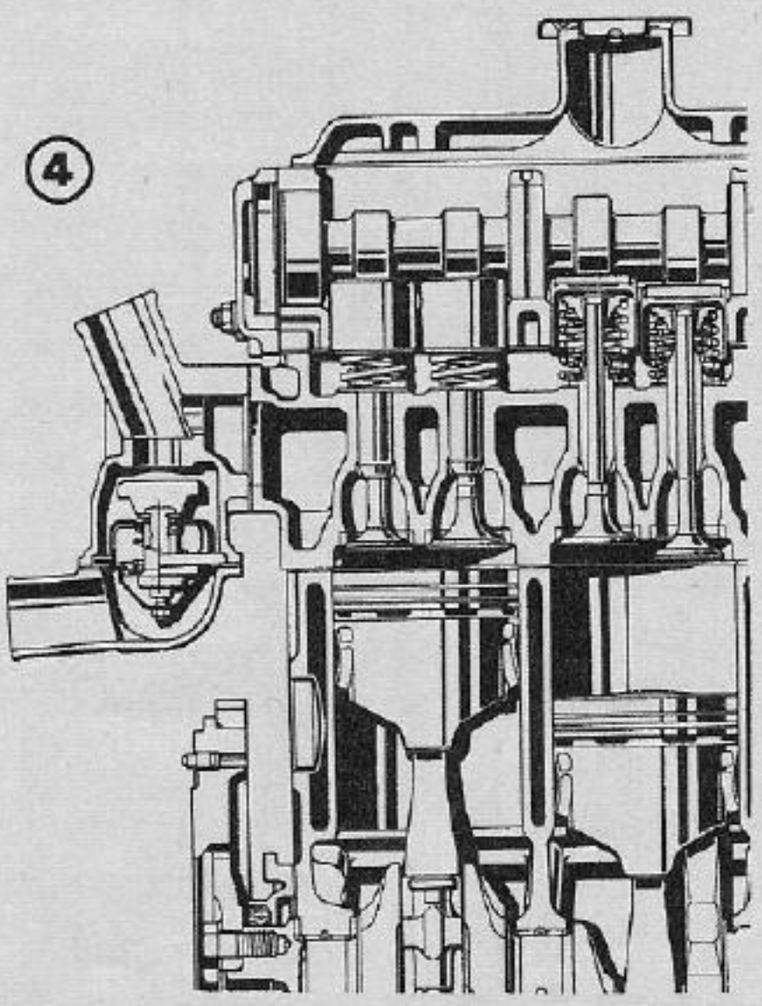


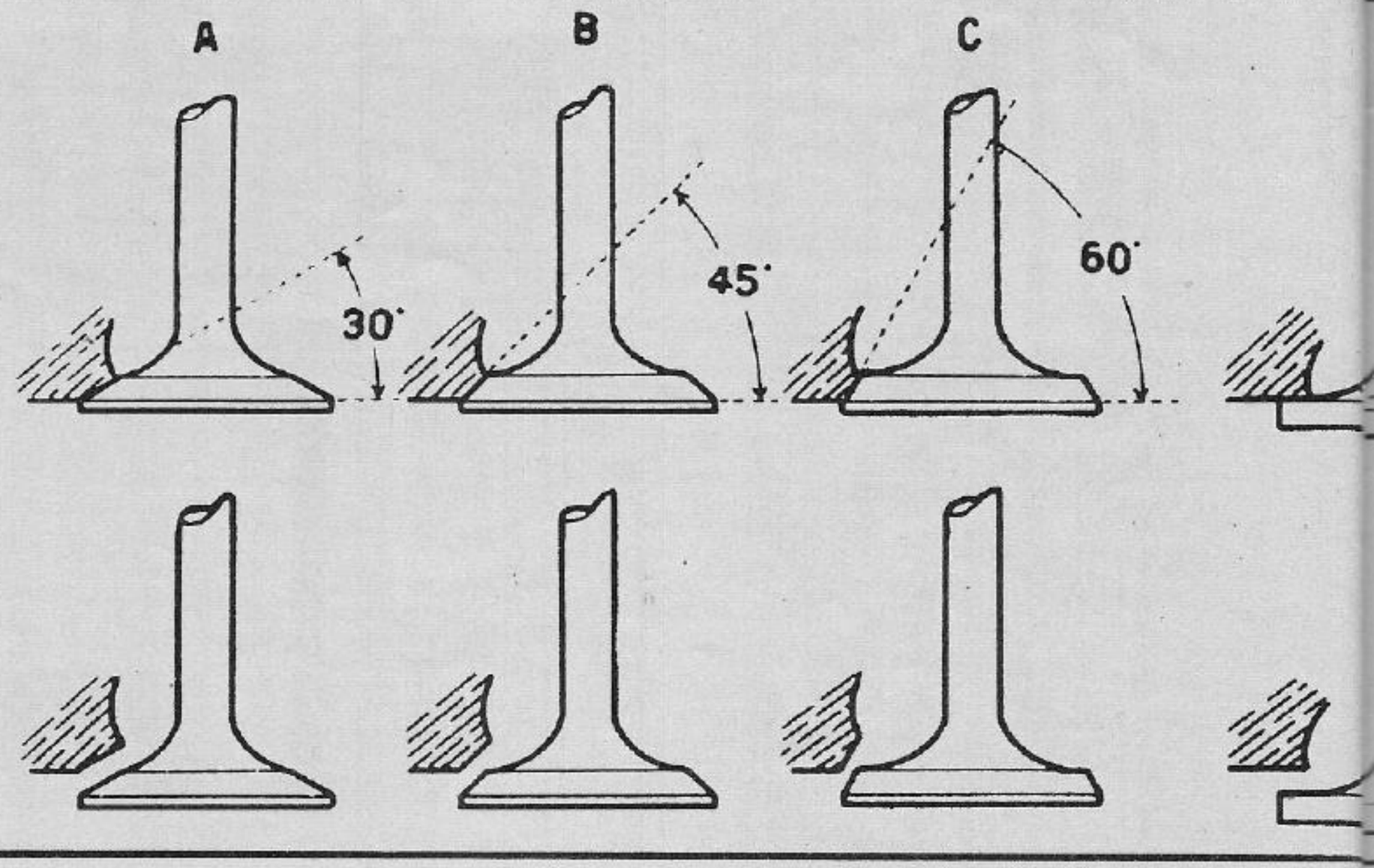


DIBUJO 1: Válvula lateral y válvula a la cabeza: Esta solución ha caído en desuso prácticamente. Solamente Rolls Royce la usa en el motor cuatro litros que equipa al Vandem Plas.

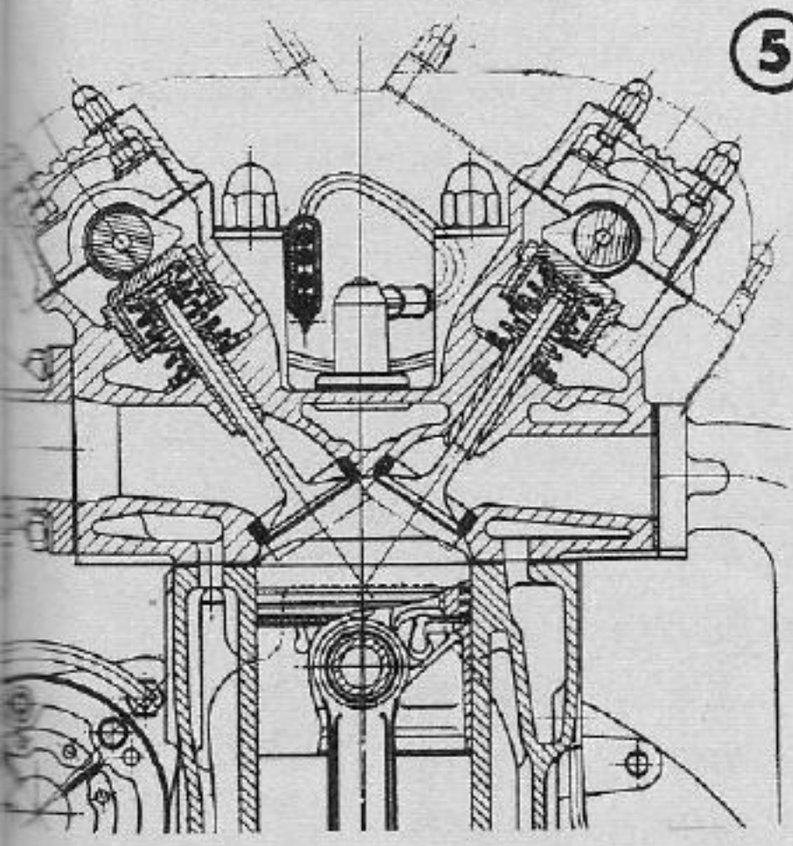
DIBUJO 2: A la cabeza e inclinadas: Es la más popular de todas. De esta manera se puede adoptar un par de válvulas de mayor diámetro.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DIBUJO 3: Laterales: Dispuestas lateralmente al cilindro. Ya ni se usa, salvo en motores de bajo rendimiento. Entre sus ventajas figura la facilidad de construcción.

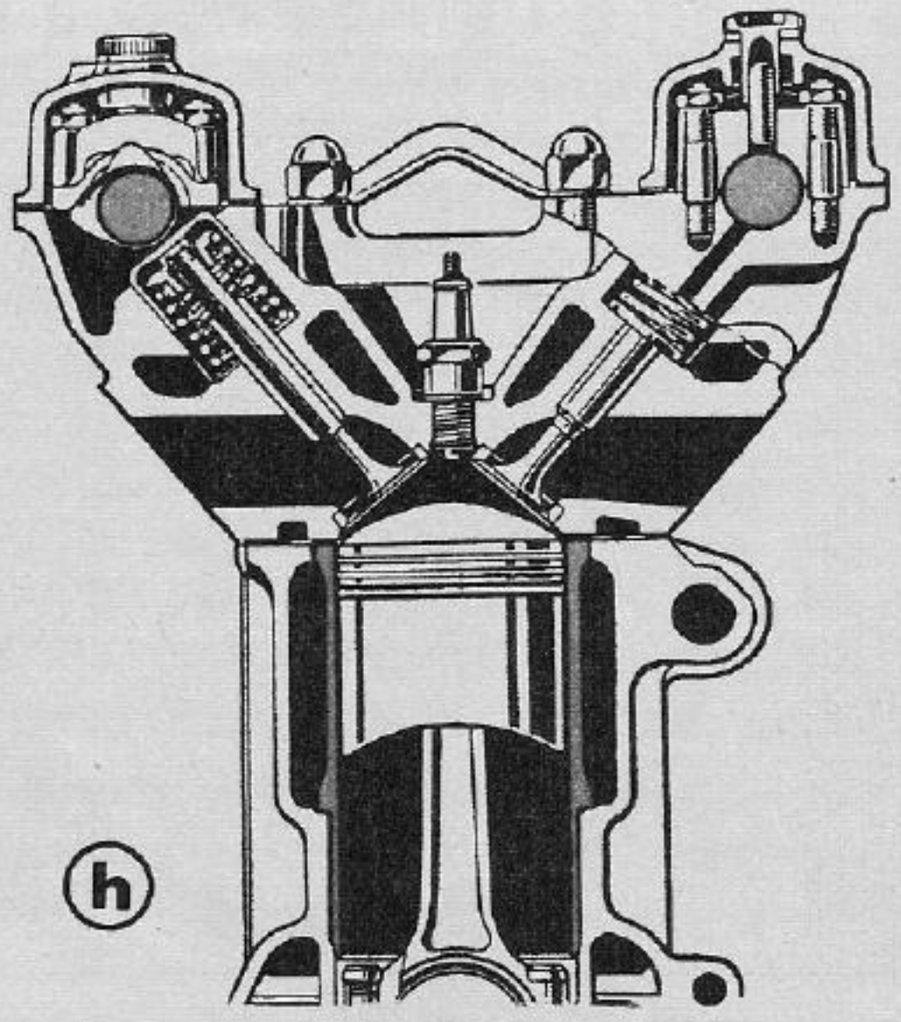
DIBUJO 4: Paralelas y planas: Las válvulas tanto de escape como de admisión están dispuestas una al lado de la otra en fila india.

DIBUJO 5: Inclinadas en distintos planos: formando cámara hemisférica. Sin lugar a dudas es la disposición de válvulas que mayor rendimiento volumétrico brinda. Es la más efectiva pero también de alto costo, muy usada en los autos deportivos. El dibujo pertenece al motor Jaguar.

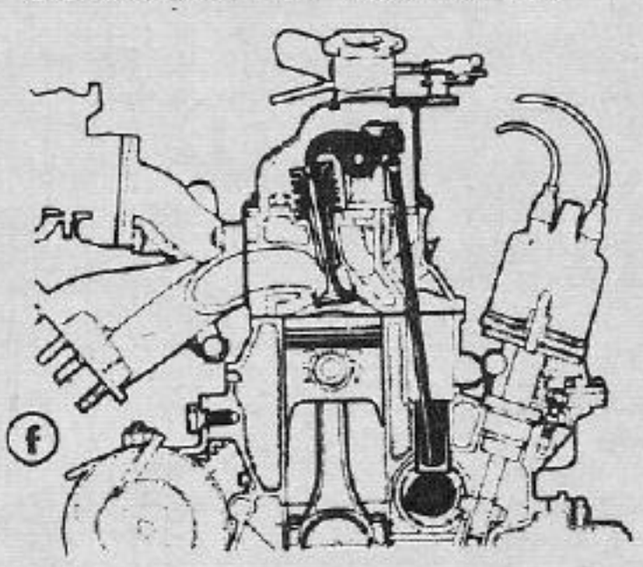
DIBUJO F. Arbol de levas lateral: La leva acciona un botador, dicha fuerza se transmite a través de la varilla levantaválvulas que invierte el sentido de la fuerza por medio de un balancín. Este sistema es el más común en la actualidad.

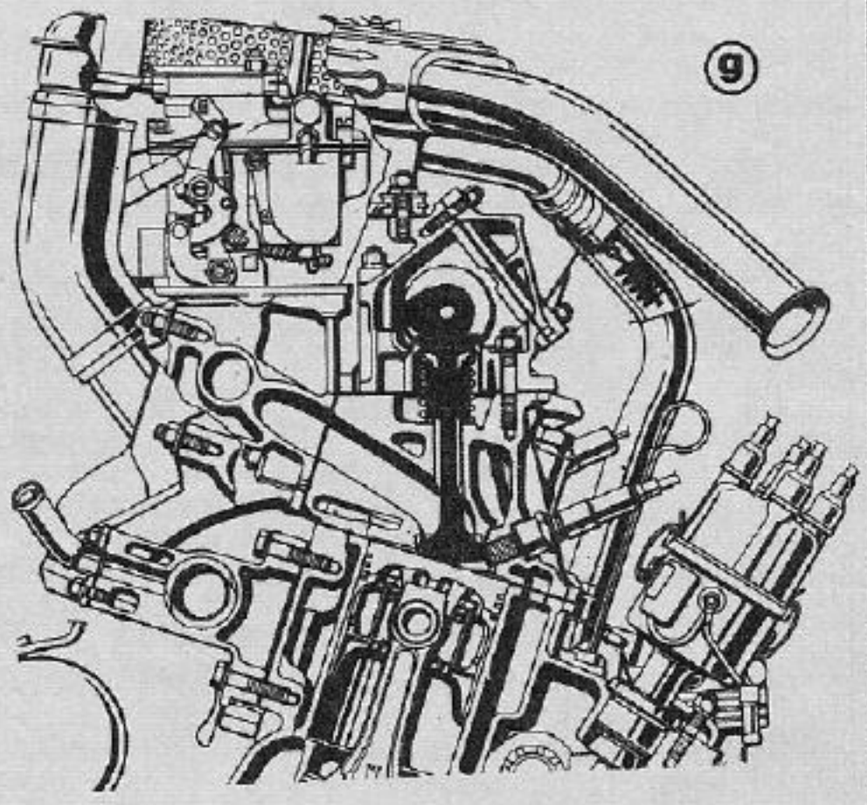
DIBUJO G. Un árbol de levas a la cabeza: Un árbol que acciona directamente las válvulas de escape y admisión. Esta sistematización se está haciendo popular día tras día.

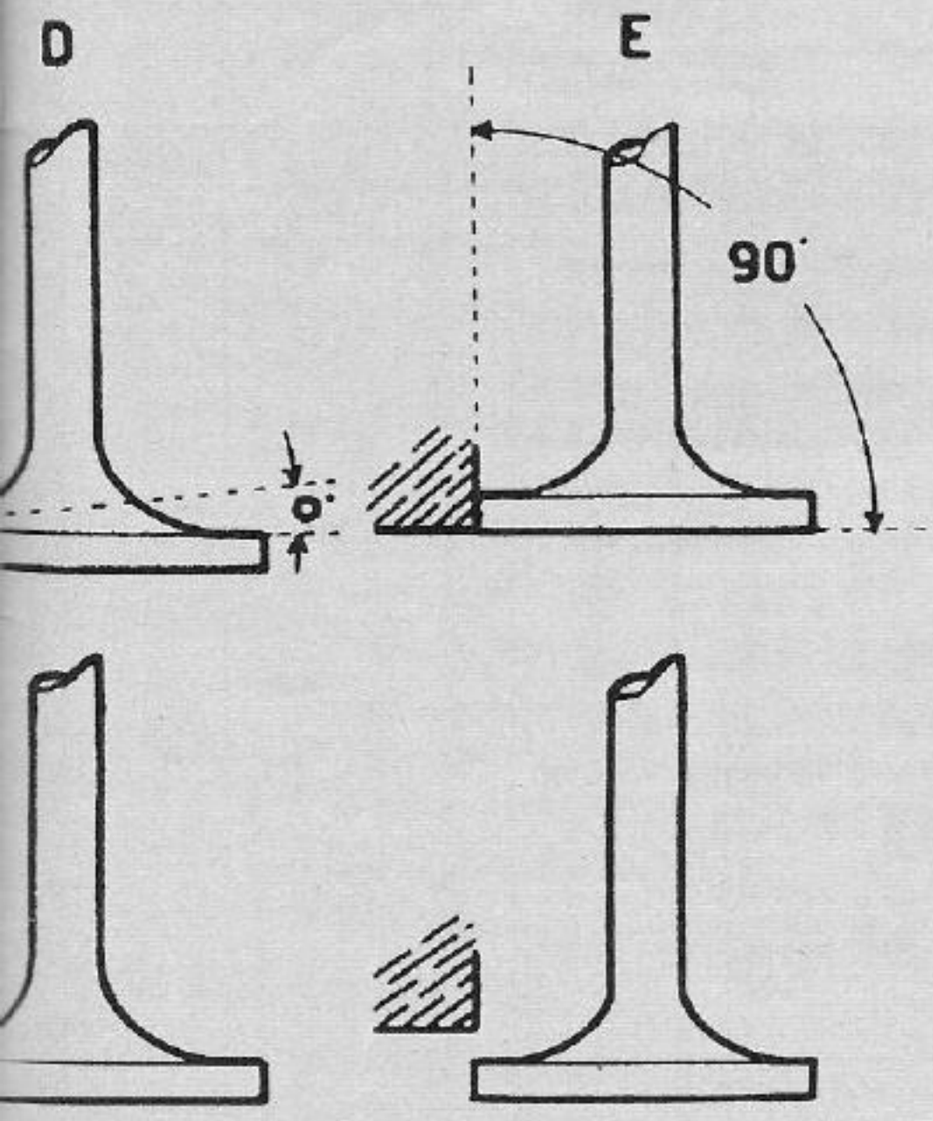
DIBUJO H. Dos árboles de leva a la cabeza: Un árbol para las válvulas de escape y otro para las de admisión. Se usa en la mayoría de los autos finos y de rigor en los deportivos.



COMANDO DE VALVULAS







ANGULOS DE LOS ASIENTOS

Hay varias opciones con respecto a la inclinación de los asientos de válvulas. Se entiende por asiento la superficie pulida de la tapa de cilindros (en los dibujos, la superficie rayada es parte de la tapa de cilindros) donde apoya la válvula al cerrarse. Los dibujos muestran las válvulas cerradas en la parte superior y abiertas en la inferior.

Dibujo A: Asiento de 30° de inclinación. Es la de mayor rendimiento volumétrico porque posee una luz de pasaje de mezcla superior a las demás. Es la más usada en los motores veloces y de carrera. Pero necesita resortes de mucha tensión para aplastar debidamente las partículas que con mucha facilidad se adhieren en los asientos.

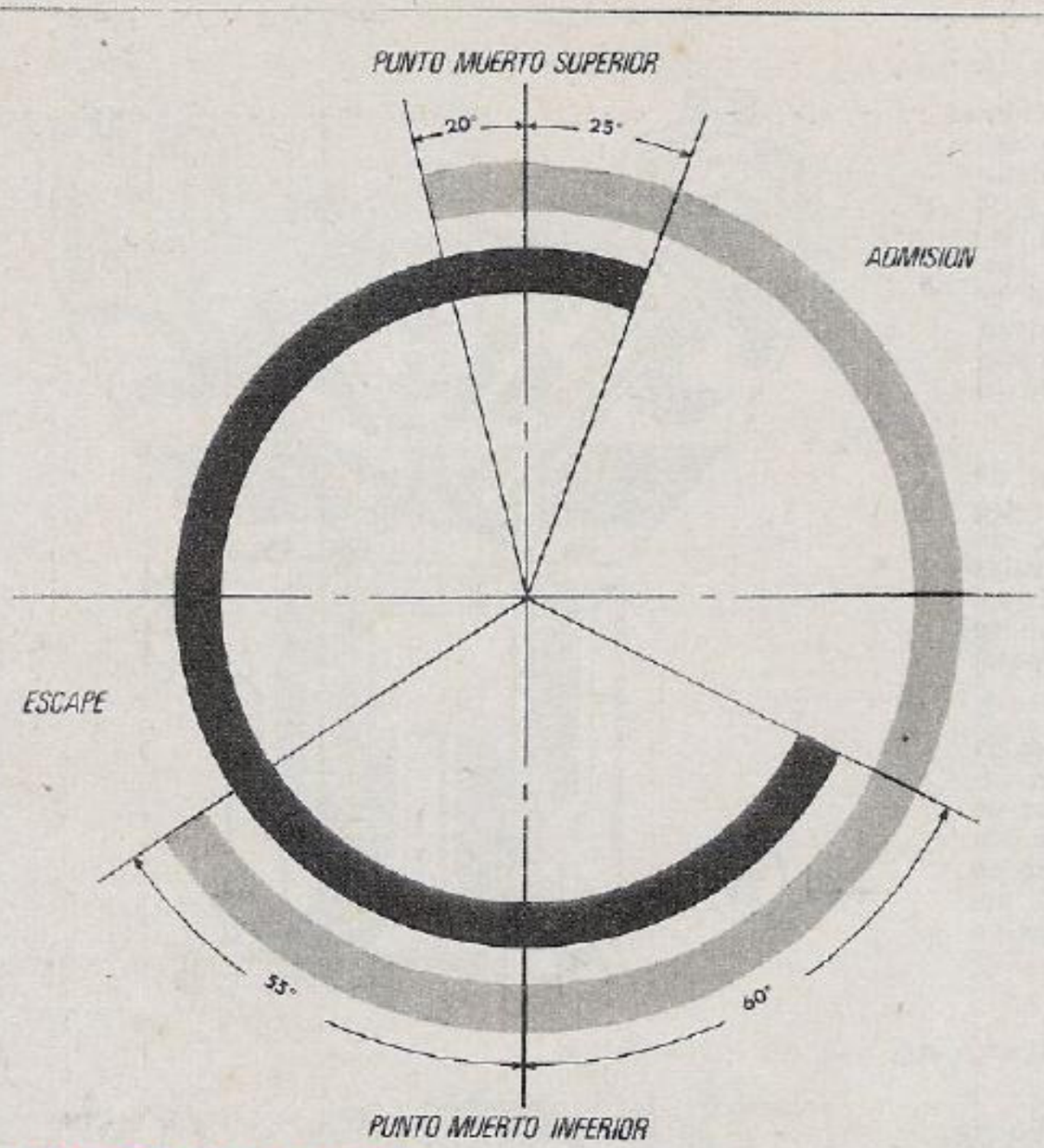
Dibujo B: El ángulo de 45° es cosa muy común en los motores de autos deportivos, es la solución de compromiso entre los asientos extremos comunes de 30° y 60°. Es casi universal su adopción por todas las fábricas de autos standard.

Dibujo C: El asiento de 60° es muy usado en las válvulas de escape. No necesita resortes muy duros y brinda una gran hermeticidad aunque necesita una alzada algo mayor que la válvula de admisión.

Dibujo D: El asiento de 0° es el que permite mayor rendimiento volumétrico, ya que posee mayor apertura (para una misma alzada) para el pasaje de gases. Pero no se usa porque la hermeticidad absoluta es casi imposible y necesita de resortes muy duros que acortan la vida de todo el sistema de distribución.

Dibujo E: Estos asientos tienen una muy buena hermeticidad, pero necesitan excesiva alzada, un perfecto marginado con mucha precisión; además, adolecen de un desgaste muy rápido.

En síntesis, para obtener un buen pasaje de gases los asientos deben tener valores aproximados a los 0°, pero en cambio para tener hermeticidad el ángulo debe acercarse lo máximo posible a los 90°.



ANTICIPO Y RETARDO

Es muy común escuchar hablar de cruces de árboles de levas; si bien este tema es tocado profusamente cuando se trata de preparación de motores con fines competitivos, no escapan a esa característica los árboles de levas que se utilizan en los motores de los autos de calle.

Para interpretar y visualizar el cruce, que no es más que el período en que permanecen abiertas simultáneamente las válvulas de escape y de admisión de cada cilindro en un tiempo determinado, se recurre a un simple gráfico como el que se ilustra, que representa los grados de giro de cigüeñal en los cuales permanecen abiertas las válvulas. En él se ven dos sectores circulares: uno, grisado, correspondiente a la válvula de admisión y el otro, negro, correspondiente a la válvula de escape. Se marca además el punto muerto superior y el inferior correspondiente al pistón; a partir de esos puntos extremos se toman los grados de anticipo de abertura de las válvulas y de retardo al cierre, siempre relacionando los grados al punto superior o inferior de la carrera del pistón.

Para mayor claridad analicemos el gráfico en cuestión:

ADMISION

Si la válvula de admisión se abriera en el momento preciso en que el pistón llega al punto muerto superior (p.m.s.), la mezcla aire-nafta debe comenzar a vencer su inercia cuando el pistón mismo inicie ya su carrera descendente. Con este esquema se pierde un tiempo precioso en el llenado del cilindro. Para aumentar la eficiencia del llenado se recurre a anticipar la abertura de la válvula, vale decir que se deberá iniciar dicha apertura antes de que el pistón llegue a su p.m.s. En el gráfico se puede ver que el sector de arco grisado comienza 20° antes del p.m.s. Y para aumentar más aún la cantidad de mezcla que ingresa en el cilindro se retrasa el cierre de la válvula de admisión. En el gráfico se ve que el sector grisado se continúa 55° después que el pistón llegó a su punto muerto inferior.

ESCAPE

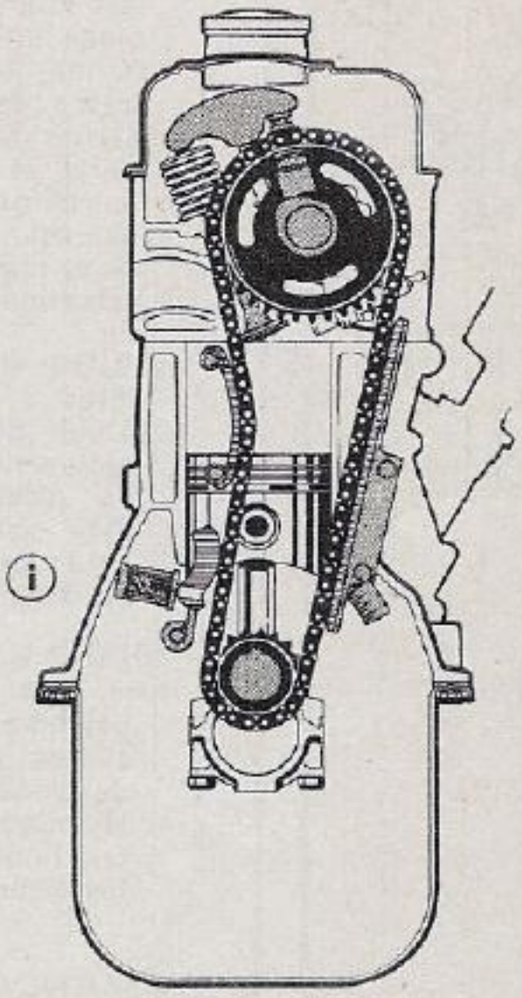
El mismo procedimiento se sigue para la válvula de escape. Esta se abrirá antes de que el pistón llegue al punto muerto inferior; en el gráfico se ve que el sector negro comienza 60° antes del p.m.i. Esto permite una evacuación más rápida del gas ya quemado. Y para favorecer aún más el escape de los gases se retrasa el cierre de la válvula. En el gráfico se muestra un retardo de 25° después del p.m.s.

Observando el diagrama se puede determinar que la válvula de admisión permanece abierta durante 255° (20° + 180° + 55°) de rotación del cigüeñal —recuérdese que los grados se toman en relación a las máximas posiciones del pistón y por ende son referidas al giro del cigüeñal— y la de escape permanece abierta durante 265° (60° + 180° + 25°) o sea 10° más que la de admisión. Cabe destacar que todos estos valores son a título ilustrativo, ya que cada motor presenta características técnicas muy dispares.

Del gráfico también se desprende que el período en que ambas válvulas permanecen abiertas en forma simultánea es de 45° (20° antes del punto muerto superior y 25° después de dicho punto). Este período de apertura simultánea, comúnmente denominado cruce, se ve bastante aumentado en los motores para competición y varía también según el circuito a utilizar en la carrera.

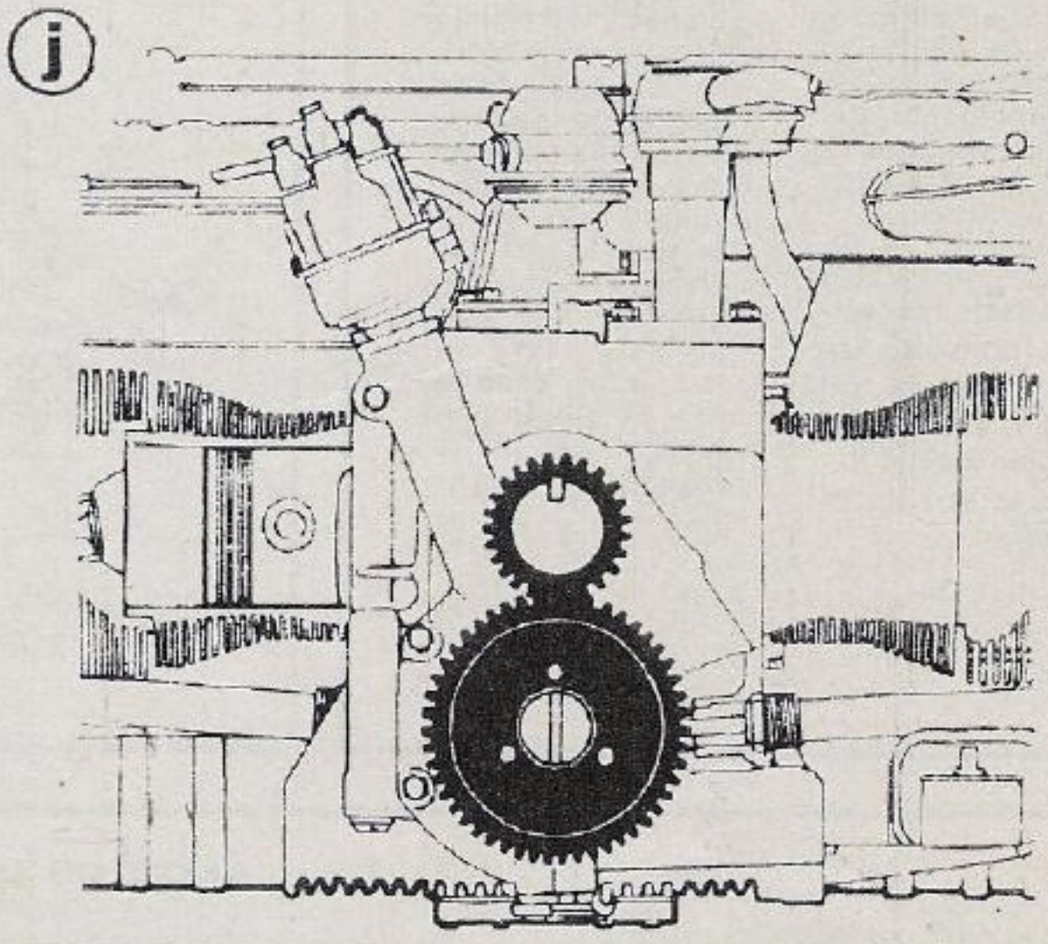
Aún cabe aclarar que la superposición de arcos que se ve en el gráfico alrededor del punto muerto inferior no se debe contabilizar como apertura simultánea de ambas válvulas, ya que existe un giro casi completo de cigüeñal de diferencia entre el final de la admisión y el comienzo del escape.

COMANDO DE DISTRIBUCION



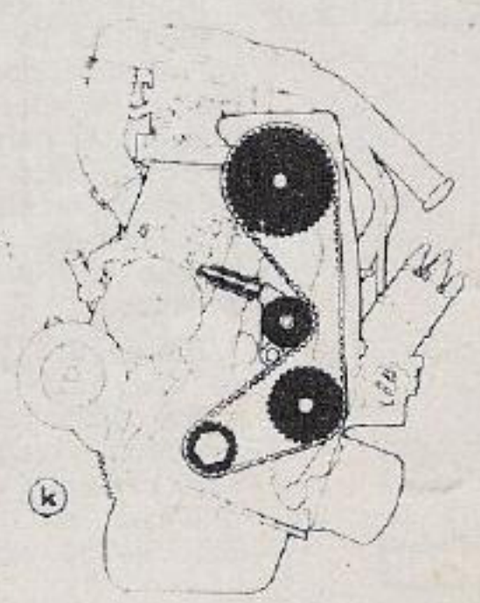
Dibujo I: A cadena: Un sistema económico y, por lo tanto, muy usado, generalmente en los motores de un árbol de levas a la cabeza. Una cadena dentada trasmite el movimiento desde un engranaje solidario al cigüeñal al eje del árbol de levas. Un tensor evita el juego que con el uso adquiere la cadena por estiramiento.

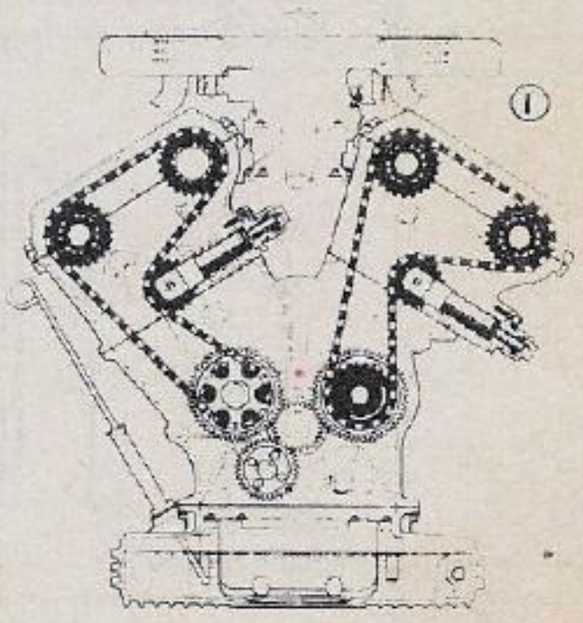
Dibujo J: A engranajes: Uno o más engranajes que parten del cigueñal. Es un sistema muy efectivo por su precisión a pesar del desgaste, pero es prácticamente imposible que el sistema sea medianamente silencioso. Es muy usado en los motores de alto rendimiento.



Dibujo K: A correa dentada: Un sistema implantado por los Glas 1,204. En comandos de distribución es la última palabra. Es silenciosa, económica y de vida indefinida. La correa es de material sintético reforzado con fibras.

Dibujo L: Se usa en la mayoría de los casos cuando los motores poseen cuatro árboles de leva a la cabeza. Es para evitar la llamada "cascada de engranajes", muy costosa y un tanto ruidosa.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Noches con sabor a Gancia.

Gancia

AMERICANO
GANCIA

APERITIVO

FORMULA EXCLUSIVA DE

Fratelli Gancia & Cia

CANELLI (ITALIA) CASA FUNDADA EN 1850

950 CM.³

CONT. NETO

...Industria Argentina - Ley 11275 - Exp. ...

...IND. COM. FIN. Y AGROP. - MAIPU 171 - AVELLANEDA ...

ASISTA
A LA
SELECCION
NACIONAL
DE
COCTELERIA
1970
FLORIDA 877
3° PISO
CAPITAL
DEL 16 AL 20
DE NOVIEMBRE
DIAS DE SABOR
A
GANCIA

Americanísimo!

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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.—
CITROËN		
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	8.500.—
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. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.500.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	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.	1948	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	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	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p. ..	1958	3400.—
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	20.500.—
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	17.360.—
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.	9.980.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.783.—
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.	
Pick 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-80	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

AJS			
CILINDRADA			
500	46-48	800/1.000
350	46-48	500/ 600
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	50-62	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	49-61	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	3.000/3.600
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	85HP	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	85HP	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	4,25-1,80-0,65	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,65	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,65	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,93-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,93-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,93-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,93-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,93-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,93-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescador	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

EL PEQUEÑO CORSA ILUSTRADO

Contiene este diccionario
todos los vocablos y expresiones
sancionados por la Real
Academia Corsaiola y los admitidos por
el uso y la autoridad de los
mejores lingüistas del idioma telúrico

A

Alegre: Adjetivo que define el momento exacto en que todos los elementos de un motor entran en resonancia (vulgo: flotar). Ej.: Cuando Cacho Garavaglia acelera en vacío una cupé De Carlo a 10.000 rpm.

Al límite: Mentira piadosa. Usase como "andar al límite", sin aclarar si es al límite del auto o al límite de uno.



A lo chacarero

Almanaque: Práctico calendario originario del Asia menor. Se utiliza en reemplazo del cronómetro, para el caso en que un auto tarde demasiado en pasar dos veces consecutivas frente al box. Ej.: salir un martes a la mañana a dar una vuelta al circuito 15 y pasar frente al box el jueves a la noche...

A lo chacarero: Depurado estilo inspirado en el andar seguro y prolijo de los pilotos nativos de las dilatadas pampas argentinas.

Andar cruzado: Andar de coté. Mantener en todas las curvas una perpendicular constante al borde de la pista. Especialidad de un par de pilotos de G-2, porque saben cómo andar cruzados. Especialidad del resto de los pilotos de G-2, que no saben cómo, de repente, aparecen cruzados...

Antiflama: Bonita pilcha que evita quemaduras de primer grado (no las de segundo y tercero...) Luce bien cuando está limpia.

Aparato: Empulpada señorita que nunca falta en los boxes.

Atajo: Camino secundario o huellón de menor longitud que el camino obligado de la carrera. Ofrece la invalorable ventaja de llegar antes que el primero. Suele utilizarse en la San Juan-Coquimbo.

Autazo: Manera compulsiva de decirle al piloto de adelante: "Por favor, tenga usted la gentileza de cederme el paso que me corresponde, de forma tal que yo pueda aprovechar toda la potencia de mi bólido y el virtuosismo sin par de mis muñecas...". Para ampliar datos, preguntar a Paco Mayorga.

Achanchado. Dícese de los motores que están fuera de punto y no tiran nada. Es mejor tirarlos (a los motores).

B

Bagallo: Persona del sexo femenino poco agraciada por Madre Natura. Cuando se alude a una dama anteponiendo el calificativo **"bagallo"**, significa que más que un cirujano plástico necesita un chapista.

Bagallero: Individuo que gusta desmesuradamente de los bagallos.

Batata: Planta vivaz, convolvulácea, de tallo rastrero y ramoso. || Fig. y Fam. Vehículo anterior a 1940. Con el sufijo "podrida" (batata podrida) úsase para definir vehículos "de colección".

Bielazo: Biela que abandona intempestivamente su alojamiento original, manifestando ansias de libertad e independencia. No faltan quienes adhieren a las bielas una etiqueta con su nombre y dirección, a efectos de que les sean devueltas...



Bagallo

Bobina: Dícese de los individuos que no se destacan por su rapidez mental. Generalmente se babean cuando hablan.

Bocina: adj. Fam. Dícese del sujeto que abre la boca desmesuradamente y emite sonidos graves, sin tener en cuenta si ésa es la mejor oportunidad para abrir la boca y emitir sonidos. || Sin.: Bocineta, Claxón.

Buque: Usase como "tomarse el buque". Ver **cortarse.**



Bocina

Borrarse: Agravante supremo de "guardarse".

C

Cajista: Denomínase así al exquisito en el uso de la caja de velocidades. Es equél que sabe que esa palanca que tienen los autos no es para hacer mayonesa.

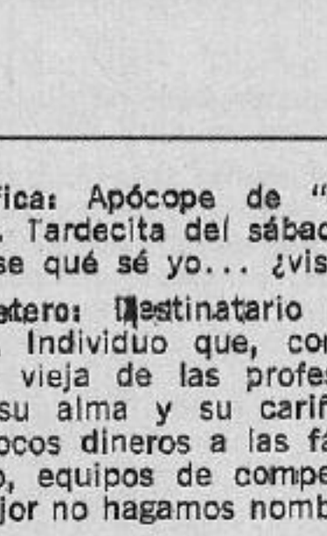
Calienta sincronizadores: Dícese del individuo que prescinde de la elemental **"doppieta".** Se lo oye llegar desde lejos...

Carreras son carreras: Perogrullada de la década del '40, utilizada para explicar que uno venía primero y de repente apareció cola...

Carroza: Carrocería.

Calzado: (estar bien...) Poseer neumáticos adecuados al circuito.

Cascarse: Usase solamente en rally. Significa cargarse puntos en contra en algún parcial.



Cometero

Conventillo: Denominación usual de algunos equipos y comisiones de concesionarios.

Corregir: Maniobra instintiva y suave a la que responden las ruedas delanteras.

Cortar clavos: O bien cortar bulones. Asustarse sobremanera. Situación por la que pasan frecuentemente los acompañantes, especialmente en los GP o en la Vuelta de la Manzana. Degenera en formas benignas de colitis.

Cortarse: Se utiliza con el sufijo "solo" (cortarse solo). Situación que se da en dos casos: cuando un piloto saca una recta de ventaja a las dos vueltas, o bien cuando se está afeitando.

Cuerda: Lado del autódromo que todos buscan como si fuera el lado más lindo del mundo.

CH

Chancho: Nombre popular del compresor. || Simpático animalejo, base de la fortuna de Lole Reutemann.

Chanta: Piloto o preparador de cualidades dudosas o nulas.

Chopinado: Deformación autóctona del anglicismo "Shot-peenning". Bombardeo de perdigones a que se someten ciertas piezas de un motor, a efectos de introducir tensiones residuales de compresión que faciliten el trabajo normal de la pieza contrapesando las

→

tensiones de tracción que se generan en tal acción. ¡Qué tal!

Chuparse: O bien "viajar chupado". Tándem, "trencito". Usase de la siguiente manera: el piloto del auto de atrás se coloca a la cola del que lo precede, aprovechando la succión. Andar chupado significa que los dos autos anden más rápido. En ocasiones, el jolgorio termina en alguna hondonada del camino.

D

¡¡Dejame!!: Se pronuncia: "Dejaáame". Expresión vertida en casos de incredulidad extrema. Ej.: "...entonces hice dos minutos clavados con el Citroen en el circuito 15...". Respuesta obligada: "¡¡Dejaáame...!!".

Dejar resto: Situación por lo general inexistente, ya que la gran mayoría, apenas disputadas las primeras cuatro vueltas de una carrera, ya hace tres vueltas que se comió el resto que le quedaba. Sirve como excusa en determinadas ocasiones.

De Gorro: (úsase antecedido por la frase: "se lo puso de...") Viajar de techo. Invertir la posición normal del vehículo, de manera que el techo quede debajo y las ruedas arriba. (Vulgo: **vuelco.**) Expresión favorita de Cocho López.

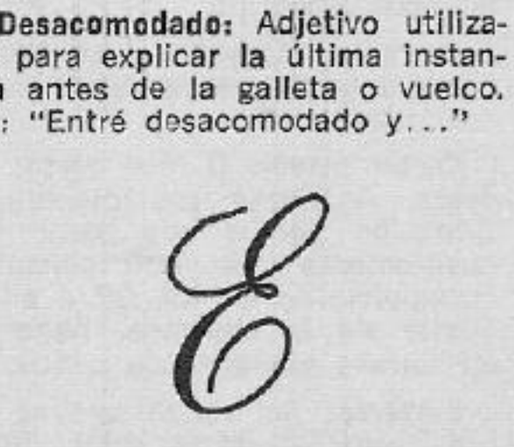
Derrape controlado: Sí..., a veces sale controlado...

Desacomodado: Adjetivo utilizado para explicar la última instancia antes de la galleta o vuelco. Ej.: "Entré desacomodado y..."

E

Escafandra: Casco integral Bell "Star". || Sinónimo: "Marmicoc".

El ombú: Lugar predilecto de los habitués del Autódromo de Buenos Aires. Allí se reúnen exclusivamente quienes gustan de arrancar el cuero al prójimo y de paso ver cómo manejan los muchachos.

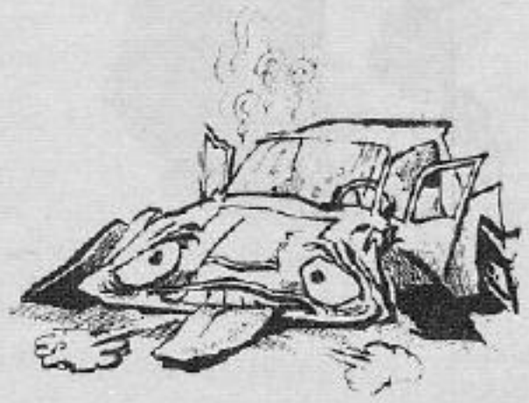


Escafandra

Esquiar: Dejar deslizar el auto sobre las cuatro ruedas. Se recomienda, antes de intentarlo, ver a los pocos dotados que lo hacen bien.

F

Farsa: (Usase antecedido por la frase: "Acabé con la...") Destrucción sistemática de ciertos mitos. Ej.: "Acabé con la farsa de la nieve". "Acabé con la farsa del circuito de Nürburgring". "El circuito de Nürburgring acabó con mi farsa...", etc., etc.



Falopa

Ferro-Quina: Nombre común y coriente de los autos de la Comisión de Concesionarios Fiat, impuesto por la buena gente de Peugeot, ya que la experiencia indica que los Fiat se han erigido en "el aperitivo del León". || Bebida espiritudsa a base de ferro, quina y bisleri.

Falopa: Tipo de nieve filtrada que cuenta con algunos adeptos. Ej.: "Darse un saque de falopa". || Aplícase a los autos de mínimo rendimiento o sumamente desprolijos.

Franela: No, señores..., no es el popular trapito amarillo. Es el no menos popular sujeto que pasea por los boxes y el pastito acomodándose delante de los fotógrafos y poniendo cara de saber todo. Dícese de los que corrieron las 24 Horas Citroën y el Rally Fiat vistiendo mameluco antiflama, guantes y botitas Les Leston y casco integral Bell.

Filmar: Castigar perfil, satisfaciendo vanidades personales. Pedir salir en fotos.

Fuma: Humareda blanquecina o azulada; su color indica el origen de la falencia. Sale por el caño de escape y no indica nada bueno.



Fraseador

Flameando: Dícese del auto que no viene derecho ni por decreto.

Fraseador: Sujeto anónimo que habla, habla... y no dice nada.

G

"Gané el parcial": Frase muy común que se escucha principalmente en carreras largas de ruta y que sirve para que los mentirosos se adjudiquen victorias circunstanciales en parciales inexistentes, especialmente si son tramos montañosos.

Gomía: Persona grata. || Amigo.

Gamuza: Ver **franela.**

Guardarse: Dícese de la acción tranquila del piloto enemigo de andar en pelotón; vulgarmente llamado "indio cobarde".

Guard-rail: Barandilla de hierro acanalado que protege la integridad del pasto y los alambrados del Autódromo.

H

HP.: ... Mejor lo dejamos así, ¿eh?

I

Integrar el paisaje: Forma poco elegante de terminar con los fierros desparramados entre los yuyos. Sucede involuntariamente.

Isotorque: Elemento de trasmisión que tiene muy preocupado al Chino Canedo después de la Vuelta de la Manzana.



Integrar el paisaje

J

Jugarse: Ganarle una carrera a un piloto de punta en la última vuelta bajo la lluvia y en la horquilla.

Jackie Stewart: Además de ser Campeón Mundial de Fórmula Uno, su nombre se utiliza para definir a todos los que se creen Jackie Stewart. ¿Está claro?...

K

K: No hay nada... a excepción de una palabra que es mejor no ponerla.

L

La precisa: (Tener...) Situación ideal en la que todo, aparentemente, confluye favorablemente. Ej.: "Tengo la precisa... ya sé qué multiplica usar". || Vulgo: La Poshta.

La verdad: Ver **"La precisa".**

Levantó: Acción de colocar el pie derecho lejos del acelerador. Irse al mazo.

Ladrón de gallinas: Piloto que va quinto durante el trascurso de las seis etapas del Gran Premio y gana en la última porque los cuatro de adelante se rompen. Usase también "pescador".

Los zonzos: Hay tantos... || Curva así denominada porque allí acostumbran a pegarse los pavotes.

La de cuadros: Bandera blanca y negra que todo el mundo ve en cada carrera, pero que hace feliz a uno solo.

Ll

Llorón: Dícese del que por mala suerte, ineficacia, fallas mecánicas o cualquier otra causa hace pucheritos antes y después de cada carrera. Ej.: Hay varios... No queremos hacer nombres.

M

Mito: Prestigio exageradamente inflado y promocionado.

Modifica: Apócope de modificación. Generalmente es un injerto abominable.

Multiplica: Apócope de multiplicación. Ej.: $2 \times 2 = 4$. || Algo sobre lo que todo el mundo habla y nadie sabe. Ver "fraseo".

Mosca: "Larry".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mandarse: Buscar el agujero, meter la trompa, mandárselo a guardar al otro. Adelantarse a otro competidor por un lugar inventado, haciendo caso omiso del color de las banderas. || Dejar pagando.

Música: (Con toda la...) Extraña situación que se da únicamente cuando en un motor todo anda bien y nada se rompe.

Montañista: Piloto gustoso de los caminos trabados de montaña. A veces la besan.

Montañazo: Montañas que debido a extraños movimientos tectónicos se corren de lugar justo en el momento en que pasa un auto de carrera. || Besar la montaña.



Montañazo

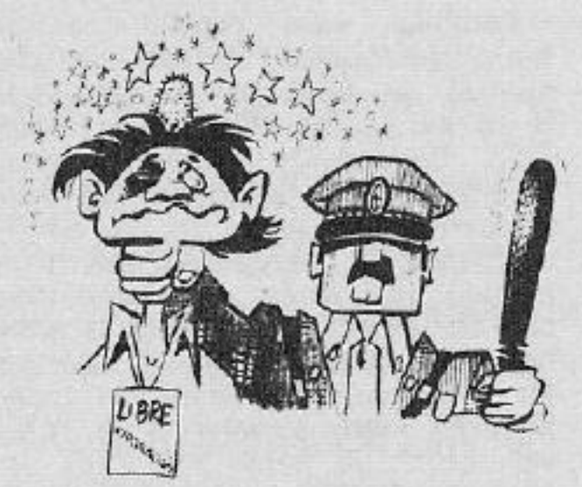
N

No va más: Clásica seña que hacen los pilotos a los aviones de las trasmisiones radiales cuando el "fato" viene mal barajado.

No se tiene: Condición desfavorable del auto en lo referente a su tenida. Cuando se dice: "No se tiene" el otro yo dice: "No lo puedo tener".

O

Oblea: Ornamento pectoral de cartulina que cumple con los siguientes menesteres: Pelearse con la cana, discutir con los encargados de los portones del autódromo, colar señoritas, permitir el acceso a quienes financiaron el autódromo y, a veces, para trabajar de periodista. || Sinónimo: Credencial.



Oblea

P

Palo y palo: Expresión gauchesca atribuida al matrero Gastón Perkins; significa viajar a fondo.

Peludear: Mover descontroladamente el volante de izquierda a derecha, de derecha a izquierda, hacia arriba y hacia abajo sin razón que lo justifique.

Pie de buzo: Denominación cariñosa del pie derecho de algunos pilotos en actividad.

Prolijo: Adjetivo ambivalente. Dícese del que dobla rápido y bien. || Dícese también del que dobla despacio para que le salga bien.

Pisar el aceite: Expresión que justifica salirse de la pista. Generalmente no hay aceite en ningún lado...

Polenta: Potencia. || Harina de maíz cocida y acompañada de pajaritos.

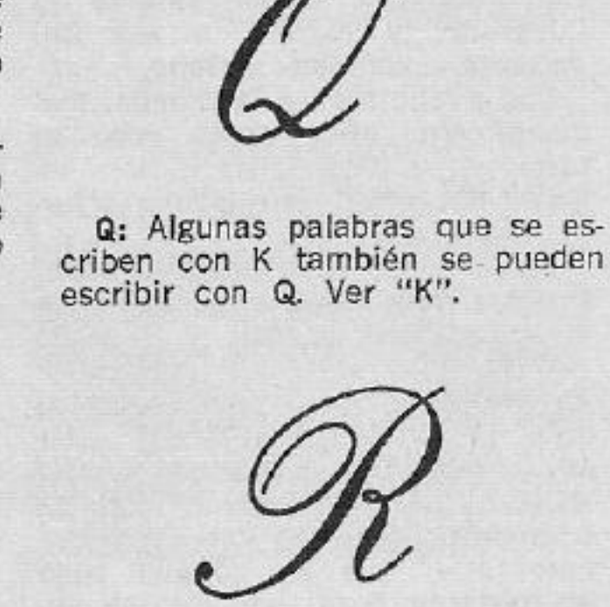
Punta y taco: Posición que adopta el pie derecho para frenar y acelerar a la vez en un momento determinado. No aconsejamos que la practique en su Rastrojero Diesel. || Lo que sabe hacer el que no calienta sincronizadores.

Q

Q: Algunas palabras que se escriben con K también se pueden escribir con Q. Ver "K".

R

Reventada: Persona del sexo femenino que pulula del bracete de cuanta persona del sexo masculino se le ponga a tiro. Son muy bien vistas si son las novias de otro y muy mal vistas si es la novia de uno. || Liviana de cascos. || Sin.: Deshecha.



Reventada

Reventó: Hizo ¡pum!

Rulemanes: Rueditas de carritos que teníamos en nuestra tierna infancia. || En una época no muy lejana fue sinónimo de "mosca" (guita).

Ratón: Pérez. Dícese del que carece de recursos y mal entrazado.

S

Se vino abajo: Dícese de la agujita que marca la presión de aceite cuando baja a "cero" debido a que los cojinetes están todos fané.

Singer: Deciase de los Isard 700 anexo "J" por su ruido similar al de una máquina de coser.

Sensitivo: Dícese irónicamente de aquél que anda en llanta cuatro vueltas y no para porque cree que el piso está arrugado. Otra acepción: hombre muy cariñoso, fino y querendón. Un amoooorr...

Se pegó: Hacer lo mismo que Mahoma: "Si la montaña no viene hacia mí, yo iré hacia la montaña". Darle a cualquier obstáculo.

Se fue de viaje: Seguir de largo sin darse cuenta que el pavimento va para el lado contrario hacia donde va uno.

Se viene a valor: Dícese de un auto o una señorita que si bien no está aún a punto, promete...

Salir en los diarios: Dios no permita...

Sacapunta: Ver zapatilla voladora.

Sucio: Carente de aseo (vulgo: mugriento-. Se ven unos cuantos.

Serruchar: Maniobra instintiva y brusca a la que responden quién sabe qué ruedas...

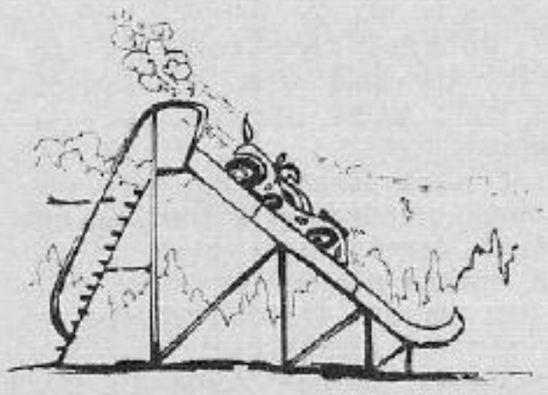
Sanata: Conjunto de sonidos agudos, graves y esdrújulos que se emiten bajo forma de conversación cuando uno no sabe qué explicar. Ej.: "¿Por qué se rompió el motor, Fulano?". Contesta Fulano: "Reññstratti del cussiolocominito que viene del cracusviano doble a la cabeza".

Seudónimo: Nombre falso bajo el que se esconde el nombre verdadero. Usase en casos en que a papá le dé un infarto o la novia tenga accesos de neurastenia. Otras veces para salvarse del papelón.

T

Tiradita: Exclusiva del TC. Reemplazante del banco de pruebas. Canta la precisa de lo que anda el auto. "¡Dejáme con el banco...!"

Tobogán: Juego de niños instalado en plazas de barrio. También curva caprichosa del autódromo porteño.



Tobogán

Tapar el agujero: Término medio ideal entre ser un caballero y dejar pasar al perseguidor y ser un mal deportista y disponer del auto a modo de tapón.

V

Veneno: Aditivo que utilizan algunos alquimistas para hacer un motor ganador. || Mordedura de Héctor Acosta.

Vivir en un sótano: Ignorar lo que sucede en el mundo: Ej.: "¿Hay guerra en Vietnam?", "¿Qué pasa con los egipcios y los israelíes?" Si la respuesta es "No sé", delante suyo tendrá un habitante tipo de sótano inundado.

Víbora: Reptil doméstico oriundo del Turismo Grupo Dos. Utiliza veneno para salpicar a sus semejantes. 0,000000001 miligramo, ¡MATA!

Viajar: Andar rápido. Ej.: Ese auto viaja una barbaridad.

Va a vivir cien años: Dícese del piloto que nunca se juega la vida.

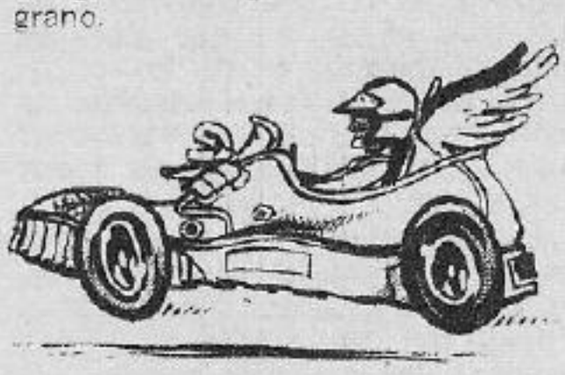
Z

Zafado: Adjetivo familiar. || Loquito.

Zapatilla voladora: Común denominación de los F-4 o minijuniors.

Zapateo: Tendencia poco saludable de los puentes traseros de ciertos autos de TC y no pocos de calle. Nada que ver con el folklore.

Z: Boliche de fraseos varios del "Negro" Rodríguez. Sito en Belgrano.



Zapatilla voladora

LA ACTIVIDAD ZONAL

CORDOBA

ALBERTO OLIVA FUNES

El automovilismo cordobés en menos de seis días ha sufrido otro rudo golpe del destino y la fatalidad.

Hace una semana don Luis Ramaciotti comenzaba a transitar un camino común para todos. Hoy, otra noticia nos da un dolor que no es común. Cuando regresaba de ser el protagonista número uno de la reunión zonal en Coronel Moldes, Alberto Oliva Funes sufrió un accidente que le costó la vida. Como siempre, la noticia nos deja —no por ser repetida— aturdido igual a todas. Pero un cúmulo de circunstancias que rodearon al episodio lo convirtieron en algo mucho más trágico e impactante.



Alberto Oliva Funes había cumplido 26 años el 19 de enero pasado. Hacía muy pocos meses su tesón y su talento le habían brindado un título que nada tenía que ver con su pasión deportiva: en la Universidad Nacional de Córdoba había rendido satisfactoriamente todas las materias necesarias para recibirse de arquitecto.

Sin embargo, otras metas mucho más azarosa había elegido para complementar lo que había aprendido en los claustros universitarios. Alberto Oliva Funes era un pasionario del automovilismo. Permanentemente lo había demostrado. Y tras algunas subrepticias incursiones, ya el año pasado comenzó a correr de una forma más reiterada que le iba abriendo camino en su actividad preferida.

Este año, conquistó tres colocaciones importantes. También había estado luchando por la victoria que parecía inalcanzable. Su denuedo era vehemente, sí, pero no desmedido. Hasta que llegó lo de hace unos días. Un día que fue, sin lugar a dudas, el más feliz de su efímero tránsito terrenal. Fue el día en que ganó su primera carrera. El de los puños crispados, el duelo incesante, la bandera a cuadros, las manos en altos, las felicitaciones de todos sus rivales.

Ese ganador emocionado, feliz, casi incoherente en sus palabras, es ya un recuerdo. Alberto Oliva Funes nos ha dejado su última sonrisa. Esa que sólo pueden esbozar los ganadores. Pero no los simples triunfadores de una carrera, sino aquellos vencedores de una carrera que se llamó vida, y donde él supo ser el primero siempre, sobre todo en eso tan importante que se llama, respeto y humanidad.

MOTOCICLISMO EN CANALS

La Sociedad Unión Eléctrica de La Carlota, hizo disputar la octava fecha del campeonato zona Sur en esta provincia. La prueba se realizó en el circuito del Auto Moto Club de Canals, y contó con la participación de un selecto grupo de participantes.

Se corrieron dos series, repechaje y final. En la primera batería, se impuso Miguel Mejías, de La Carlota, escoltado por Jorge Maurino y José Luis Pagliero, mientras que más atrás se ubicaron Daniel Bies y Carlos Pellegrini.

El piloto local, Oscar Antomás, representante de Transportes Arguello, se adjudicó la segunda tanda, teniendo como escolta a Osvaldo Arzú. En la tercera posición quedó ubicado Juan García, mientras que más atrás lo hicieron Juan Mut y Antonio Fredes.

En el repechaje, logró clasificarse para la final, Miguel Rian. La gran final, fue nuevamente para Antomás, que logró imponerse tras dura lucha a Juan García, de Río Cuarto, Miguel Mejías, Carlos Pellegrini y Osvaldo Arzú, todos de La Carlota.

Faltando sólo dos fechas para concluir este certamen, Oscar Antomás es ya virtual campeón, contando con 57 puntos, mientras que su inmediato perseguidor, Víctor Brol, de Río Cuarto, sólo tiene 19 unidades.

OSCAR CEBALLOS GANO EN BALLESTEROS

El Ahuca Motor de Villa María, hizo disputar la 24º fecha del campeonato Centro República Telmo Piovano. La misma se cumplió en un circuito de tierra compactada y contó con los auspicios de la Asociación Biblioteca y Gimnasia, de Ballesteros.

Cuarenta y dos fueron los pilotos que se hicieron presentes para esta reunión motociclística, donde se corrieron tres series, repechaje y final. En la primera batería, se impuso Oscar Ceballos, escoltado por Héctor Bulgra y Roberto Mendoza. La segunda tanda fue para Juan Carlos Rossi, secundado por Omar Vicario, mientras que la tercera colocación correspondió a Roque Sherman.

El piloto de Villa María, César Pérez se adjudicó la tercera serie, ocupando las posiciones siguientes Miguel Zamprogno y Mervin Cubiello. En el repechaje, se clasificaron para la final Alberto Sogubini y Héctor Buffás.

La final, como sucede en todas las competencias que fiscaliza el Ahuca Motor, fue no apto para cardíacos.

Juan Carlos Rossi, principal protagonista, debió abandonar por problemas en su máquina, adjudicándose así la competencia, Oscar Ceballos que era su escolta hasta ese momento. La segunda colocación fue ocupada por Héctor Bulgra, ubicándose más atrás Omar Vicario, Miguel Zamprogno, Omar Marinelli y Roque Sherman.

Con los puntos obtenidos en Ballesteros, Oscar Ceballos se va acercando al puntero en el campeonato, Juan Carlos Rossi, que tiene 188 puntos. Ceballos queda con 157 y Héctor Bulgra con 66 unidades.

REGULARIDAD: PRIMER ANIVERSARIO DE ACRYR

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, cumplió recientemente su primer año de vida, qué mejor cosa para festejarlo, que la realización de una extraordinaria prueba de montaña, por caminos serranos, y por supuesto el tradicional asado, rigurosamente rociado con tintillo. Como buenos regularistas, emplearon 3"2/5 para devorar los 153 Kg. 325 gramos de achuras, regados con 2253 litros de buen vino.

En cuanto a la prueba, centro de los festejos, la misma tuvo su epicentro en la localidad de Salsipuedes, corriéndose en un circuito de 24 km. que debió ser recorrido en tres oportunidades por los participantes, incluido el que suscribe.

Cuarenta y tres fueron los coches que largaron frente a la Municipalidad de Salsipuedes, con destino a Río Ceballos, El Caracol, Villa Los Altos, Camino al Cuadrado, y regreso a esa importante localidad serrana.

Los directores de la prueba, que cumplieron eficazmente con su tarea específica, fueron los señores Sebastián Pasalacqua y Jorge Del Llano.

La prueba, vista desde adentro, fue muy interesante, debido a lo variado del trazado y muy divertido, al tratar de localizar a los "pillines" controles secretos (que penalizaban con "tutti" (léase: Lastra, Del Llano, etc., etc.). Muchos pilotos tuvieron algunos encuentros forzosos con la madre naturaleza, que en aquella zona es bastante dura, por fortuna sin consecuencias personales. El primer puesto en la general fue empatado entre el binomio Ruesch-Blanda, y el equipo Nizzo-Nizzo, cuyo coche compartimos. Aclaremos que a pesar de que el señor Roberto Nizzo, es el presidente de ACRYR, nada pudo hacer ante los castigos de los "secretos", ya que resultó ganador en el desempate: Ruesch-Blanda, con dos mejores tiempos que nosotros. Los dos equipos obtuvieron 17 puntos en contra. La tercera colocación correspondió a la pareja Brizzio-Ghelly con 19 unidades, ubicándose cuarto Brizzio-Paolini con 20 puntos.

Posteriormente se clasificaron: Bruno-Bruno; Agostini-Fernández; Kopta-Brandalisse y Andreini con su señora Ilda, que a pesar de haber corrido sólo tres pruebas, ya han acumulado bastante experiencia, pues sólo tuvieron 34 puntos en su contra.

En cuanto a la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, sólo nos queda desearle felicitaciones, y que sigan trabajando con el mismo ahínco con que lo han hecho hasta ahora. Happy Birthday.

CLASIFICACION CARRERA DE REGULARIDAD

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Ruesch-Blanda	17
2º	Nizzo-Nizo	17
3º	Brizzio-Ghelly	19
4º	Brizzio-Paolini	20
5º	Bruno-Bruno	21
6º	Agostini-Fernández	22
7º	Kopta-Brandalisse	31
8º	Andreini y señora	34
9º	Concl-Concl	35
10º	Tullan-Di Giusti	35

ZONAL GRUPO DOS: GANARON OLIVA FUNES Y MANZOTTI

En Coronel Moldes, ubicado al sur de la provincia de Córdoba, se cumplió una nueva fecha del campeonato zonal de grupo dos, entrando así en su faz final y definitiva.

La programación, organizada por la Peña Automovilística Coronel Moldes se concretó a través de dos series a 15 vueltas para cada categoría, con clasificación por suma de tiempos.

Tanto en la primera como en la segunda tanda de la categoría menor, abundaron las emociones, ya que estuvieron presentes los principales protagonistas del campeonato.

Rizzutto, Carrillo, Oliva Funes, Cano, Epsilon, Colavino y Biangulli disputaron palmo a palmo los lugares de privilegio, quedando la vanguardia entre "Pepe" Cano y la "Chiva" Oliva Funes. Finalmente, éste último se adjudicó la primera serie, quedando Cano a 15" de diferencia. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Eduardo Biangulli, Epsilon, Juan Carlos Rizzutto, y Luis María Rodríguez, todos con 15 giros cumplidos, mientras que más atrás se clasificaron Emilio Santacoloma, Juan Carrillo y Carlos Colavino, estos dos últimos con serios problemas en los motores de sus respectivos renoles.

LA SEGUNDA SERIE

También esta prueba parcial fue espectacular. Desde el comienzo se libró un impresionante duelo entre "Epsilon" (léase Lalo Céspedes) y Oliva Funes, quienes rueda a rueda lograron arracancar aplausos en el público presente. Los coches que marchaban más atrás veían dificultadas sus posibilidades ante la gran cantidad de tierra que se levantó en el circuito. A pesar de todo, Epsilon, logró superar a la "chiva", quien ya había levantado un poco la alpargata, pues tenía bastante ventaja en la general.

La tercera colocación correspondió a José Cano, ubicándose posteriormente Eduardo Biangulli, Emilio Santacoloma y Juan Carlos Rizzutto. La clasificación

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por suma de tiempos, dio ganador a Alberto Oliva Funes que concretó así su ansiada primera victoria en el torneo zonal. Escolta quedó Epsilon; tercero José Cano; cuarto Eduardo Biangulli y quinto Emilio Santacoloma.

CATEGORIA B

Como ocurre siempre en esta categoría, son pocos los pilotos participantes, quienes dan todo de sí para brindar al público un magnífico espectáculo.

En las dos series se impuso el representante de San Francisco, Héctor Manzotti con una cupé Fiat 1500, que cada vez anda más. En la primera serie, logró sacar una vuelta al segundo clasificado: el debutante Jorge Yeretto.

Juan Carlos Gómez, siempre candidato al triunfo, siguió con su mala racha, que se viene cumpliendo desde hace tres carreras consecutivas,. Tuvo problemas con su cupé y no pudo largar en la segunda serie.

Por su parte, Félix Antonio Menditto, con la cupé 1500 de la Peña Automovilística Alta Córdoba tuvo poca suerte en la primera tanda, pero en la segunda libró una dura lucha con Manzotti, ubicándose a sólo tres segundos de diferencia. Parece que la "pichicata" aplicada por los hermanos Pelossi está rindiendo sus frutos. Mención aparte, aclaremos que Menditto se clasificó segundo en el torneo zonal santafecino, detrás de Eric Stieffel Beck.

Otro que tuvo bastantes problemas fue Ramón Lewis Alladio, que tampoco se presentó en la prueba final, debido a problemas insalvables en su berlina milqui.

Roberto Grazzetti, con el único Peugeot 404 que actúa en el zonal, siguió con su política conservadora, quedando cuarto en la general, a tres vueltas del puntero.

El local Jorge Yeretto, a pesar de ser debutante cumplió una magnífica labor, ocupando el segundo puesto en la suma de tiempos, con una vuelta de diferencia.

CAMPEONATO ZONAL

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Juan Carlos Rizzutto	27
2º	Angel Monguzzi	24
3º	Carlos Colavino	21
4º	Juan Carrillo	17
5º	Alberto Oliva Funes	16
6º	Eduardo Biangulli	12
7º	Mario Surchi	10
8º	Eduardo Giordano	9
9º	Rubén Gasagne	7
10º	Eittel Mazzoni, José Cano y "Epsilon"	6

LA RIOJA

FIN DEL CAMPEONATO DE REGULARIDAD





LA RIOJA. En una cena realizada en el Hotel Nacional de Turismo, la Peña Automovilística "La Llave Cruz", festejó su tercer año de vida; finalizando así el 3º Campeonato Provincial de Regularidad. En dicha oportunidad se dieron a conocer las posiciones del ranking y se hizo entrega de los premios correspondientes a los ganadores de las categorías primera y segunda, de la temporada 1969/70, que fueron los binomios De la Vega-Bianco y Trigo-Vega, respectivamente.

CAMPEONATO RIOJANO DE REGULARIDAD 1969/70

Peña Automovilística "La Llave Cruz"

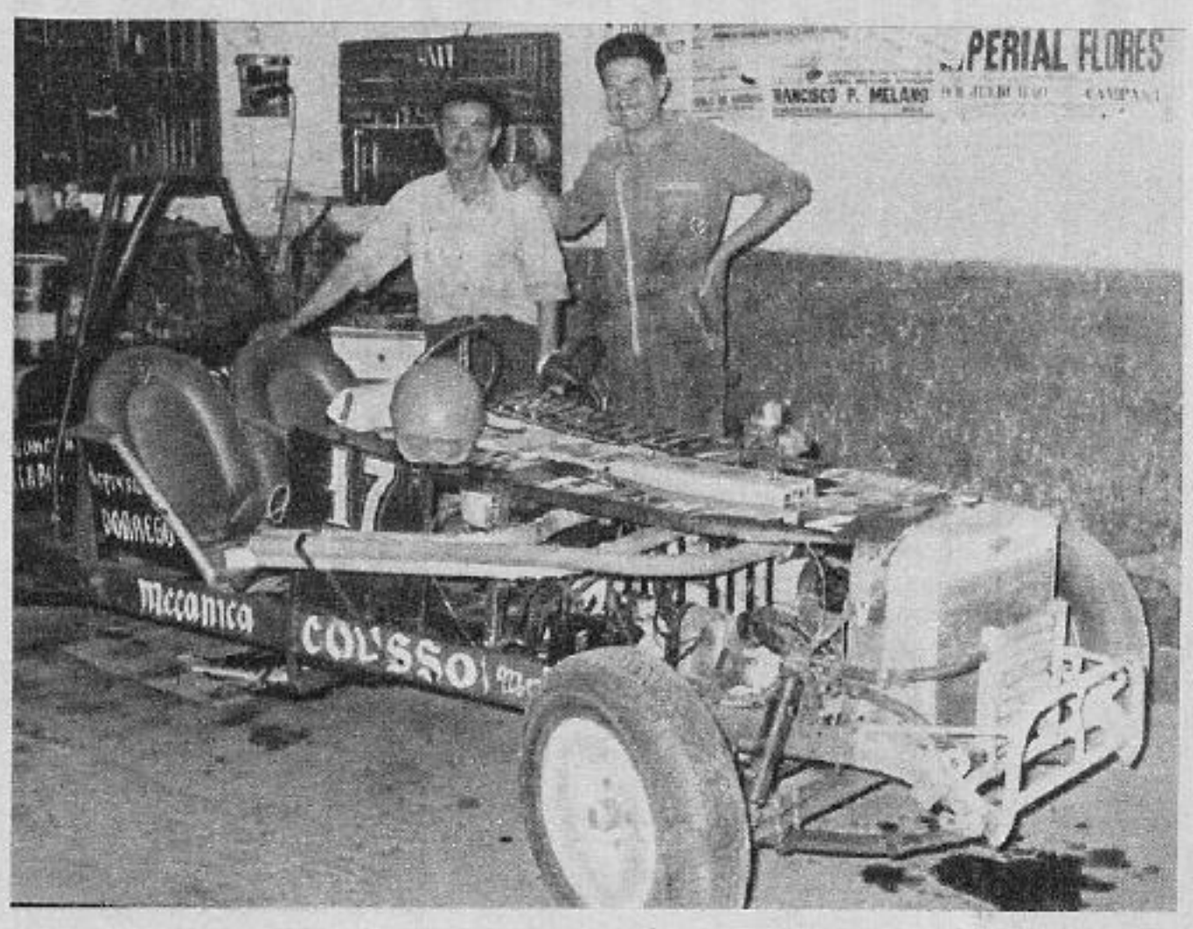
CATEGORIA SUPERIOR

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	De la Vega-Blanco	85
2º	Pelliza-Peña Mercado	80
3º	Demarco-D'Alessandro	61
4º	Romanazzi-Romanazzi	38
5º	Salazar-Sra. de Salazar ...	35
6º	Ortego-Fernetti	34
7º	Gavio-Salazar	18
8º	Lecco-Vega	14
9º	Parissi-Parissi	10

CATEGORIA NOVICIOS

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Trigo-Vega	73
2º	Viñes-Albrieu	70
3º	Silva-Salazar	42
4º	Carcagno-Carcagno	23
5º	Romero-Valdéz	22
6º	Arévalo-Moreno	21
7º	Gavio-D'Alessandro	18
8º	Castro-Pelliza	15
9º	Agüero-Oyola	9
10º	Matta-Mercado	7

PROVINCIA DE BUENOS AIRES



JUAN ANTONIO COUSSO: "SINONIMO DE CAFETERA"

Los deportes motores se practican por un gusto pasajero, para saber cómo es o por qué se lo lleva muy dentro en la sangre. Juan Antonio Cousso, hombre de punta en competencias de la popular especialidad de las cafeteras en la zona del Oeste de la provincia de Bs. As. De 32 años de edad, hijo de madre checoslovaca y padre argentino, nació y vive en Padua partido de Merlo. De profesión mecánico de automoviles, su afán por la velocidad lo llevó desde pequeño a iniciarse en el ciclismo con singular éxito.

Luego se motorizó con un Cucciolo 48cc. compitiendo en la zona de Morón junto a su hermano Enrique, ex campeón argentino de motociclismo en la categoría 55cc., en el año 1964. En este deporte cosechó alrededor de 70 trofeos. En 1965 ingresó al Karting y fundó en Ituzaingó el "Oeste Kart-Club". En 1965 dejó el Karting para iniciarse en el automovilismo, en fuerza limitada con un coche de fabricación propia con motor IKA modelo 1962, siempre contando con el asesoramiento y la experiencia de Papá Cousso.

Clasificado siempre en los puestos de vanguardia estuvo presente en la línea de largada en 18 competencias disputadas en el interior del país. Se dió "la piña" por única vez en Vicente Casares en septiembre de 1969.

El 25 de octubre de 1969 se realizó en Marcos Paz una competencia de Cafeteras a la que asistió en calidad de espectador, y ese día nació la idea, preparar una cafetera. En 30 días estuvo lista para correr, es la que usa actualmente, un modelo CHEVROLET modelo 1925 que desarrolla una velocidad de 150 Km /P.H. Lleva disputadas 17 competencias, una sola ganada en la inauguración del CIRCUITO EL BOSQUE DE MERLO. Fue 1º en 8 series y los abandonos se produjeron siempre por nimiedades, cosas del automovilismo, sentencia Cousso.

Juan Antonio Cousso, que junto con los mellizos Ré son los ídolos de Merlo, se jacta de tener los padres más piolas del mundo. Su padre lo asiste mecánicamente y lo acompaña a las carreras; su madre doña Flora Urova de Cousso es su principal hincha y acicate, toma a su cargo la preparación de todo su equipo para el día de la carrera guantes, casco protector, antiparras, buzo, etc. etc., nada falta, ni la recomendación de traer un trofeo más a casa.

Hasta aquí la trayectoria deportiva de Juan Antonio Cousso, hijo de quíen años mozos también fue motociclista y automovilista. Hincha declarado de CHEVROLET, gusta de los animales, tiene un avestruz "Charo" de mascota. Soltero por vocación, tuvo como primer acompañante a Coco Coni, actualmente a Luis Provenzano. A modo de despedida nos confía que tiene en preparación una CAFETERA CHEVROLET (por supuesto) modelo 1931.

EL "QUEST" ENCONTRO LO QUE BUSCABA



Con la participación de 23 embarcaciones se llevó a cabo el 33º Campeonato Argentino de la clase Snipe, organizado por el Club Náutico San Isidro sobre un total de 7 regatas con descarte de una.

El torneo se corrió frente a Anchorena y se desarrolló con un trámite por demás peleado, circunstancia que quedó demostrada por el hecho de que faltando sólo dos regatas eran tres las tripulaciones que estaban empatadas en el puesto de vanguardia; de más está decir que el duelo que se armó en estas dos últimas series entre Sanjurjo, Orella y Dates, más que un duelo fue una guerra, de la cual salió victorioso el binomio Dates-De Aldecoa, no sin antes dejar en el campo de batalla hasta las uñas.

LAS REGATAS

En definitiva, de las siete programadas sólo se pudieron correr cinco, debido a que hubo o mucha calma o mucho viento, lo que implicó la eliminación del, a veces, salvador descarte.

1ª REGATA

Se largó el 24 de octubre con viento suave del este (10 km) y se trató de una serie que trascurrió dentro de la mayor normalidad. Lo único destacable fue que ya desde ésta, la primera confrontación, se inició la porfía entre las tripulaciones del Quest, Cid y Veterano, que le darían al Campeonato ese sabor que lo hizo verdaderamente interesante.

2ª REGATA

Se largó esta serie el 25 de octubre por la mañana, también con viento este de 10 km.

El desarrollo fue de lo más apacible hasta la mitad de la segunda ceñida, momento en que se largó un pampero que se las traía consigo y que hizo que la regata se trasformara en una calesita en la que las tres piernas fueron de planeo puro.

Como en la serie anterior, el lote de barcos se escalonó en dos grupos, a saber: grupo de adelante, integrado por "Pipo" Dates, Luis Orella y "Bebe" Sanjurjo, y el grupo de atrás, entre los que se destacaban el "Mamífero" Salvat, Roberto Uría, Guillermo Klearick, "Barón" Farré (tripulado por la única representante del sexo débil, doña Ana María Rivas) y unos cuantos juniors, los que al ritmo que van, en cualquier momento dan el batacazo.

3ª REGATA

Fue en esta oportunidad en que se acentuó aún más la igualdad entre los timoneles del Quest, Cid y Veterano, a tal punto que hasta casi finalizar la prueba ninguno de los tres nombrados viró alguna boya en el mismo puesto, siendo Sanjurjo quien sobre la llegada logró escaparse.

Esta serie se corrió el 31 de octubre con viento SSE de 25 km/h.

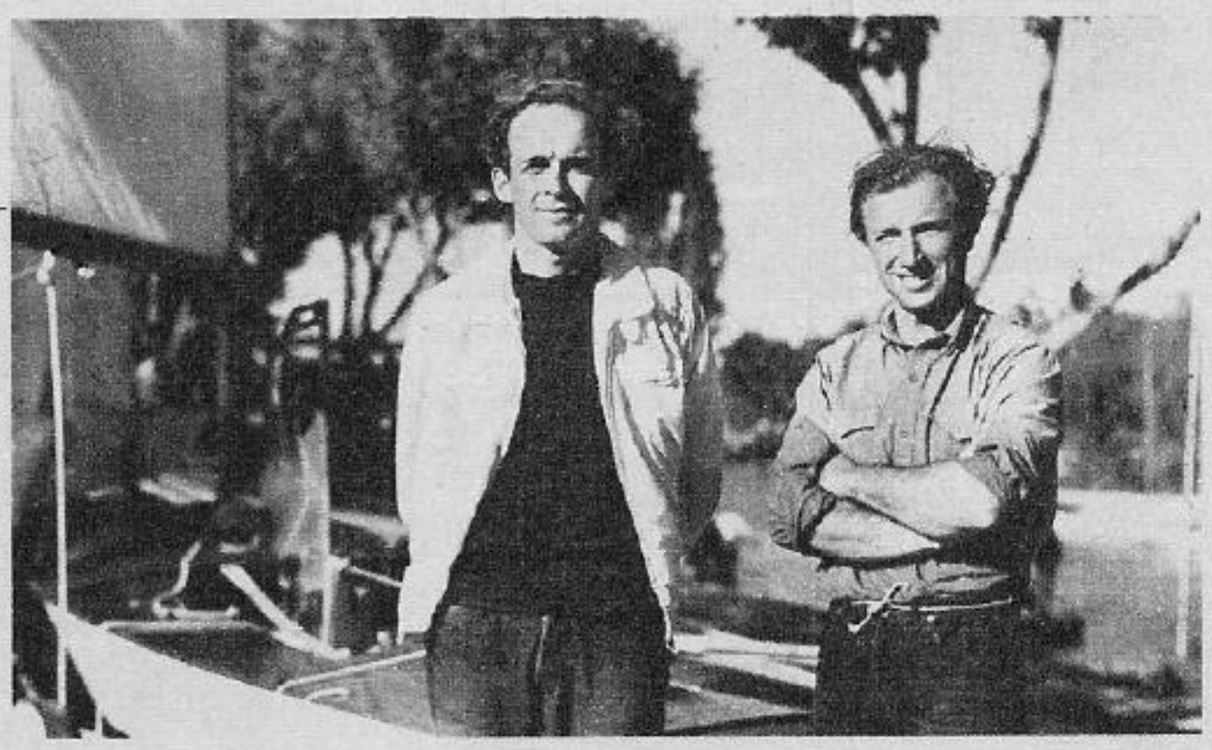
4ª REGATA

Se inició la serie el 1º de noviembre por la mañana con viento OSO de 15 km y un triple empate en el primer puesto. Lógicamente, el trío en cuestión se presentó a la línea de largada con arcabuces, granadas y cañones; por supuesto la cosa no pasó a mayores, aunque en esa tarde "Bebe" Sanjurjo perdió toda la chance al título a pesar de que de entrada se cortó en punta. Como siempre, nunca

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por JUAN PEDRO SIEDMANN Fotos: PEPE NUÑEZ

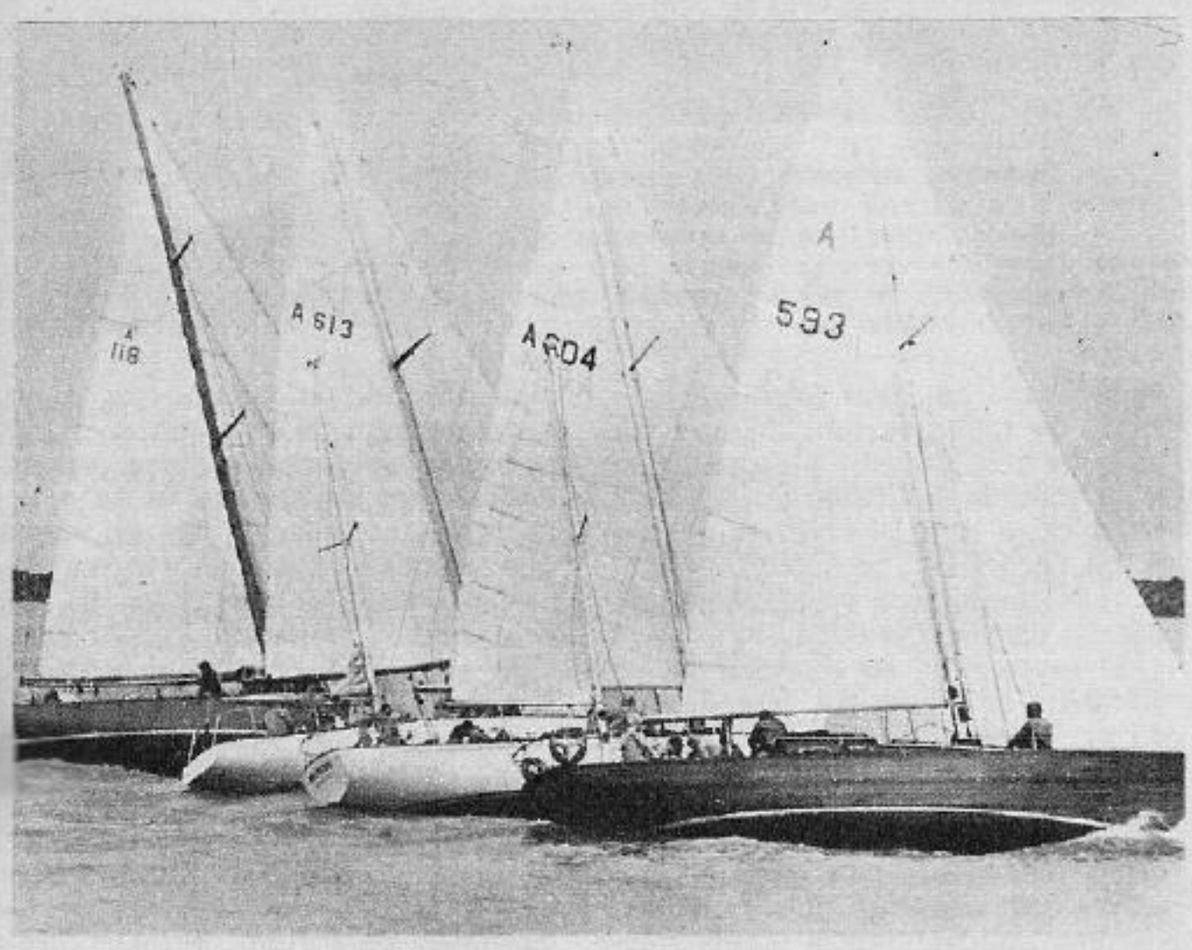
Tras una difícil y emocionante lucha, Pedro Dates-Fernando de Aldecoa se adjudicaron el Campeonato Argentino de la clase Snipe. Los escoltaron Luis Orella Manuel de la Orden y Fernando Sanjurjo-E. Alurralde



Largada de la última serie del Campeonato: por lo visto la cosa se daba en la boya.

Arriba, derecha:
En el varadero del Náutico los por segunda vez Campeones Argentinos, Pedro Dates (tim.) y Fernando de Aldecoa (trip.).

Largada de la serie "B" en Dársena Norte en la regata que el YCA largó entre Buenos Aires y Riachuelo.



falta el maldito borneo que coloca al primero, último, y al cola, primero. Resumen, Sanjurjo entró quinto.

5ª REGATA

Se corrió el mismo día que la anterior y sopló viento O de 15 km. Ya la cosa sólo había que definirla entre dos tripulaciones, por lo que cada una salió a correr con una consigna determinada: Dates tenía que taparlo a Sanjurjo para que no se metiera entre Orella y él; por su parte Orella tenía que salir delante de Dates. En síntesis, fue tan impresionante el **loofing** de los tres barcos que terminaron con una diferencia de una eslora y en la cuadra. ¿Quién dijo que se cuidaron?

En el comentario de cada regata, prácticamente nos hemos remitido a los tres punteros, olvidándonos un poco de que el resto, que tambien hizo de las suyas, se alternó los puestos con una frecuencia interesante: hubo una tripulación rosarina, M. Fumagallo - J. C. Rossi, que además de ganar el Campeonato Argentino Junior (para menores de 20 años) anduvo mucho; también hubo unos hermanos Mugaburu a quienes se les escapó el título Junior de entre los dedos en la última regata al largar muy mal por causa de una colisión con el timonel del Charango II.

Finalmente, y para terminar, sólo nos queda destacar el saldo del torneo, que como es de imaginar es más que positivo, más si tenemos en cuenta que en nuestro país corren tripulaciones que dan que hablar en el difícil plano internacional de los Snipistas.

Campeonato Argentino de Snipe

1ª REGATA

1)	Luis Orella	Cid	1h 43m 11s
2)	Pedro Dates	Quest	1h 44m09s
3)	Fernando Sanjurjo	Veterano	1h 45m 00s

2ª REGATA

1)	Pedro Dates	Quest	1h 19m 25s
2)	Fernando Sanjurjo	Veterano	1h 20m 10s
3)	Luis Orella	Cid	1h 22m 20s

3ª REGATA

1)	Fernando Sanjurjo	Veterano	1h 25m 07s
2)	Luis Orella	Cid	1h 26m 18s
3)	Pedro Dates	Quest	1h 23m 36s

4ª REGATA

1)	Pedro Dates	Quest	En esta oportunidad
2)	Roberto Salvat	Charango II ..	no fueron tomados
3)	Luis Orella	Cid	los tiempos.

5ª REGATA

1)	Luis Orella	Cid	1h 42m 03s
2)	Pedro Dates	Quest	1h 42m 05s
3)	Fernando Sanjurjo	Veterano	1h 42m 11s

CLASIFICACION FINAL

1)	Pedro Dates - Fernando de Aldecoa	Quest	11,7 puntos
2)	Luis Orella - Manuel de la Orden	Cid	14,4 "
3)	Fernando Sanjurjo - Enrique Alurralde ..	Veterano	24.4 "
4)	Roberto Salvat - Martín Echeverría	Charango II ...	43,0 "
5)	Eduardo Farré - Ana María Rivas	Boheme	59,4 "
6)	Roberto Uria - Héctor Rudov	Chau	59,7 "
7)	Guillermo Klearich - Jorge Jaca	Hulja	65,7 "
8)	Mario Fumagallo - Juan C. Rossi	Cuervo	76,7 "
9)	Daniel Mugaburu - Marcos Mugaburu ...	Rapanuit	77,0 "
10)	Daniel Cibert - Eduardo Dubary	Sea-bird	87,0 "

NOTA: Las tres tripulaciones detalladas en último término se clasificaron 1º, 2ª y 3º, respectivamente, en el 1er. Campeonato Argentino Junior de la clase.

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

El Yacht Club Argentino puso en juego el trofeo René Salem, para barcos que miden en la CCA, en un crucero entre Bs. As. - Riachuelo (ROU) - Bs. As. Si bien los inscriptos fueron muchos, también fueron muchos los que desertaron debido al intenso viento y la aún más intensa lluvia que imperaron en el último fin de semana del mes de octubre.

CLASIFICACION GENERAL

1)	Enrique Sieburger	Sancir	11h 46m 23s
2)	Juan Carlos Canzobre	Gitano	12h 03m 07s
3)	Estanislao Kocourek	Milagro	12h 30m 12s

SERIE A - Premio Ilha Redonda

1)	José M. Pultera (único participante)	Moonlight II	12h 49m 59s

SERIE B - Premio Ilha Rasa

1)	Enrique Sieburger	Sancir	11h 46m 23s
2)	Juan Carlos Canzobre	Gitano	12h 03m 07s
3)	Estanislao Kocourek	Milagro	12h 30m 12s

SERIE C - Premio Ilha Grande

1)	Alejandro Ponieman	Charango	12h 44m 13s
2)	Eduardo Romero	Don Guillermo II	13h 50m 58s
3)	José Blanco	Kaku	14h34m 36s

SERIE D

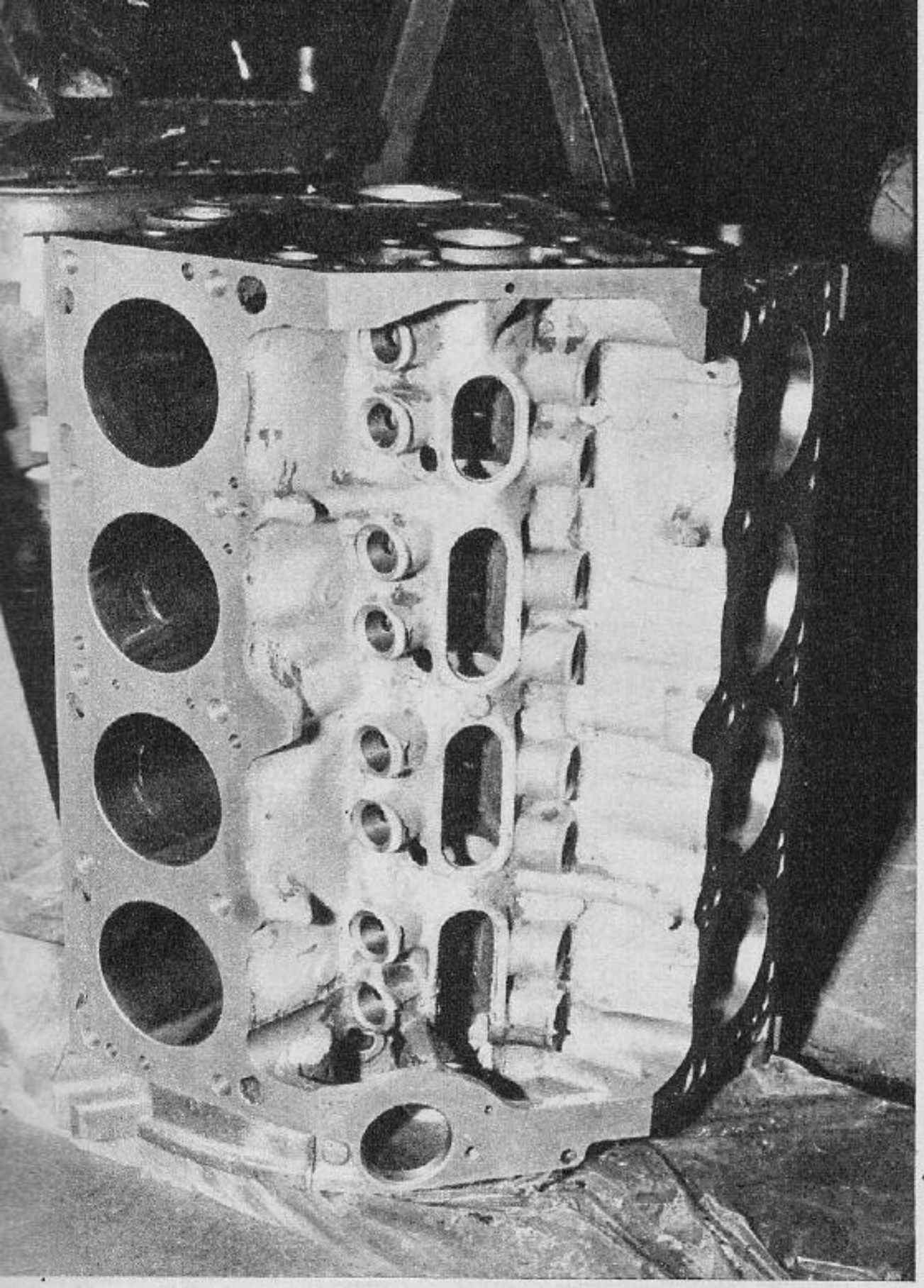
1)	Otto Weber (único participante) ..	Sun Crest	19h 32m 30s

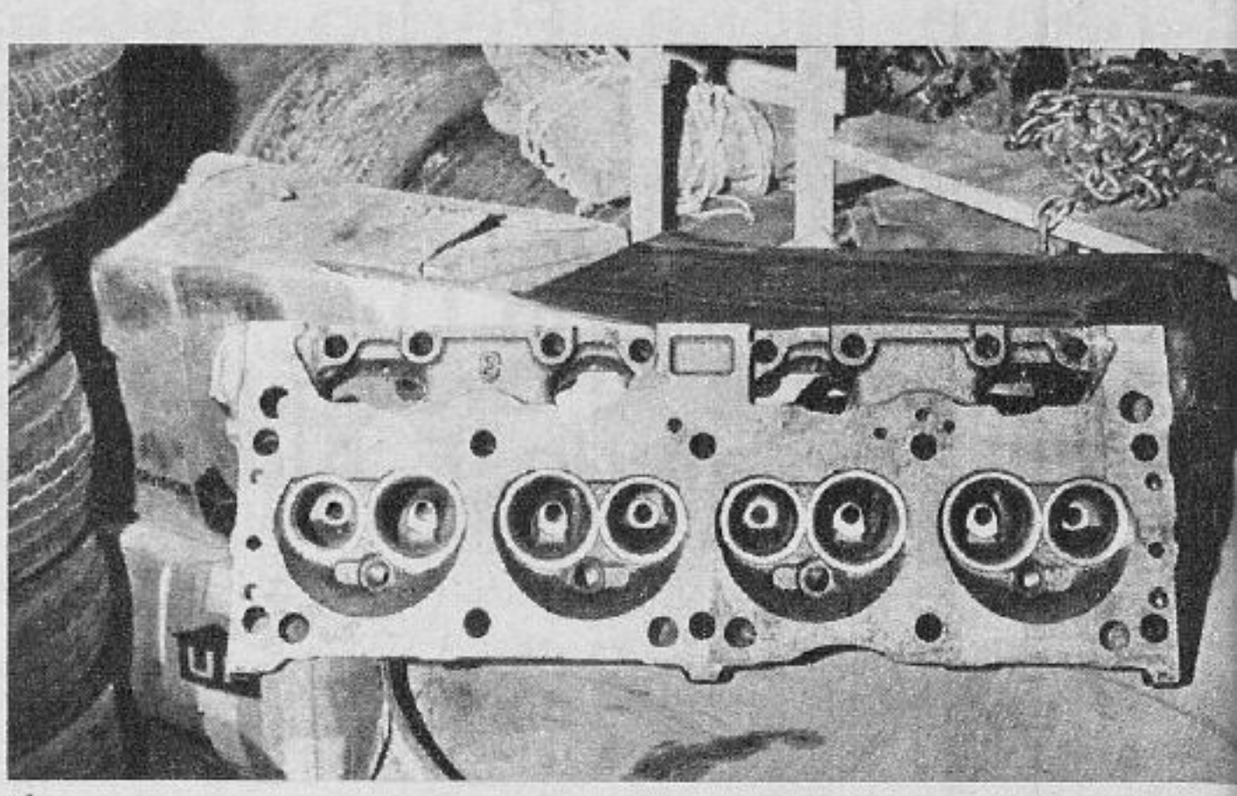
El Yacht Club Olivos, por su parte, hizo correr a la clase Pengüin la primera de las tres regatas por el trofeo Patricio Marco, siendo los resultados:

1)	Sonia U. de Rivi	Mosquetón	1h 06m 55s
2)	Hugo Finara	Camalote	1h 16m 20s
3)	Eduardo Hompe	Babiequin	1h 16m 40s

Además, se están disputando los Campeonatos Argentinos de las clases Flecha, Grumete, Soling y Star, por lo que obviamos los resultados, ya que cada uno de dichos torneos merece un comentario aparte.

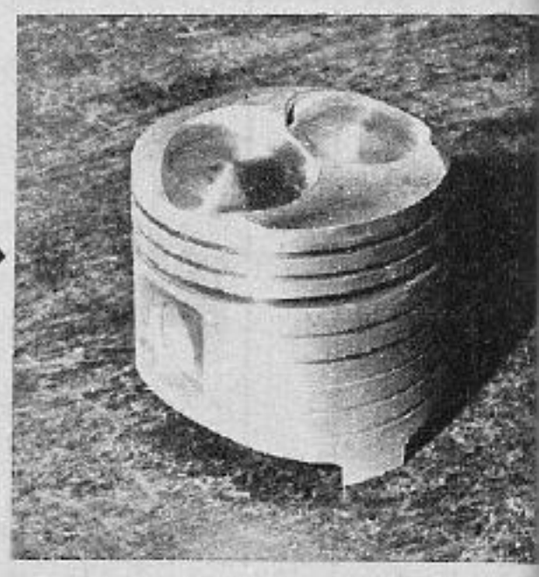
EL TAPA





La tapa de cilindros es muy semejante a la del Slant Six. Nótese el generoso diámetro de las válvulas. Una cepillada de 3 mm será suficiente para un drástico aumento de compresión.

Un pistón para el cuatro litros con un buen rebajo para alojamiento de las válvulas y pollera bien recortada.



El block Dodge V-8 desnudito. Falta socavar los cilindros para permitir una efectiva apertura de de válvulas. Nótese en el alojamiento de los botadores los orificios internos para suministrar el aceite, ya que en el motor standard éstos son hidráulicos.

„Ya tendríamos que estar trabajando, no nos tenemos que olvidar que para estar en la conversación a principio de temporada vamos a tener que contar con un mínimo de 350 HP."

Esta expresión se escucha con cierta frecuencia en los actuales preparadores de los Dodge Slant Six. Una reunión casi inminente con la gente de Dodge puede definir esta situación en breve plazo. Mientras tanto, en torno del V-8 de Dodge se tejen en el ambiente una serie de conjeturas siempre comparadas con el otro V-8, el de la marca del óvalo.

A cinco meses de la iniciación de la temporada del '71, aún no se sabe a ciencia cierta los proyectos de la comisión Chrysler. En fábrica se armó un V-8 con algunos fierros traídos de USA, pero sin tocar mucho las cosas se habla de 230 HP reales, cifra que, como se puede apreciar, está muy pero muy por debajo de lo que hay que conseguir.

LAS CONJETURAS

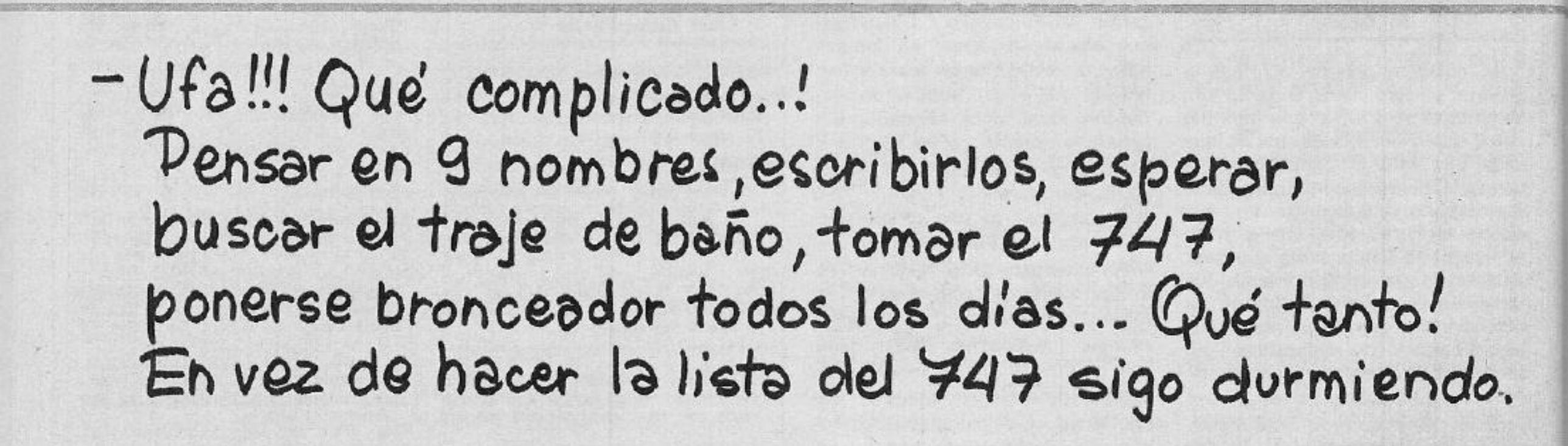
El V-8 de Dodge tiene originalmente una cilindrada de 5.210 cm³ (318 pulgadas cúbicas), otorgada por una carrera de 84 mm y un diámetro de 99,31 mm, de donde se desprende que la relación carrera/diámetro es de 0,84. Para llegar a los 4 litros reglamentarios (500 cm³ por cilindro) hay que lograr un diámetro de cilindros de 87,2 mm con el cigüeñal original (con un volteo de 84 mm). Ese achique de cilindro se hace mediante un block de cilindros fundido con las paredes más gruesas y se rectifica a la medida indicada, y con esto se evita la otra alternativa, que es la de encamisar, operación un tanto más complicada en comparación con la solución elegida.

El espesor de las paredes de los cilindros se vería así incrementado en 6,05 mm, espesor que aparentemente no crearía problemas de refrigaración.

Evidentemente no existe, en principio, el pensamiento de optar por un nuevo cigüeñal con el volteo mínimo que permite el reglamento, que es de 82,1 mm, contra los 84 mm del original de fábrica.

Inclusive, si se considera la velocidad media de pistón de 20 m/s como límite de seguridad, con el cigüeñal original se puede llegar a un régimen de rotación de 7.100 rpm sin sobrepasar dicha velocidad media; en cambio, si se optara por un cigüeñal con el volteo que permite el reglamento, se ganarían unas 300 rpm antes de sobrepasar el límite de los 20 m/s.

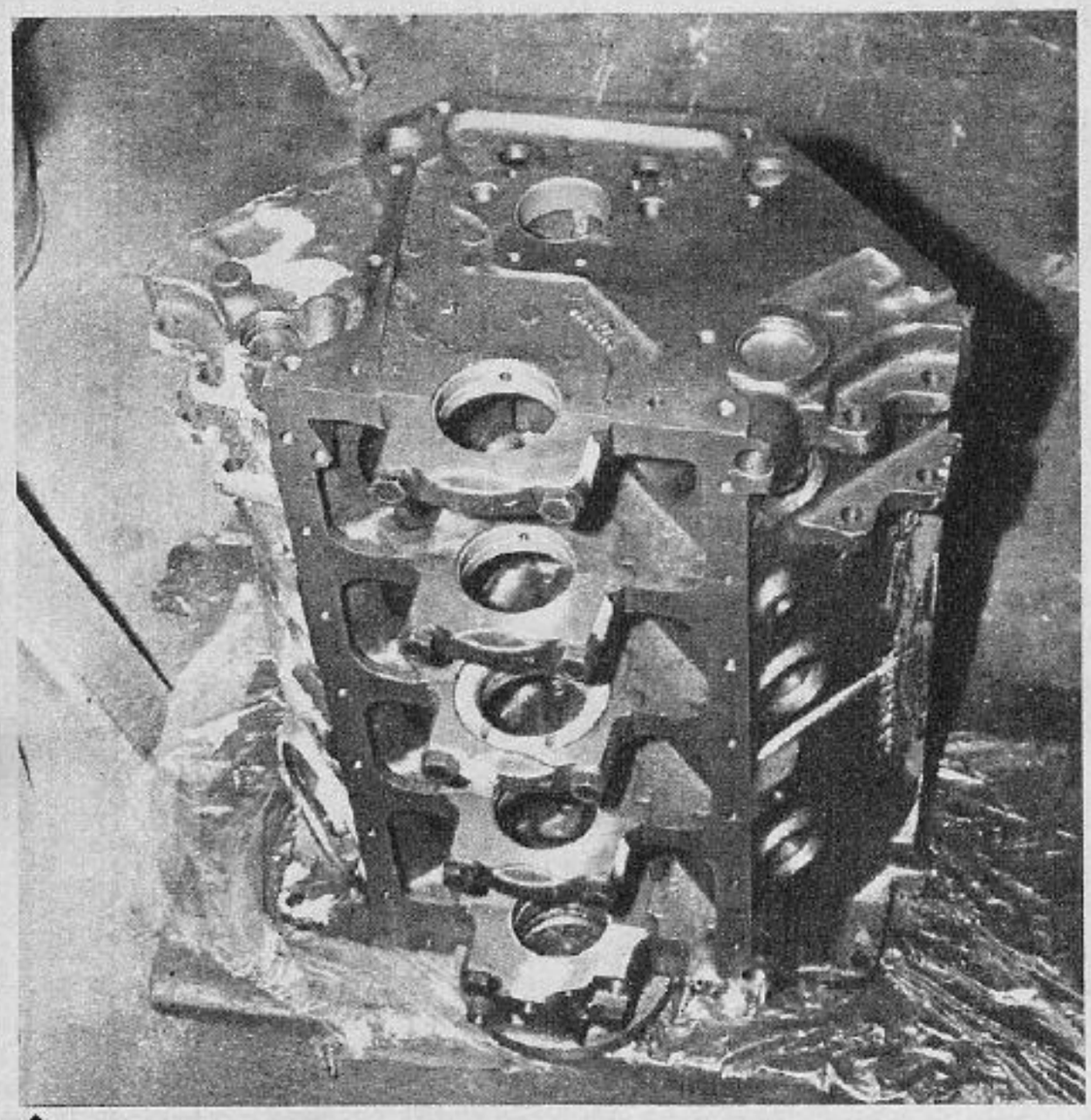
Es sabido que cuanto más largas son las bielas, menores son los esfuerzos a que se ven sometidas (en cierto sentido) y menor el rozamiento del pistón contra las paredes del cilindro (como ejemplo, en el Slant Six se llegó a determinar que se pierden casi 75 HP por rozamiento de pistón), pero en principio parece que las bielas originales, convenientemente tratadas, no tendrían problemas, aunque algunos preparadores se inclinarían por las afamadas bielas Carrillo, de



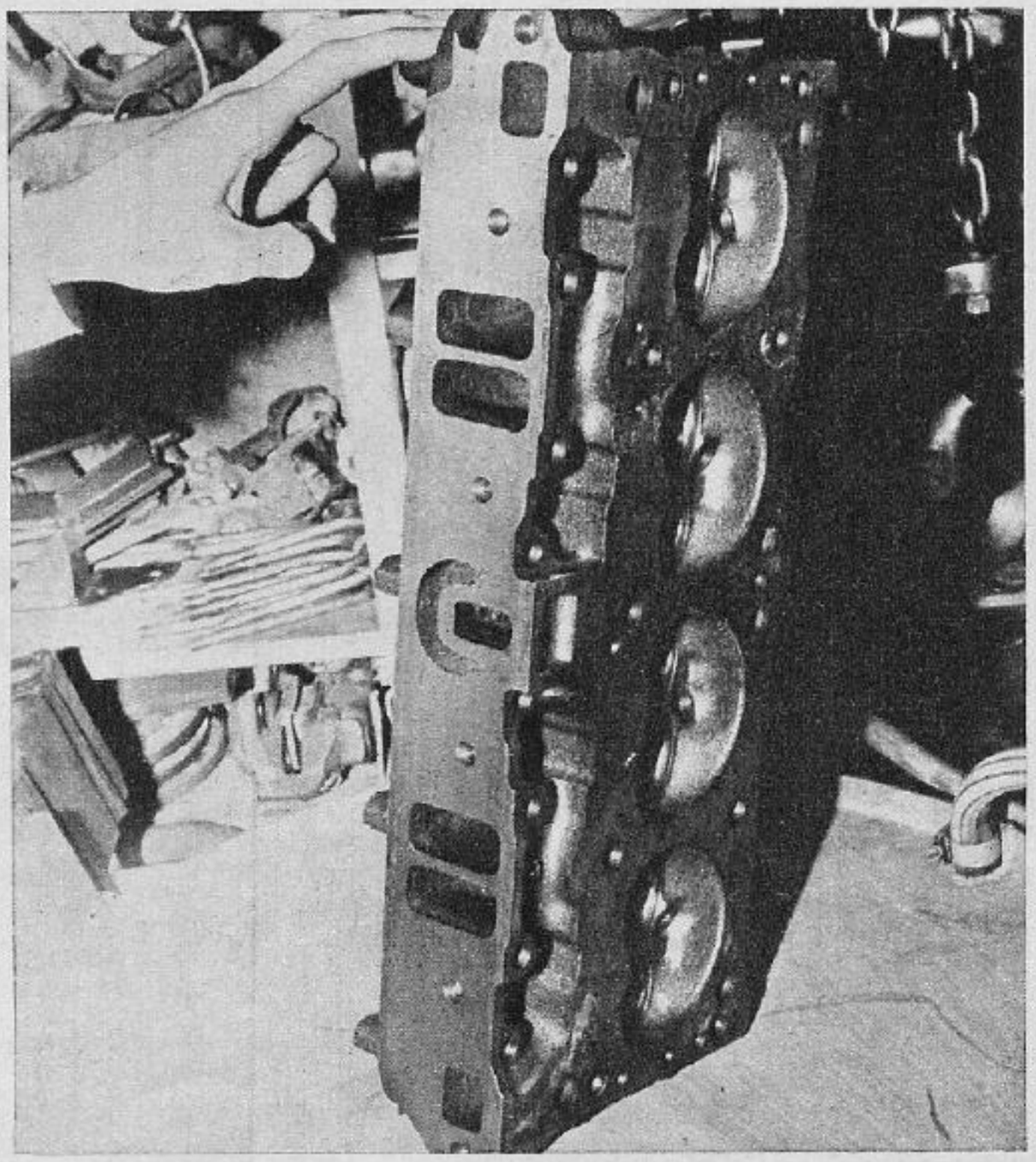
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...ADO

Este no es el caso de algo que se mantenía oculto y de golpe arrasa con todo. Es el caso del V-8 de Dodge que aún sigue tapado por una lona a la espera de determinaciones importantes como para empezar a trabajar para la temporada '71. Sus principales características y los posibles trabajos a realizar para intervenir en distintas competencias



El motor que está solo y espera. Cinco bancadas, block liviano y diseño moderno.



Los conductos de admisión rectangulares a semejanza del F-100. Poca pared para trabajarlos; quizá esto sea un inconveniente que habrá que salvar.

origen norteamericano, y no se piensa en variar la longitud.

El block, de diseño más moderno que su rival F-100, es notablemente más liviano que éste y casi tan pesado como el Slant Six. Debe recordarse que el 6 cilindros es un motor muy pesado (casi 150 kg), es decir, 70 kg más que el Chevrolet.

LA TAPA DE CILINDROS

En principio, hay dos opciones para aumentar la compresión: una sería rellenar el cielo de la cámara de combustión en el espacio que queda entre las válvulas y el orificio de alojamiento de la bujía; la otra, cepillar la tapa casi hasta el borde del asiento de la válvula.

Donde puede surgir un inconveniente es en el trabajo de los conductos —son rectangulares, a semejanza de los F-100—: las paredes de dichos conductos son bastante finas, inclusive la que separa uno de otro, ya que se agrupan de a pares y, además, a cada lado de uno de ellos, muy próximos, se encuentran los orificios pos los que pasan las varillas levantaválvulas. Quizá, si fuera conveniente un aumento del área de pasaje de gases para aprovechar al máximo el generoso diámetro de las válvulas, habría que recurrir a una solución del tipo de la empleada en cierta oportunidad por la gente de Pacheco en el F-100. Recordar las tapas Tandil, que tenían los conductos circulares y eran atravesados por una vaina fusela-da que oficiaba de conducto de la varilla levantaválvula. Esta suposición estaría supeditada a un estudio más profundo y ver si no es más positivo diseñar y construir una tapa más apropiada.

Como en el F-100, y debido a la disminución del diámetro de los cilindros, habrá que socavar la parte superior para permitir la mayor apertura de las válvulas.

LAS RELACIONES DE LOS DOS V-8

El F-100, ya reducido a 4 litros, tiene una relación carrera/diámetro de 0,97; si se opta por un cigüeñal de volteo de 82,1 mm, la relación sería de 0,93. Las rpm de ambos motores en el límite de los 20 m/s sería casi igual, alrededor de las 7.100-7.400.

El Dodge V-8 achicado a 4 litros tendría una relación de 0,96. Como se puede apreciar, estas características técnico-constructivas son muy similares en ambos motores. Evidentemente, la incógnita de si este motor rendirá a la gente de Dodge más satisfacciones que el F-100 a Pacheco aún persistirá por bastante tiempo, tiempo que se puede dilatar si la CCCC no apura el paso y se pone a trabajar ya.

De los preparadores particulares casi ninguno ha estudiado a fondo el motor y por ahora piensan seguir trabajando en el 6 cilindros, ya sea para F-1 o para TC-A.

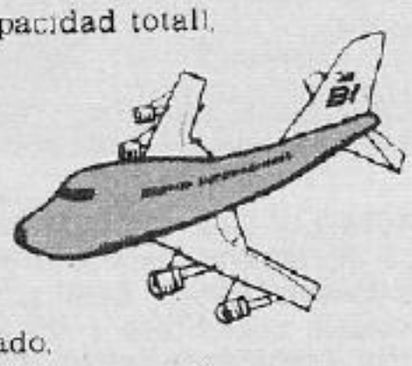


Ama a tu prójimo.

(Ponlo en la lista de las 9 personas que más quieres en el mundo).

Aleluya.

En Braniff estamos contentísimos.
No cabemos en nuestros uniformes de la alegria.
Porque el dia 15 de Enero, inauguramos nuestro primer Jumbo Jet 747 a Hawaii.*
Y porque es el más anaranjado,
el más cómodo (unico con 3 living rooms en clase turista),
el más profesional (puntualidad inglesa),
el mas exclusivo (detalles Braniff, como comer con cubiertos de plata),
el más generoso (360 pasajeros a sus anchas... en vez de 490 pasajeros que es su capacidad total),
el más Pucci (nuevos diseños para cubrir dulces azafatas),
el más delicioso (Langosta chilenisima, Boeuf Strogonoff),
el más sofisticado (el primer avión con "penthouse"),
pero sobre todo, el más liberado,
y romántico, (porque en Braniff somos asi)
y original, (porque en Braniff somos asi),
y divertido, (porque en Braniff somos asi).
y calido, (porque en Braniff somos asi),
y personal,
y el más mas del mundo entero.



desde Dallas

Pero de qué sirve todo esto sin amigos?

La alegria es tan grande que amamos a nuestro prójimo más que nunca. Porque en Braniff sentimos que las cosas buenas (como nuestro feliz y enorme 747) están para compartirlas con los amigos.
Tenemos tantas ganas de que usted inaugure nuestro personal Jumbo Jet 747!
Y "**Semana Gráfica**" encontró la mejor forma.
Organizando el concurso "Ama a tu prójimo y ponlo en la lista del 747 de Braniff".
Para que usted viaje con las 9 personas que más quiera en el mundo. Llene el cupón y ojalá sea usted (y sus 9 amadas y/o amados) los que se ganen 7 dias intensos en Hawaii, con sus 6 movidas noches,
(con excursiones organizadas por Dynasty Tours),
un hotel de pelicula de espionaje (el Ala Moana),
beber tragos sin ley seca,
derrochar las propinas,
revolcarse en blancas arenas,
atragantarse con manjares raros,
hacer surf o bañarse,
y hasta tener dinero de más en el bolsillo,
vivir alguna aventura extra,
sacarse fotos con los otros 9,
mandarle al décimo una postal,
y etcétera,
todo gratis, pero lo que se dice gratis.

Festejando su personal **747**

(la nueva manera de volar)

Braniff ama a su prójimo más que nunca.

concurso revista SEMANA GRAFICA

Ama a tu prójimo y ponlo en el 747 de Braniff.

1 Llene este cupón con su nombre y los nombres de las 9 personas que mas [illegible] amando.

2 Editorial Abril S.A. (Casilla de Correo Nº 22, Suc. 18). [illegible] a su Agente de viajes o a una oficina de Braniff y dejelo en la urna correspondiente.

3 El ganador de este concurso recibirá
—Diez pasajes a Hawaii en el Jumbo Jet 747 de Braniff.
—Diez estadías durante 7 días.
—Con todo absolutamente gratis (hasta propinas), incluyendo dinero extra para tener en el bolsillo.

4 Empiece una campañita personal para que otros lo coloquen a ustes en sus respectivos cupones. Haga cara de prójimo.

5 Cruce los dedos.

Vivo en .....
Mi documento de identidad es .....
Mi Agente de viajes es .....
De entre todos los cupones recibidos, se extraerá el favorecido ante escribano público el dia 4 de Enero de 1971 en Editorial Abril S.A.

Me llamo .....
y amo a los siguientes prójimos:
1 .....
2 .....
3 .....
4 .....
5 .....
6 .....
7 .....
8 .....
9 .....

Braniff International

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TOQUECITOS DE BOCINA

JARAMA

En el Autódromo del Jarama en Madrid, se llevaron a cabo las Seis Horas del Jarama reservada a automóviles Sport, Sport Prototipos y Turismo. La competencia contó con 30 automóviles en la línea de partida, entre ellos muchos tripulados por pilotos de gran renombre internacional aunque la prueba no contaba con puntos por el Campeonato Mundial de Marcas. El puntero durante las dos primeras horas, fue el suizo Joseph Siffert (Porsche 908) pero en la 3ª hora de carrera el español Alex Soler Roig (Porsche 908) tomó la punta y no la abandonó hasta que la bandera a cuadros dio por terminada la carrera. Otro español, el príncipe Jorge de Bagration (Porsche 908) también superó a Siffert sobre la finalización de la carrera clasificándose segundo en buen final para los españoles. La clasificación final fue la siguiente: 1º Alex Soler Roig (Porsche 908) a 130,269 km/h; 2º Jorge de Bagration (Porsche 908); 3º Joseph Siffert (Porche 908); 4º "Pocky" (Porsche) y 5º J. Skalles (Chevron B-16).

AMIGO

Don Amador Agra es un auténtico amigo y por eso se le realizará un homenaje en un carrito de la Costanera para agradecerle todas las atenciones que tuvo con el periodismo destacado en las recientes campañas europeas (Berta, Misión Argentina, Reutemann, Londres-México, etc....) a través de su puesto en Transradio. Muchas gracias, Agra.

NO VA MAS

Se confirmó una noticia que hace un tiempo circulaba por el ambiente corsa. Fiat Concord ha decidido retirar su equipo de competición que se desarrollaba a través de su Comisión de Concesionarios. A la vez ha decidido instalar en fábrica un departamento que se dedicará al desarrollo de motores de competición para vender a los pilotos que corran con la marca. Por su parte Peugeot, en idéntica política que Fiat Concord y merced a un acuerdo entre las dos fábricas, también se aleja de las carreras retirando su apoyo a los equipos Coelho y Billy que defenderán la marca durante todo 1970. Coincidiendo con la política de Fiat, Peugeot establecerá un departamento de desarrollo de motores para venderlos a pilotos de la marca. ¿Qué pasará?



Paco Mayorga-Oscar da Silva: Dos para un Fairlane.

YPF ALQUILA

El Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires es posible

MAS TEMPORADITAS

La Federación Internacional del Automóvil otorgó su "placet" para la realización de una Temporada de Fórmula Dos en el Autódromo de Bogotá. La Temporada constaría de dos competencias que se llevarían a cabo los días 7 y 14 de febrero de 1971. Se afirma que participarán las más importantes figuras de la categoría.

En Brasil, mientras tanto, se llevará a cabo luego de la Copa Brasil (todo diciembre a través de cuatro carreras) para Sport Prototipos, una Temporada de Fórmula Tres Internacional. Vale decir que tendremos en los próximos meses, todas las categorías internacionales trasportadas a Sudamérica.

LICENCIAS

CADAD otorgó licencia a Rubén Bulla (Mecánica Argentina Fórmula Dos) y a Mario Héctor Simari (Turismo G. 2 clase C). Se rechazó en cambio la solicitud de licencia que presentara Carlos Morici para participar en Mecánica Argentina Fórmula Uno. Tienen que rendir prueba de suficiencia, Alberto Arean "Transfer" para Sport Prototipos y Fórmula Uno y Helvecio Winograd para Turismo G. 2 clase C.

NO TCB, SI TCA

La carrera que en principio estaba programada para Turismo de Carretera Fórmula "B" en Salta, ha sido modificada en cuanto a la categoría. Se llevará a cabo TC, pero con la Fórmula "A". Se llegó a esta conclusión debido a la escasez de parque de TCB y al aumento creciente del TCA.



Alex Soler Roig: Ganarle a Jo.



TOQUECITOS DE BOCINA

que pase a manos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales para su explotación comercial y mantenimiento durante veinticinco años. Esta novedad es indudablemente un buen augurio para el futuro del escenario máximo del automovilismo, ya que YPF se encargará de activarlo, remendarlo y mantenerlo como es debido.

PACO Y UN FAIRLANE

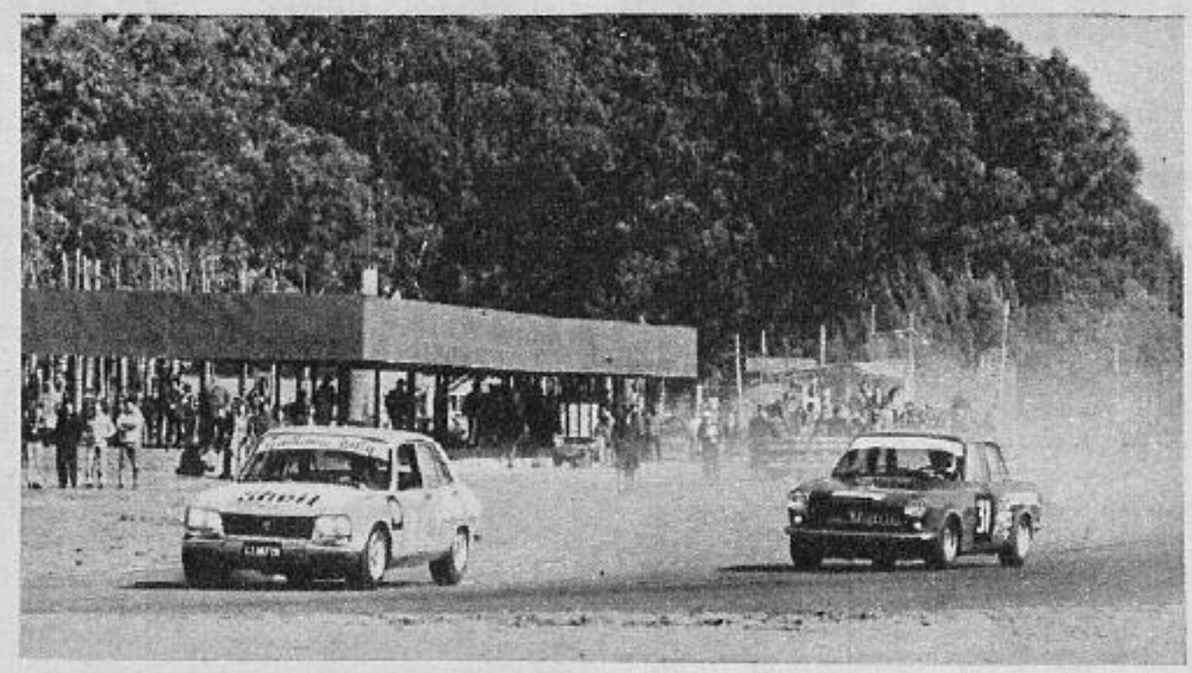
Paco Mayorga, ante el retiro de los leones de la categoría Turismo, se asociaría a Oscar Da Silva para preparar sobre una unidad Ford Fairlane V8, un vehículo de grupo 2. Hasta el momento las conversaciones están muy adelantadas e incluso Da Silva está ya trabajando en árbol de levas y cigüeñales para tener listo el auto lo más pronto posible. El equipo contaría con el apoyo de una muy importante firma productora de lubricantes.

EXPO-AUTO '71 EN MARDEL

Con Jorge Cupeiro como presidente del directorio de Car-Show S.A., la empresa ha encarado la realización de una exposición de automóviles (de competición y de los otros, nacionales y extranjeros) a efectuarse entre los días 1º de enero y 7 de marzo.

La muestra (primera en su tipo) promete ser interesantísima y se mantendrá durante todo el verano en una ubicación excepcional: es en la manzana delimitada por las calles Av. Colón, Bolívar, Güemes y Alvear, es decir en pleno centro de Mar del Plata.

La exposición consta de 43 stands de diferentes medidas y estará totalmente techada. Para los que ya están pensando en establecer campamento en la EXPO-AUTO '71, se les informa que la entrada costará alrededor de los 300-350 pesos. Valdrá la pena.



Fiat-Peugeot: De la guerra al armisticio.

MAS 24 HORAS

El Avellaneda Automóvil Club está desarrollando una idea que desde hace mucho tiempo sobrevuela la sede de la entidad del sur. Se trata de la realización de una competencia de 24 horas de duración reservada única y exclusivamente a autos de más de 2.000 cm³. De esta manera veremos correr en el Autódromo de Buenos Aires, Torino, Chevy, Dodge, Ford Fairlane, Falcon, etc.... Indudablemente, una buena idea.

¡SHALOM, ASHKELON!

Ashkelon es una playa bastante conocida —por aquellas latitudes— del Mar Mediterráneo israelí y una de las ciudades más antiguas del mundo. La historia cuenta los innumerables sucesos épicos de que fuera testigo aquella playa pero salvo alguna que otra picada de caballos entre algún par de guerreros rivales, nunca se ha registrado formalmente ninguna carrera en la zona. Por eso el próximo 20 de noviembre (y hasta el 22) los siglos que pesan sobre el lugar temblarán con el zumbido del primer Grand Prix de Israel a disputarse precisamente en Ashkelon. Esta carrera fue idea de don Wolfgang Diemer y don Inge Terpel, un par de europeos íntimamente relacionados con el tema automovilístico (el primero es presidente de uno de los Automóvil Clubes más importantes de Alemania). El móvil que los llevó a la creación de esta fecha en el calendario de la FIA fue —fundamentalmente— la discontinuidad de la Semana de la Velocidad de las Bahamas. Eso determinó un paréntesis invernal en la gran farándula mecánica que bien podía llenarse con una importante prueba en aquellas costas del Mediterráneo. La cercanía de Israel con Europa hizo que la idea se llevara a cabo y así se creó la Israel Racing Association Ltd., cuya función es la de organizar el Grand Prix de Israel.

Un primer cálculo estimativo hace suponer que alrededor de 40 pilotos estarán presentes para disputar las dos carreras internacionales a realizarse: para la Fórmula V de 1.300 cm³ y otra para Fórmula 2 de 2.000 cm³. Esta última estará limitada a sólo 12 coches y la otra a 15. El circuito tiene una extensión de 4.200 metros y su recorrido no permitirá —nos dice un cable— alcanzar velocidades superiores a los 220 kms (los F-2). Pilotos, mecánicos y autos serán embarcados en Génova el 13 de noviembre en un barco fletado exprofeso.

Nuestro Lole Reutemann pensaba, mediando la temporada europea de F-2, participar en esta carrera antes de zarpar para Baires. Pero estos planes fueron alterados y no estará.

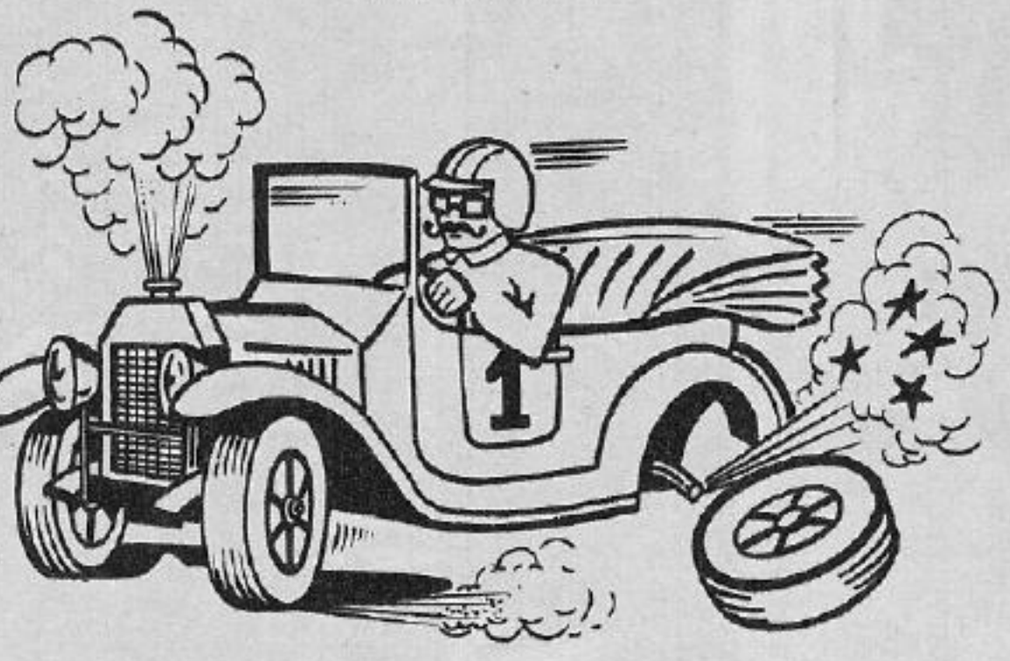
Dentro del programa de veloces festejos se incluyen dos carreras para pilotos nacionales (es decir, israelíes): una para coches de Turismo y la otra para modelos de Gran Turismo. Mientras tanto, hasta el momento de cerrar esta revista, y como en todas partes se cuecen habas (¡gran verdad ésta!), la Municipalidad de Ashkelon trabaja como desaforada en el intento de poner el circuito en condiciones para el día que comiencen los entrenamientos. Para colmo, parte del recorrido de éste incluye calles de la ciudad. Lo que agrega el problema del rellenado de cráteres de obuses egipcios a los trabajos normales de puesta a punto del piso, comodidades, seguridad, etc. ¡SHALOM!

POR SU SEGURIDAD

¡PALIER FLOTANTE!

UNICOS CON SISTEMAS PATENTADOS PARA AUTOMOVILES DE TURISMO. APROBADO POR C.A.D.A.D. PARA COMPETICION.

GRAND PRIX



PARA TRANSPORTISTA: *REPARACION EN EL DIA DE TREN DELANTERO Y TRASERO - DIFERENCIALES CAJAS DE VELOCIDADES - CAÑONERAS - ALINEACION DE DIRECCION - BALANCEO DE RUEDAS.*

PALAGI HNOS.

ALMTE. BROWN 3976 TEL. 243-2893/1990

TEMPERLEY

FE DE ERRATAS

En el número anterior, en la página 57 (abajo) se deslizó un lamentable error de imprenta que provoca una lógica confusión sobre el tema más importante de la nota: el precio del Citroën Ami 8 cuya próxima aparición se comentaba en dicho artículo.

Textualmente ese párrafo decía: "Sin duda, el nuevo Ami 8 (cuyo precio sería de $ 1.500.000)...", etc. Allí está el error. El precio que debía aparecer era el de $ 1.150.000 de los viejos, vale decir 11.500 pesos nuevos y no la cifra erróneamente trascripta.. Aclarado el error, continuamos con nuestra diaria y sacrificada labor de acuerdo con un sentido del deber que nos enorgullece.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AHORA SI HAY TRES BUENOS MOTIVOS PARA CAMBIAR:

- **Ablanda la barba instantáneamente***
- **Cuesta casi como las cremas de afeitar comunes**
- **Afeita placenteramente en la mitad de tiempo**

Oxford espuma "hecha," en aerosol



Haga la prueba. Extienda un poco de espuma "hecha" sobre la barba, y goce de una placentera afeitada al ras, en la mitad de tiempo. Cambie por OXFORD, la primera espuma "hecha", en aerosol, al alcance de todos.

$ 360 m/n

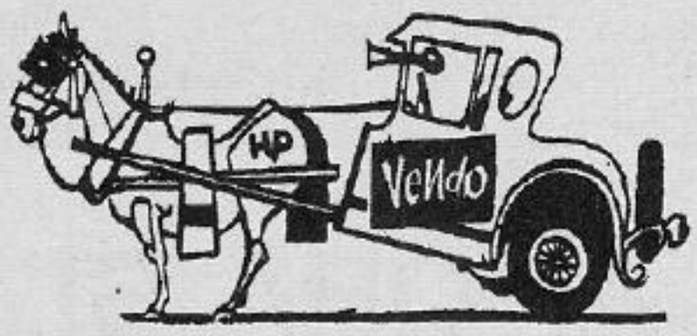
OXFORD

Clásica y Limón

*Estearato de coco ablandador y suavizante.

SEGURIDAD Gillette

AVISOS corsificados



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

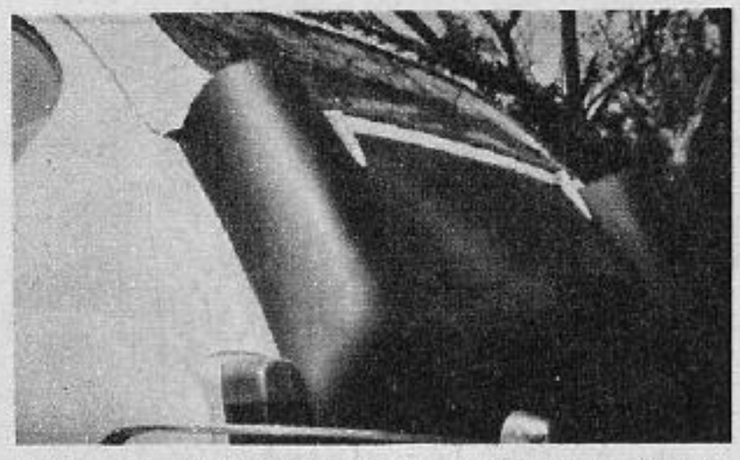
Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

E. SALATINO, le ofrece su service integral especializado Fiat-Peugeot, alineación de dirección. Quintino Bocayuva 878, Capital.

CAPOT DEPORTIVO PROTOTIPO. Enfría



más. En venta en "Plástica Norte", Bartolomé Mitre 3350, Victoria, tel. 744-0623.

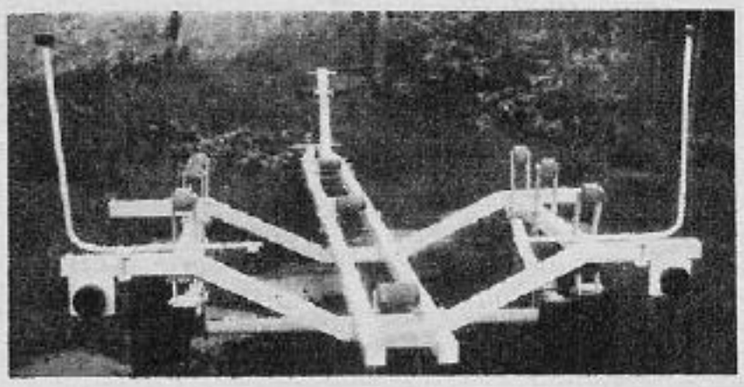
HAGA CARROCERIAS PLASTICAS; Hugo Horacio Hasenbalg ha organizado un fascinante curso sobre plásticos reforzados aplicados. Teórico y práctico. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El Fascinante Mundo del Plástico", Casilla de Correo 1238, Correo Central.

HAGASE SU LANCHA PLASTICA; ahora también en Rosario organizamos un curso de P.R.F.V. Informes e inscripción: Balcarce 1319, Rosario. A los alumnos que estudian por correo y prefieran el curso personal se les descontará lo abonado hasta la fecha. Comienza el 19/11/1970. Hugo Horacio Hasenbalg.

BUSCALDI TELEFONO 69-7213 VENDE: dos motores marinos "BPM" SS, desarmados, 2800 cc. 150-170 HP, 5500-6000; dos carburadores Dell'Orto, dos Weber 40 DCO3, magnetos Marelli verticales, múltiples repuestos.

RENAULT 1093 - M. 70, vende Gonzalo Barcelo. Ganador en Arrecifes, Pergamino, San Nicolás, San Pedro. Preparación Antelo. Impecable. Con atención mecánica. J. B. Alberdi 53, tel. 90-9664 y 99-2167.

TRASLAR TRAILERS; capacidad 600 KGR. Pintura nitrocelulósica. Galvanizado. Luces. Apoyo tipo rodillos o cama, $ 960.



También se alquilan: $ 20 por día. Teléfono 743-7876. Después de las 20 horas.

JAGUAR 3,4 "S" 67 único, verde británico, televisión, una sola mano. Av. Libertador 7900, teléfono 70-3469.

MERCEDES BENZ 230 SL 65, flamante, colorada, 2 techos, radio Becker Grand Prix, Av. Libertador 7900, tel. 70-3469.

FORMULA 4 CRESPI-BMW (ex Raúl Sarda) todo a 0 Km, garantido con repuestos. Excelente estado. Miguel Storikow. Av. Díaz Vélez 617, Ramos Mejía.

VENDO MOTOR ESPECIAL 50 cc., marca Mirabelli para moto de competición, equipo importado. GANADOR campeonato argentino año 1969. MOTO, repuestos comunes y especiales. Cubiertas de moto NSU 50. Llamar al tel. 795-8118.

VENDO compresor marca Raba motor 2 caballos. Trifásico. Muy bueno. Llamar al teléfono 795-8118.

FIAT 2100, modelo 61. Impecable, con servo freno. Radio stereo. Pintura nueva. Techo vinílico. Llanta cromada. Tapizado nuevo. Tel. 26-1450.

ALFA ROMEO SPORT - Modelo 50. Motor 0 Km. Caja, diferencial y gomas nuevas. Ver en Caracas 1236, Capital.

VENDO MANUALES DE INSTRUCCIONES, reparaciones, catálogos de repuestos originales de fábrica, fotografías, folletos para automóviles, manual camiones, motocicletas. VAGANI, 20 de Septiembre 139, Capital, tel. 28-3416.

FORD FALCON MOTOR F-100. Vendo o permuto. Gonzalo Barcelo, 4 frenos a disco. Caja 2F, 0 Km (falta tapizado e instrumental). Tel 99-2167 y 90-9664.

ALFA ROMEO GT JUNIOR 68 impecable, 12.000 kilómetros. Av. Libertador 7900, teléfono 70-3469.

FRENOS A DISCO para Renault 1093, completos. Casi nuevos. Tel. 90-9664 y 99-2167.

DEFENSA CARTER y Caja Cupé Fiat 1500. Santiago de las Carreras 38 (Rivadavia 8800).

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT, dueño vende. Estado general muy bueno. Teléfono 47-5227, Pasteur 758, Capital.

AUTOS PEUGEOT 504-70' (varios) Grupo 2, preparación Roberto Díaz, listos para largar GP, vende "Guillermo Billy" Competición, $ 2.500.000 m/n c/u. Tratar. Bmé. Mitre 3680, Capital (preguntar por el señor Pintos, gran gomía).

TORINO 380 W, vendo, llantas de magnesio, gomas Cinturato. Impecable. Tratar. Av. Guillermo Udaondo 1350 (frente al Tiro Federal). Por cualquier información: véalo a Gastón.

CUPE FIAT 1500, diseño Varela. Producida en serie limitada. Fast-Back. Transformación completa en 72 horas. Optima visibilidad y terminación. Sin dañar la carrocería original. Tratar: calle 40, Nº 324, La Plata, tel. 32657.



AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service, Av. Forest 762, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

TC "A"

El próximo domingo el Auto Club Salta hará disputar una competencia de la especialidad. Contrariamente a lo programado con anterioridad, que preveía la carrera para la Fórmula "B", los directivos de la institución resolvieron pedir a CADAD el cambio de categoría para la misma fecha. De esta forma ha quedado decidida la situación.

El recorrido de la prueba será de 104 kilómetros, que surgen de transitar dos veces el circuito de 52 km. La señal de partida será dada desde el control ubicado en la localidad de Vaqueros, a 10 kilómetros de la ciudad de Salta, sobre la Ruta Nº 9 que conduce a San Salvador de Jujuy, hasta la localidad de Perico del Carmen. Allí concluirá la primera de las dos etapas. La segunda se realizará sobre el mismo trazado pero en forma inversa, es decir, largando de Perico del Carmen y finalizando en Vaqueros.

FORMULA 4

En General Roca, el domingo próximo, habrá una competencia de la categoría que contará con puntaje para el Campeonato Argentino.

El día sábado tendrá lugar la clasificación y el domingo la competencia contará con dos series a 12 vueltas cada una y una final sobre 20. La largada de la primera batería se ha fijado para las 16 horas. Los premios ascienden a la suma de 500.000 pascualitos nacionales. En concepto de primas de partenza serán distribuidos 750.000 de los mismos.

CITROEN 2 CV Y FIAT 600

Con motivo de los actos programados por la Dirección Municipal del Deporte y las Juntas Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires en conmemoración de otro aniversario de la Ciudad de Vicente López, el Vicente López Automóvil Club hará disputar el próximo domingo diversas competencias en el Autódromo de Buenos Aires.

El programa incluye carreras para Fiat 600, Citroën 2 CV y motos de las categorías 125 y 175 cm³ y dará comienzo a las 14.30 horas. El registro de inscripciones se encuentra abierto desde el día 2 en la sede del club organizador o en la Federación Regional Nº 1.

MOTONAUTICA

El Club Motonáutico Rosario llevará a cabo el próximo domingo el VII Gran Premio Buenos Aires-Rosario. Para la regata que adjudica puntaje para el Campeonato Argentino de Clases de la F.M.A. se ha determinado un recorrido de aproximadamente 300 kilómetros. El punto de largada será frente al Yacht Club San Fernando; su trayecto: Urion, Honda, Paraná de las Palmas (zona de paso obligado), luego ruta libre, río Baradero, río Paraná, con llegada frente al Monumento a la Bandera de la Ciudad de Rosario.

La largada se realizará a las 8 horas.

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

PRODUCTORA
ANEXO J67 ®

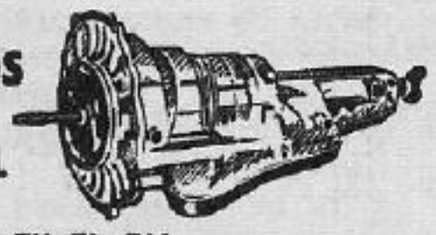
Av. J. B. JUSTO 4300
BANDAS ADHESIVAS PARA PARABRISAS



SIN CORDONES
SIN BROCHES
SIN BOTONES
SIN HILOS
CUBREVOLANTE F.A.R.
UN GUANTE EN SUS MANOS
MP DISTRIBUIDORA
CANGALLO 3486 - T.E. 89-4194 - CAPITAL

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

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

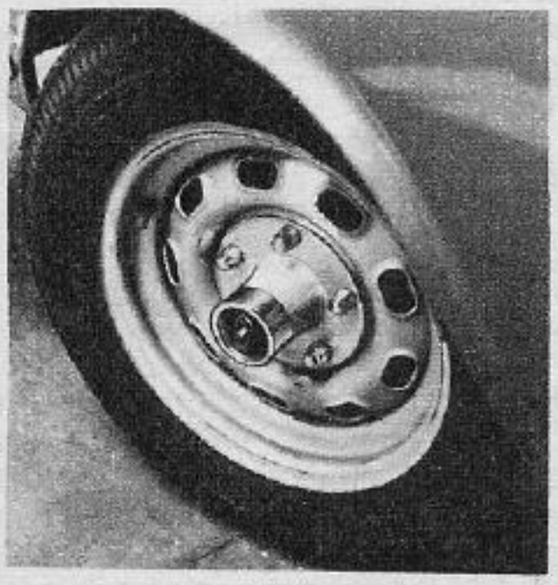
CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS

DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

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

REPUESTOS
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
AUTO UNION
GRACIELA
GW - INSTITEC

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

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR



EL DETALLE MODERNO PARA SUS RUEDAS
CUBRE - MAZAS
ESTYLING - RG
PRIMERA FABRICA DE CUBRE-MAZAS Y MARIPOSAS DEPORTIVAS
SE FABRICAN PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:
ROBERTO S. TORTORELLI
DONATO ALVAREZ 1655 - T. E. 59-6760 - CAPITAL


Lintap MR RECLINABLES!...

FABRICA de BUTACAS
PARA TODAS LAS MARCAS
TRANSFORME sus Butacas A RECLINABLES
RIGLOS 253/55, T.E. 99-5933
(Alt. Rivadavia 5100)

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

Parabrisas CORSA

correo

LOTUS GAUCHO

de Abraham Lebovich, Bahía Blanca.

Señores de CORSA: teniendo interés en adquirir un Lotus Seven (con mecánica Fiat 1600) les rogaría me contesten cuál es la dirección del fabricante. También quisiera saber cuál es el precio y si tienen sus fabricantes unidades para la entrega. Agradeciéndoles su amabilidad me despido de ustedes y los soludo con mi mayor estima.

R) El fabricante es Lotus Argentina, a quien deberá dirigirse para obtener información precisa. La dirección es Acceso Norte (Ruta Panamericana) y Paraná, Partido de Vicente López, provincia de Buenos Aires. Creemos que no deben tener coches en stock, pero sabemos que hay ocho unidades en construcción.

VOLTEOS, RELACIONES Y CILINDRADAS

de Hugo Horacio Méndez, San Salvador de Jujuy.

Señores: por primera vez recurro a ustedes para que evacuen (con perdón de la palabra) algunas preguntas para las cuales no encuentro una respuesta acertada:

1) Según el nuevo reglamento de SP en la parte correspondiente a *cigüeñal* en la categoría hasta 4.000 cm³ se permitirá acortar el volteo del cigüeñal hasta una relación carrera/diámetro mínima de 0,93. Después hace una aclaración para los motores de serie y dice que cuando la relación sea inferior se le permitirá mantenerla o aumentarla. El motor Ford 292" (F-100) tiene una relación original —con los 4.785 cm³— de 0,88. ¿Le permitirán el año que viene mantener esa relación carrera-diámetro?

R) Efectivamente, el F-100 tiene una cilindrada de 4.785 cm³ y una relación carrera-diámetro de 0,88, con el cigüeñal de 83,8 mm. Con el reglamento que rige este año para llegar al límite de los 4 litros se procede a achicar el diámetro de los cilindros con lo que cada uno de ellos disminuye su capacidad unitaria en 98,12 cm³ (lo que implica una reducción en el diámetro de 9,2 mm y consecuentemente una camisa de 4,6 mm). Con esto se consigue una cilindrada de 500 cm³ por cilindro y la relación carrera diámetro queda en los 0,97.

El reglamento que rige a partir del 1º de enero próximo permite variar el volteo del cigüeñal hasta 82,1 mm. Con este volteo y el diámetro original del F-100 daría una cilindrada unitaria de 5.867 cm³ o sea 4.694 en total y una relación de 0,86. De esto se desprende que la reducción del diámetro del cilindro para llegar a los cuatro litros con un volteo de 82,1 mm, será de 7,2 mm y la relación resultante con el nuevo cigüeñal que se adopte será 0,93. O sea que a su pregunta contestamos no.

2) ¿Podrían darme algunos datos de la campaña de Alfredo Pian?

R) De los años 1939 a 1956 fue siete veces campeón argentino (tres veces en Fuerza Libre y cuatro en Limitada) y subcampeón entre ambas en tres oportunidades. Corrió en total 170 carreras, de las cuales 71 se convirtieron en triunfos, resultando 26 veces segundo y cinco veces tercero. Casi toda su campaña la hizo con motores Ford. Los primeros tres fueron Ford T, el cuarto Ford A, el quinto un Ford V8 y el último era de su construcción y 6 cil. en línea, monoárbol in testa.

3) ¿Está homologado para Grupo 2 el Fiat 1600?

R) Fiat Concord ya la pidió y el año que viene comenzará a competir con esos coches.

4) ¿Se pidió la homologación de la cupé 1600?

R) No y al parecer en un futuro inmediato no se pediría.

5) ¿Qué noticias hay del motor Tornado de 7 bancadas?

R) Saldría recién equipando al próximo modelo de Torino. Además del incremento en el número de bancadas sería supercuadrado.

6) Gracias.

R) De nada.

COMPRESORES

de Carlos Jorge Villalba, Florida, Pcia. de Buenos Aires.

Señores: he escuchado muchas veces hablar de los motores sobrealimentados y de ciertas ventajas que brinda este sistema en la alimentación del motor. Mi duda estriba en saber si todos los compresores son iguales en su esquema o si por el contrario —como sospecho que es el asunto— hay dos tipos diferentes. Si es así, ¿cómo funciona cada uno de ellos?

R) La sobrealimentación es en principio, una admisión forzada, vale decir que el llenado de los cilindros no se realiza solamente por la aspiración que el vacío del émbolo produce, sino que mediante un dispositivo denominado compresor se introduce la mezcla aire-nafta a presión en los cilindros, con lo cual se logra un llenado más efectivo y, por ende, un aumento en la potencia. En algunos casos ésta se incrementa en hasta un 50 %. Estos dispositivos se utilizaron con mucha frecuencia en los coches de Grand Prix o Sport de décadas atrás.

Como usted sospecha, hay varios tipos de compresores. Los más difundidos son tres: los de tipo Rootes, el compresor a paletas y el compresor centrífugo.

El Rootes es el de construcción más precisa y por lo tanto, generalmente, es el de mayor precio. Consiste de dos elementos con forma de "8" muy estirado que giran en contacto permanente entre sí. El de tipo de paletas es un núcleo que tiene incluido unas paletas que al girar rozan constantemente la carcaza del compresor, produciendo la compresión de la mezcla. Es similar en su funcionamiento al de una bomba de aceite. El compresor centrífugo es el de menor precio y ha sido aplicado a muchos coches de serie.

VARIACION SOBRE UN MISMO TEMA

de Carlos E. Altube, Cañada de Gómez, Santa Fe.

Señores: me veo en la obligación de escribirles, porque me he enterado que el FARAONI debido a su quebrantada salud y a sus más quebrantadas finanzas, ha prescindido ya no de la sabiduría y los servicios del doctor CARRANZA sino también del muy GENTILE doctor BALLBE.

BIELLI, escondido tras una BERTA logré OJEA la siguiente escena con la llegada del doctor BALLBE; que le preguntó al REY:

—¿QUESTER PIAZ ZOLLA?

—¡TERNENGO un fuerte dolor de BARRAGAN!

—¡Oh! Me POURCIEL que has comido otra vez CORNEJO...

—No calumniéis. MI BONAMICI CARRANZA me lo prohibió y le hice caso.

—Me LOEFFEL mal, pero... Desde hoy comeréis sin SALATINO, y si MALNATTI hay buen TEMPONE al primer canto del GALLO partirás con CARLOMAGNO y Tutankamón a descansar a la CASA que se encuentra a orillas del RIOS rodeada de MANZANO. Te recomiendo llevar un buen papiro para entretenerte, que podría ser "Rimas de BACQUE". Además pasea, toma FRESCO y Pellet LASTRA con moderación.

Y así el GRAHAM HILL del Doctor se fue en su COCHO por la REUTEMANN contento de haber aconsejado lo MIGLIORE que su ciencia le permitiera.

Espero que esta información les sirva. ¡GOOD YEAR!

R) Muchas GRADASSI. Con esta carta se da por agotado el tema del FARAONI, pero antes elevemos nuestras CUPEIRO de champagne por su mejoría.

- Señores de "Semana Gráfica":
En la lista del 747 de Braniff
sólo caben diez.
¿Qué hacemos con el wing izquierdo?

La Victoria Fútbol Club

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

YA SOY ELECTRICISTA



Antes "trabajaba" como electricista... Ahora "soy" electricista. Poseo un Diploma Título que me acredita y nunca me falta trabajo. ¿Cómo lo conseguí? Estudiando por Correo, con todas las garantías, en mis ratos libres. He ascendido y cobro más. También hago trabajos por mi cuenta, y mis clientes están satisfechos.

diga lo mismo!

Usted obtendrá un

*TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

- ***Técnico Electricista***
- ***Maestro Electricista***
- ***Montador Electricista***
- ***Instalador Electricista***

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 - Mecánico 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: _____ *ELE 43*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

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

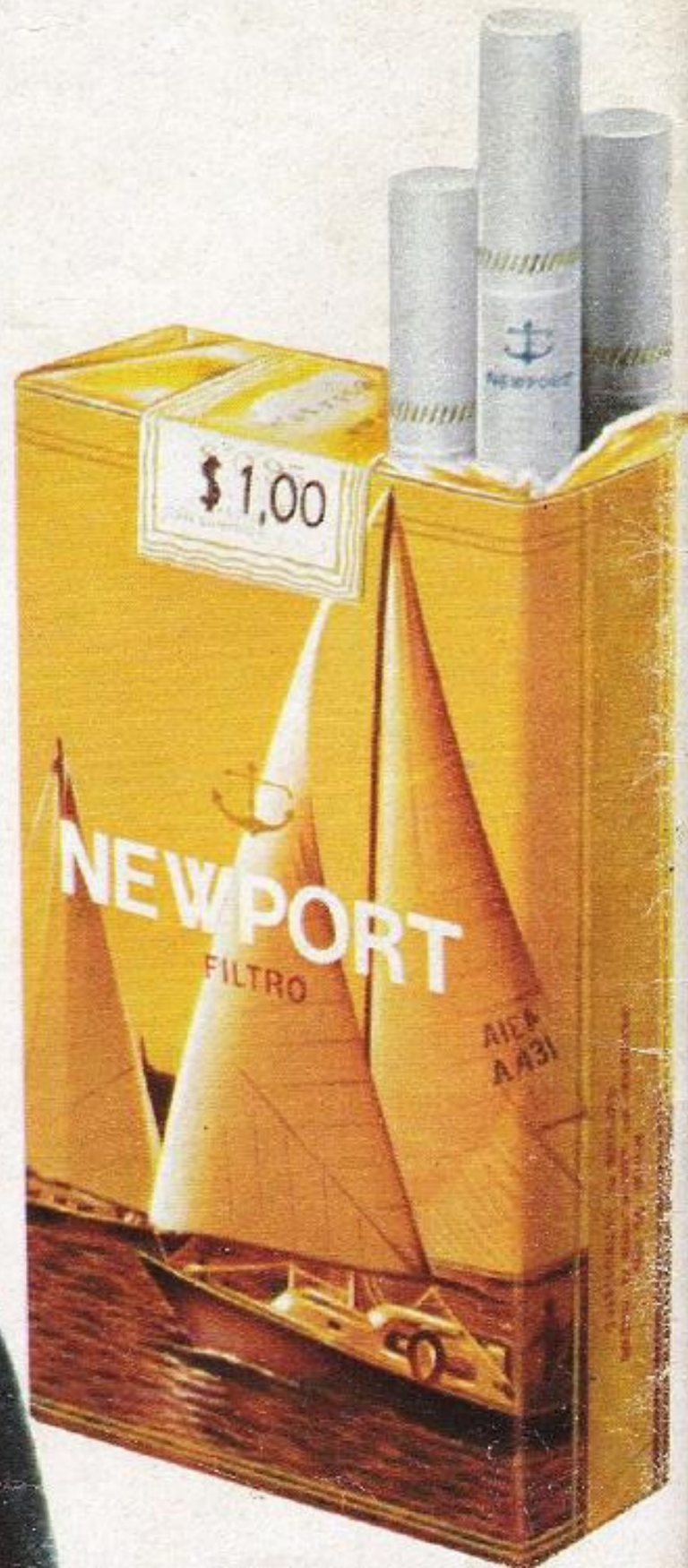
No es obligatorio enviar este cupón. Puede escribir mencionando la revista y fecha o número.

rubios fuertes

NEWPORT

para prenderse

Un rubio, pero fuerte.
Eso es Newport.
Rubio fuerte
para fumar con todo.
Con todos.
Por más tabaco,
por más rubio,
por más fuerte.
Préndase a Newport
frente a frente
es el más fuerte.
Newport,
veinte rubios fuertes.
Con todo.



$1,00
m$n 100.-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com