$ 100 $ 1

N° 250

Parabrisas

CORSA

2 al 8 de febrero de 1971

INFORME ESPECIAL

CORSA EN DAYTONA

Las revistas de Mauro

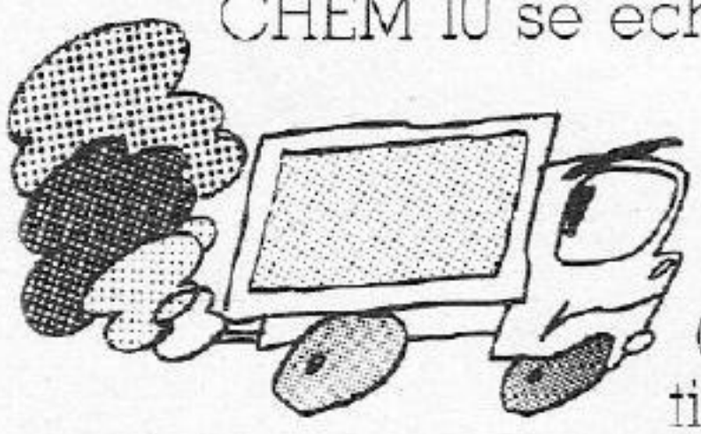
Nueva vitamina Chem 10.

Para quitarle el vicio a su camión.



Para que no fume. Que no eche humo. Que no consuma más combustible que el necesario y lo aproveche a fondo. Para que sea realmente económico. Para que los inyectores le rindan el triple. Para evitarse posibles multas y la cargada de profesionales amigos.

CHEM 10 se echa en el combustible y es economía pura.



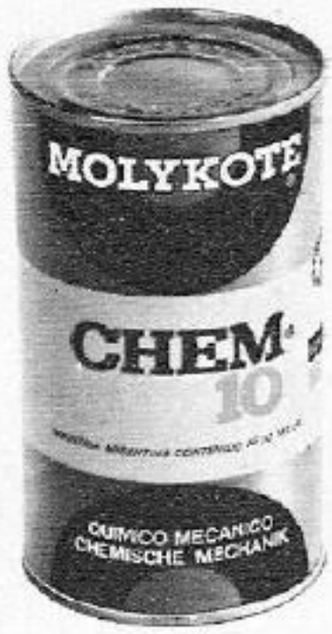
CHEM 10 combate depósitos de carbón y resinas evitando su formación.

CHEM 10 limpia sistemas de combustibles ya sucios. Protege contra óxido y corrosión.

CHEM 10 elimina los efectos de condensación de agua en el tanque de combustible.

CHEM 10 es economía pura en forma de vitamina para su motor Diesel. Con materias primas importadas, CHEM 10 fue probado en bancos de prueba que certifican su eficacia.

CHEM 10 produce efectos inmediatos.
Compruébelo sobre la marcha.
Usted también conoce a Molykote, para la super lubricación del carter, caja y diferencial.



Con el combustible "dele vitamina"

CHEM® 10 de MOLYKOTE®

DOW CORNING

® Marca Registrada de Dow Corning Corporation

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 250. Del 2 al 8 de febrero de 1971

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
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

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

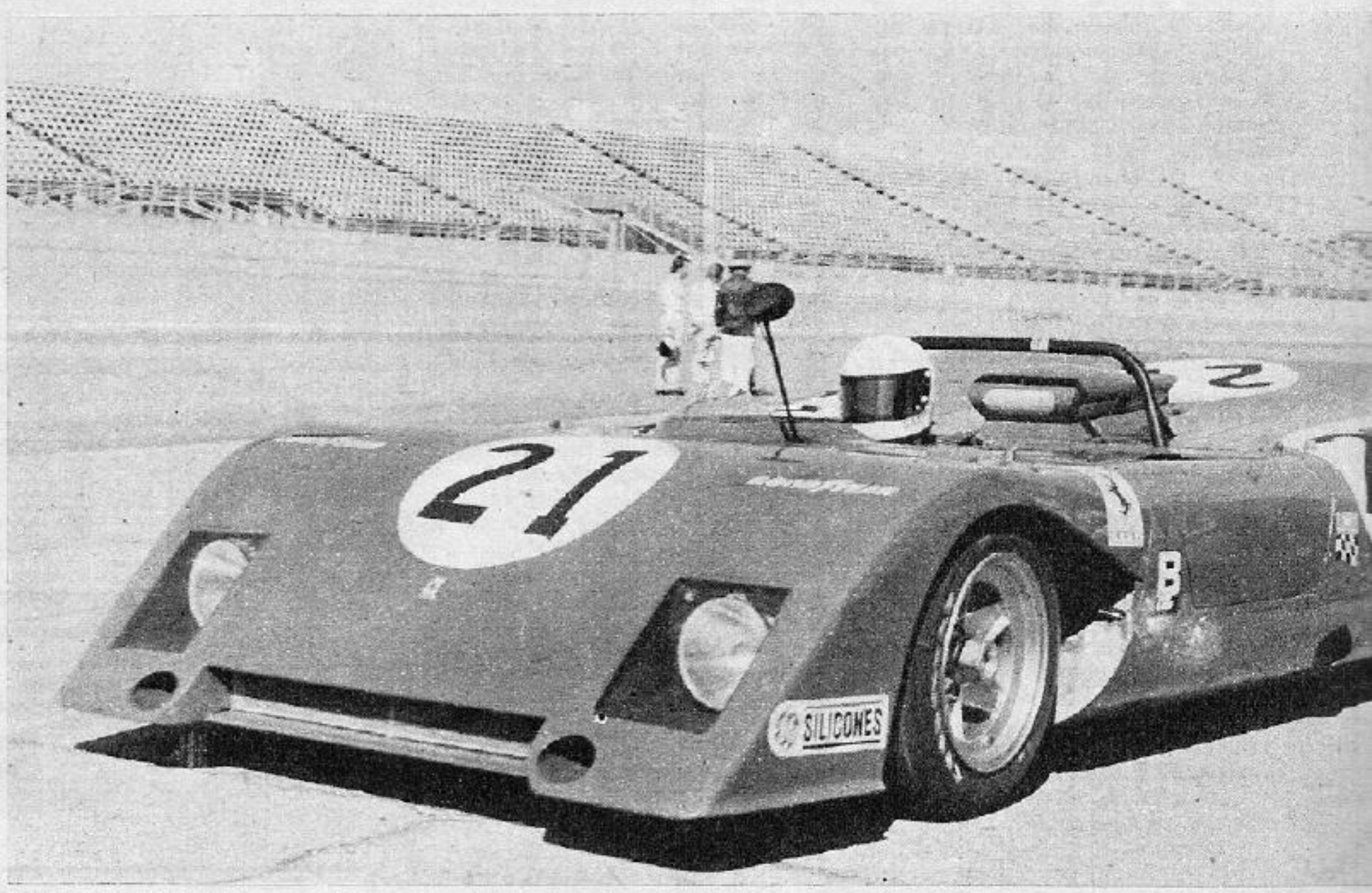
PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores 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 prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. 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.

24 HORAS DE DAYTONA

SIEMPRE PORSCHE EXCELENTE G. VEIGA

En la segunda prueba del campeonato mundial otra vez Porsche con Pedro Rodríguez y Jackie Oliver; Garcia Veiga llegó a estar tercero en carrera, y en todo momento dejó establecidas sus innegables condiciones. Importantísimo quinto puesto

texto y fotos: JUAN A. ABRAHAM (corresponsal en U.S.A.)



Nene García Veiga: auto viejo, actuación destacada. La consagración internacional.

Recién con la llegada de la mañana del sábado, el pequeño grupo de argentinos que seguía y alentaba la gestión de Néstor García Veiga en los Estados Unidos tuvo —junto con el Nene— un breve momento de alivio y seguridad antes del tremendo ajetreo que esperaba a todos en cuanto el reloj comenzara a desgranar las 24 horas de la segunda carrera puntable por el Mundial de Marcas.

Hasta el día de la víspera, todo había sido incertidumbre y desazón, ya que los manejos comerciales de Luigi Chinetti con nuestro ya muy catalogado Alain de Cadenet, había puesto en peligro la participación del argentino a causa de una prolija labor de serrucho por parte del citado piloto inglés. Afortunadamente —cosa que sólo se festejó entre el Nene, Marito García, Carozo de "El Gráfico", Andrea Fabris y CORSA— la gestión del inglés con nombre de francés no llegó a buen término —para él— y la participación de García Veiga fue desde entonces una cosa segura.

Con la emoción que se pueden imaginar, el Nene salió a la pista en una tarde hermosa y soleada a ocupar la posición número trece, en la séptima fila, a bordo del viejo pero remozado prototipo 312 P, que lucía el número 21 y una carrocería nueva, bastante parecida a la del nuevo proto Ferrari 312 que debutó con tan mala suerte en Buenos Aires en manos de Merzario y el desaparecido Ignazio Giunti.

En el orden de partida, por una concesión de Luigi Chinetti (hijo) —que era el Chinetti que manejaba mientras el padre mandoneaba en los boxes— su coequiper argentino tendría el derecho a largar la carrera y pelear y apechugar la primera parte de la misma, mientras reservaba para sí el derecho a recibir manejando el banderazo final si es que la Ferrari completaba el día de marcha.

Las órdenes de la gente de la escudería NART, coincidiendo con los consejos de Franco Lini, fueron, en síntesis, que había que andar muy tranquilos, sin pasar →

nunca más allá de las 9.500 vueltas. De todos modos, las órdenes fueron prácticamente innecesarias, puesto que se giró siempre en las 9.000 porque el aparato no daba para más. Por parte de Ferrari, no habían llegado ni los spoilers, ni la reforma de la trasmisión ni un montón de menudencias que se habían prometido, pero en fin, la alegría de saber que el Nene no se iba a quedar de espectador ayudaba a hacer olvidar en ese momento todo deficit mecánico.

Mientras tanto, en lo que hacía a la carrera en general, los favoritismos en los pronósticos oscilaban entre los poderosos Porsche celestes del equipo de John Wyer, y el sorpresivo enemigo corporizado en la Ferrari azul del equipo Sunoco, a cargo del norteamericano Mark Donohue y el inglés David Hobbs. Esta Ferrari particular, una 512 M similar a la que corrió en nuestro país en manos de Parkes-Bonnier, logró al final de la tarde del viernes el derecho a partir primero por la cuerda en base a un tiempo que destrozó todas las marcas anteriores establecidas en ese circuito.

El minuto cuarenta y dos segundos empleado por Donohue alcanzaba a rozar los 220 km/h de media, y postergaba —como Andretti el año pasado— a los dos Porsche de Wyer, luego de un duelo prolongado en el cual las tres máquinas se disputaron el derecho de largar en la posición de privilegio. **"Si la jornada hubiera seguido una hora más, todavía podríamos haber bajado ese tiempo"** declaraba Roger Penske, director del equipo Sunoco, mientras el coche era llevado a los garajes en espera del gran día.

LA CARRERA

De entrada nomás, se dio la guerra esperada. La Ferrari de Sunoco mostrando el camino desde el vamos, y Rodríguez y Siffert inmediatamente en su persecución. Pero pasadas las diez primeras vueltas, sólo el mexicano seguía pegado a la cola de Donohue, mientras Siffert ya comenzaba a mirarlos un poco más lejos. En tanto, el Nene, calmo y manejando con cuidado —**adaptándose de paso, ya que en los dos días previos sólo había dado una docena de vueltas de práctica**— había pasado sin problemas a varios Camaros que le taponaron el camino en las primeras vueltas, y con andar firme estaba en poco tiempo entre los diez primeros. Se podía ir observando su progreso conductivo y mientras se le seguían marcando tiempos desde el box, nos fuimos con Marito García a verlo andar en los mixtos.

Allí el Nene, dentro de las limitaciones del tres litros, hizo maravillas tales como pasar coches por la cuerda interna como si fueran meros postes. En determinado momento llegaron a indicarle con las pizarras que no anduviera tan fuerte, pero lo cierto es que en la hora y diez minutos que le tocó manejar —luego debía entrar a abastecimiento— le bastó para adaptarse rápidamente a la máquina y colocarla en un muy firme octavo puesto.

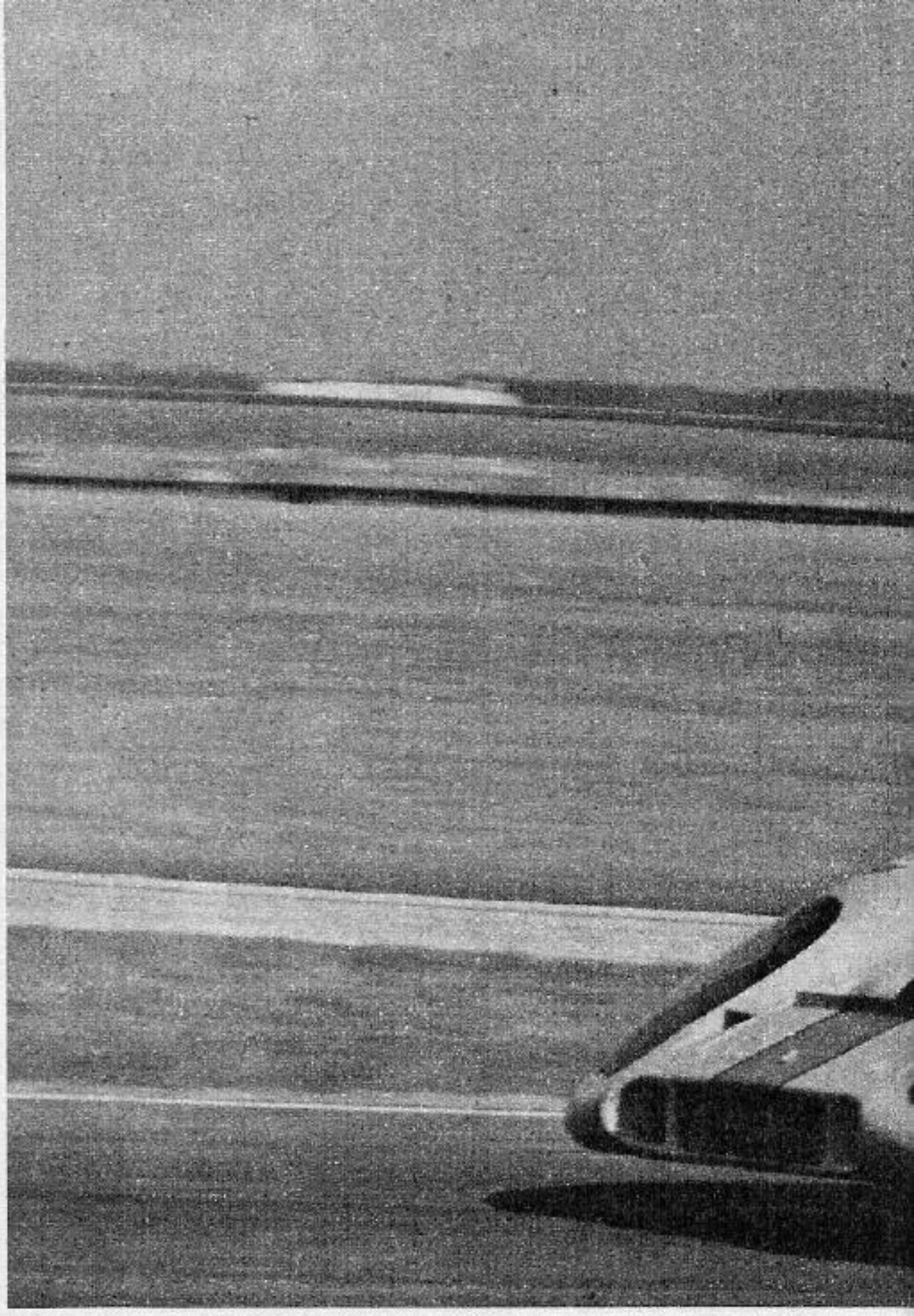
Luego de la carga de combustible, subió Chinetti junior, y siguió manteniendo el auto en esa posición, y cuando volvió a entregárselo al Nene, todo indicaba que la cosa todavía podía mejorar mucho más. Con tres horas de carrera y García Veiga nuevamente al volante, la Ferrari pasó al séptimo lugar y seguía intentando la escalada de posiciones. A esta altura de la carrera, el Porsche de Rodríguez-Oliver había logrado adueñarse de la punta, perfectamente secundado por Siffert-Bell, mientras Donohue-Hobbs sufrían el retraso de una larga parada por una prematura falla en el alternador, y ahora debían defenderse del Porsche 917 de Elford-van Lennep (Martini Racing Team) que a pesar de correr con un motor de cuatro litros y medio (contra los cinco litros de la Ferrari y los dos punteros) venía cumpliendo una brillante labor.

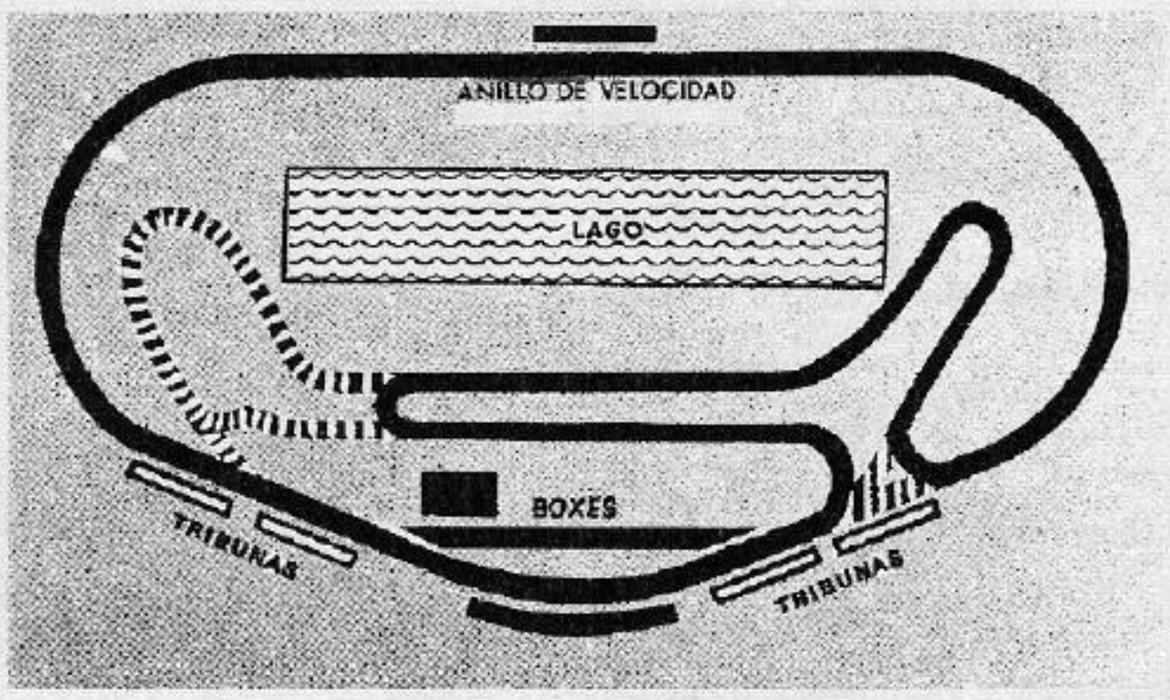
García Veiga, bien secundado por Chinetti, que aunque no andaba tan fuerte como él por lo menos cuidaba la máquina, siguió escalando puestos; en la quinta hora de carrera ya iban quintos y continuaba el avance, con lucimiento del Nene cada vez que le tocaba salir a la pista.

A esta altura de la carrera el motor del Porsche de Siffert-Bell explotó literalmente, postergando para otra oportunidad sus ambiciones o por lo menos las de secundar al auto puntero, que desde este momento debería arreglárselas solo con sus lejanos pero siempre presentes perseguidores.

Detrás del producto alemán se ubicaba, sin brillo pero con efectividad, la Ferrari 512 S de Ronnie Bucknum-Tony Adamowicz, compañera de equipo de la que manejaba el argentino. Esta unidad era la misma baqueteada Ferrari que nos visitó en la temporada en manos de Posey, y era de los tres autos del equipo en el que menos se confiaba, había llegado a escolta del puntero, mientras que el auto más fuerte del team, la 512 trasformada en igual a la versión "M" que vimos en Buenos Aires y que piloteaban Posey-Revson, sólo había durado algunas horas antes de reventar la planta motriz.

Alcanzada la primera mitad de la prueba, esto es a las tres de la matina —hora del este— Rodríguez había acumulado la vergonzosa cifra de 25 vueltas de ventaja sobre el segundo, acabando con todo tipo de farsas, mientras la vieja 312 hacía honor a su vestidito nuevo llevando al Nene a la mejor posición ocupada por la máquina en carrera: **la tercera en la general.** Por supuesto la categoría prototipos la venían ganando por amasijo desde el vamos. Allí aguantaron por casi cuatro horas. Un accidente en el que estuvieron envueltos tres coches colaboró para que el auto de nuestro coterráneo mantuviera esa posición con cierta holgura. En medio de la noche, el 917 del equipo Martini, piloteado por Vic Elford, reventó un neumático cuando circulaba a full en pleno peralte, en el anillo de velocidad perimetral, de lado este. El consiguiente trompo lo mandó barranca abajo haciendo firuletes hacia el pasto y desparramando pedazos de auto en toda su trayectoria. Mark Donohue, que venía inmediatamente después pero algo alejado, aflojó inmediatamente el tren de marcha





24 HORAS DE DAYTONA

Circuito de 6.131 m. - Daytona Beach-Florida-USA (30 y 31-I-71)

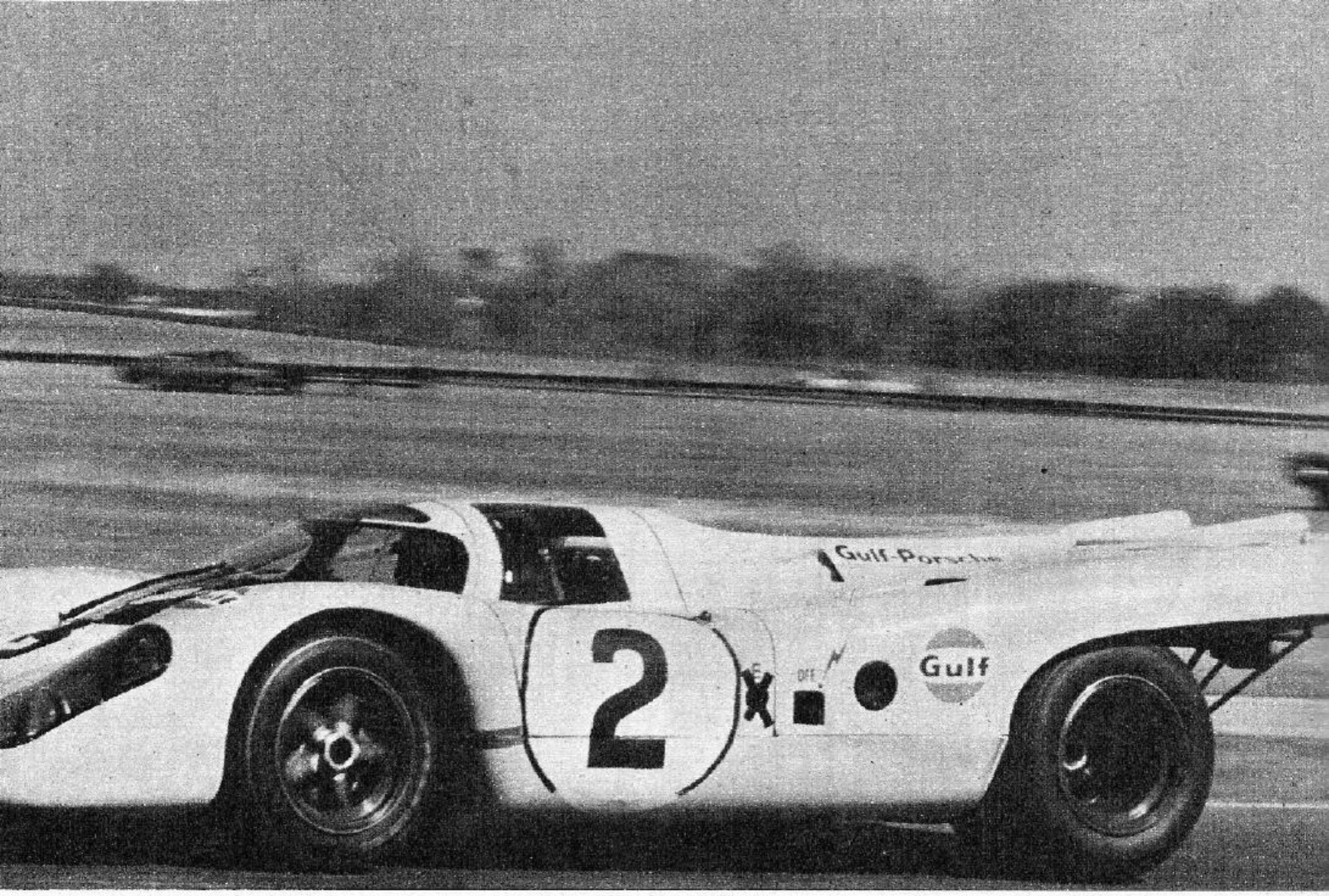
CLASIFICACION

Pos.	Nº	Equipo	Marca	Vtas.
1º	2	Rodríguez-Oliver	Porsche 917	688
2º	23	Adamowicz-Bucknum	Ferrari 512 M	687
3º	6	Donohue-Hobbs	Ferrari 512 M	674
4º	43	De Lorenzo-Yenko-Mahler	Chevrolet Corvette SR	613
5º	21	García Veiga-Chinetti	Ferrari 312 P	584
6º	18	Heinz-Constanzo	Chevrolet Corvette SR	581
7º	37	Duval-Nicholas-Bailey	Porsche 914-6	579
8º	84	Stefen-Behr	Porsche 914-6	571
9º	45	Jacques-Locke	Porsche 911	570

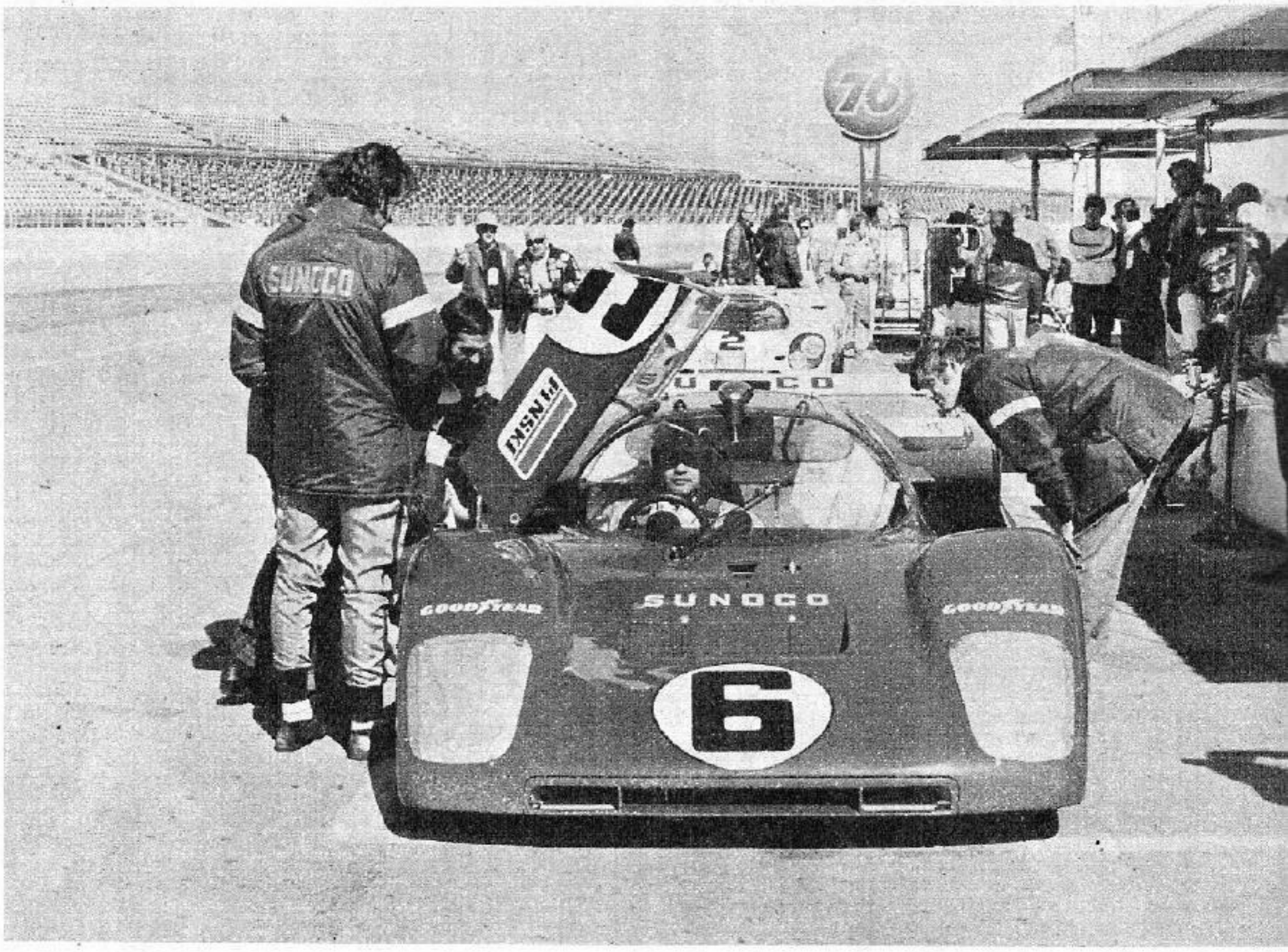
CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

1º	PORSCHE	18 puntos
2º	FERRARI	8 „
3º	ALFA-ROMEO	4 „

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Los ganadores, de nuevo a bordo de un Porsche 917 de Wyer-Gulf. Rodríguez-Oliver no dieron tregua; mientras el coche no tuvo problemas sacaron una ventaja fabulosa.



Donohue, con la Ferrari 512 M Sunoco del equipo de Penske. Punteó, peleó después por mantenerla, participó de un accidente y finalizó tercero.

cuando vio encenderse las luces de precaución, pero detrás de él venía un Porsche 911, conducido por Charles Perry, quien no se dio cuenta del aviso y chocó a la Ferrari. El pequeño 911 dio varias vueltas en el aire antes de caer sobre el césped interno del circuito, mientras Donohue siguió sin muchos problemas en lo que hace a dibujos raros, pero con toda la parte izquierda de la carrocería y las suspensiones a la miseria, camino a los boxes.

En el box de Sunoco se pasaron una hora y media emparchando la carrocería y cambiando suspensiones, mientras Elford y Perry eran atendidos comprobando que el incidente no había pasado de espectacular.

Allí parecía totalmente asegurada la chance de Rodríguez, pero todavía faltarían algunas variaciones antes del banderazo final. Al final de la noche se largó una lluvia torrencial que obligó a todo el mundo a entrar a boxes en procura de gomas adecuadas. El Nene manejó con prudencia durante todo ese período, y mientras las entradas a boxes cambiaban el ordenamiento de los coches, la Ferrari no bajó nunca del quinto puesto. Para Rodríguez-Oliver —como para los boxes de Wyer— la cosa comenzó a complicarse cuando el 917 entró a despedir misteriosas pitadas de humo por los escapes del lado derecho. La enorme ventaja que llevaban les permitió reducir el tren de carrera, pero al saberlo, las Ferrari de Bucknum y Donohue se lanzaron nuevamente como mastines en pos de la presa, con más bríos y esperanzas tratando de recuperar el tiempo perdido en los boxes. Más tarde el Porsche volvió a tener problemas, esta vez de transmisión, y esta vez estuvo más de una hora parado. Allí comenzaron a amontonarse las posiciones, y hasta García Veiga-Chinetti Jr. vislumbraron momentáneamente la posibilidad de lograr una ubicación privilegiada. Cuando el Porsche retornó a la pista, la Ferrari de Bucknum había conseguido descontarle todas las vueltas perdidas y sumar dos a su favor con respecto al antes puntero. Sin embargo Rodríguez —que manejó muchas horas más que el todavía poco práctico Jackie Oliver— volvió a la carga, y luego de andar durante el mediodía a un ritmo similar al del comienzo de la carrera logró alcanzar a la 512 S y dar vuelta el marcador nuevamente a su favor, como juega el gato maulá con el mísero ratón. En tanto, Donohue, que había manejado también el doble que Hobbs, conseguía ponerse a tiro de los punteros —a diez vueltas de ellos— cuando se venía la tarde y con ella el final. El Nene no podía ocultar su enorme satisfacción por lo hecho. Su auto sólo paraba para abastecerse, cambiar alguna goma y cargar un poco de aceite en algunas de las paradas. Pero sorpresivamente, cuando el reducido grupo de argentinos se preparaba para celebrar, se vio aparecer al Nene aflojando su tren de marcha por la recta opuesta a los boxes, llegando al pit a duras penas y quejándose de que la transmisión no andaba. Sin saber si era el diferencial o las horquillas que comandan la caja, los mecánicos comenzaron a manipular en ella pero sin lograr dar en la tecla. Una mirada de resignación cruzada entre los mecánicos y Chinetti padre dio la pauta que no había nada por hacer. Como índice de lo que era la organización del equipo puede acotarse que en ningún momento se hicieron amagos de cambiar la caja, cuando había mucho tiempo por delante, y si eso no se hizo es sólo una confirmación de la sospecha que compartíamos varios: no había una caja de repuesto. Consecuencia: que el 312 anduvo al pelo mientras no pasó nada, pero ante el primer inconveniente mecánico que surgió, se acabó su historia. Por suerte —o desgracia— eso ocurrió cuando sólo faltaban dos horas y media para terminar.

Cómo sería de privilegiada la posición de García Veiga-Chinetti por entonces, que del cuarto lugar en que marchaban (cerca del Porsche y de las dos 512) sólo perdieron un puesto cuando terminó la carrera. El Corvette siete litros de Tony De Lorenzo fue el único que los pudo pasar mientras el auto yacía en boxes y el Nene masticaba su bronca con amargura.

Es la última vuelta, a las tres menos un minuto, Chinetti se subió al auto y con lo poco que tiraba la transmisión salió a la pista para figurar como auto "llegado" mientras le bajaban el trapo a cuadros a los punteros. Las 24 Horas de Daytona se decidieron tras angustioso final a favor del Porsche de Rodríguez-Oliver, gracias a que el mexicano supo contener la carga de Bucknum y de Donohue, que terminaron con sus Ferrari en ese orden en uno de los finales más reñidos del historial de la prueba. Evidentemente Porsche, por intermedio del equipo Gulf-Wyer y sus pilotos, cuenta con la mejor organización que se haya conocido jamás. Mientras todo anduvo bien, las diferencias con los demás fueron escandalosas, a la hora de arremangarse cuando las papas quemaban, el trabajo de boxes fue un ejemplo de lo que se debe hacer —y como hay que hacerlo— demostrando que su gente tiene garra para no rendirse hasta que el auto realmente no puede caminar un metro más. Y cuando hubo que remontar la adversidad en la pista, Rodríguez volvió a confirmar que su larga hoja de triunfos no es producto de la casualidad o la buena suerte, sino de un manejo agresivo y veloz, y por sobre todo, efectivo. Las huestes de David Yorke volvieron a cumplir, a demostrar que son los auténticos, indiscutibles campeones de la categoría, y como recompensa se llevan nueve transpirados puntos más para el certamen de este año. "A ellos, la Gloria", como diría el pomposo "Pancita" Augé.

Ferrari volvió a cumplir una buena actuación en manos de particulares. No fue a Daytona en forma oficial, manteniendo todavía el luto por la muerte de Ignazio Giunti. No faltó por ahí quien dijera que esto es una buena excusa del viejo Commendatore para no presentarse a "perder" contra los Porsche.

El Campeonato se plantea igual —o sea más desigual— que el año pasado. En cuanto a García Veiga, su actuación puede calificarse como consagratoria, cosa que se confirma en la opinión de toda la gente que lo vio andar, incluida la prensa extranjera. De hoy en más, el Nene puede decir que ha hecho su ingreso en el "juego enorme".

ENTRETELONES

El "Nene" llegó el jueves a la madrugada a Daytona confiado en que tenía todo arreglado. Que sólo le bastaba aparecer por el circuito y subirse a la Ferrari 512 S que le habían prometido antes de salir de la Argentina.

El jueves se enteró de que pese a que lo habían anunciado corriendo junto a Ronnie Bucknum en la máquina italiana, lo habían reemplazado por Tony Adamowicz. En lugar de la 512 le ofrecieron el prototipo 312 para correrlo en pareja junto a Luigi Chinetti Jr. (el hijo del "capo" del NART —North American Racing Team— que presenta cuatro Ferraris). Pese a que no era lo convenido en Buenos Aires, la idea no era mala, sobre todo porque la Ferrari 312 era el único prototipo ya que no corrían ni Matra ni Alfa. De esa manera tenía asegurado el éxito en su categoría por adelantado.

Cuando el jueves mismo el Nene pudo dar el primer par de vueltas quedó encantado: "Es macanudo para manejarlo... frena bárbaramente". Después tuvo que meter el coche en el garaje porque la barra antivuelco era muy baja y hasta que no pasara la inspección no lo aprobaban para correr (¡Eso les habían avisado los organizadores un día antes!). A la noche estuvo listo y García Veiga pudo dar cinco vueltas más. Anduvo siempre por varios segundos más veloz que Chinetti a pesar de no conocer el circuito tanto como el hijo del patrón. A los pocos minutos de vuelo empezó a notar algunos defectos: 1) la "panza" del auto tocaba el piso en algunas partes del circuito. 2) La cuarta velocidad era muy larga y demoraba demasiado tiempo para levantar vueltas, cuando metía la 5ª ya había perdido mucho. 3) Las 9.000 r.p.m. por alguna razón no daban todo lo que tenían que dar. Revisado por los mecánicos, éstos no pudieron explicar la falta de velocidad pero en cambio encontraron el defecto que lo hacía tocar con la "panza" contra el piso. La suspensión era la misma que habían preparado para Le Mans, y por supuesto, en Daytona las cosas son distintas. Todo quedó solucionado cambiando los espirales.

Existía, por sobre todos éstos, un inconveniente muy importante. La radical aerodinámica frontal de la 312 no parecía tan aerodinámica y se habló de colocar la trompa vieja, pero finalmente optaron por agregarle a la nueva unos spoilers laterales.

Entre todos estos entretelones mecánicos se fue tejiendo el verdadero drama. A la noche, mientras curioseábamos por el taller, vimos cómo Luigi Chinetti Jr. firmaba un extraño papel con de Cadenet. A continuación el inglés empezó a mirar (o revisar) alrededor de la 312 y cuando lo abordamos (sospechando que se quería "colar" en el auto del Nene) nos contestó que no nos podía decir nada y evitó continuamente respondernos o hacer comentarios. Al final se filtró en la última práctica nocturna y sorpresivamente lo pasaron al Nene: le ordenaron bajar y subió de Cadenet...

Andrea Fabbri que viajó con el Nene cuidando de su participación empezó a levantar temperatura. Pidió hablar con el papá de Chinetti y le dijo que no podía ser que a García Veiga lo hicieran correr con un piloto tan mediocre como de Cadenet. El Sr. Chinetti contestó entonces que para él era una sorpresa lo de la participación de García Veiga. Que él no sabía siquiera que iba a correr en su equipo, y le echó la culpa de la confusión a Enzo Girardi que fue quien le hizo el ofrecimiento al Nene en Buenos Aires. Fue —no caben dudas— una forma ingenua de esquivar el bulto la que adoptó Chinetti, **ya que 5 días antes el New York Times publicó que García Veiga corría en el equipo de Chinetti.** Con las cosas en este estado y de Cadenet metido como peludo de regalo, empezó la carrera para el argentino en Daytona.

PALMERITAS

La escudería N.A.R.T. ignoró olímpicamente a García Veiga el día anterior a la largada; pero el domingo no sabían cómo alabarlo. Sobre todo Luigi Chinetti padre. Es que le bastó verlo girar una hora nada más para darse cuenta que el Nene es un piloto con mayúsculas y que su hijo se había sacado la lotería al acertar con semejante acompañante (Pobre de él si le hubiera tocado el paseandero Alain de Cadenet).

La Ferrari 512 S que se clasificó segunda con Bucknum y Adamowicz al volante era la que originalmente debió haber corrido el Nene. Una transfugada de Chinetti (un mal entendido según él) le hizo perder el puesto en esa máquina, puesto que ocupó Adamowicz. La próxima vez que a un argentino le prometan un auto será mejor que haga firmar un papel con cuanta firma autorizada encuentre. Con eso evitarán las sorpresas desagradables, como por ejemplo, encontrarse con autos que no estaban en las conversaciones previas. Recordemos nada más las incursiones de Jorge Omar del Río y Carlos Pairetti quienes tuvieron experiencias poco agradables en Estados Unidos.

Bien harían los mecánicos de las Ferrari de NART en contagiarse un poco de la gente del equipo Gulf o los de Penske. Cuando hacían un reaprovisionamiento chocaban entre ellos, daban órdenes y contraórdenes y perdían minutos preciosos. En cambio la gente de Porsche o Sunoco brilló por su organización: pocos gritos y trabajo efectivo.

¡Qué ironía! No basta con que los Porsche campeones sean dirigidos por una firma inglesa. Como si eso fuera poco, la Ferrari que anda más fuerte —en Daytona— (la Sunoco manejada por Donohue, perteneciente a un equipo yan-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

qui). El equipo Sunoco es dirigido por Roger Penske y éste hizo que el coche fuera desarmado completamente y reformada a gusto y placer de los especialistas norteamericanos. A tal punto la cambiaron que hasta el clásico rojo Ferrari le fue cambiado por el oscuro azul sunoco. De Margarita a Margot...

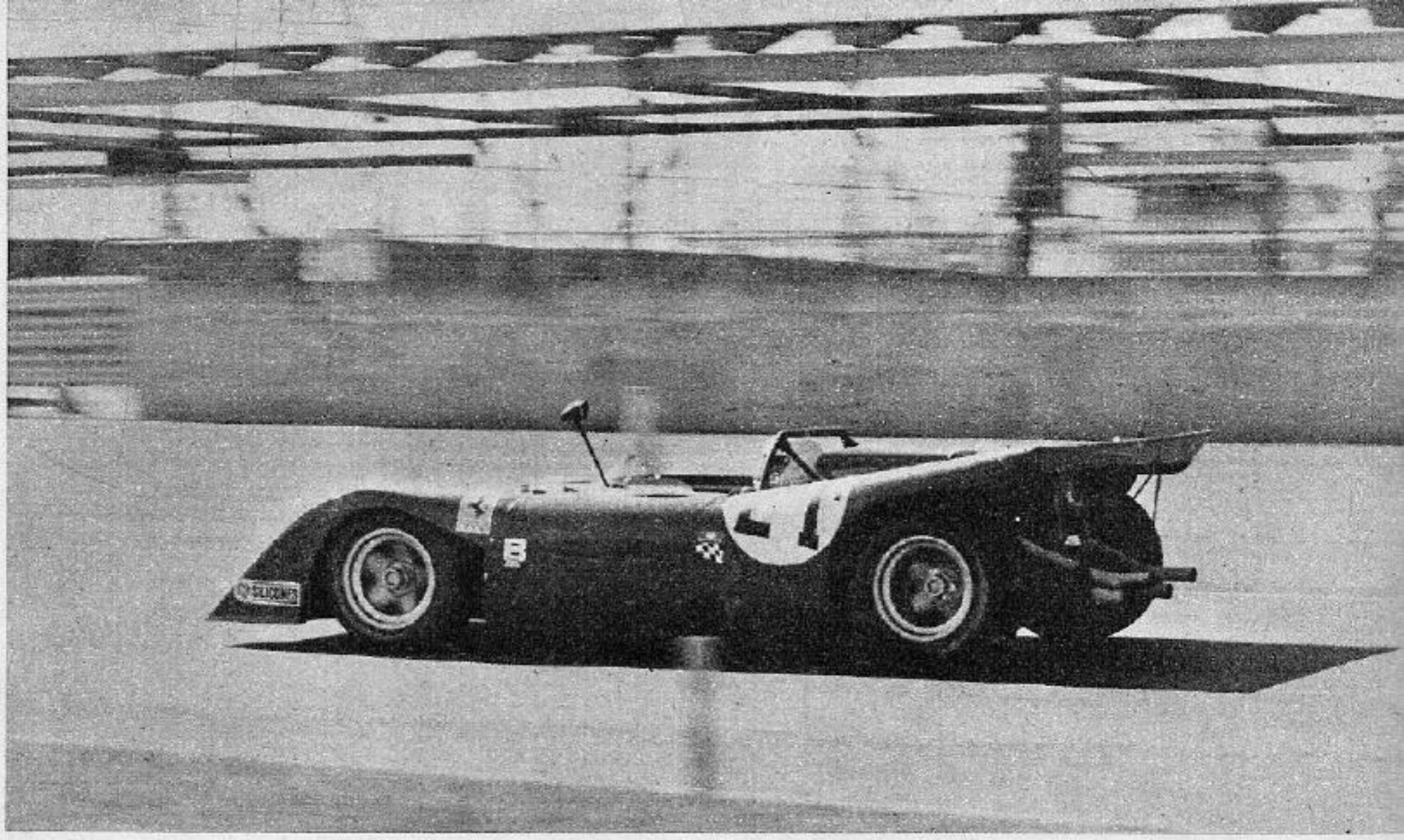
La décima edición de esta carrera de Daytona ofreció 54.875 dólares en premios. La pista mostró un pavimento notoriamente mejorado con respecto al del año pasado y se agregó una cláusula al reglamento que especificaba que el agregado de aceite a un auto sólo debía hacerse con un mínimo de 58 vueltas desde la carga anterior. El circuito mide 3,8 millas y combina una buena parte del velocísimo óvalo utilizado para carreras de stock cars con un "road-course" estrecho trazado en el interior del óvalo.

Todos los sacrificios hechos por el Nene tuvieron su recompensa con su consagración. Prácticamente no comió casi nada, durmió apenas una horita y manejó durante mucho más tiempo que Chinetti. Al final, pese a las amarguras y a haberse quedado, la sonrisa volvió a sus labios: "Fue algo grande, sabés, la Ferrari es muy buena para manejar y como frena muy bien podía tirarme al extremo en el mixto. La verdad es que la dominé en todas partes. En cuanto al paredón, aunque es impresionante cuando uno da la primera vuelta por el peralte, después es fácil de acostumbrarse". Su momento más difícil fue el de la tarde del sábado y un Corvette hizo impresionante trompo que levantó una nube de polvo. "No veía absolutamente nada y francamente creí que me daba la piña. Merzario pasó al lado mío como bala y por poco me choca".

El argentino Norberto Mastandrea volvió a participar en las 24 Horas. Su veterano Camaro Sport es ahora propiedad de Tony Lilly quien de todos modos lo incorporó como copiloto. Esta vez el argentino no tuvo suerte porque tuvo que abandonar. Igual fueron incorporados a la clasificación con 215 vueltas; en el puesto 32º. Mastandrea tiene pensado volver a la Argentina luego de haber pasado mucho tiempo radicado en Miami. Seguirá corriendo en Argentina con un auto —según dijo— que esté acorde a sus posibilidades.

Como con la Ferrari había dado pocas vueltas el primer día de entrenamientos, el Nene se desquitó despuntando el vicio con un Ford Torino 1971 que habíamos alquilado. En la famosa playa de Daytona (arena blanca en una suave extensión de más de 30 kilómetros) se mandó toda una variedad de picadas, derrapes y frenadas. Eso sí, después encontramos arena hasta en el techo.

El "Tano" Fabris lo quiso superar esa misma noche y casi deja el auto entre las olas. Lo más cómico fue cuando un par de policías quisieron meter preso al Tano por su manejo peligroso en la misma playa. El policía no logró entenderle nada y optó por dejarlo antes de que la itálica verborragia de Fabris lo volviera loco.



Nueva carrocería para la Ferrari 312 P modelo '69 que manejó el Nene. Vestido nuevo, carnes caídas.



Sam Posey en la Ferrari 512 M de Luigi Chinetti. Esta era la máquina fuerte del equipo y fue la primera en desertar.



García Veiga con Andrea Fabbri que fue quien gestionó la participación del Nene en el equipo Chinetti.



A la derecha: Reemplazo en la noche, el argentino se hace cargo de la máquina.



El ganador Ove Andersson y el inglés David Stone cumpliendo el último tramo especial. Triunfo de pe a pa. (Radiofoto AP).

Desde aquel triunfo muy objetado de Citroën hace varios años, empeñado por la descalificación de las unidades del equipo BLMC debido al uso de faros antirreglamentarios, los franceses no pudieron volver a repetir la victoria en este rally. Ya hace más de cinco años que la casa Alpine-Renault trataba de ganar en Monte, pero primero los Cooper y más tarde los Porsche y Lancias fueron dilatando la espera de los franceses.

Esta vez Alpine mandó un ejército de autos con eximios pilotos y navegantes de primera categoría. Un equipo como para doblegar a cualquiera. Pero también Lancia, Porsche y Datsun estaban en lo mismo. Sin embargo nada pudieron contra los autos azul Francia. Sin demoras de ningún tipo **Ove Anderson** llegó a Mónaco y una vez corrido el primer tramo especial ya su ventaja sobre el coequipier Jean Luc Therier era de 17 segundos. Sandro Múnari con el Lancia se colocaba tercero y el dos veces ganador Bjorn Waaldegard cuarto, delante de Andruet (Alpine-Renault). Larrousse, hombre oficial de Porsche estaba bastante más atrás (luego abandonaría) y los Datsun se ubicaban sin mayores pretensiones entre los puestos 10º y 20º.

Este año fueron inferior en número los autos que quedaron en condiciones de participar en los tramos especiales que en definitiva son los que dan el ganador del rally, pues el crudo invierno que azota a toda Europa cobró muchas víctimas en el tramo de concentración de las ocho cabeceras hacia Montecarlo, ya que en general estos tramos de navegación no ofrecen mayores problemas a los pilotos y navegantes. Sin embargo esta vez fue un factor importante y que determinó posiciones al llegar al principado de Mónaco.

Si bien hacía años que los Alpine-Renault estaban en la lucha, su triunfo parcial luego del primer tramo asombró a muchos. Sobre todo por la poca resistencia ofrecida tanto por Porsche como por Lancia. En el caso de los alemanes es relativamente lógico. Fueron con sus modelos 914/6 ante la imposibi-

40º EDICION DEL RALLY DE MONTECARLO

Campeonato Europeo de Rallys

22 al 29-1-70

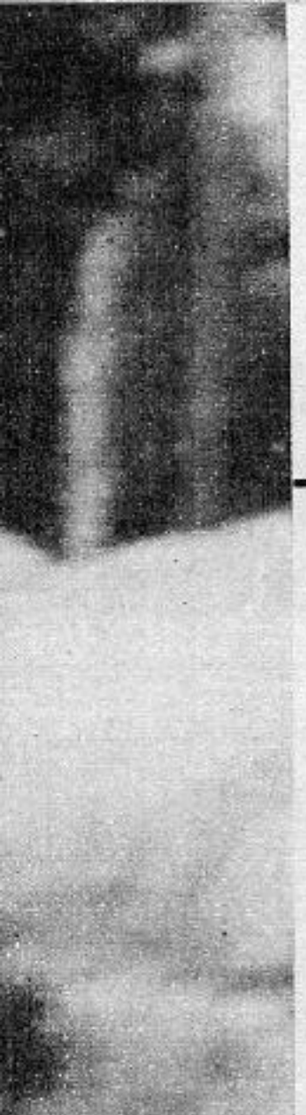
CLASIFICACION FINAL

Pos	Piloto/navegante	Marca	Diferenc.
1º	Ove Andersson-David Stone	Alpine-Renault	00s
2º	Jean Luc Therier-M. Callaewaert	Alpine-Renault	40s
3º	Jean Claude Andruet-Guy Vial	Alpine-Renault	1m51s
	Björn Waldegaard-H. Thorsenius	Porsche 914/6	1m51s
5º	Rauno Aaltonen-Paul Easter	Datsun 1,8	7m27s
6º	Simo Lampinen-John Davenport	Lancia Fulvia HF	8m53s
7º	Hakan Lindberg-S. Andreasson	Fiat 124 Sp	10m19s
8º	Bernard Darniche-Jean Robertet	Alpine-Renault	10m21s
9º	Jean Vinatier-Maurice Gelin	Alpine-Renault	14m12s
10º	Tony Fall-JohnWood	Datsun 1,8	21m33s

COPA DAMAS

1º	Hannelore Werner-Oda Dencker	BMW 2002 TI	00
2º	M. C. Beaumont-M. de la Grandive	Opel GT 1.900	29m11s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RALLY DE MONTECARLO 1971

ALPINE-RENAULT: INDISCUTIBLE OVE ANDERSSON: SENSACIONAL

Muchos años de lucha y de espera pero finalmente un Alpine-Renault ganó en Montecarlo, conducido por el binomio Ove Andersson - David Stone. Triunfo inobjetable de los dueños de casi todos los tramos. Segundo y tercero, también Alpine, aunque empatado con el Porsche 914 de Björn Waldegaard. Quinto, un auto con bandera japonesa. Muchos abandonos y sorpresas en la 40ª Edición de Montecarlo. Aquí la síntesis



El sueco Björn Waldegaard hizo todo lo que pudo. Sin duda los 914 no son los dignos sucesores del 911. (Radiofoto AP).

lidad de hacerlo con el 911 ya que no ha sido homologado como auto de Turismo y por otro lado buscando promoción para un modelo no del todo exitoso en el mercado pese a la gran alharaca que los germanos hicieron luego del 1-2-3 de las 86 Horas de Núrburgring. Por el lado de los rojos Lancia, sólo Sandro Munari con mucha garra y un auto semiexperimental logró siempre ubicarse entre los cinco primeros, hasta que en el último tramo largado el jueves por la noche debió abandonar con la trasmisión destrozada.

En los últimos tres "primes" Aaltonen y Fall se fueron afianzando y de esa forma mejoraron sus clasificaciones con sus respectivos Datsun 1.800 de casi 150 HP. Pero la victoria de Ove Andersson fue absoluta y de ninguna forma puede ser discutible ya que se impuso de punta a punta ganando el 85% de los sectores cronometrados, dejando sólo dos en manos de Andruet (también con Alpine) y Munari (Lancia Fulvia HF). Ove (sueco de nacimiento) que corrió con David Stone como copiloto y navegante (ganador en 1968 de Montecarlo acompañando a Vic Elford), ya había sido piloto oficial de BMC, Saab, Volvo y más tarde de Lancia para luego pasar a Ford GB; recién en este primer Rally puntable debutó Alpine-Renault obteniendo un triunfo sensacional y dejando un panorama amplio y muy provechoso para la casa francesa que hace tiempo que andaba a la búsqueda de lauros que no siempre consiguió pese a merecerlos.

El campeón francés Jean Claude Andruet, también piloto oficial de Alpine, sufrió un fuoripista que lo demoró poco más de un minuto pero que le costó un puesto en manos de su compañero Jean Luc Therier, que fue la revelación del Montecarlo '71 pues no estaba en las pautas de los entendidos. Björn Waldegaard luchó e hizo todo lo que pudo con su Porsche 914 pero sin duda recordaba con tristeza las buenas campañas que hacía con el ahora antirreglamentario Porsche 911. Así, luchando con los caminos y un auto poco dócil, logró empatar el tercer puesto con el francés Andruet, dejando quinto al mejor ejemplar japonés —Datsun— en manos de Rauno Aaltonen y su veterano compañero Paul Easter. Simo Lampinen (hombre oficial de la casa Lancia) decayó en los últimos tramos porque su Fulvia ya no respondía como al principio y apenas pudo llegar sexto y ser el mejor exponente de la marca ante el abandono de Munari sobre el final, cuando marchaba cuarto.

Séptimo entró Hakan Lindberg, un nombre relativamente nuevo, que corre con Fiat 124 Sport y que recogió elogios por todas partes. Y hace un par de semanas nuestro corresponsal Franco Lini nos había anticipado: **"No tiene auto porque con el 124 no se puede luchar por la punta, pero si llega va a terminar entre los diez primeros porque es un león manejando, un verdadero piloto de rally..."** y sin duda no se equivocó.

Por el lado del sexo débil, en esta oportunidad la conocida Marie Claude Beamont (Opel GT) tuvo que ceder ante su similar Hannelore Werner (única mujer con licencia para correr en F-2), una alemana que promete acabar con la farsa de muchos del sexo opuesto. Con un BMW 2002 se alzó con la copa sin mayores contras dejando a la "monísima" Marie Claude en segundo lugar y con lágrimas amargas en sus lindos ojos celestes.

En la Copa de Equipos, Alpine con su 1-2-3 no dejó dudas y se la llevó en un abrir y cerrar de ojos. Mientras tanto, los alemanes deben empezar a estudiar cómo hacer para que el 914 rinda igual que el 911 y poder repetir su victoria en la Copa Constructores, como lo hicieron el año pasado. Floja la labor de los Lancia y superándose paulatinamente los Datsun japoneses, a los que habrá que tener en cuenta dentro de muy poco tiempo. El asunto es que después de muchos años, en Mónaco los franceses pudieron entonar la Marsellesa, aunque Ove Andersson la cantó en sueco.

Fórmula 1 boletín

Como hace quince días atrás, los responsables de CORSA - es una manera de decirnos juntamos a calificar a los muchachos de la F-1 internacional. Hecho el promedio general de cada uno de ellos, éstos fueron los resultados arrojados.

1º Chris Amon

y no se

discuta más



9,16

CHRIS AMON (Nº 8-Matra MS 120)

Lo mejor que se vio en la carrera de Fórmula Uno. Corrió la primera serie a la expectativa y sin perder contacto con el pelotón de punta. En la segunda salió a matar y mató. Viajó a full y supo aprovechar el Matra a las mil maravillas. Perfecto en todo, en lo veloz y en lo trabado. No tuvo errores aunque algunos lo culparon de excesiva vehemencia. Siffert y Stommelen recibieron sendos autazos. Quedó demostrado lo que muchos aseguraban. Chris Amon siempre fue un piloto de primera línea, ahora dispone de un auto que puede brindarle muchas satisfacciones a lo largo de la temporada de F-1. Realmente brillante.

8,78

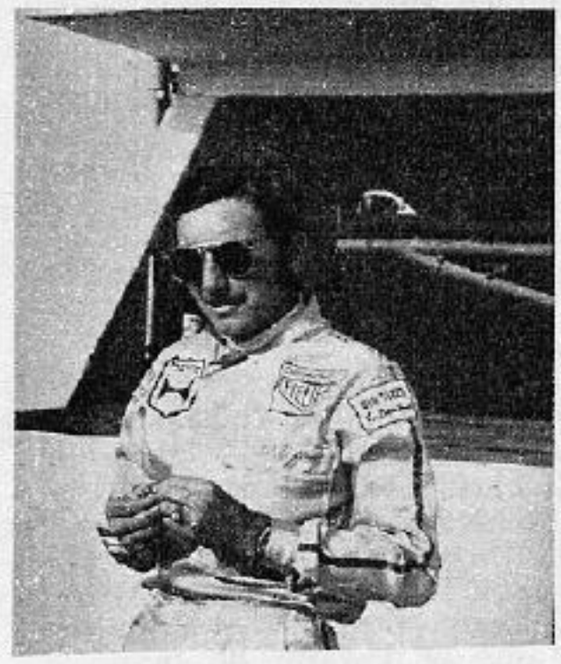
ROLF STOMMELEN (Nº 18-Surtees TS7- Cosworth)

En el boletín de calificaciones de los 1.000 Kilómetros de Sport Prototipo, Stommelen promedió 8,58 o sea 20 centésimos menos que en F-1 lo que demuestra que es muy parejo tanto en SP como en monoplazas. Condujo el lote en la serie inicial. Al comienzo mostró su estilo típico doblando a volantazos certeros, luego cuando se afianzó en la punta fue más prolijo e igualmente efectivo. Estupendo en los frenajes y en la forma que acomoda el auto antes de doblar. Pisa en el lugar exacto y no duda jamás. Sin errores de ningún tipo. Un verdadero valor en constante alza.

8,45

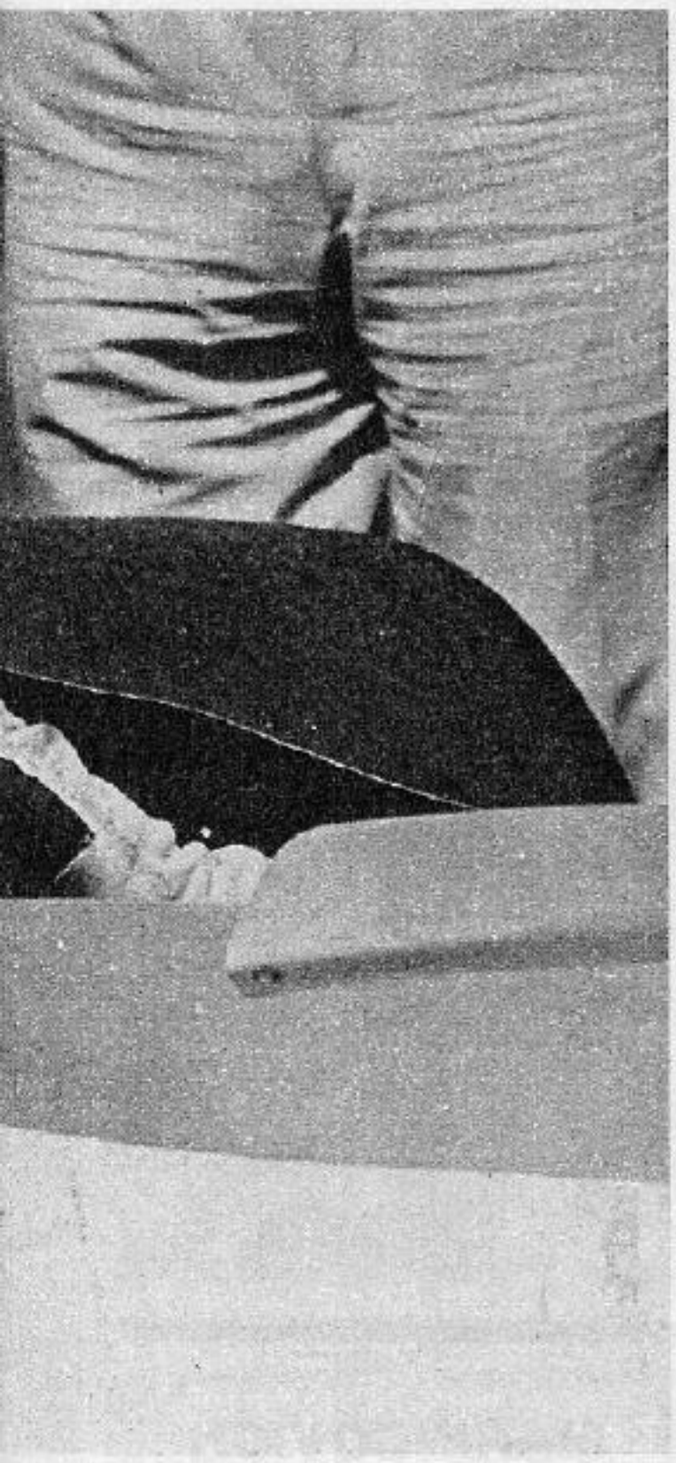
JOSEPH SIFFERT (Nº 12 - March 701 - Cosworth)

Buena labor de Seppi durante la primera y la segunda series. Muy fuerte, muy seguro y con gran soltura. Correctísimo en el trencito de la batería inicial con Pescarolo, Amon, Wissell pisándole los talones y buscando el agujero o esperando el menor descuido de Siffert. No lo tuvo y llegó segundo. En la segunda serie no pudo seguir el tren infernal que impuso Amon. Con BRM será cosa seria.



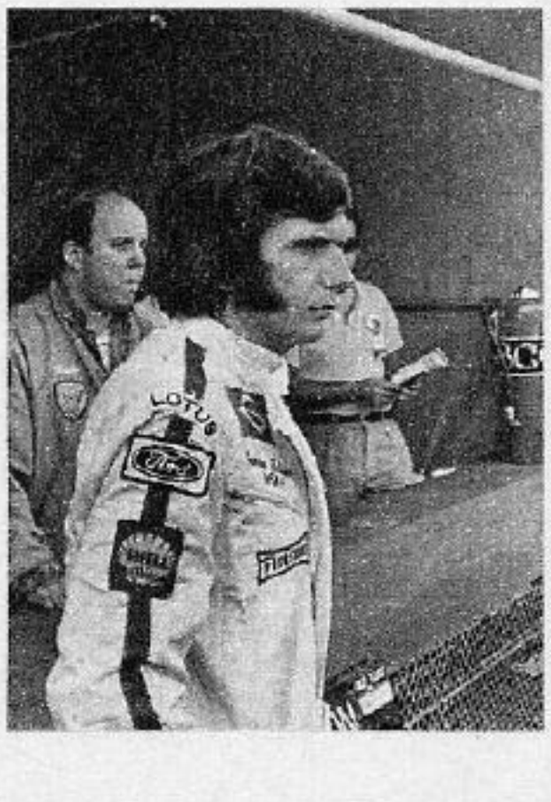
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

in de calificaciones



8,34

EMERSON FITTIPALDI (Nº 2 - Lotus 72 - Cosworth)



Por lo que hizo el viernes y el sábado durante entrenamientos y clasifica. El domingo tuvo que luchar con un auto que hacía todo mal. Si el sábado Emerson declaró que el Lotus era intenible, el domingo era imposible manejarlo. Pese a todo el brasileño se las ingenió y anduvo un montón de vueltas enderezando una trompa que quería irse de viaje. Habrá que solucionar los problemas del "72", recién entonces Fittipaldi podrá ponerse a tono con los punteros de esta temporada.

8,18

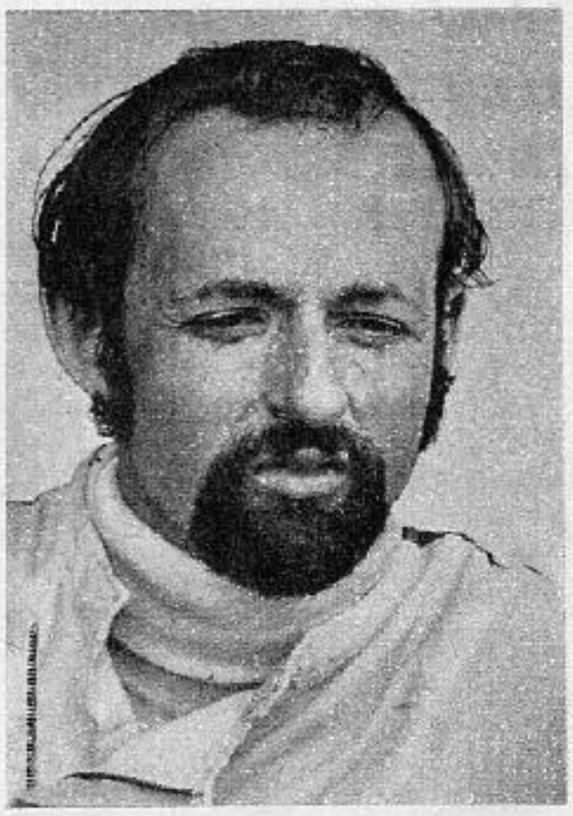
HENRI PESCAROLO (Nº 14 - March 701 - Cosworth)



CARLOS REUTEMANN (Nº 16 - Mc Laren M7C - Cosworth)

Bien en todos lados. Curvón, Ascari, mixtos, tobogán y horquilla. Como si hiciera meses que anda en los F-1 tuteándose con los experimentados. Impecable, más aún siendo su primera incursión en autos monoplazas de 450 HP. Los europeos estuvieron de acuerdo en presagiar un futuro promisorio para Reutemann. Está a nivel internacional.

Lo vimos mejor en el F-1 que en el Alfa 33/3. Más fuerte y con una prolijidad aún mayor que la que lo ha caracterizado siempre. Supo



llevar al March pese a debutar con ese auto no del todo dócil y leal. Funcionó a las mil maravillas y viajó en el medio del pelotón sin dar ni pedir tregua. Su andar fue ejemplar.

7,40

REINE WISELL (Nº 4 - Lotus 72 - Cosworth)



Muy fuerte, muy espectacular pero poco positivo y menos cerebral. Rompió el auto contra el guardrail porque según sus propias declaraciones frenó muy encima del curvón. Sin la dosis exagerada de vehemencia que lo posee, puede llegar a ser un piloto de punta en F-1. Por ahora le falta, aunque hay material y del bueno.

7,34

DEREK BELL (Nº 10 - March 701 - Cosworth)



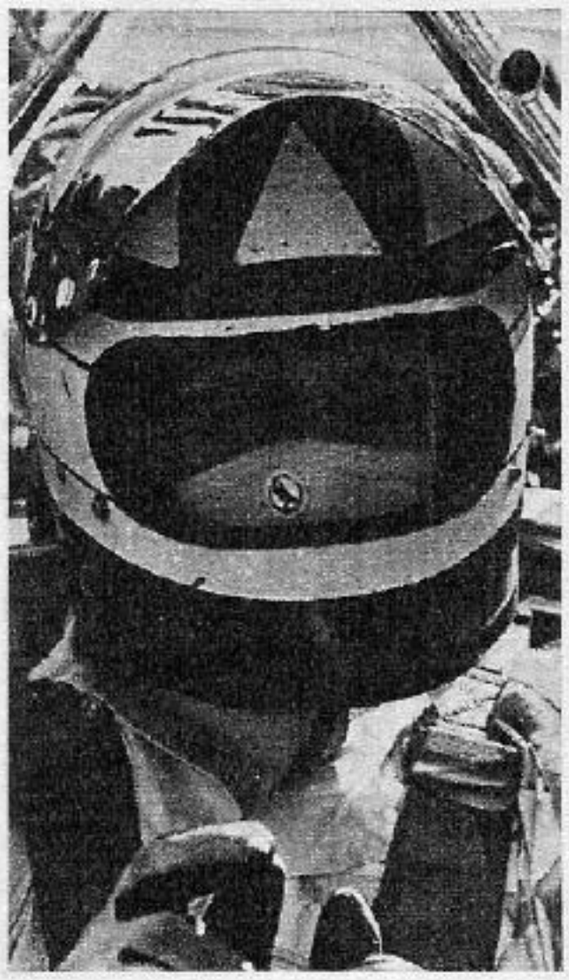
Su trabajo en F-1 no fue tan interesante como el realizado en el Porsche 917. Menos seguro, medio desacomodado y con una aparente falta de confianza en el auto que manejó. Por seguir de cerca a Reutemann rompió el motor cuando podría haber seguido en su ritmo sin preocuparse mayormente por lo que hacía el Mc Laren. No brilló pese a que elaboró buenos tiempos considerando el auto que conducía. Trabajo cumplido y nada más.

7,11

WILSON FITTIPALDI (Nº 6 - Lotus 496 - Cosworth)

Largó con la idea de llegar y hacer las cosas bien teniendo en cuenta que era su debut en F-1 y había salteado la F-2. En la prime-

Fórmula 1 boletin de calificaciones



De aquel Moser que ganó en Fórmula Junior a éste que corre en F-1 hay mucha diferencia de HP's bajo el pie derecho y ahí está la cuestión. No anduvo mal, sino que simplemente giró y dobló despacio en todos los sectores del circuito. Leal es reconocer que el Bellassi tampoco da para muchos dibujos.

5,12

DAVID PROPHET (N° 22. Mac Laren - Chevy)

De los que manejaron Fórmula 5.000 fue el mejor, pero eso no indica nada. Fue al autódromo a pescar y cosechó un cuarto puesto a cuatro vueltas del puntero. Hombre lento.



ra estuvo muy bien en lo suyo, en la segunda se enloqueció un poco cuando lo tenía a Siffert adelante y paró en los boxes con el motor herido de gravedad. Su manejo fue rápido y demostró que la experiencia de F-3 le sirvió y supo asimilarla. Está para correr en F-2, por ahora no más.

5,50

SILVIO MOSER (N° 20 - Bellasi - Cosworth)



4,50

JOAKIM BONNIER (N° 26 - Lola T190 - Chevy)

¡Y pensar que hace diez años en el último GP de la República Argentina se alternaba en la punta nada menos que con Stirling Moss! (Cooper motor trasero y Bonnier BRM motor delantero). Ahora ya no está para esos trances y es mejor que se siga dedicando a las relaciones públicas de los pilotos de F-1. Fue más saludable verlo sobre la Ferrari 512M que montando el Lola F.A. Los pirulos no pasan en vano...



3,25

GORDON SPICE (N° 24 - Mc Laren - Chevy)

Merecedor de la única y auténtica bandera negra. Molestó, tapó, recibió improperios por ocupar la pista y puños en alto indicando maldiciones de parte de Amon, Siffert y Stommelen entre otros. Fallas elementales y falta de ritmo en todo momento. Sintetizando: mal.



3,12

GREGORY YOUNG (N° 28 - Mc Laren - Chevy)

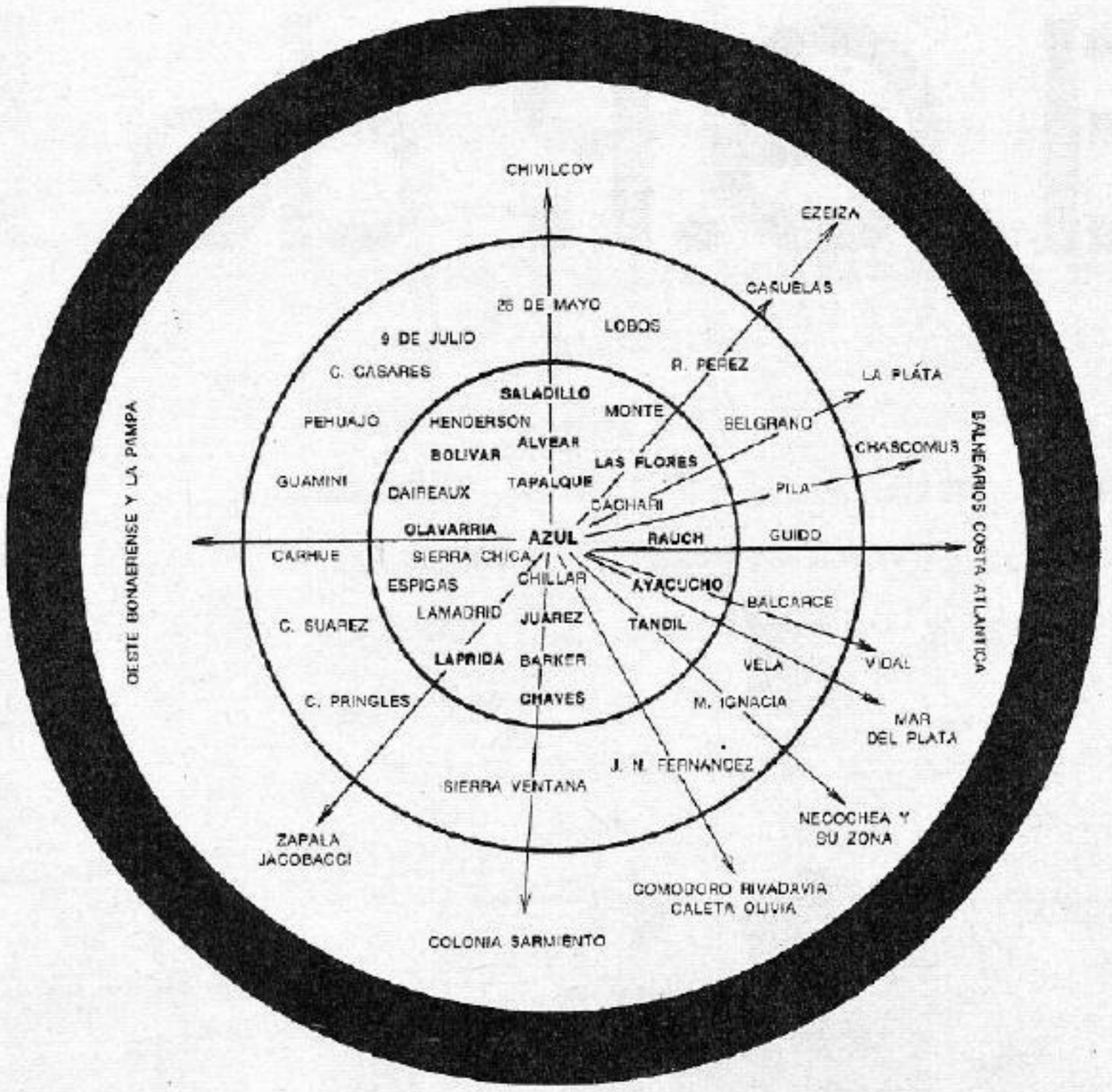
No hubo diferencias con Spice. El problema reside en que Young pasó aún más desapercibido que Spice. Simplemente estuvo en la pista y pasaba de vez en cuando. No sabemos de dónde proviene, pero tampoco nos preocupa mucho dónde va a llegar.



MARINCOVICH Y GARCIA VEIGA SIN NOTAS

Marincovich con esa racha a cuestas —que viene arrastrando desde hace mucho tiempo— ni siquiera pudo manejar un par de vueltas el día domingo. Entre Prophet y Young se las ingeniaron para darle un codazo en el hígado y dejarlo de espectador una vez más. Por su parte García Veiga —pese a que anduvo 11 vueltas— no pudo demostrar nada, ya que con la "batatona" con que corrió sería ridículo calificar su labor, pues todos sabemos lo que anda. Sería lo mismo que juzgar a Jackie Stewart manejando la cupé TC de Dante Emiliozzi. Por estas razones y otras, Marincovich y García Veiga se quedaron sin sus respectivas "notas".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



el gran sonido de radio azul:

más de 150.000 kilometros²!

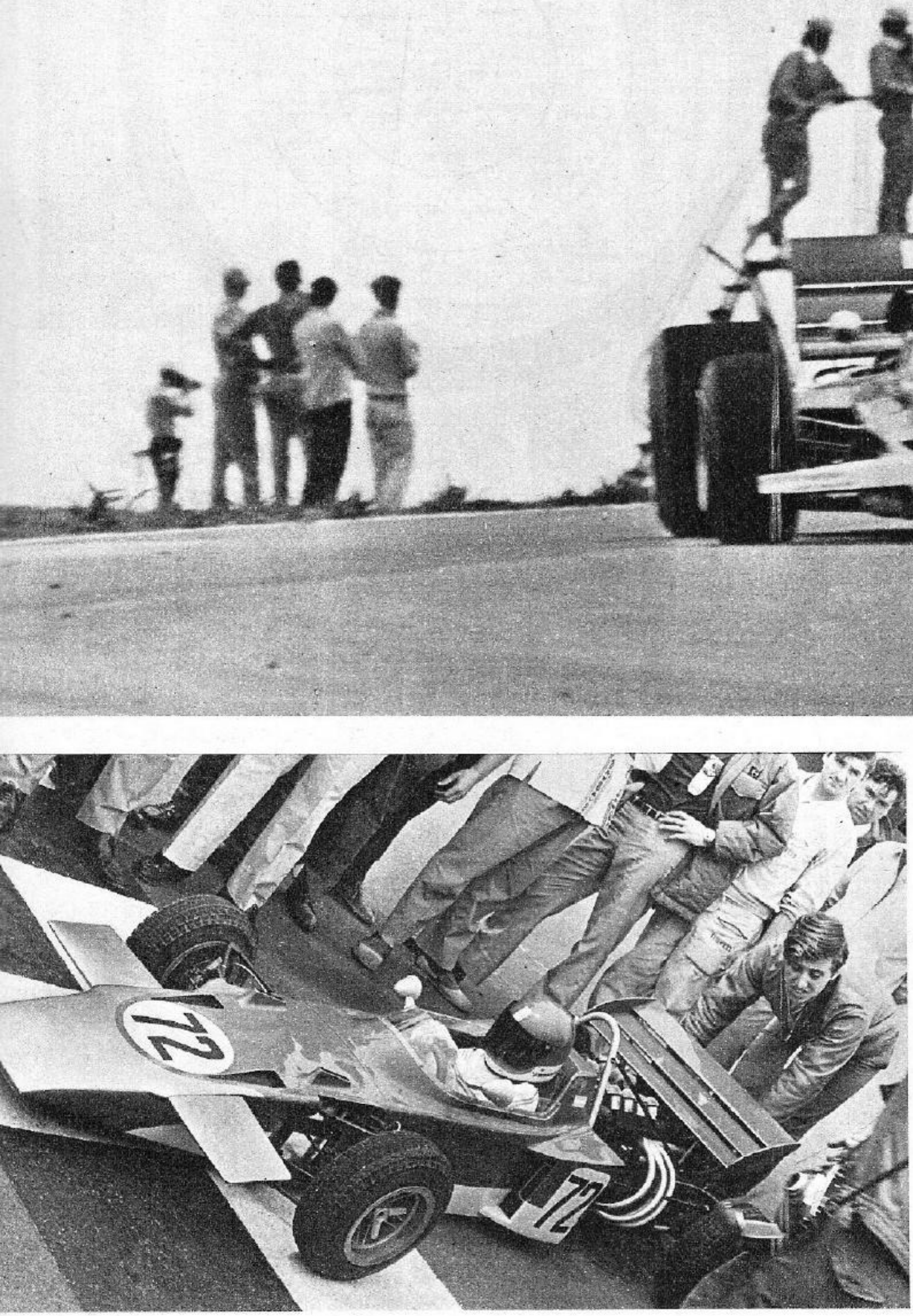
- Para los que viven en el centro de la provincia de Buenos Aires.
- Para el que viaja todo el año en las rutas regionales.
- Para el que de diciembre a marzo va y viene a los centros de verano.
- Los estamos esperando antes de llegar a Cañuelas, Chivilcoy y Chascomús. O hasta más allá de Sierra de la Ventana, Tres Arroyos o Vidal. Desde las playas atlánticas hasta más allá de las fronteras pampeanas.
- Estamos amenos y entretenidos en el 1320 de su dial:



LU 10 radio azul

"el sonido feliz del verano"

El G.P. de la R.A.



Reine Wissel, como se puede ver en la foto, vino con su propio equipo de banderilleros. Estaban cómodamente ubicados sobre el spoiler del Lotus 72 del Team Gold Leaf. Realmente original.

Momento preciso en que Agustín Andolfato (servicio técnico de Pirelli) hace su debut en un Lotus 72 de Fórmula Uno. De gomero a piloto de monoplazas . . . así son las vueltas que da el mundo.

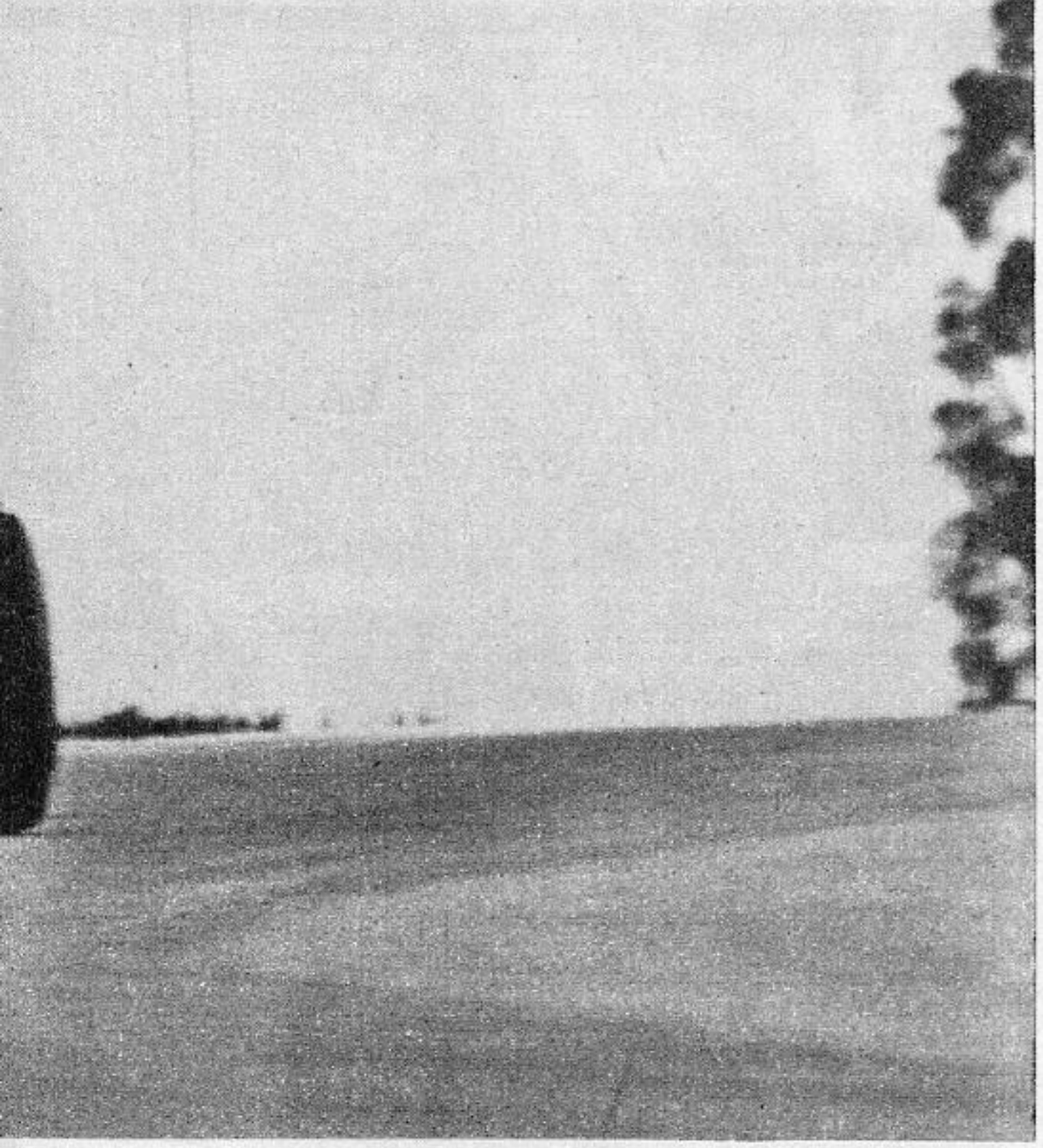
¿Sabe qué es esto? Nada menos que el neumático de auxilio que los Porsche 917 llevan a bordo por razones reglamentarias. A la altura de la válvula de presión se puede leer sobre el flanco: "Space Saver Spare" (Goma de auxilio para ahorrar espacio). En caso de pinchadura, el neumático tramposo se puede usar para llegar a los boxes, nada más.

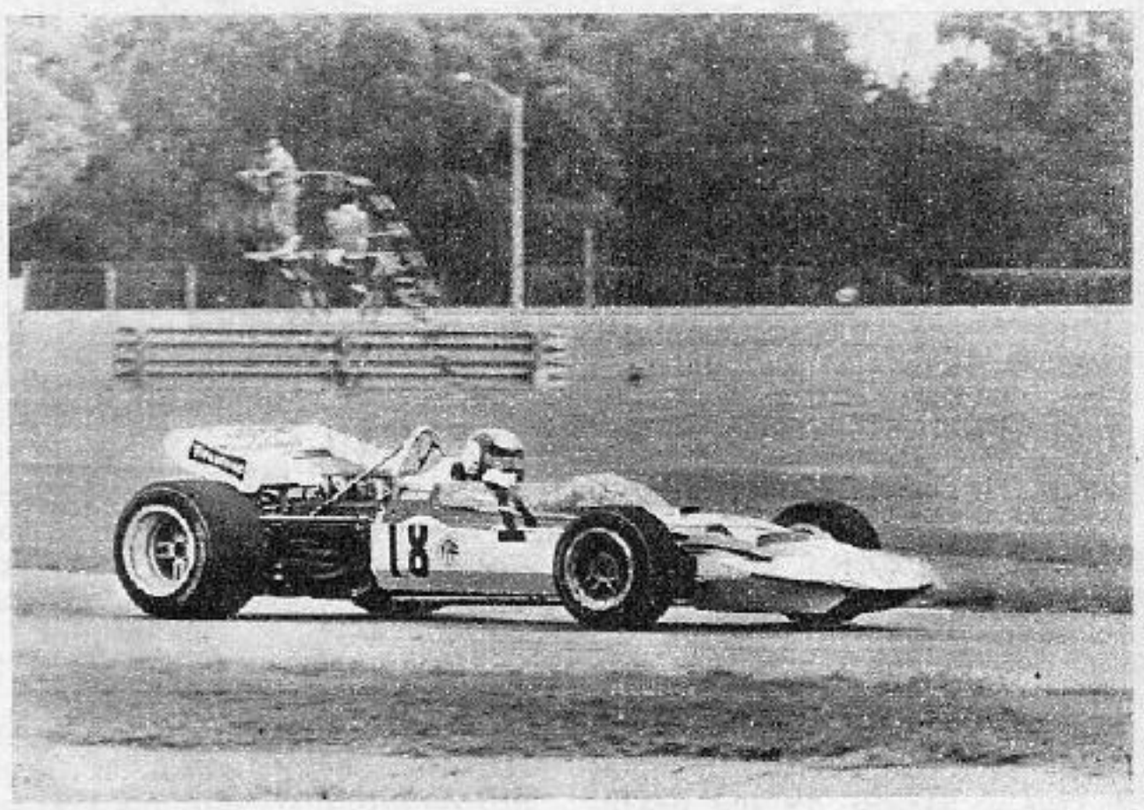


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

en fotos

El Grand Prix de la República Argentina en fotos: Las notas gráficas y los hechos que las tribunas no pueden ver ni enterarse. Tiempos en los mixtos, charla con Chris Amon, lo que sucedió en la ya famosa tribunita, novedades y por supuesto un poco de humor. Aquí está el material



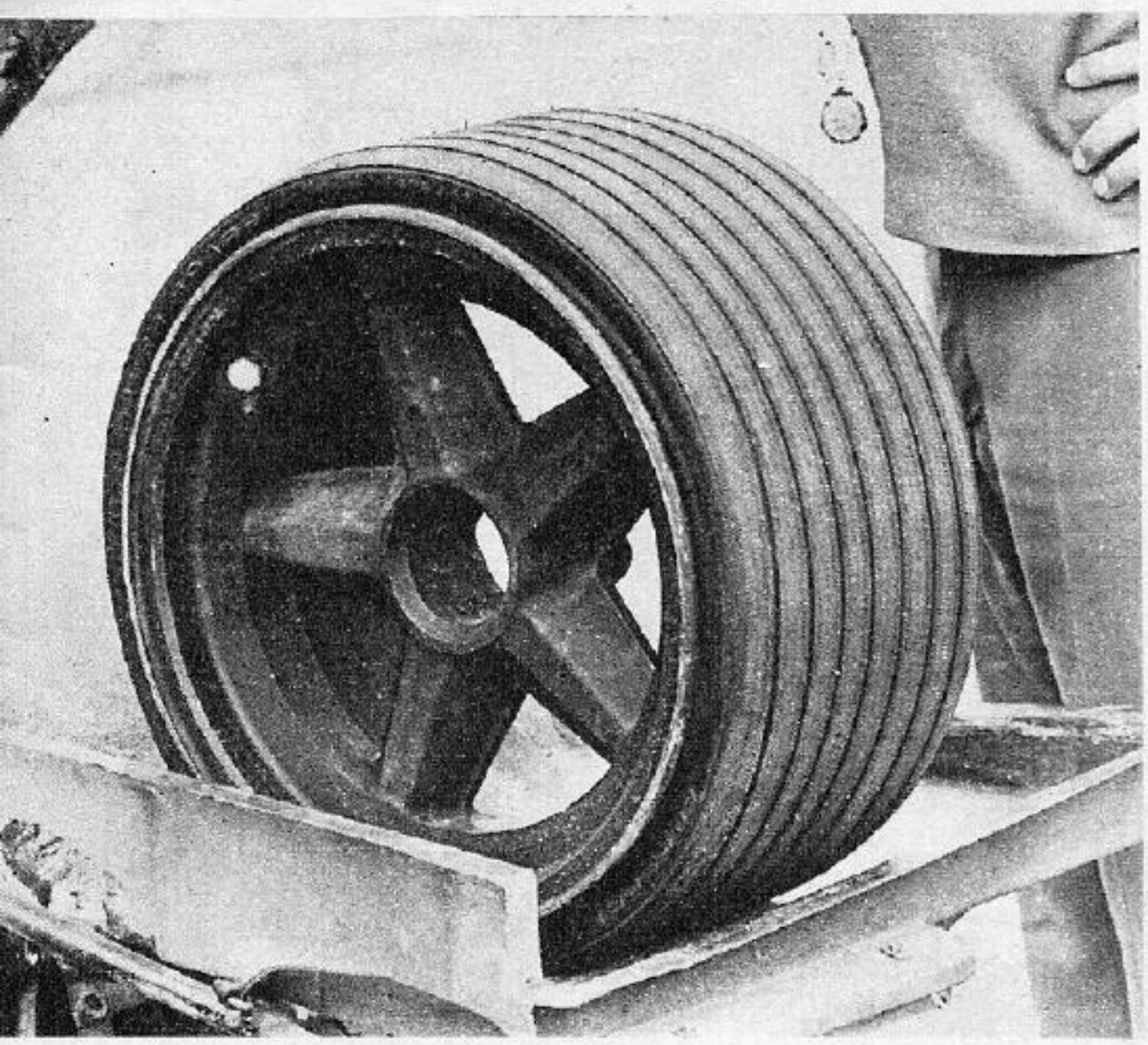


LAS COSAS QUE CUENTA EL MIXTO

¿No sabían que el mixto habla?... todo es cuestión de entender su idioma y saberlo escuchar. El sábado y domingo nos dijo un montón de cosas. Quiénes andan sueltitos, quiénes tienen autos no del todo aptos y quiénes se cuidan de hacer macanas en lo sinuoso cuando es lento. Con el cronómetro en mano y ojos críticones uno puede sacar algunas conclusiones. Pero antes de seguir el fraseo vayamos a las cifras:

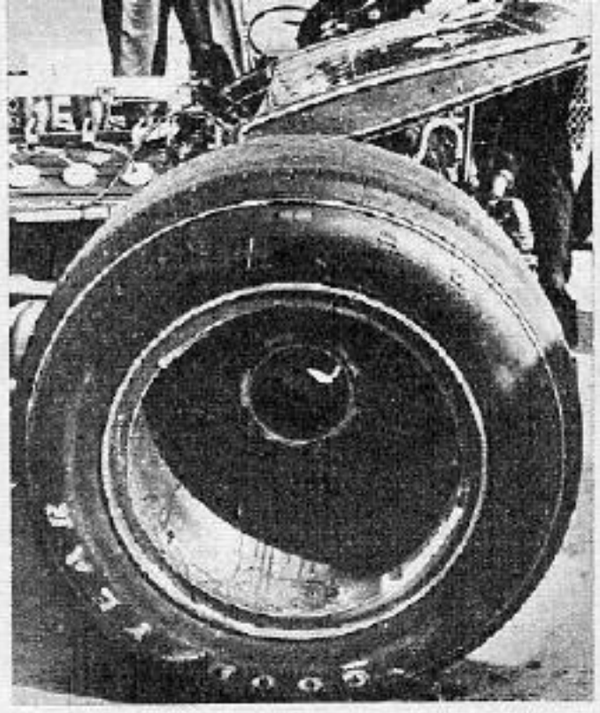
Piloto	Sábado	Domingo
Emerson Fittipaldi	27s 2/10	27s 1/10
Wilson Fittipaldi	27s 3/10	27s 2/10
Rolf Stommelen	26s 4/10	**26s 3/10**
Reine Wissel	27s 5/10	26s 8/10
Chris Amon	**26s 1/10**	26s 4/10
Jo Siffet	26s 9/10	26s 5/10
Carlos Reutemann	27s	26s 9/10
Derek Bell	27s 1/10	27s
Jo Bonnier	28s	28s 2/10
Henri Pescarolo	26s 8/10	26s 7/10
Silvio Moser	——	27s 8/10
David Prophet	——	28s 2/10
Gordon Spice	29s 5/10	——
Néstor García Veiga	——	28s 9/10
Gregory Young	——	29s 4/10

Ustedes dirán quiénes son los buenos, los malos, los lindos y los feos. Aquí están los números. (Los tiempos fueron tomados desde 50 m antes de la curva de Ascari del curvón viejo y 20 m después de la curva del Ombú.).











"The CHRIS AMON Hot Jazz Band"

Agotado, chorreando sudor, con paso cansado pero luciendo una ancha sonrisa, Chris Amon, el hombre que minutos antes había atronado Buenos Aires con su orquesta rodante de doce cilindros, caminaba hacia su garaje, ansiando quitarse la ropa empapada y en el momento del descanso saborear más tranquilo el dulce sabor de la victoria. La corona de laureles no parecía molestarle, ni tampoco el peso del trofeo que llevaba con las dos manos.

"Así vale la pena comenzar un año. Cuando se debuta con una marca ganando, todo contribuye a que uno encare la actividad futura con un entusiasmo diferente."

—¿Para vos es importante sentirte optimista, o sos temperamentalmente estable?

"Nooo... Yo tengo épocas totalmente desparejas. Cuando me siento como para ganar difícilmente cometo errores de conducción y noto que tengo más empuje, más entusiasmo. Cuando estoy en la mala, como en el último año con Ferrari, o en el '70 con el March, ya me desespero, y aunque mantengo la ambición de ganar corro más a la desesperada, constantemente jugado, y con eso sólo consigo a veces algún record de vuelta y siempre resentir más al auto hasta que al final se rompe."

—Esta es tu segunda carrera ganada en F-1, aparte de Silverstone el año pasado. ¿Por qué crees que todavía no pudiste ganar una carrera puntable?

"Bueno... Creo que es por pura mala suerte."

—¿Te tenés fe para este año?

"Claro que sí. El Matra me parece un auto sensacional y hoy he podido comprobar que cuando se lo exige responde, se tiene y dobla muy, muy bien y el motor no afloja nunca. Si es capaz de mantenerse en este nivel de rendimiento durante todo el año, no creo que pase el campeonato sin que ganemos una o más carreras."

—¿Cuál fue tu mayor éxito en el automovilismo?

"Ganarles la Copa Tasmania del '68 a Jimmy Clark y a Graham Hill, con la Ferrari Dino, en mi propia patria."

—¿Cuál es el mayor éxito que esperás en el futuro?



"Si no puedo ganar el Campeonato Mundial, que es lo que todos queremos, por lo menos ganar algunas de las carreras puntables."

—¿Cuáles son las que más te gustan?

"Spa, Mónaco, Brands Hatch, Nürburgring, Monza... Este mismo circuito —por nuestro autódromo— es muy lindo por lo seguro, aunque un poco corto y, por consiguiente, lento. Tengo entendido que están por incorporarlo al campeonato."

—¿Te parecería bien?

"Sí, pero repito que me parecería mejor si se pudiera usar la parte que rodea el lago en vez de doblar tan rápido hacia los mixtos."

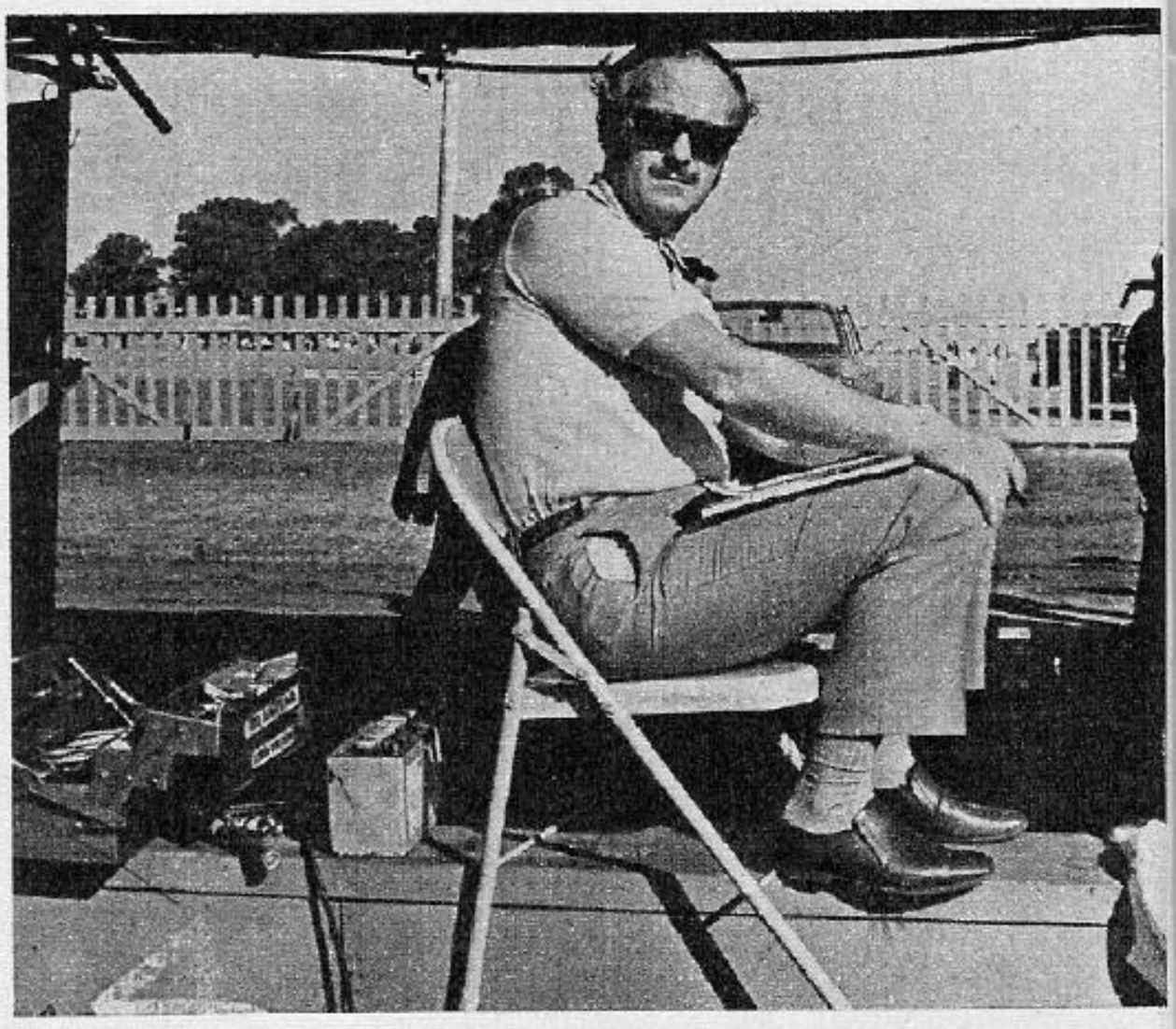
—¿Por qué se te rompió un spoiler delantero en la primera serie?

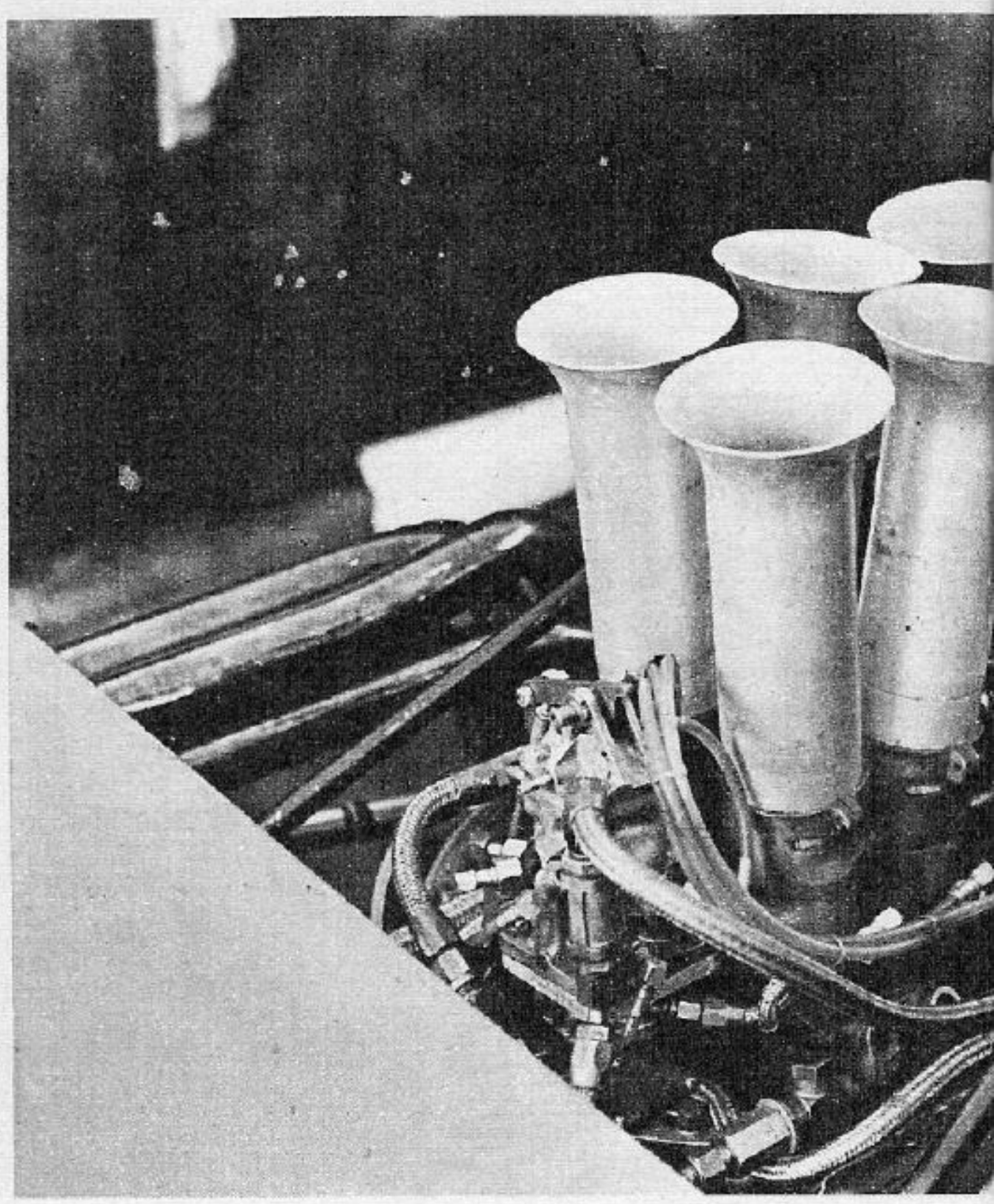
"Porque le pegué un autazo a Siffert." (Sonríe.)

—¿Diste alguna instrucción para la puesta a punto del Matra?

"No hizo falta, porque estaba casi perfecto. Los mecánicos me preguntaron solamente si quería el motor en si bemol o fa sostenido."

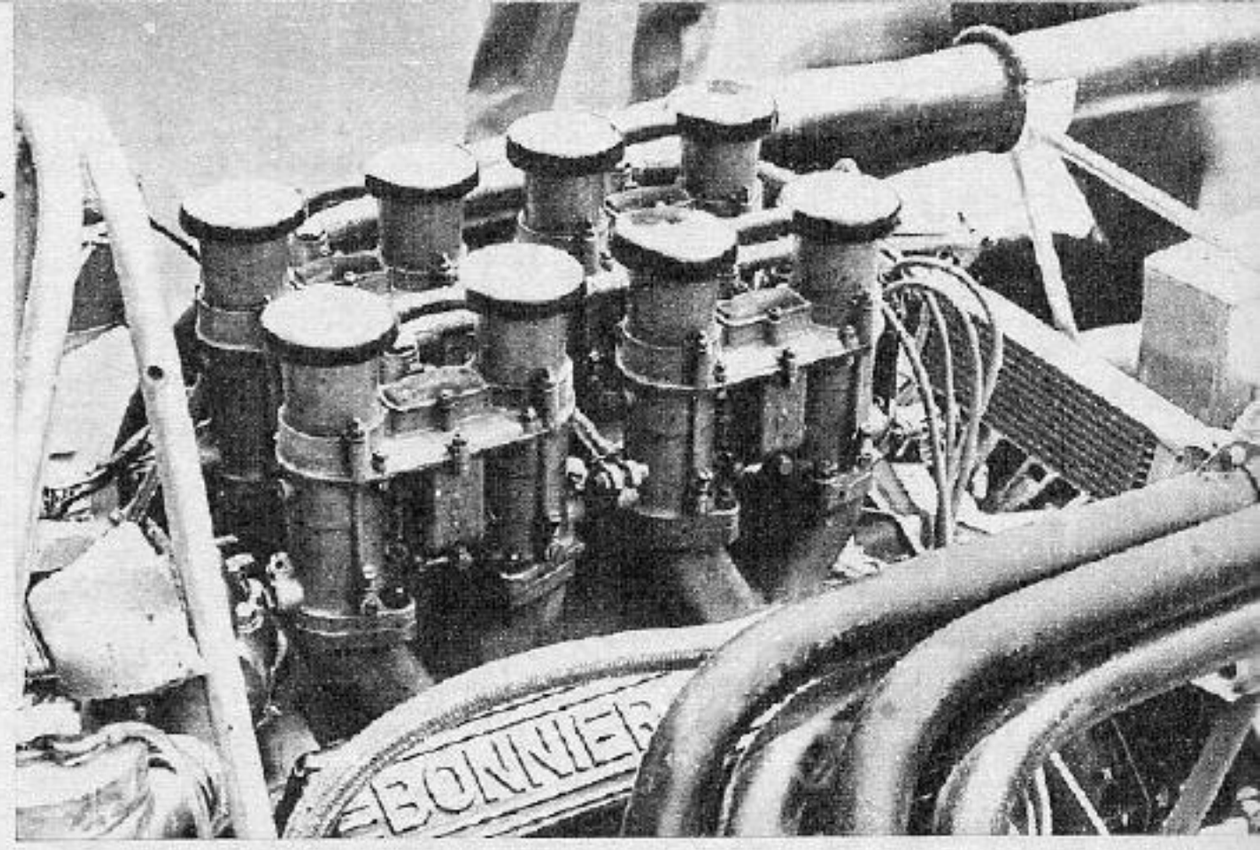
Chris Amon queda a solas con su triunfo. Ahora la meta es Kyalami, en Sudáfrica, y luego el resto del Campeonato Mundial. Ganar en Buenos Aires puede ser el prólogo de un año diferente para este neocelandés de 27 años que hizo sonar al Matra MS-120 en nuestro Autódromo con la estridencia de una "jam session" a la francesa.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Llantas y más llantas. Todas traseras. En primer lugar la del Lotus 72, con tuerca central asegurada con chaveta y de una sola pieza. Luego la del Surtees TS7, que es desmontable (ver pequeñas tuerquitas alrededor de la llanta) y permite variar la trocha a gusto. Su fijación se produce mediante cuatro bulones. La del Matra MS120 (oscura) es parecida a la del Lotus, pero está fijada por medio de cinco tuercas; y por último la del March 701, de aspecto agradable y tomada al piñón por medio de una sola tuerca central de tamaño reducido, ¿no?

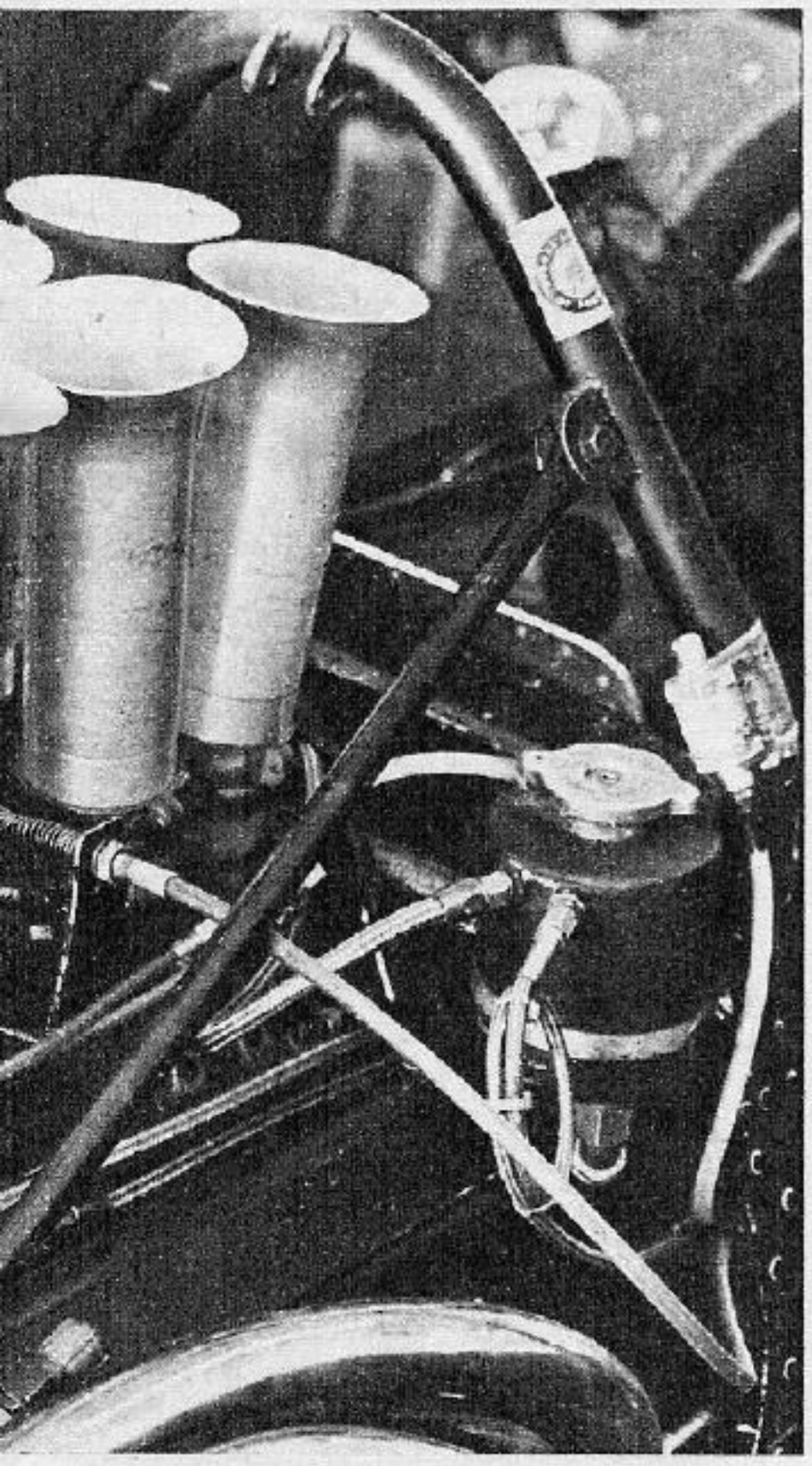


La otra posibilidad es usar carburadores, y es la opción adoptada por Bonnier-Morand en el F-5000 del piloto sueco. Usan cuatro Weber verticales de doble boca. Por supuesto, las prestaciones son disímiles. El sistema de inyección es netamente superior.

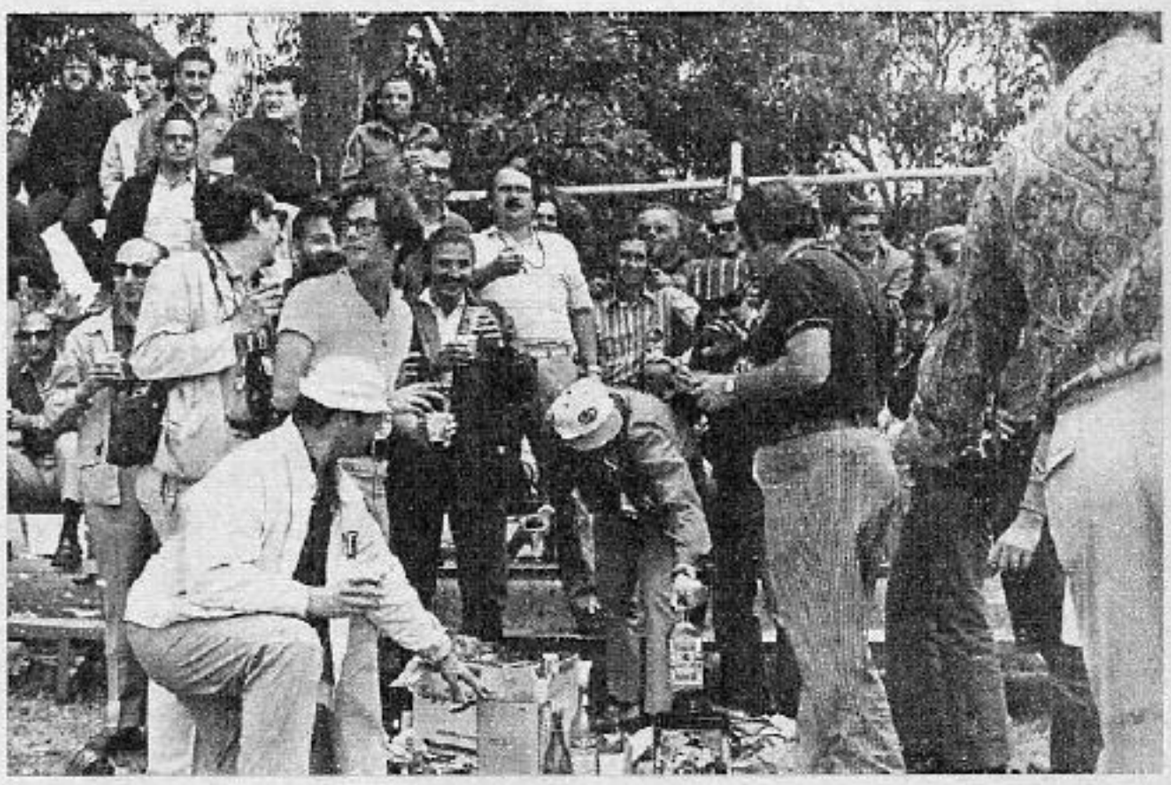


Franco Lini, periodista italiano de Autosprint y corresponsal de CORSA en Europa, agotó toda la tinta de su lapicera escribiéndole la cabeza a Froilán González. Fue en la curva del Ombú.

A la izquierda: Colin Chapman, el responsable único y absoluto de la Lotus Cars Ltd. Carga con las culpas de los defectos del Lotus 72 y con la gloria de decenas de triunfos y la realización de autos exquisitos. Discutido puede ser, criticado . . . nunca.



Trompetas de inyectores al estilo Can-Am en el McLaren de Cregory Young. El largo de las mismas está calculado para obtener un mejor llenado y están separadas entre sí para evitar turbulencias en la boca, que por esa razón tienen forma de "bocina". Este es el sistema que ha rendido mejores frutos en F-5000.



Momento culminante en la tribunita. De izquierda a derecha: doctor Fernández Aguirre (el afrancesado); hermanos Castro Almeyra, los australianos; Carlitos Travers, el lince; Sánchez Ortega, el modernito; Juan Buela, el prototipo; Johnny Perkins, el botellero; Esteban Estrada, el grueso; Miguel Angel Galluzzi, el suavísimo; Gastón Perkins, el apaisanado; Carlos Estévez, el lagarto; Pirín Bergandi, el agrandado, y Julia Galluzzi, la codiciada. Fuera de foco estaban presentes: Atilio Viale, Rodolfo Alzaga, Ricardo Zunino con importante señorita que respondía al nombre de Patsy, Nene García Veiga, Carlitos Pairetti (periodista), Marito García, Chango Fernandino y otros que ya no recordamos, perdón a ellos.

WHISKY, GIN, JAMON Y SALMON

Terminada la primera serie de la carrera de F-1, y con todos los "que tienen que estar" en una prueba de esta envergadura, la curva del Ombú (ahora llamada "de la tribunita") se trasformó en una muestra de refinado buen gusto, poniendo de manifiesto el paladar exquisito de todos los presentes. El doctor Fernández Aguirre, Carlitos Travers y Esteban Estrada llegaron con varias cajas de cartón, de donde comenzaron a aparecer manjares orientales y occidentales. Lomito ahumado, jamón Virginia, queso Camembert, paté de foie francés, ajíes mexicanos, de los denominados por el vulgo (bué... mejor no); salmón rosado en lata y otros manjares no tan distinguidos como ser salamines, sorpressattas y demás. Todo esto acompañado y rociado por vino blanco y tinto del mejor. También hubo gin, whisky nacional e importado, Campari, Cinzano, Vodka y otros alcoholes digestivos.

Causó sensación el cocktail preparado por Carlitos Travers en un balde de hielo. Los ingredientes fueron: 1 botella de Cinzano, 1 botella de gin, una botella de Vodka, lo que quedaba de whisky, un chorro generoso de vino tinto, otro de blanco y una botella completa de Campari. Hielo y revolver. En realidad, sabía a jarabe medicinal, pero se acabó enseguida. Minutos más tarde los ánimos estaban calmos y los alcoholes —ahora no tan digestivos— hacían tabla rasa con el hígado de muchos. Ya la segunda serie se había largado cuando Esteban Estrada arriesgó a preguntar: **"¿Cóoomo? ¿Hoy hay una carrera . . .?".**

Los cadáveres yacían retorcidos formando grotescas figuras sobre los tablones de la tribunita. La fiesta había concluido mientras Chris Amon cumplía sus últimos veinte giros. ¡Bien, muchachos, sigan así!



En verano:
Todas las playas de
la costa atlántica
están llenas de gente.
Mejor para Ud.
En sus coches.
En sus radios portátiles
escuchan radio.
RADIO NECOCHEA!

En invierno:
Las playas atlánticas
están desiertas.
Mejor para Ud.
La gente está adentro.
Y escucha radio.
RADIO NECOCHEA!

LU 13
Todo el año mejor
Sus mensajes publicitarios
cubren 800.000 argentinos.
En una de las zonas
agrícola-ganadera-
portuarias más rica
del país!

LU 13
RADIO NECOCHEA



—penetra en profundidad.

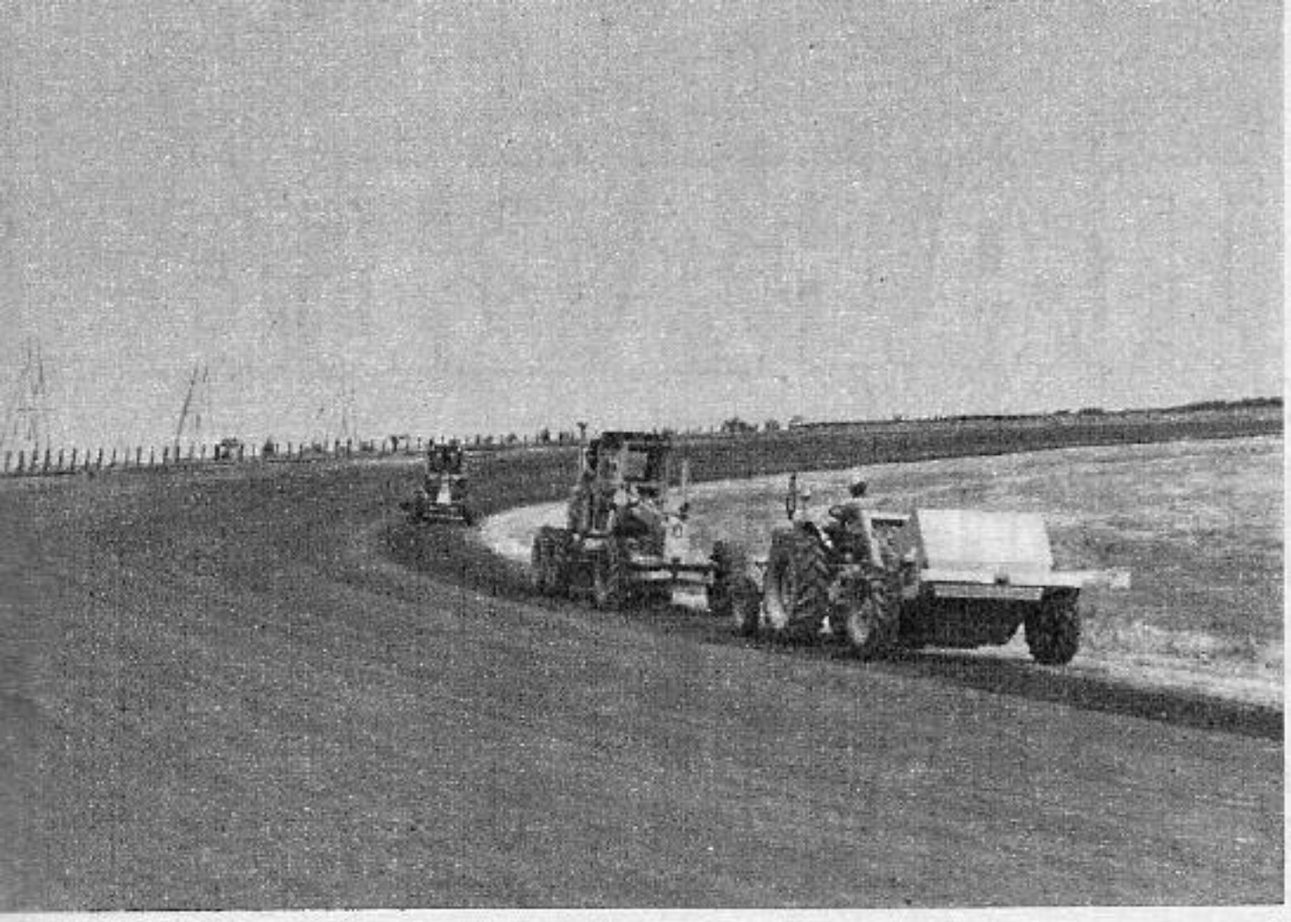
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por CARLOS ALBERTO REUTEMANN

RAFAELA RECIBE A INDIANAPOLIS



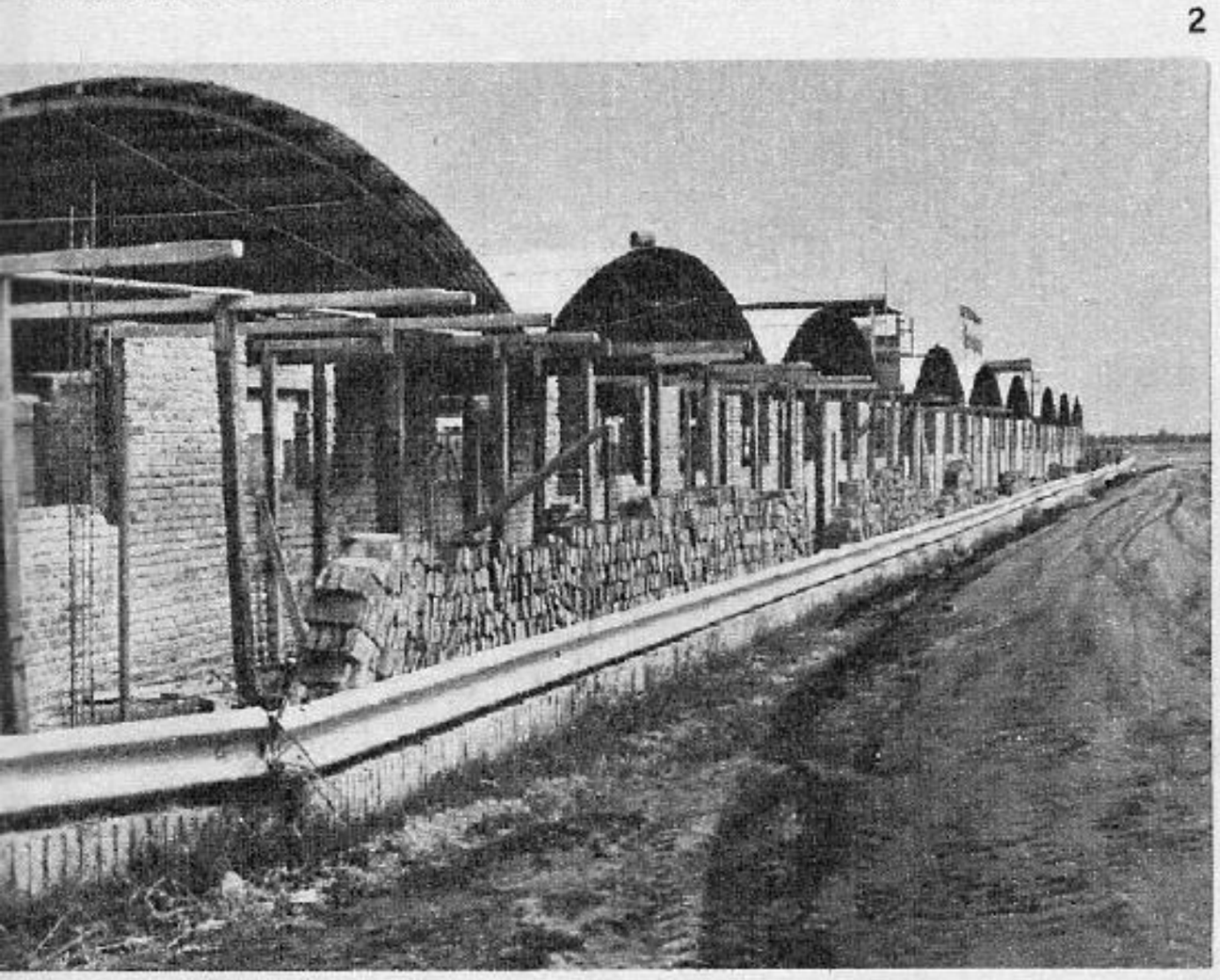
Rafaela se prepara con todo para llevar a cabo el próximo 28 de febrero las 300 millas donde actuarán, por primera vez en la Argentina, los autos que intervienen en las 500 Millas de Indianápolis. Interesantes dispositivos de seguridad se pondrán en práctica. Las obras de construcción. Los pilotos argentinos y cómo se los seleccionará



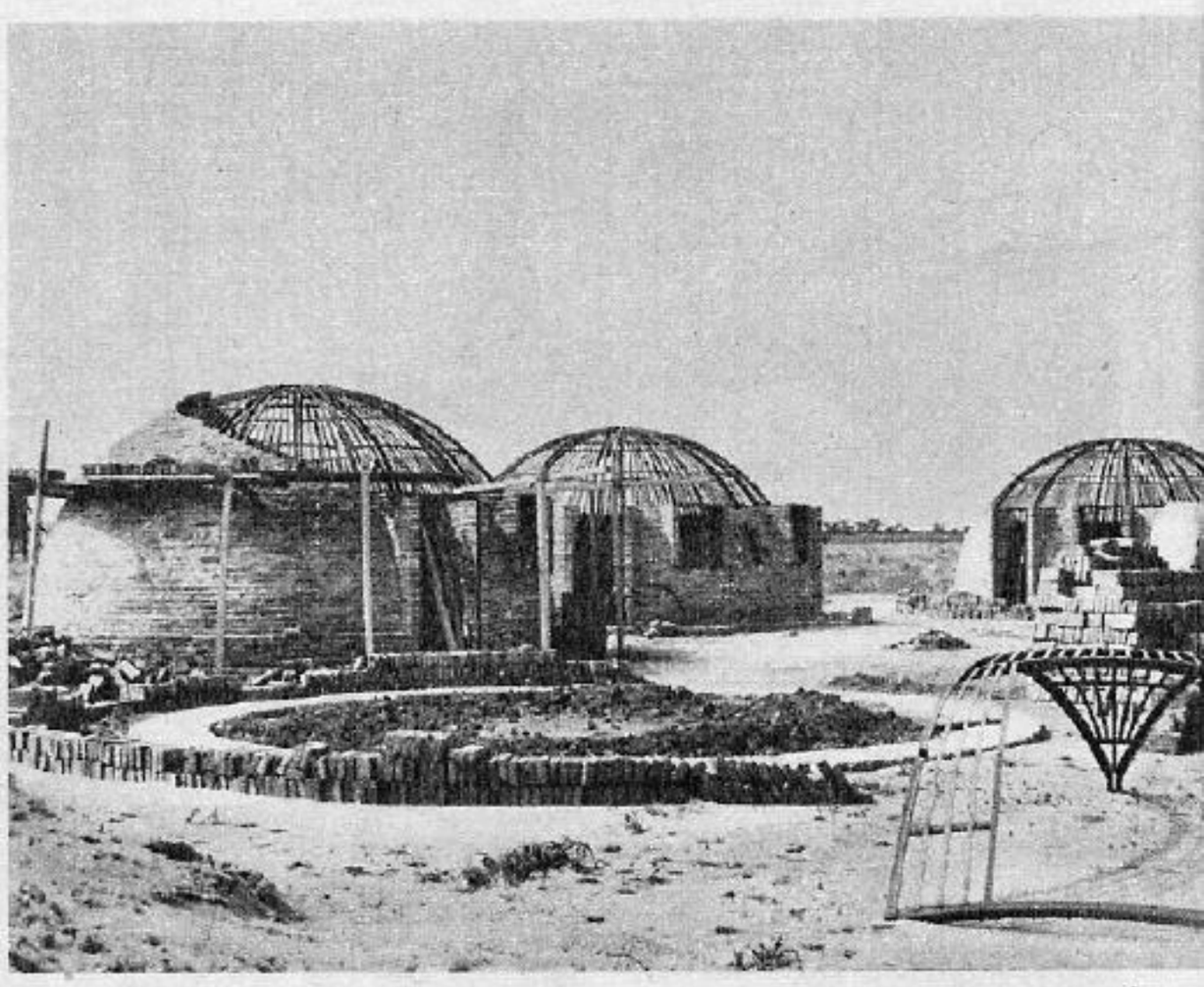
2



3



5



6

RAFAELA RECIBE A INDIANAPOLIS

Nelson queda a ochenta kilómetros de Rafaela, quiere decir que mi lugar de nacimiento estaba dentro de la zona de influencia de las Quinientas Millas y mi infancia automovilística se vio poblada de sueños con los nombres de Brosutti, Blanco, Ochoteco, Fanto y otros tantos héroes de las legendarias carreras en el circuito de tierra del Club Atlético. Años después los vi... Eran Larry, Sáenz Valiente, Carlos Najurieta y Milán con sus Ferrari Sport contra Pián, Iglesias, Requejo, Froilán González y Galaverna con los Mecánica Nacional, eran las "Quinientas" y yo las veía de afuera todavía soñando.

En 1966 yo ya corría para los hermanos Grossi y debuté en F.1 con un De Tomaso; algún periodista dijo entonces que la presencia de este motor trasero marcaba el comienzo de una nueva época en la mecánica F.1. Ese año se inauguraba el autódromo pavimentado y como siempre se seguía hablando, soñando con lo que parecía inalcanzable, ver los coches de Indy en Rafaela. En los cafés se comentaba sobre si este autódromo era más veloz o no que el óvalo de Indiana, pero la única forma de saberlo era que vinieran los "monstruos" y quien lo podría conseguir.

El sueño tenía todos los visos de ser irrealizable, sobre todo en el aspecto económico y la idea parecía descabellada, pero los mismos locos que fueron capaces de pavimentar una pista en el medio del campo y convertirla sin ayuda en un autódromo que de carrera en carrera presenta nuevas obras y adelantos, se animaron a encarar la tarea. Todo comenzó así:

A principios de 1970 el doctor Virgilio Márquez de Sunchales, ex dirigente de Atlético y actualmente residente en Córdoba se iba de paseo a Europa y EE.UU.; su idea primordial era ver carreras mientras su señora hacía compras y visitaba museos. Yo me encontré con él en Montjuich en la carrera de F.2 de Barcelona y allí me contó que después se iba a Indianápolis a ver las 500 millas y a probar fortuna por si era posible que los "yonis" se decidieran a hacer un contacto para correr en Rafaela.

Todo lo que llevaba era una carta del Club Atlético autorizándolo a hacer gestiones en su nombre. Yo lo miré, me rasqué la cabeza y le dije: "Buena suerte, doctor". Sinceramente pensaba que con buena suerte solamente no iba a hacer nada, pero... "INDY 500 1970", el gran ruido estaba en marcha y allí el gran Tony Hullman el que todos los años dice: **"Señores: enciendan sus motores"**, hizo un alto en su trabajo, recibió a este médico gaucho venido de una tierra de gringos, miró la carta, lo escuchó y tuvo fe, probablemente la misma fe que le contagió el Dr. Márquez, y dijo **"OK trataremos"**.

Un mes y días después el Sr. Henry Banks, director de Competición del USAC, llegó a Rafaela y después de mirar la carrera de SP que ganó Cupeiro y permanecer inmutable ante las salidas de pista de Marito García, Cuvertino y Vianini dijo que realizando algunas mejoras era factible que los "boys" vinieran a correr. Se establecieron las condiciones y se ordenaron los trabajos y lo más importante, se empezaron a hacer.

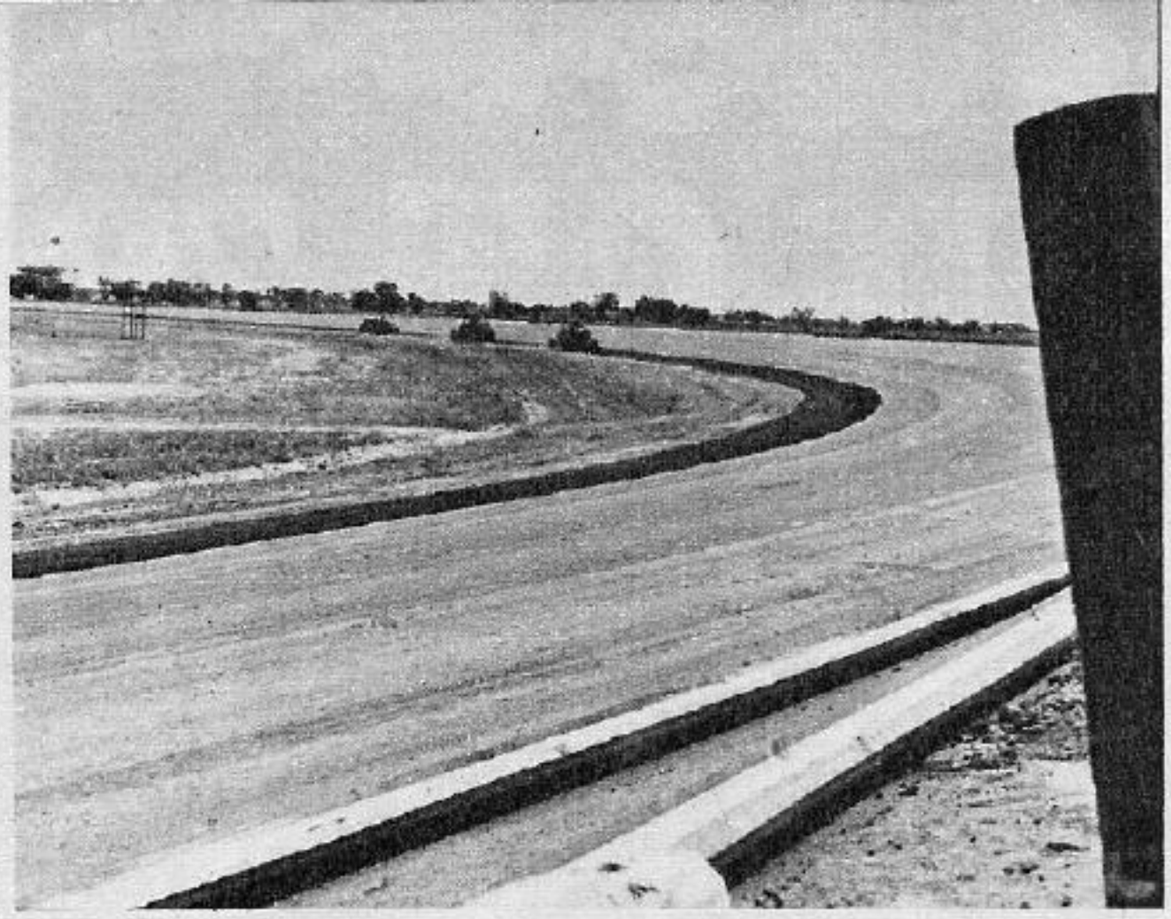
En noviembre, para la carrera que ganó Pairetti en SP y Cuvertino en F.1 volvió el Sr. Banks, pero acompañado por Clarence Cagle, capo de Seguridad del USAC y representante del mismo ante la Federación Internacional de Automovilismo y uno de los que votaron en contra de México para el otorgamiento de una nueva fecha de F.1 por el Campeonato Mundial de Pilotos, luego del escándalo de la última edición.

Mr. Cagle, que tiene una personalidad ultradefinida y que en otras palabras no se casa con nadie, observó todo, puso cara de "yo no fui" y aclaró: **"Cuando yo me metí en este trabajo de seguridad sabía que a mucha gente le molestarían mis observaciones y que no a todos les resultaría simpático, pero yo no acepté mi trabajo para ser un tipo popular o simpático"** y añadió: **"Cuando se produce un accidente —ya que en carreras de autos esto es inevitable— quiero tener mi conciencia tranquila, que se hizo lo mejor para preservar la vida del piloto o por lo menos para luchar por ella con posibilidades de salvarlo".**

Tras estas aclaraciones, desplegó su proyecto de medidas de seguridad similar al que funciona en Indy; el operativo es más o menos así:

La pista fue ensanchada a 18 metros de los doce originales en las rectas y a 24 de los originales 18 en las curvas y repavimentada con una nueva carpeta en toda su superficie, concretándose también una banquina interna en todo su perímetro. La pista llega ahora hasta el guard-rail, eliminando la banquina de tierra exterior. Una de las principales preocupaciones del USAC era la debilidad de las defensas que permitían que los coches cayeran detrás del peralte, y utilizando algo similar a Indianápolis y su sistema "de aquí no se sale nadie", se pidió un refuerzo de la defensa, concre

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4

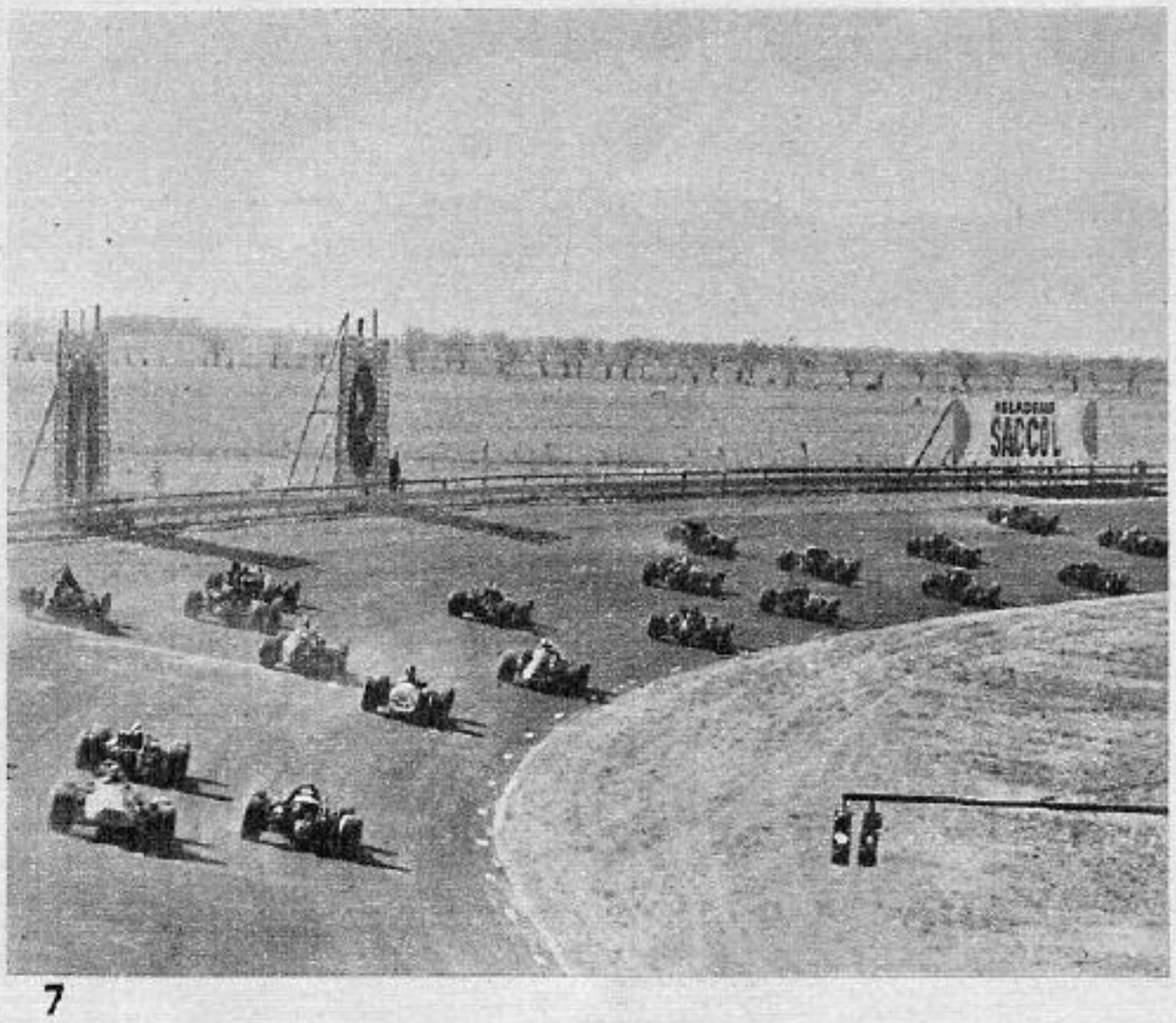
2 "Se repavimentó la pista con una nueva capa de asfalto en toda su superficie y se construyó una banquina interna en todo su perímetro."

3 La pista llega ahora hasta el guard-rail, eliminando la banquina de tierra exterior.

4 "La pista fue ensanchada a 18 metros, de los doce originales en las rectas, y a 24 de los originales 18 en las curvas."

5 Mejoramiento de los boxes: se los cerró con mampostería, convirtiéndolos en un solo local cerrado.

6 Para los pilotos y mecánicos que quieran habitar cerca del circuito se están construyendo estos bungalows. En principio serán 9; está prevista la construcción de un total de 25.



7 Una escena que Rafaela está acostumbrada a ver: los F-1 naciqnales de las clásicas 500 millas dejan paso en febrero a los bólidos made in USA.

7

PILOTOS ARGENTINOS

Hay una lista primaria de donde saldrán en los próximos días los cuatro titulares y cuatro suplentes para las cuatro plazas otorgadas sobre las máquinas que aportará el USAC.

Para evitar posteriores declaraciones como ésta: "¡Y, mi auto es una alpargata!", el USAC hará girar a pilotos americanos sobre los mismos, y una vez obtenido buenos tiempos, serán ofrecidos a los argentinos. Para determinar los cuatro titulares se efectuará un test de manejo sobre la misma pista, y de acuerdo a los tiempos y comportamiento se decidirá entre:

Jorge Cupeiro, Angel Monguzzi, Carlos A. Pairetti, Nasif Estéfano, Víctor Hugo Plá, Carlos Reutemann, Luis Di Palma, Omar Cuvertino, Jorge Ternengo, Juan C. Salatino, E. Bertolini y Néstor García Veiga.

PILOTOS AMERICANOS

Al Unser, Bob Unser, Mario Andretti (piloto Ferrari), Jerry Grant, Jim McElreath, Art Pollard, Antonhy J. Foyt, Mark Donohue, Joe Leonard (hombre record en Indy con la turbina Lotus), Roger McCluskey, Johnny Rutherford, Greg Weld, Ronnie Bucknum, Larry Dickson, Lee Roy Yarbrough, Dick Simon (que tripulará una turbina en Rafaela), Swede Savage, Bentley Warren, Cale Yarborough, Jim Malloy, Steve Krisiloff, Bruce Walkup y dos pilotos más de reciente promoción.

tado en dos bandas metálicas anchas y una fina ancladas en postes de impresionante diámetro de robusto quebracho colorado colocados cada metro cincuenta. En las rectas se utilizó el mismo planteo, pero con una mayor separación entre poste y poste.

Pista y defensas aparte, se pidió y ya está en marcha un mejoramiento de los boxes cerrándolos con mampostería y convirtiéndolos en un solo local cerrado.

En el frente de los mismos, a dos metros de altura, se está construyendo una pasarela para periodistas ya que el USAC no admite la presencia de la prensa en los boxes y también consideran tabú las señoritas cronometristas, señoritas periodistas, señoritas señoras o señoritas amigas. Como obra complementaria se inició la construcción de "bungalows" que en la primera etapa son nueve y llegarán a 25 para acomodar a pilotos o mecánicos que quieran estar cerca de sus coches.

Las obras de boxes se hicieron con la colaboración de SIAP, quien también instalará una estación meteorológica a disposición de quien lo requiera. Para una mejor ubicación del público se proyecta levantar tribunas para 20.000 espectadores con la posibilidad de ampliar hasta el doble esta capacidad. Estas construcciones serán tubulares. En las cabeceras internas del autódromo se construirán terraplenes de tierra con capacidad para 6.000 personas cada una.

La municipalidad de Rafaela con el apoyo de su intendente señor Rodolfo Muriel colabora en forma decidida en todos los casos. Un interesante plan de regulación de accesos al autódromo y un diagrama de estacionamiento y circulación permitirán un rápido ingreso y cómodo estacionamiento a todos los que lleguen en automóvil.

Se está trabajando en los talleres municipales en la construcción de postes de cemento para cercar con tejido todo el perímetro exterior para un mejor control de los accesos, es decir, "anti-colados".

Comisiones de relaciones públicas, alojamiento, seguridad, pista, finanzas, trabajan a full con los ojos puestos en una fecha: febrero 28.

La seguridad en pista estará controlada como siempre por semáforos, pero de ahora en más ubicados en la parte exterior; estos semáforos estarán controlados por cuatro torres: una a la entrada y una a la salida de cada curva con comunicación telefónica con una torre central con visibilidad de toda la pista, donde estará ubicado un hombre del USAC a cargo de las botoneras que darán luz verde, amarilla o roja. Cabe agregar que este hombre será el mismo que desempeña esa tarea en las 500 de Indy.

Abrir bien los ojos que acá viene algo realmente importante: No habrá en la pista camiones de bomberos sino 8 camionetas Fiat 1600 con tres personas y tres tipos diferentes de extintores, uno de ellos con una manguera de 18 metros de largo que permita atravesar la pista sin que vehículos ingresen a ella. Uno de los tripulantes de cada camioneta vestirá traje de amianto antifuego.

En boxes también se trabajará con extintores de mano y antiflamas de amianto.

Todos los vehículos de seguridad transitarán por pistas auxiliares de tránsito rápido. Habrá puestos de primeros auxilios en diversos lugares de la pista a disposición del público y una sala de terapia intensiva en la pista y otra en el Hospital Regional Dr. Ferrer. El traslado de los eventuales accidentados en la pista se efectuará por helicópteros hasta el hospital. Todos los detalles del operativo seguridad están siendo revisados una y otra vez y recién en las próximas semanas se podrá dar a conocer la totalidad de su programa.

El Pace-Car o coche largador será una cupé Fiat 1600 y su rodaje por la pista comenzará después que seis barredoras de la municipalidad de Rafaela hagan su último repaso de la misma con cepillos de paja para evitar que restos de los cepillos de acero deterioren los neumáticos, que serán fabricados por Goodyear y Firestone de acuerdo a las necesidades y según las muestras de material de la pista.

El 19 de febrero las 28 máquinas serán embarcadas por Aerolíneas Argentinas en Miami y a su llegada a Buenos Aires las esperarán 16 furgones cerrados para su trasporte hasta Rafaela, donde serán depositadas en los viejos talleres de Grossi, en Avda. Lheman, y luego presentadas en la cancha de Atlético al público. Dos de los furgones estarán destinados a las compañías de neumáticos para su traslado a Rafaela.

Los ítem de este operativo "Rafaela 300 INDY" son más y se hace imposible detallarlos completos en una sola nota; por lo tanto en próximas entregas los iremos ampliando, mientras ya los ojos del país se dirigen a esa fecha que es el despertar de un sueño que se convierte en realidad: el 28 de febrero de 1971 después de años y años de desear y esperar, de escepticismo y ensoñación lírica, los rafaelinos pueden mirar a Indianápolis y decir: ¡Hola hermanos, los esperamos el 28!

FORD GT 70:

**Inspirado en el diseño del exitoso GT40,
el nuevo Ford GT70 aspira a cosechar más triunfos
para Ford en el terreno deportivo
y a la vez servir como auto para uso corriente.
Presentado en el salón de Bruselas,
participará en rallies a
partir de la segunda mitad del año en curso**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DOBLE PROPOSITO

El nuevo GT70 de Ford Inglaterra no puede negar la herencia del GT40, sobre el que se ha efectuado el rediseño con los resultados a la vista. La intención de Ford fue construir un auto deportivo factible de ser utilizado diariamente.

Ford Inglaterra acaba de revelar las características del nuevo prototipo de dos asientos y motor de media cilindrada, al presentarlo en el salón internacional de Bruselas. El GT70 —así se llama— es el descendiente directo de la familia Ford GT que ganó en Le Mans del '66 al '69 inclusive.

Los planes de Ford consisten en hacerlo debutar en rallies en la segunda mitad del corriente año, basándose en el rendimiento y performance del motor, capaz de superar los 190 km/hora.

Tal decisión de la filial inglesa de Ford reside en el análisis de la campaña deportiva de la marca; desde que un Ford Zephyr ganó el Rally de Montecarlo en 1953, la marca ha conquistado triunfos en casi todas las categorías importantes del automovilismo internacional. Las victorias en Le Mans, tres campeonatos mundiales de F. 1 con motores Ford, dos copas mundiales de constructores en la clase rally, la victoria del Escort

→

FORD GT 70: DOBLE PROPOSITO

en la Londres-México y la del Taunus 20 M en el East African Safari, han puesto a Ford en una posición inigualable dentro del automovilismo internacional.

El GT70 es visto por Ford como la progresión lógica en tan exitosa actividad competitiva, entendiendo además que el interés constantemente en aumento del mercado por los autos de corte deportivo para uso diario encuentra su eco en el nuevo GT70.

Para la construcción del auto se han empleado elementos componentes del Escort, Capri, Taunus, Cortina, Zephyr y Zodiac. Prácticamente entran en la construcción del GT70 piezas de toda la línea Ford.

CARACTERISTICAS GENERALES

La estructura del GT70 se compone fundamentalmente de un bastidor perimetral realizado en perfiles de acero, que encierran una placa plana —también de acero— soldada a los perfiles. Dos zócalos complementan los largueros laterales, prolongándose hacía arriba de manera de evitar deformaciones mayores en caso de vuelco o impacto lateral.

La carrocería, de dos puertas y totalmente realizada en fiberglass, se fija al chasis y a los zócalos por medio de diez vínculos de unión totalmente independientes entre sí. La baja altura de la sección trasera permite perfecta visibilidad hacia atrás, y su disposición aerodinámica favorece la salida del aire provisto por el "Aeroflow" (sistema de ventilación) y también la disipación del aire caliente acumulado en el vano motor. Conviene aclarar que el motor se aloja atrás, pero por delante del eje trasero, lo que además de contribuir a la estabilidad general del auto, permite alojar el equipaje y la rueda de auxilio entre el motor y la caja de velocidades. La sección que aloja el equipaje puede ser removida de su lugar en solamente dos minutos, de manera de facilitar el acceso al motor y al grupo propulsor para cambiar una bujía, limpiar el distribuidor o quitar alguna "carburita del basurador".

Las suspensiones son independientes, diseñadas de acuerdo con la solución adoptada para la línea Taunus/Cortina. Consiste en brazos desiguales superiores e inferiores, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos de doble acción. Admite la colocación de una barra antiroll. Atrás, también independiente, consiste en un brazo superior único, brazos reactores, brazo inferior (cuadrilátero deformable), resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

Los frenos, a disco atrás y adelante, son adaptación directa de los utilizados en el Zodiac Mk IV (los traseros); los delanteros, igual que el sistema a corona y piñón de la dirección, son adaptación de los modelos Taunus y Cortina de dos litros.

MOTORES

El GT70 puede montar dos variantes del motor: el 2,6 litros, normal en el Capri 2600 GT y en Ford 26M, o bien el V 6 3 litros; opcionalmente puede utilizarse el motor Ford de 16 válvulas utilizado en F2 (1800 cm3) o el 1600 GT varillero utilizado por los Escort ganadores del Rally Copa del Mundo.

En cuanto a la trasmisión, consta de un embrague monodisco seco de 8½" (21,56 cm) de diámetro, a diafragma, más una caja de velocidades ZF 5 DS 25, totalmente sincronizada.

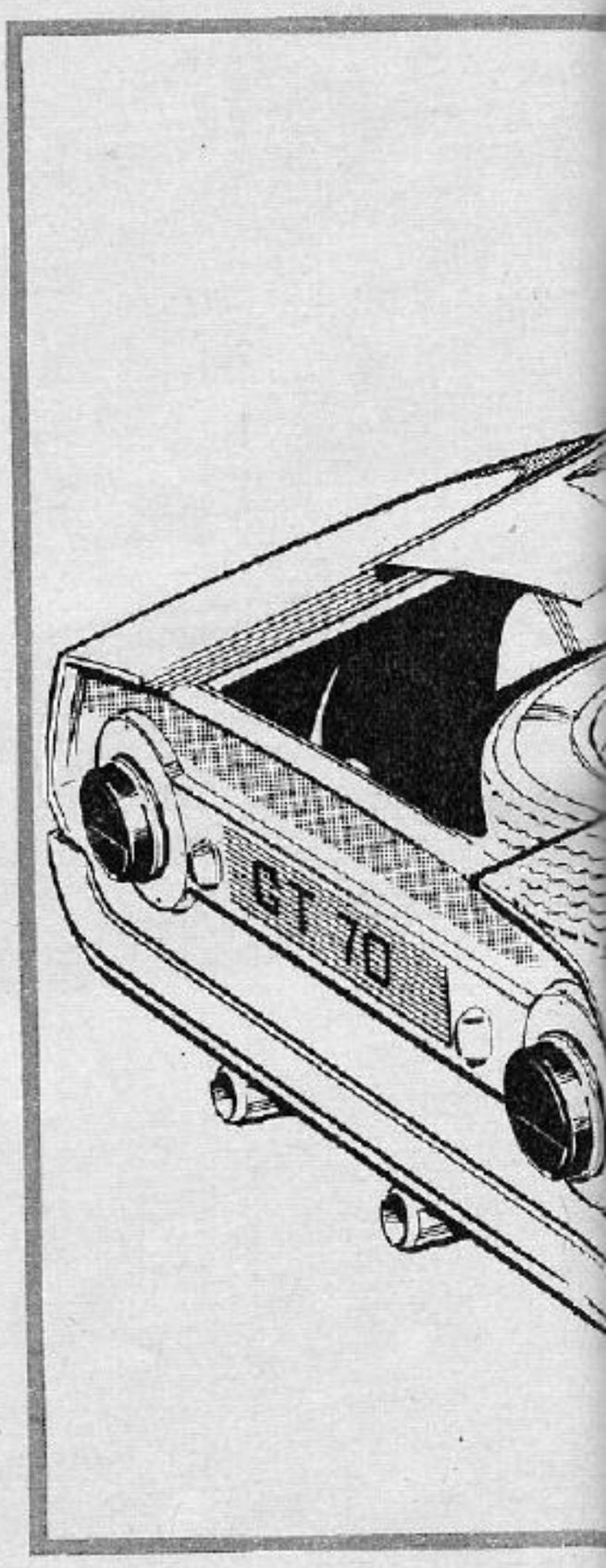
INTERIOR

Resulta totalmente utilitario, y en el diseño se han contemplado todas las normas de seguridad y respeto a la anatomía humana. Todas las perillas y manijas embutidas o a tecla, el instrumental imprescindible montado directamente frente al área visual útil del conductor y las butacas totalmente estudiadas de manera de evitar las posiciones indeseables en recorridos largos y el posterior y consecuente cansancio.

No tiene nada de más, ni de menos. Bien espartano, a pesar de su origen inglés.

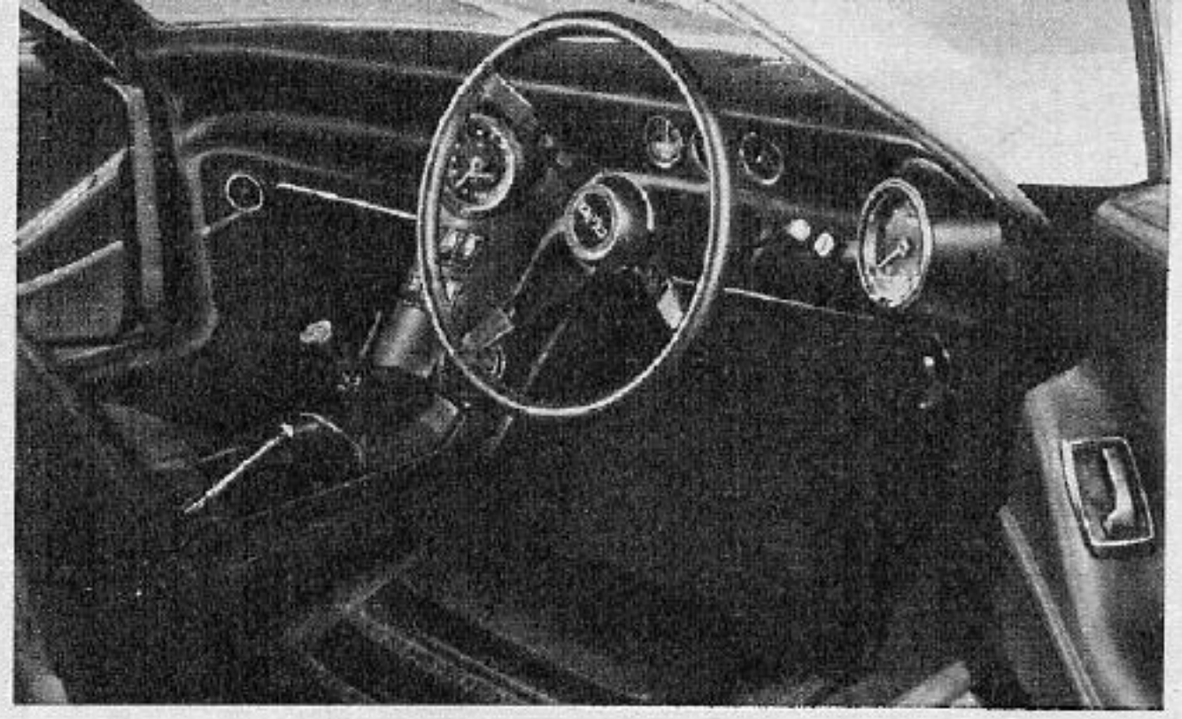
PLANES DE COMPETICION Y COMERCIALIZACION

Al respecto, el señor Stuart Turner, director de la división deportiva de Ford Europa, dijo: "El GT70 ha finalizado satisfactoriamente su desarrollo como prototipo. Estamos seguros de haber hecho un buen auto, pero creemos que un auto de esta clase, que intervendrá en el terreno deportivo, necesita de un período de experimentación precisamente en esa actividad. Esperamos superar esa fase experimentativa para comenzar a entregar el auto al público, y creemos que no pasará más de un par de meses para completar el proceso. Es más: exhibimos el auto en Bruselas porque es el primer show importante del año en el que podemos constatar la reacción del público, cosa más que importante para nosotros y quizá lo realmente fundamental de nuestro trabajo. Queremos también dejar en claro que el GT70 no es un Dream-Car ni ha sido construido para presentarnos en una exposición. Es solamente un auto más que ofrecerá al público sus condiciones de deportivo factible de usar diariamente".

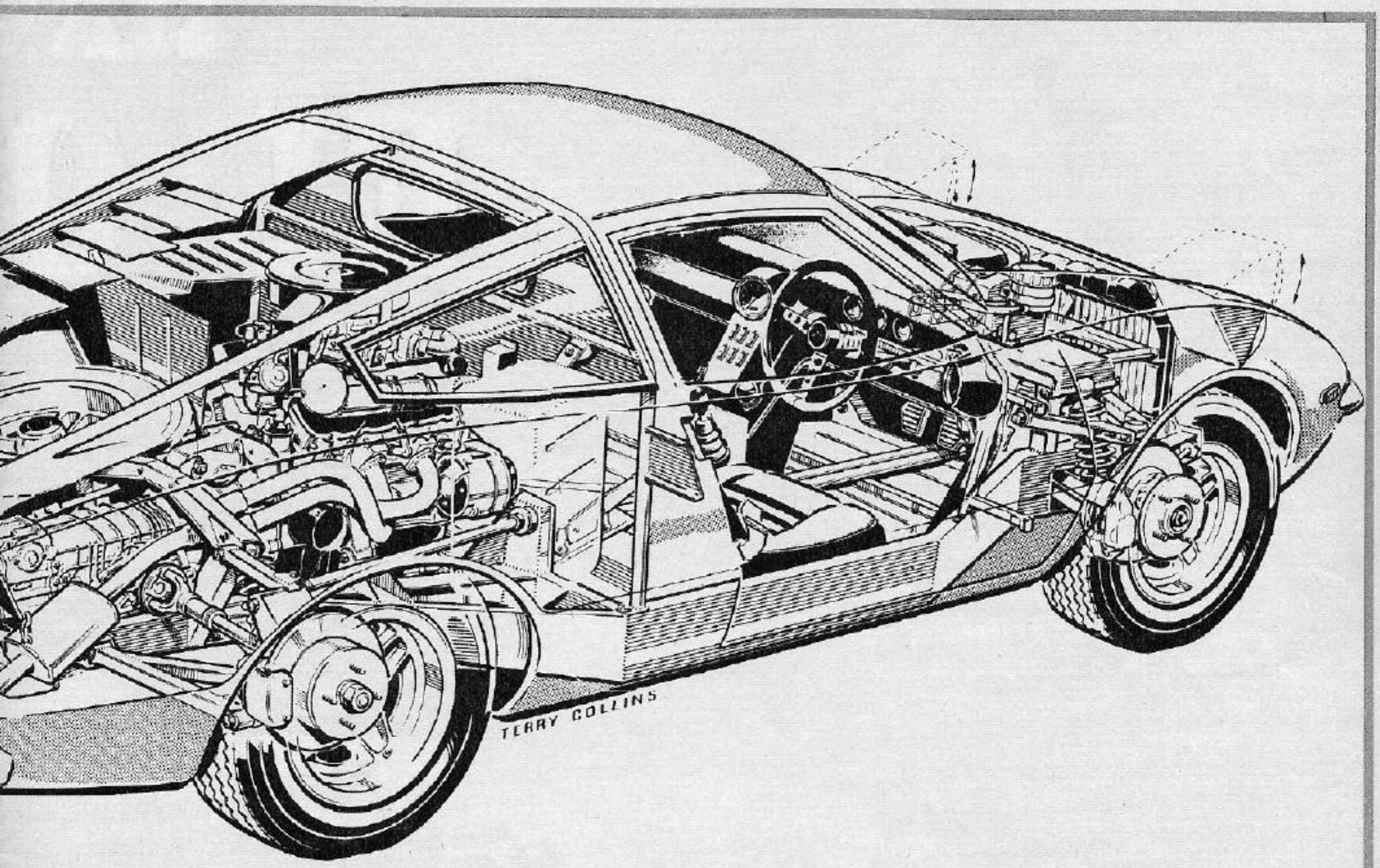


Corte que permite apreciar la ubicación central del motor —como en el Matra 530 o el Porsche VW 914—, la disposición de la caja y la cuaderna que pasa por sobre ella, en la que se fijan las suspensiones. Fíjese. La gente se fija . . .

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cockpit espartano, sin elementos superfluos, con el instrumental imprescindible y con el volante a la derecha, por haber sido construido en Inglaterra.



FORD GT 70 - FICHA TECNICA

[CON MOTOR V 6]

MOTOR 6 cilindros en V a 60°

capacidad cúbica ..... 2994 cm³
diámetro y carrera ..... 93,66 x 72,415 mm
disposición de válvulas ..... a la cabeza
relación de compresión 8,9:1
carburador ..... Weber invertido (pobre...)
potencia máxima ..... 144 HP a 4750 rpm

DIMENSIONES

largo total ..... 388,6 cm
ancho total ..... 172,7 cm
altura total ..... 111,7 cm
distancia entre ejes ..... 232,4 cm
trocha delantera ..... 142,2 cm
trocha trasera ..... 139,7 cm
despeje ..... 15,24 cm
capacidad del tanq. de nafta 54,5 litros
peso total ..... 765 kg
medida de llantas ..... 13" de diámetro
cubiertas ..... Dunlop 195 (70) VR x 13

PERFORMANCE

velocidad cada 1000 rpm .... 32,1 km/h
velocidad máxima ..... 190 km/h

MO
EL O

Porsche 917 del equipo Auto Usdan que compartieron Monguzzi y Jöst. Un ex John Wyer que funcionó razonablemente bien.

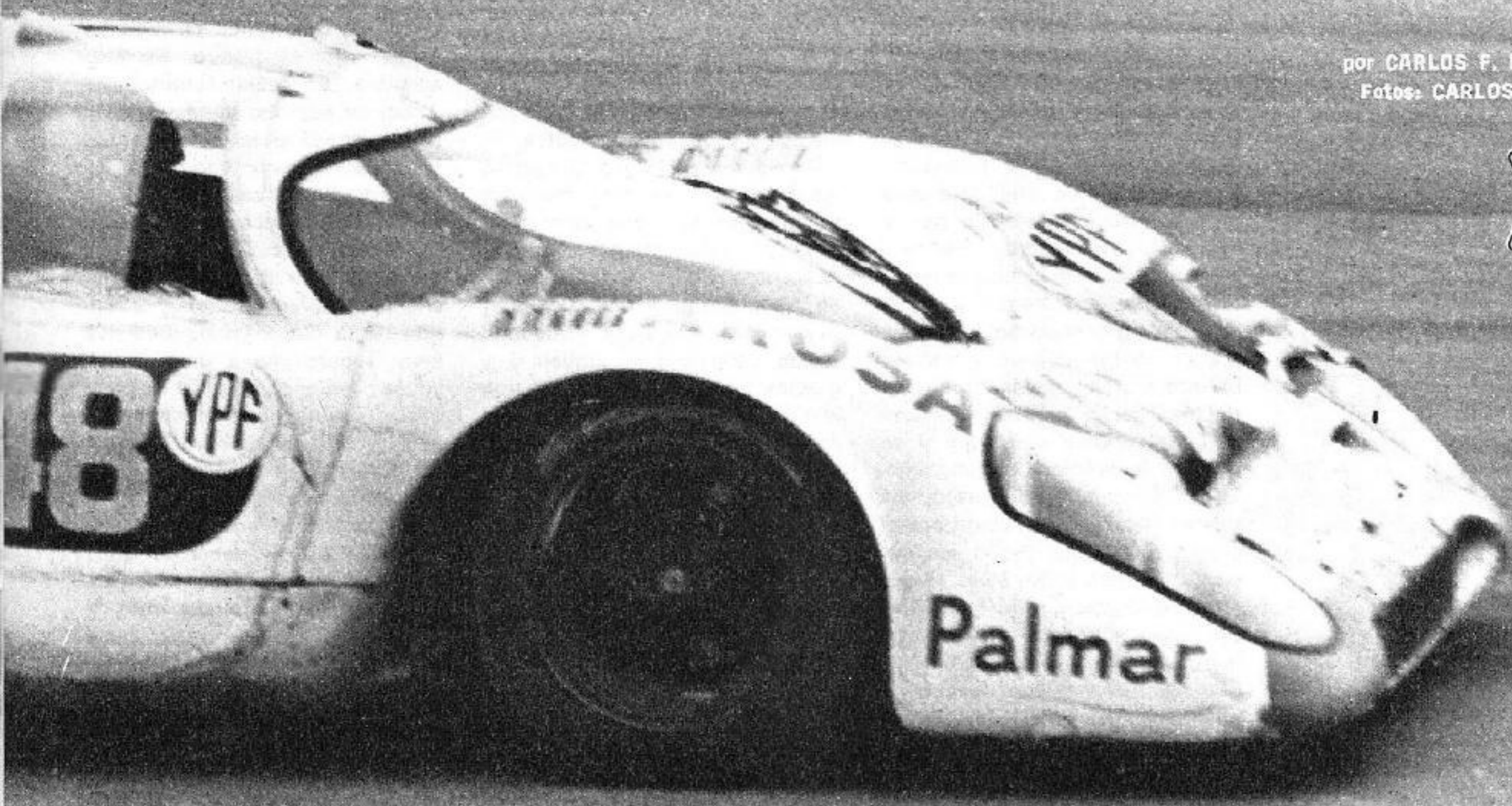
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NEGRO MONGUZZI: OLVIDADO



Después de su destacable labor en el Porsche 917 del Auto Usdan Team, el Negro Monguzzi fue poco nombrado y menos promocionado que otros pilotos de no tan notable trabajo en los 1.000 Kms. La semana pasada hablamos con él y conversamos sobre sus posibilidades de correr en Europa, del ofrecimiento de Jost, que manejó y de sus impresiones.

por CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: CARLOS AGUSTIN







NEGRO MONGUZZI: EL OLVIDADO

Terminados los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, fueron muchos los temas abordados, los análisis que se hicieron, los debates que se mantuvieron en torno al desarrollo y el balance que dejó esta primera prueba puntable por el Mundial de Marcas. Por otra parte, los distintos medios —radio, televisión, diarios y revistas— se preocuparon por establecer comparaciones y extraer el nombre del mejor argentino, del que mejor se había desempeñado durante la carrera y en general la opinión fue unánime. Todos estuvimos de acuerdo en que el Nene García Veiga era el que mejor había hecho las cosas. Pero por sobre todo lo positivo y correcto que hizo García Veiga hubo otro hombre que marcó tiempos excepcionales, que manejó con una delicadeza absoluta y que nos dejó —por qué no decirlo— un poco sorprendidos debido a su adaptación casi inmediata a un medio no del todo dócil ni leal.

Aunque nosotros lo dejamos bien sentado en su ocasión, probablemente no le dimos la importancia ni la trascendencia que merecía. Por eso nos acordamos ahora del Negro Monguzzi y es justo reconocer nuestros pecados y nuestros defectos.

Sin duda, al Negro Monguzzi, igual que al Lole Reutemann, le tocaron los aparatos más indóciles. A Reutemann por elección, junto con Fittipaldi en el auto de Soler Roig, a Monguzzi por esas cosas que tiene el destino (como diría nuestra abuelita) y gracias a una terrible gripe que atacó al alemán Willi Kauhsen. Así fue como el sábado el Negro se encontró montado sobre un Porsche 917 que hasta hacía muy poco era unidad del equipo John Wyer y ahora estaba en manos de Herr Usdau, que es el DT de la escudería.

Unas cuantas vueltas luego de las preguntas claves como por ejemplo: **"Preguntale cómo son los cambios"**, porque ni siquiera el diagrama de cambios sabía. Después, averiguar si la caja era de cuatro o cinco marchas. Y de ahí en adelante se las tuvo que arreglar como pudo y conocer su monta sobre la marcha.

. . . . . .

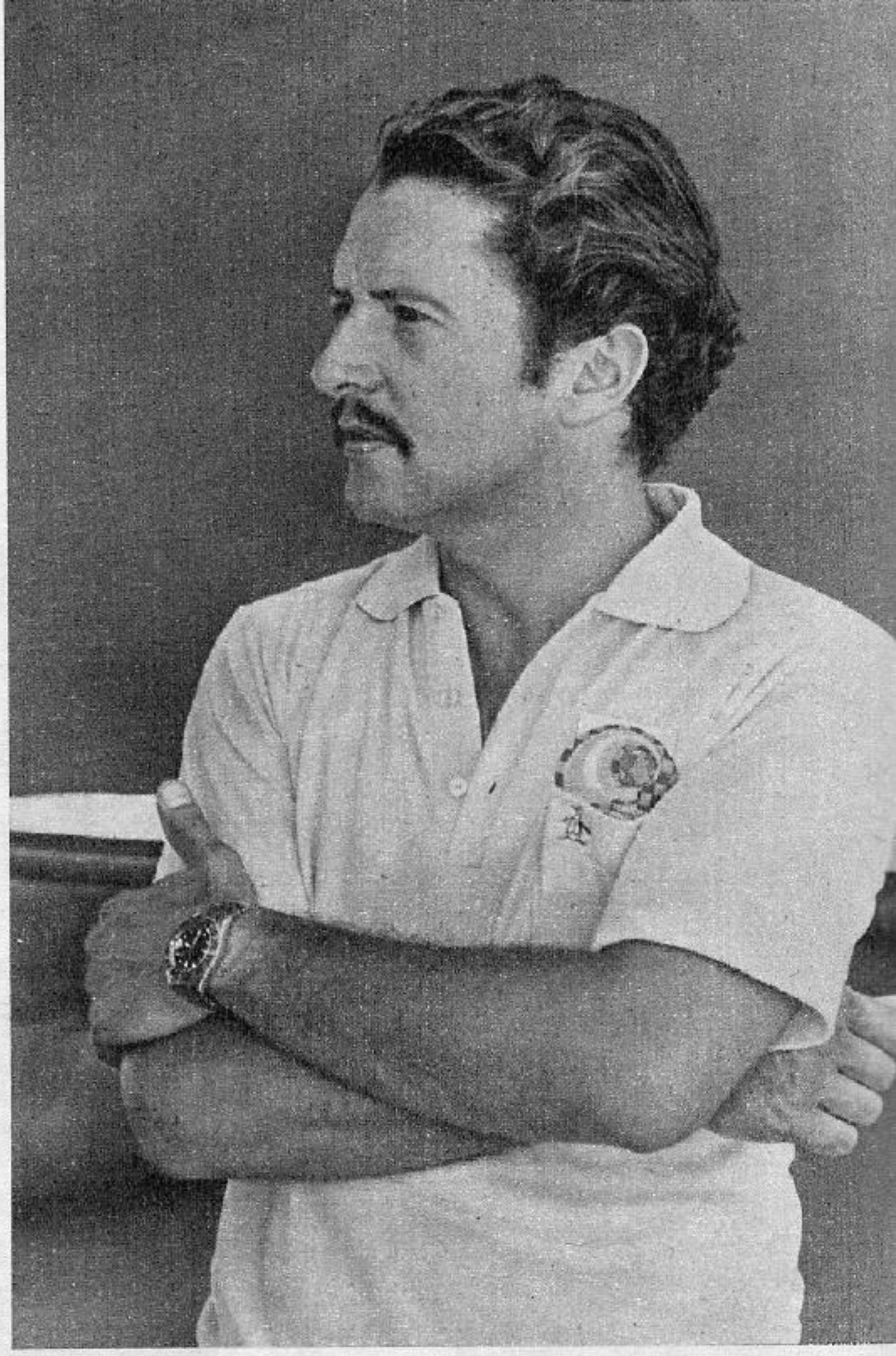
"Es un auto difícil de manejar porque no es franco. Es muy sensible. Es medio caprichoso. Antes de subirme me fui al mixto y empecé a mirar cómo hacían para doblar Siffert, Bell y Rodríguez. De esa manera me dí una idea de cómo era el asunto. Si vos buscás el radio ideal de curva y lo mantenés ahí, dosificando el acelerador a la salida de la curva (cualquiera que sea), seguro vas a parar a los yuyos... En cambio, si vos encarás la curva con el auto cruzado y buscás siempre la cuerda para que la trompa no se te descontrole, salís perfecto. Y si no, fijate cómo doblaba el loco de Vic Elford... ¿sabés por qué? ...porque es la única forma de doblar fuerte. Yo lo vi y traté de imitarlo... le encontré la mano y seguí así porque estaba cómodo. Pero te digo que de ninguna manera es un auto que se entregue al que lo maneja. Si no lo agarrás y te anticipás a las mañas que tiene... estás perdido, viejo."

. . . . . .

Estábamos en la tribunita de la curva del Ombú. Estaba reu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





nido todo el jurado y, como sucede generalmente, con muchas ganas de aceptar apelaciones. Pairetti, Gastón, Johnny y Martín Perkins, el Gordo Galluzzi en fin, todos los que van al lugar justo y mandan a examen al primero que erre un cambio o mande algún dibujo no del todo prolijo. El primer aprobado, y con aplausos, fue García Veiga, que doblaba con soltura y fuerte. Al rato empezó a girar el Porsche 48 y adivinamos el casco naranja de Monguzzi. Alguien gritó "**¡Ahí va el Negro Monguzzi!**". A partir de esa vuelta la mesa examinadora empezó a buscarle el lado flaco, el error, la frenada a destiempo o la entrada a la curva con el auto desacomodado o despatarrado. Ya se habían bochado unos cuantos y Monguzzi estaba "exponiendo". Cinco, diez vueltas y los jurados se miraron. "**¿Querés que te diga? El Negro está andando fuerte y bien**", arriesgó Gastón. Otros prefirieron esperar un par de vueltas para lanzar opinión, pero al fin todos concordaron. "**¡Qué bien, Monguzzi, viejo... sensacional, mirá cómo anda de costado por el mixto...**", expresó, ya bastante embalado, Johnny Perkins. Aunque no se hizo cómputo, no hacía falta. Monguzzi estaba aprobado y con excelente calificación.

. . . . . .

"**¿Por qué me adapté tan rápido. No sé. Sinceramente, no sé. Posiblemente por la agencia. Siempre tuve agencia de autos y de chico manejaba cualquier cosa. Un camión Volvo, un Morris 8, un Morris-Cooper, un Volvo Sport o una chatita Ford 38, y creo que eso debe influir... ésa es la única explicación lógica que le encuentro a esto. Si no estoy en lo cierto, ya no te puedo decir nada. Claro que andar en un auto en serio es muy distinto. ¡Vos sabés la tenida que tiene el 917!... ¡Increíble! Venís a 300 km/h en la recta del fondo y largás el volante... no hay problema, el auto va derechito, derechito. En cambio, en las curvas no hay mucha diferencia con los Truenos de Steven. Lo que más me impresionó del 917 fue la aceleración, debido al motor que es una barbaridad y el frenaje que es de no creer... frena cualquier cosa.**"

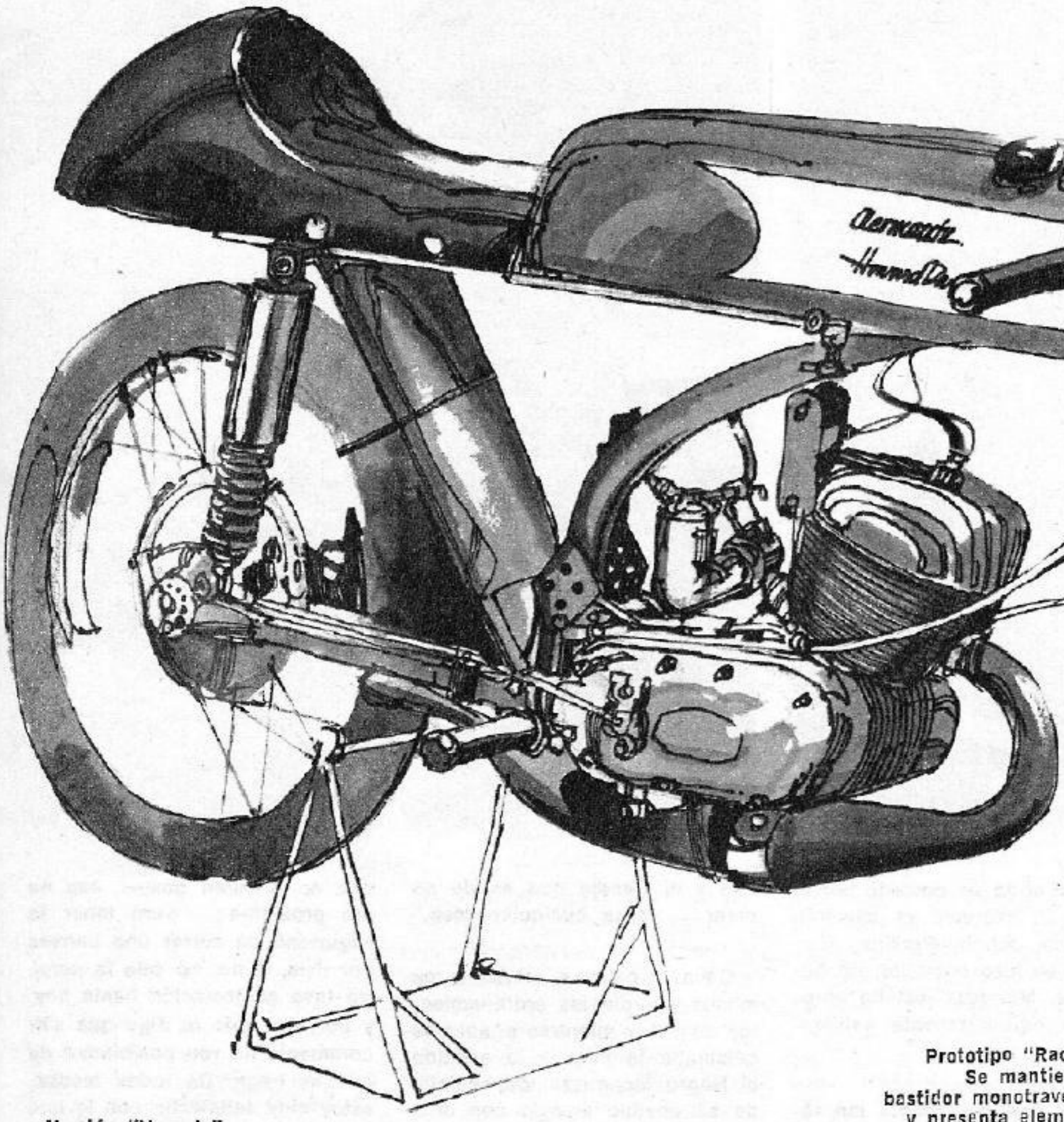
. . . . . .

Caminábamos rumbo a los mixtos durante los entrenamientos de F-1 y mientras el sol nos calcinaba la nuca y la espalda el Negro Monguzzi nos hablaba de su posible arreglo con Jöst para hacer algunas carreras en Europa con el Porsche 917. "**No hemos arreglado nada en forma oficial. Una vez terminados los 1.000 Kilómetros, y cuando ya nos habían descalificado, Jöst me habló de la posibilidad de ir a correr a Europa con el equipo Auto Usdan. Al comienzo me embalé como un loco, pero después la pensé y me di cuenta que era un arma de doble filo. Perdía la posibilidad de correr acá en Sport Prototipo la temporada 1971 y en una de ésas allá no pasaba nada. Entonces arreglé con Jöst que me interesaba mucho ir, pero con la condición de que iba a correr por lo menos diez carreras entre las de Sport Prototipo y las de Interserie. Le aclaré que el dinero no me preocupaba, que si él quería yo vivía con ellos para que no tuvieran gastos, eso no era problema... pero tener la seguridad de correr una carrera por mes, si no, no vale la pena. No tuve contestación hasta hoy, y por otro lado te digo que sinceramente no veo posibilidad de que se haga. De todos modos, estoy muy satisfecho con lo que hice aquí. Tuve oportunidad de compararme y valorarme, y cuando te das el gusto de andar en esos aparatos y no hacés macanas tenés que estar contento... ¿no? Si voy a Europa no lo sé... pero insisto que lo veo muy difícil porque yo necesito seguridad de correr diez carrera, si no me quedo en la Argentina y a otra cosa.**"

. . . . . .

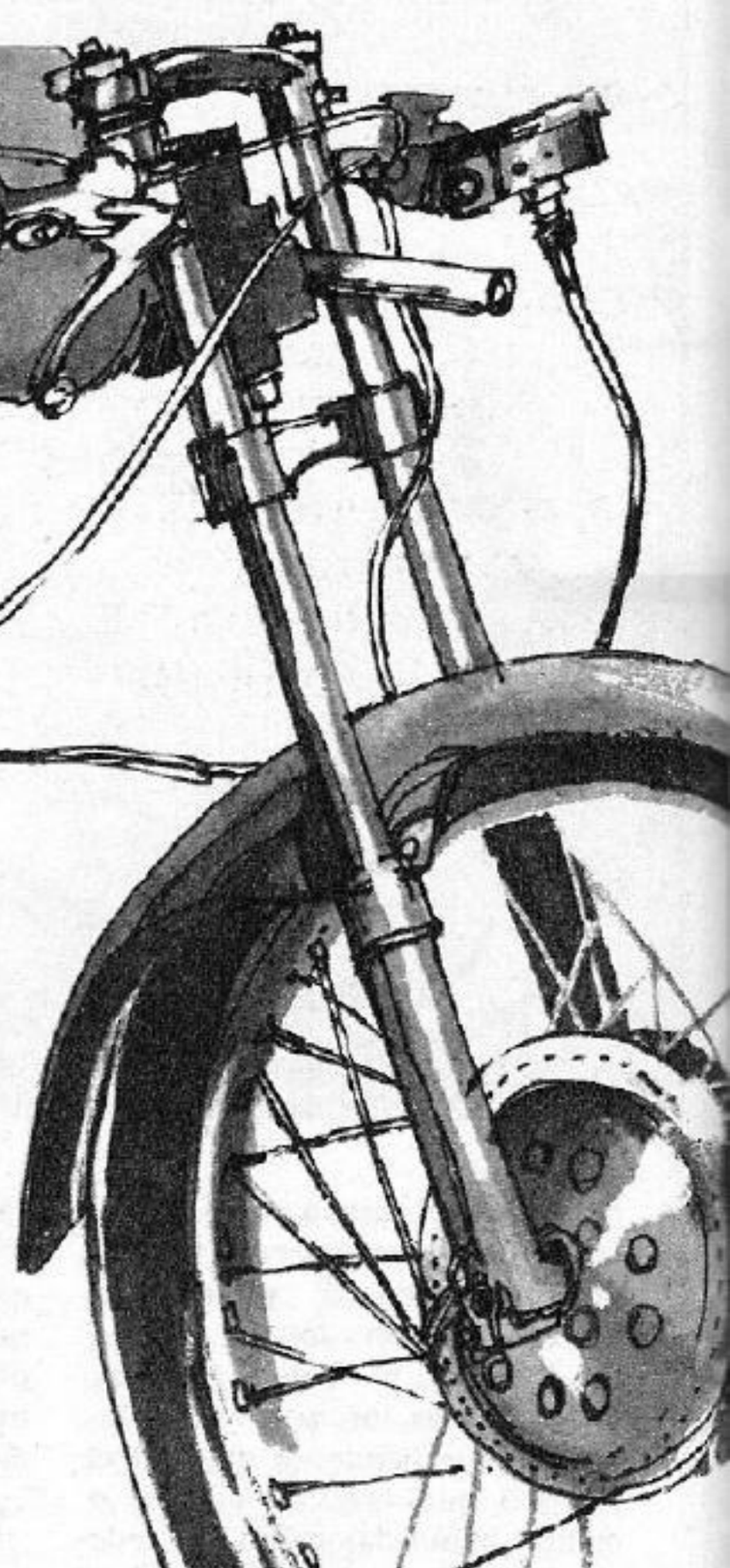
Angel Rubén Monguzzi (30 años) ya no tiene tiempo de empezar de abajo. Después de haber andado en un 917 no puede descender escalones. Ese es su punto de vista y no es equivocado. De un Renault de 60 HP a un Porsche de 600 HP (o por lo menos 550 HP) hay diferencia notable. Monguzzi se adaptó, usted haga su composición.

UN MATRIMONIO

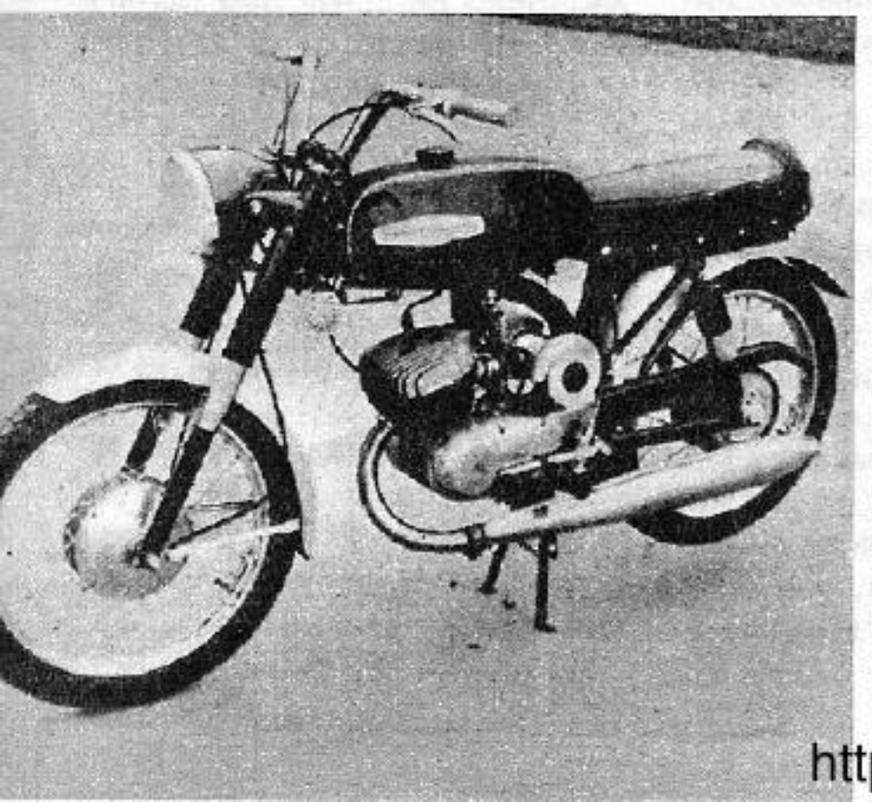


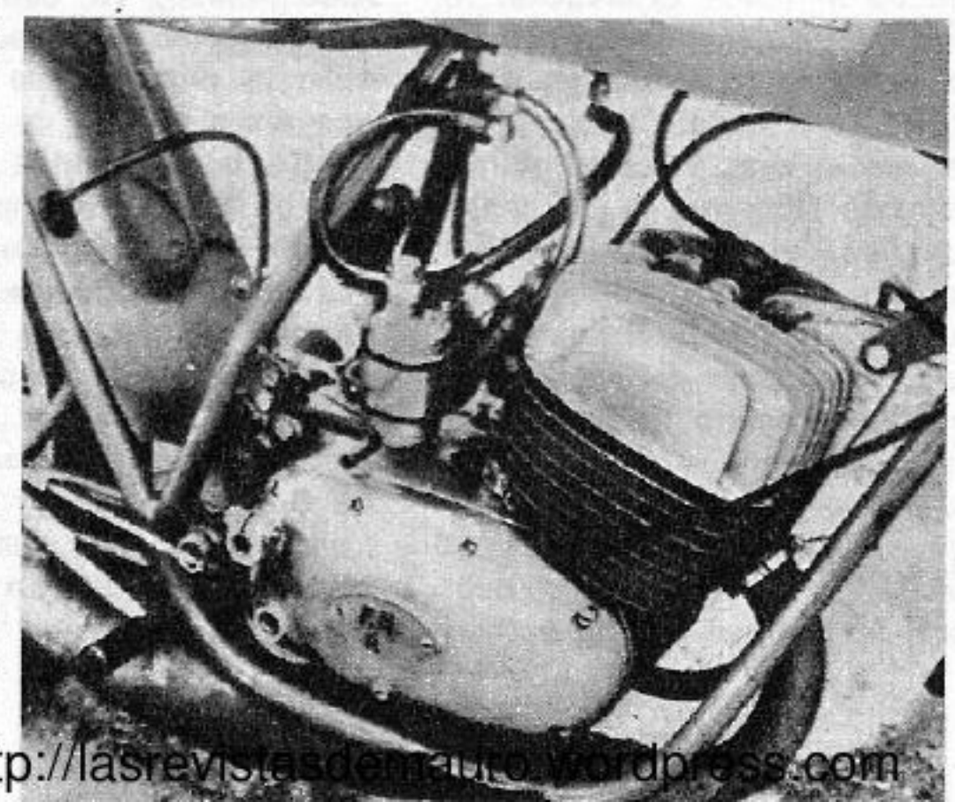
Versión "Usuaria" 1967. Bastidor tipo monotravesaño. Rodado de 17 pulgadas y filtro de aire de original diseño caracterizan este modelo, que no ha variado en sus sucesores.

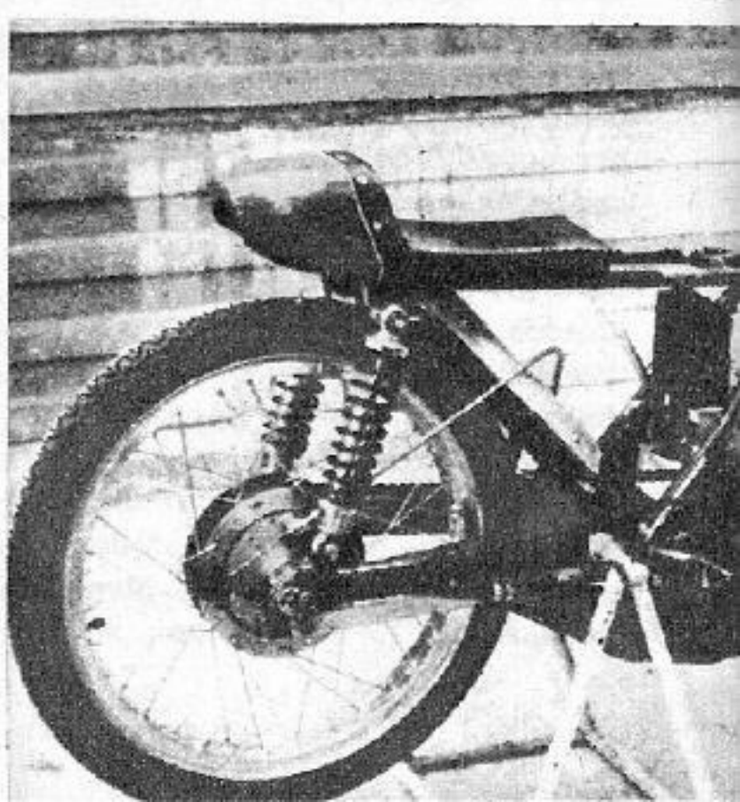
Versión ganadora del Campeonato Italiano 1969 y el GP de Alemania. Cuadro multitubular y caja de cinco marchas.



Prototipo "Racing". Se mantiene el bastidor monotravesaño y presenta elementos de plástico —tanque y asiento—. Rodado de 18" de diámetro.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IDEAL

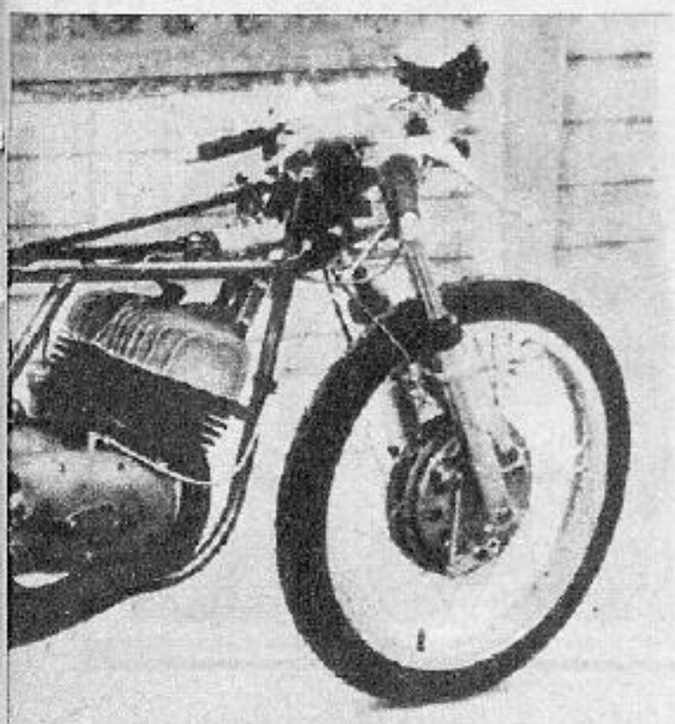
MOTOCICLISMO

por LUCIANO FERNANDEZ

La unión de la Aermachi y Harley Davidson constituyó un verdadero matrimonio con una prole más que calificada. La producción de motos de carrera en serie. Los corredores particulares de parabienes. Sus variantes y los éxitos de resonancia mundial



Versión privada del diseñador suizo O. Drixl. El motor modificado a válvula rotante en un bastidor especial —1,29 metros entre ejes; 63 cm al asiento y 76 cm al cabezal superior—. Apta para escenarios superveloces.



Desde la fecha de formalización del matrimonio industrial constituido por la firma italiana Aermachi (conocida por sus producciones aeronáuticas) con la añeja norteamericana Harley Davidson, la familia se ha visto incrementada por una "prole" de modelos que han heredado la genialidad de unos y la robustez de otros, trasformándolos en excelentes representantes de la familia. Tal vez por la extracción aeronáutica de Aermachi, sus modelos se caracterizan por sus ansias de alto vuelo y, desde el comienzo de su fabricación, por sus líneas armoniosas, diseños avanzados y rendimientos de potencia casi deportivas. De estos rendimientos, a los necesarios para brillar en competencias, existía un magro margen, por lo cual, casi a un mismo tiempo, se produjeron versiones para la práctica deportiva en sus manifestaciones de Cross, Scramble y pruebas de velocidad en pista ("racing"). En la legendaria temporada internacional de 1960 realizada en nuestro medio, tuvimos el privilegio de observar la actuación de algunas de estas versiones de 175 cm en manos de pilotos itálicos y en años subsiguientes, a una de éstas en manos del siempre recordado "Ben" Caldarella, cuando integraba el exitoso equipo de competición, propiedad de Pepino Vianini, acreditando para la marca brillantes clasificaciones.

Retornando al tema inicial es necesario señalar que el auge de las clases de 250 a 350 cms. F. Int., al alejarse de las pruebas los poderosos equipos oficiales japoneses, permitió a los particulares volver a la lucha por los primeros puesto, para lo cual debieron renovar sus "herramientas de trabajo compuestas por N.S.U. Sportmax, Bultaco 200 cm³ y A.J.S. "Boy Racer", preferidas por los particulares en esos años.

Los modelos Aermachi bien pronto fueron requeridos por los pilotos, que encontraron en ellos, dignos reemplazantes modernizados para proseguir con la práctica de su deporte favurito. A medida que transcurrió el tiempo, la fábrica se ha preocupado de estas versiones tanto como de las destinadas a los usuarios, incrementos de potencia y mejoras substanciales se fueron incorporando y hasta los preparadores ingleses "fanáticos norteamericanos" con su máximo exponente en Francis Beart, se pasaron a estos ridículos cuatro tiempos "varilleros" que nada tenían que ver con la exquisitez de los "Albero fin Testa" de la Norton, pero que inexplicablemente superaban a los productos ingleses.

A mediados de 1967 la casa ítalo-americana comienza a completar el programa de producción y lanza a la venta y consideración de los usuarios un dos tiempos de baja cilindrada, un motor de dimensiones supercuadrado (56 x 50) que a 6.700 rpm. produce 10 C. V. a la rueda, que montado en un bastidor "mototrave" permite mover a sus escasos 78 kilos y correspondiente carga de tripulantes, a 110 kms. de velocidad máxima, mediante el uso adecuado de una bien diseñada caja de cuatro marchas (Foto 1).

En su versión original, que poco ha variado de la actual y que puede adquirirse allí a m$n 124.000, bien pronto los técnicos de la casa encabezados por W. Soncini, vieron la posibilidad de aumentar sus prestaciones y luego de ensayos se comenzaron a fabricar series para practicar el cross y scramble con motores potenciales (15 H. P. y 7.800 rpm) que fueron recibidos con entusiasmo por los aficionados.

Este éxito en las ventas, determinó que a mediados de 1967 se viera a Cervia a una versión "prototipo" comandada por el entonces piloto oficial Alberto Pagani. Esta unidad retenía el bastidor de serie, ligeramente modificado, carburador de 27 mm y una desmultipilicación a la salida del cambio (similar a la Kreidler 50 cms. F. I.) permitía utilizar 8 cambios. El encendido estaba previsto por volante magnético y contaba con horquilla de competición y campanas de freno Oldani. Una potencia declarada de 20 H. P. a la rueda a 9.200 rpm. marcaba el primer paso por el camino de la investigación, destinada a lograr una versión "derivada de serie" que hiciera honor a sus hermanas mayores.

Las experiencias recogidas mueven a los técnicos y directivos responsables, a encarar la fabricación de una pequeña serie de estas máquinas en 1968, con la variante de poseer una caja de cinco relaciones (motivada por las limitaciones impuestas por la F.I.M. que determinaba un máximo de 6 marchas para esta clase y un peso mínimo de 70 kilos).

El bastidor realizado en tubos de acero de 20 mm de diámetro y escasa pared, es complementado por frenos de menor diámetro pero de 4 zapatas y una potencia de 20 H.P. a 9.800 r.p.m. son detalles variados sobre el prototipo originalmente construido (Foto 3).

El éxito en la demanda de estas series resultó completo, numerosas victorias determinaron la adjudicación del campeonato italiano de 1969 y en el año 1970 una de las versiones mejoradas por fábrica en manos del piloto John Dods (neocelandés), permite a un particular por primera vez en muchos años, adjudicarse un Gran Prix como lo fue el G.P. de Alemania corrido en Hockenheim en ese año (el mismo día que Reutemann corrió allí en F.2). El motor versión 70 estaba equipado con un carburador Del'Orto S.S.I. 30A y su régimen de rotación aumentado a 10.500 R.P.M. a la vez que su precio de venta se aumentaba a m$n 350.000,00 completamente equipada con cuentarrevoluciones electrónico.

Estos sucesos no detuvieron la marcha en la investigación y en las últimas pruebas del campeonato italiano se presentaron las versiones 1971 en manos de A. Bergamonti y S. Bertarelli (oficiales de la casa) que denotaron un apreciable aumento de potencia y régimen (se calculan unos 24 H.P. a la rueda producidos a 11.000/11.500) y una nueva caja de cinco marchas.

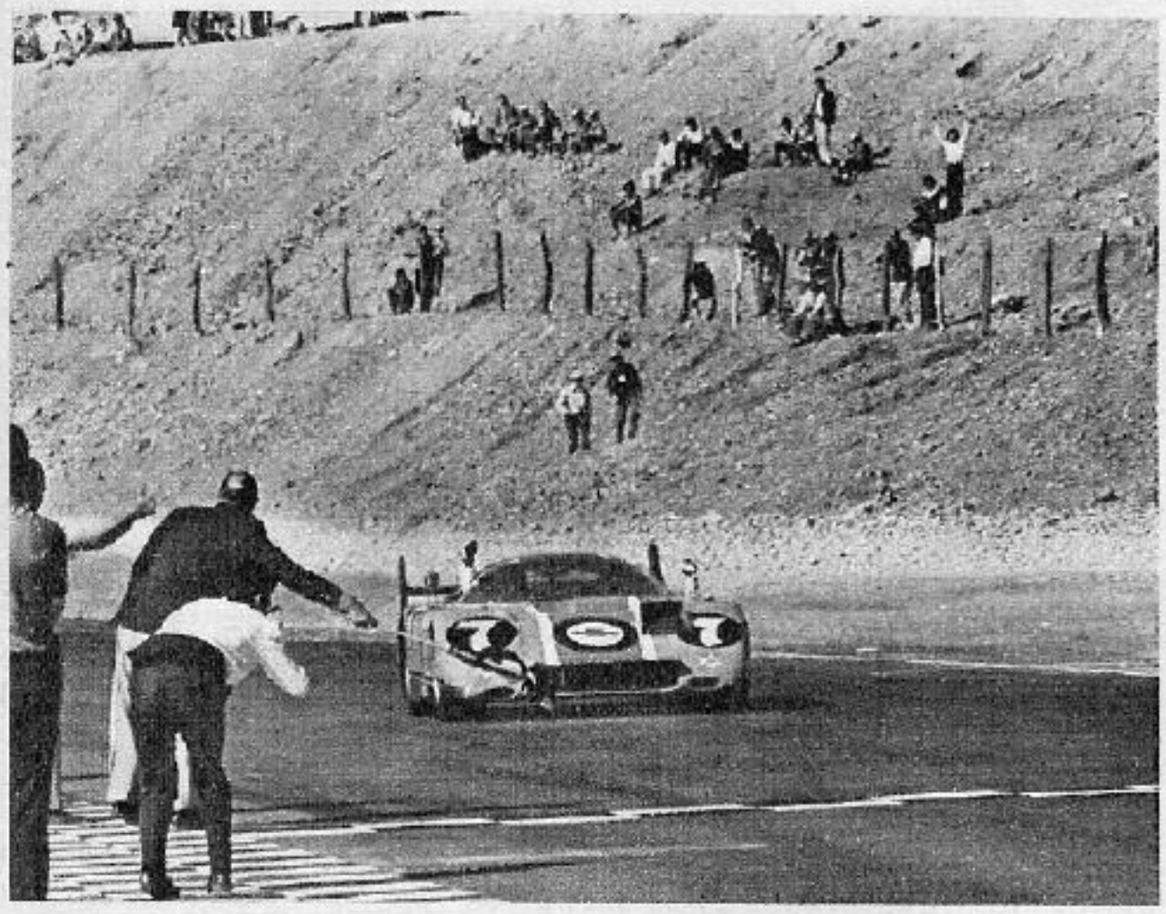
Como todo producto realizado en serie, estos modelos "Ala de Oro" (denominación deportiva para sus modelos racing) son suceptibles de mejoras, y en consecuencia de todas las realizadas destacamos la correspondiente al ingenio del diseñador suizo, ex corredor, O. Drixl, quien en colaboración con los hermanos Mainini, elaboraron una "Ala de Oro" a válvula rotante, con un bastidor extremadamente bajo y de escasos 70 kilos muy apto para circuitos amplios y veloces pero apreciablemente caro, en relación a su original hermano de serie (foto 4).

Esta política de promoción deportiva le ha permitido a Aermachi-H.D. una popularidad inapreciable, no sólo en su país de origen, sino que avalada por la calidad de su realización, es aceptada por sus rivales productores de motocicletas, dejando la enseñanza de que una máquina de carrera elaborada en base a los modelos pacíficos destinados al usuario, no solamente hacen propaganda más barata, sino que ayudan a vender aún más sus productos, lo que hace presumir que la batalla por la hegemonía en las "derivadas de serie" será la "verdadera verdad" en años venideros.

"LOS CAMPEONES

Néstor J. García Veiga: Campeón de Sport Prototipo 1970.

Para todos aquellos que en 1969 siguieron de cerca la evolución de los S.P., el triunfo de Chevrolet en 1970 era quizás algo esperado. La Comisión de Concesionarios General Motors confió en los diseños de Pedro Campo y en la confiable técnica del ingeniero Ricardo Joseph. Esta combinación dio excelentes frutos, pero por encima de ella brilló la figura del "Nene" García Veiga, quien demostró ser un **"piloto"** capaz de vencer en igualdad de condiciones a los mejores de nuestro medio. A los veinticinco años obtuvo ocho importantísimos triunfos en S.P. que le valieron ganar el campeonato por amplio margen sobre su inmediato posterior, Carlos Ruesch, digno subcampeón.



Eduardo Copello: Campeón de Turismo de Carretera Fórmula "B" y del Campeonato de Montaña para T.C.F.B.

Desde su debut en el automovilismo en la carrera de Turismo de Carretera en La Pampa (1954) con una cupé Ford, Copello ha competido en casi todas las categorías nacionales e internacionales, desde su Renault "by Berta" con el cual asustaba a los monstruos sagrados de la época, hasta las temporadas de Fórmula 2 y S.P. En 1967 logra su primer campeonato de Turismo de Caretera. Al año siguiente fue campeón de Fórmula 1 con el discutido Cooper-Tornado. En 1969 la máxima categoría, Sport Prototipos, y en 1970 su dominio total en ambos campeonatos de Turismo de Carretera Fórmula B.



Emilio Bertolini: Campeón argentino de Fórmula 1 Mecánica Nacional 1970.

Bertolini es otro caso de triunfo y debut. Su primera carrera en F. 1 fue el 18 de enero de 1970, en la preliminar para la Temporada Internacional. En ella tuvo su único accidente al rozarse con el auto de Ternendo en la frenada para la primera curva. De allí en más sólo fueron satisfacciones para él y para su protector, Eduardo Copello. Emilio logró los puntos suficientes para ser campeón en su primer año de carreras continuadas. El Bravi-Tornado preparado por Berta dio sus dividendos. Para 1971 es posible que corra alguna de F. 1, pero el panorama de la misma es bastante sombrío. Copello le dará un prototipo de Berta para la temporada de S.P. Además, su nombre figura entre los candidatos para conducir un auto de Indy en las 300 millas de Rafaela en febrero



Juan Pedro Lasckac: Campeón de Fórmula 4 1970.

Sus comienzos fueron las dos ruedas. En una motoneta ganaba carreras de larga duración con la preparación de Jorge Meriggi. Poco después, su debut con un Tulia 3-NSU, en los entonces llamados minijuniors. De ahí en más su historia es conocida. Se formó el equipo de Meriggi para Fórmula 4 y durante el año 70 se dedicó a cosechar triunfo tras triunfo, conquistando el campeonato y con claras intenciones de repetir en 1971. De cualquier forma sus ambiciones superan ya la Fórmula 4, así que será cuestión de esperar un poco más.



Alberto Rodríguez Larreta "Larry": Campeón de Grupo 2, clase "C".

Sería extraño hacer un balance anual y no encontrar a Larry entre las figuras más importantes del año. Su experiencia dentro de las carreras lo convierte en uno de los hombres que más autos ha manejado y que mejores resultados obtuvo en ellos. Desde viejos TC hasta autos de la importante Fórmula 1 Internacional. 1970 fue para él un año de no mucha actividad: sólo el TC "A" y el Turismo, su vieja pasión, lo vieron entre sus participantes. Fue en esta última donde obtuvo sus triunfos más importantes.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEL '70''

1970 fue un año en el cual nació el T.C.A. y murió el T.C.B. 12 categorías con igual cantidad de campeonatos que coronaron a diez campeones.

por CARLOS AGUSTIN

José Migliore: Campeón de Grupo 2, clase "B".

A pesar de haber ganado solamente La Vuelta de la Manzana, Pepe Migliore se llevó para él la clase "B" del Grupo 2 en 1970. Comenzó el año con el equipo de Guillermo Billy, para luego pasar a integrar el team de San Fernando al mando de José Coelho. En ambos casos con sendos 504. Migliore se afirma como hombre para carreras de larga duración. Sus planes para 1971 incluyen el T.C.F.A., posiblemente con un 504.



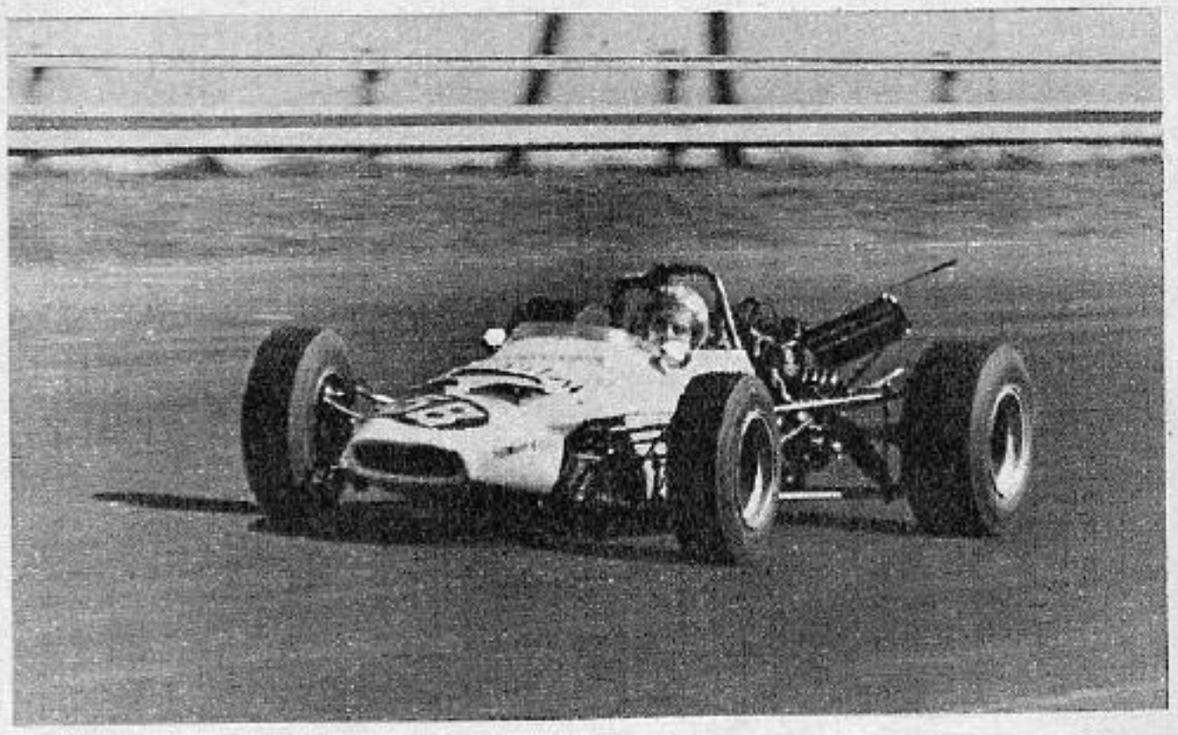
Rosmaldo Visintini: Campeón de Grupo 2, clase "A" y del Campeonato de Montaña para la misma categoría.

Fueron la fidelidad y el esfuerzo los aliados del campeón en 1970. Desde mucho tiempo atrás que Don Rosmaldo es fiel a su Auto-Union. El es quien mejor conoce su noble motor y quien más fe ha tenido en él. 1970 coronó todo esto con dos campeonatos. Visintini arrasó con las tres principales pruebas del año para la categoría: La Vuelta de la Manzana; la San Juan-Coquimbo y el Gran Premio. De este modo logró quebrar la hegemonía de los Renault y demostrar que el Auto-Union está muy bien.



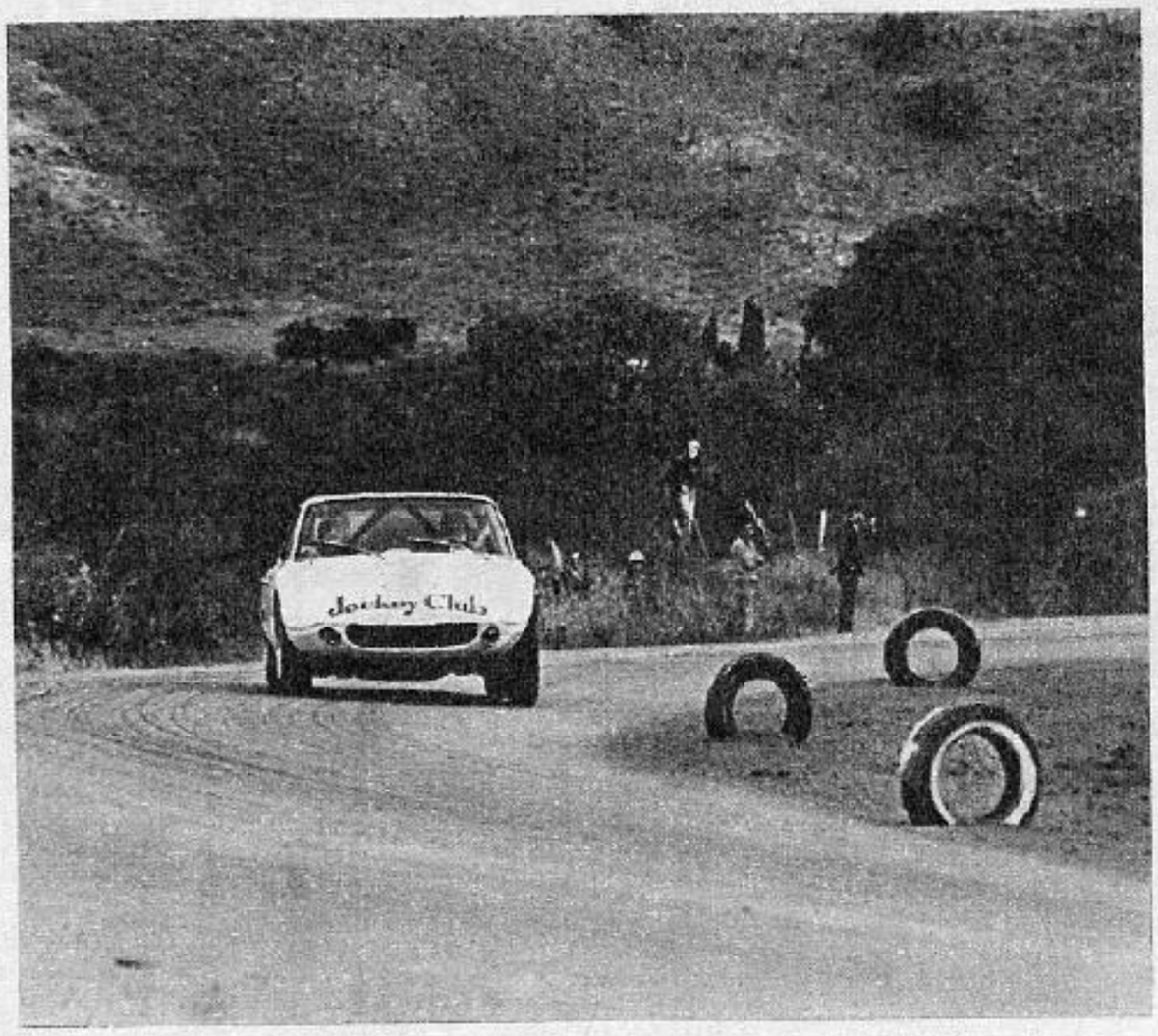
Luis Barragán: Campeón de Fórmula 2 M. Nacional 1970.

"Coco" Barragán, marplatense, comenzó en Fórmula 4. Luego fue el Turismo y por último la exclusiva Fórmula 2. Durante 1969, con el equipo del ACA y Reutemann y Caldarella como rivales, no era mucho lo que podía hacer, pero en 1970 su UNION-Fiat bien puesto a punto le ayudó a lograr el campeonato e incluso con él incursionó en alguna carrera de F1, como las 500 millas de Rafaela.



Luis R. Di Palma: Campeón de Turismo de Carretera F. "A".

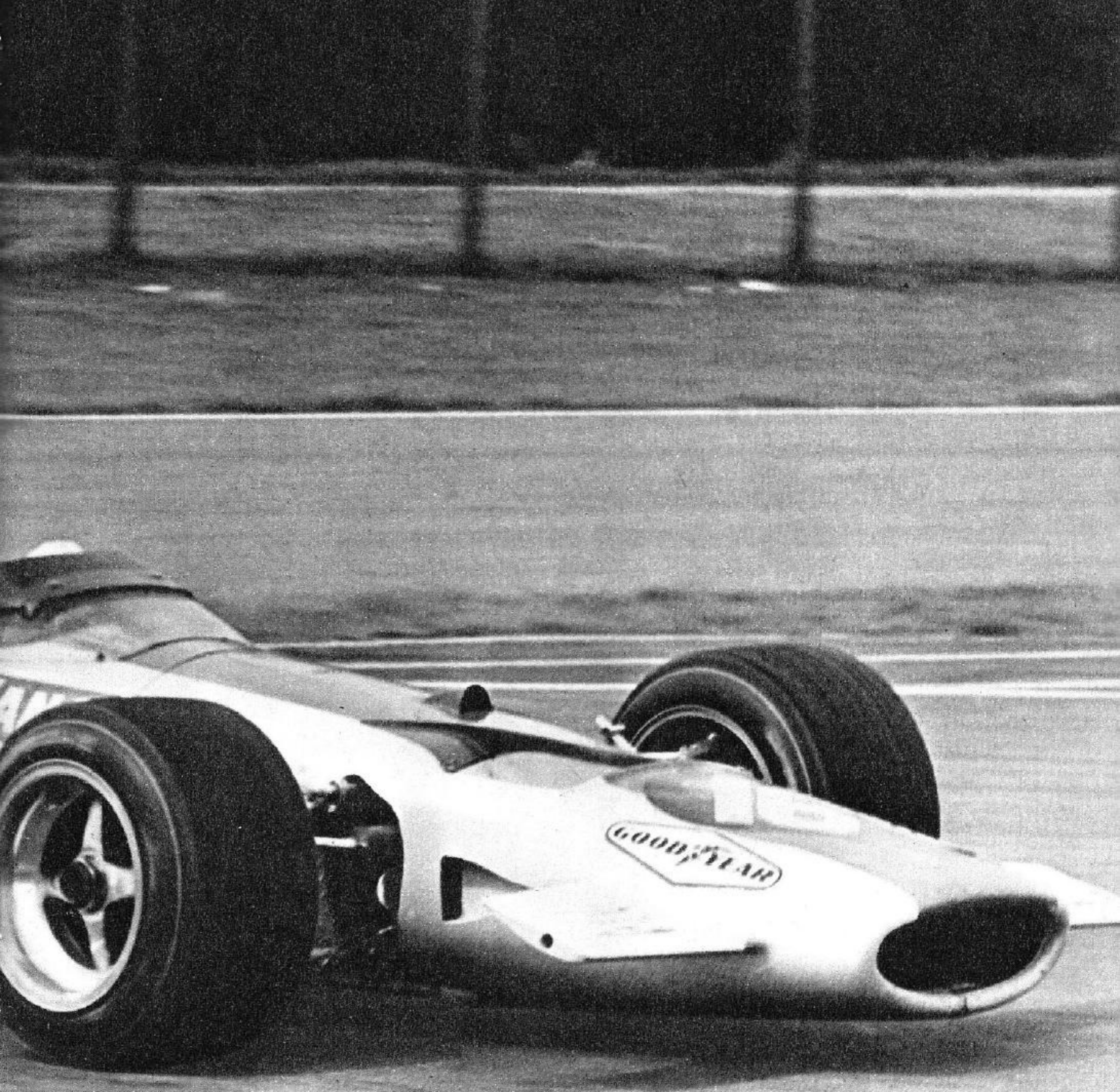
Es el primer campeón de una categoría que nació en 1970. Podemos acotar muchas cosas sobre el TC "A"; pero Luis no necesita de ella para mostrar lo que sabe. La mecánica de Berta lo hizo casi imbatible en cuanta carera se presentara. La culminación fue el triunfo en el Gran Premio, lo que le dio los puntos necesarios para consagrarse campeón sobre Cesar Horacio Malnatti, su inmediato seguidor. Este es su primer campeonato, aunque muchos ya antes lo consideraban un campeón sin corona.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARLOS REUTEMANN
ARGENTINA EN F.1



CUANTO CUE$TA POR KM.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

$U CHEVY



Comprar un auto no es difícil. Basta con desembolsar unos cuantos dineros, firmar una serie de papeles y salir de la agencia (si uno sabe manejar, o bien el primo que maneja desde hace veinte años) con la unidad adquirida, que generalmente no es la que está al alcance de los sueños junto a la almohada sino de los bolsillos junto al pantalón. De esa manera —o sea comprando— se sabe positivamente cuánto cuesta un auto.

Paralelamente a la compra, comienza una serie de desembolsos sin solución de continuidad, que, sumados durante un año y prorrateados por la cantidad de kilómetros recorridos en la misma unidad de tiempo, determinan, sin lugar a dudas, cuánto cuesta el kilómetro recorrido. Fieles a nuestras mentes decididamente racionales (exceptuando ciertas taras congénitas lógicas) creímos oportuno realizar este análisis —cuando lo hicimos por primera vez—, considerando que debíamos planificar todas nuestras actividades en las cuales —en curva ascendente— el automóvil ocupa una posición que lo trasforma en un artículo de primera necesidad. Claro que esta planificación ha tropezado con un enemigo que no se ve pero se siente que se llama "inflación". En mérito a esa espiral inflacionaria, reiteramos esta nota, con los costos operativos evidentemente alterados con respecto a las precedentes para determinar, por lo menos durante un tiempo, cuánto cuesta andar en auto.

CRITERIO

El criterio adoptado es la consecuencia de una tarea bastante compleja, ya que inciden sobre ella muchos factores que, combinados convenientemente, pueden convertirse en ley general, aplicable (con las ponderaciones apropiadas) a cada caso particular, ya que sería imposible contemplar el inmenso número de casos que se presentan: tipo de coche, año de fabricación, estado de la unidad, kilometraje anual recorrido, etc., etc. Para el análisis hemos tomado los autos de fabricación nacional, y en notas sucesivas iremos dando los costos por kilómetro aplicables a cada uno de los autos nacionales.

EN EL MUNDO DE LAS FINANZAS

Los gastos ocasionaods por un auto pueden ser agrupados en dos grandes divisiones: Gastos fijos —cuyo monto es independiente de la intensidad de uso del vehículo— y Gastos variables —proporcionales al uso—. En la primera división se agrupas todos los "gastos financieros" derivados del concepto que hace que todo capital debe dar un producto (amortización e intereses del capital); gastos de tipo impositivo —patentes, "impuesto de emergencia por diez años (¡Ja!)"—, seguros y otros gastos que hemos subagrupado como gastos fijos de presencia física: alquiler de garaje, reposición de batería. Estos gastos fijos disminuyen a medida que aumenta la cantidad de kilómetros rodados, ya que siendo una relación (cociente) en la que el gasto fijo es dividendo y el kilometraje divisor, cuando éste aumenta disminuye el resultado, que es el gasto fijo por kilómetro recorrido.

Los gastos variables son directamente proporcionales a la distancia recorrida. Para determinar el gasto variable por kilómetro recorrido se procede de la misma manera, pero se comprende que al aumentar el kilometraje recorrido evidentemente aumentarán los gastos, manteniendo prácticamente constante la relación.

Para nuestro análisis tomaremos en consideración a los vehículos afectados a uso particular —o utilizados como herramienta de trabajo— y en consecuencia estimaremos un kilometraje anual medio de 15.000 km. Si alguno de los lectores estima que esta cifra no es acorde con el kilometraje por él recorrido, le bastará reemplazar la cifra "15.000" por la que corresponde al kilometraje anual recorrido.

Ahora explicaremos detalladamente cada uno de los rubros que componen los dos grandes grupos de gastos.

GASTOS FIJOS

1º) Amortización del capital invertido.

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado la unidad al contado o financiada, de manera que supondremos que el pago se realizó al contado, para simplificar. En este caso particular, tomaremos el Chevy 230: 1.996.000 pesos moneda nacional. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de cinco años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva y es generalmente el término con que las empresas comerciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —apreciable, por cierto—, pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, tal valor no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término se debe descontar del precio pagado en el momento de adquisición el 20 % por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media —cinco años—, de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por los kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

2º) Patente municipal.

Se divide el costo de la patente por el número de kilómetros anuales. En nuestro caso trabajamos con el costo de patente en Capital Federal, pero conociendo el costo de patente en provincia, quienes se encuentren en tal condición reemplazarán en el cuadro por la cifra correspondiente. Patente en Capital: 28.000. Patente en Provincia: 36.600 (siempre considerando la patente para el Chevy 230).

3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

O sea, el impuesto de emergencia por diez años. Si bien las unidades patentadas este año no tienen obligación de pagar hasta el año próximo, incluiremos en el

→

CUANTO CUESTA POR Km. SU CHEVY

análisis la cifra, ya que son muchos más los que han tenido que formarse como duques que los que no han tenido que hacerlo. Se divide el monto abonado por los kilómetros recorridos.

4º) **Derecho de Inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.**

Idem que el anterior. El costo es de m$n 4.500, que no ha aumentado desde el año pasado. Una pichincha.

5º) **Gastos de gestores y varios.**

Si no quiere morir en el tumulto, le aconsejamos recurrir a los "gestores y varios". Todos los trámites son realizados por un monto cuyo promedio oscila en m$n 10.000. Por esa módica suma usted se evita aglomeraciones, contribuye a sostener una original fuente de trabajo y —algún lado malo debía tener...— ayuda a mantener vigente una situación que es consecuencia de la aplastante burocracia estatal. Tome esos diez mil mangos y divídalos por los kilómetros anuales.

6º) **Seguros.**

Como en todos los casos precitados, el monto se prorratea entre los kilómetros recorridos. El seguro que tomamos como ejemplo cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales y responsabilidad civil. Con una franquicia del 1,5 por ciento del valor asegurado (que es la más pequeña) el seguro anual para un Chevy 230 cuesta m$n 100.000.

7º) **Interés del capital invertido.**

La espiral inflacionaria continúa desvalorizando el poder adquisitivo de nuestra moneda. Calculemos un interés del 22 % anual. Considerando que nuestra moneda se desvalorizó en el último año en un 29 %, calcular un interés del 22 por ciento para cualquier inversión está por debajo de lo normal. Como el capital invertido se amortiza año por año (a lo largo de los cinco años estimados como duración media), el interés lo calcularemos sobre el costo total del auto para el primer año; sobre el costo total menos 1/5 para el segundo, menos 2/5 para el tercero y así hasta llegar al quinto año. Tomaremos como cifra para calcular el costo/kilómetro el promedio de los cinco años.

8º) **Garaje.**

Se toma el total pagado en doce meses y se divide por los famosos kilómetros recorridos. El promedio de costo de una cochera en la Capital oscila en m$n 8.000. También podrá reemplazar la cifra resultante en el cuadro aquel que pague más o menos de m$n 8.000.

9º) **Batería consumida.**

La batería se consume aunque el auto no circule. Estimando como duración media de una batería un período de dos años, tomaremos el costo de media batería dividido por los kilómetros recorridos. La batería para el Chevy 230 cuesta m$n 13.000.

GASTOS VARIABLES

1º) **Consumo de nafta.**

Para el cálculo, se divide el costo de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, o sea la distancia recorrida por cada litro de nafta. El consumo se ha estimado como promedio entre consumo en ciudad y ruta, determinados por los Road-test de CORSA. El Chevy 230 consume un litro cada 7,5 kilómetros.

2º) **Consumo de aceite.**

Se adopta para el cálculo un cambio de aceite cada 3.000 km recorridos, o sea 5 cambios anuales. Cada cambio en el Chevy 230: 4 litros, es decir, 20 litros anuales. El precio promedio entre el aceite más barato y el más caro es de $ 400. Tal cifra, multiplicada por la cantidad de litros cambiados al año y dividida por la distancia recorrida, nos da el costo por kilómetro.

3º) **Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante.**

Estimamos 2 operaciones anuales (una cada dos cambios de aceite). El lavado cuesta m$n 700 y el cartucho m$n 1.900 para el Chevy 230. Se suman ambas cifras, se duplican (dos lavados) y se divide por los kilómetros.

4º) **Cambio de bujías.**

Se aconseja normalmente la reposición de bujías cada 15.000 kilómetros. El cambio de bujías —incluida la mano de obra— cuesta m$n 3.900 para el Chevy 230. También se divide la cifra por los kilómetros recorridos al cabo del año.

5º) **Lavado.**

Estimamos tres lavados mensuales, por lo menos, si usted se jacta de ser un tipo limpito. O sea 36 lavados anuales. El lavado cuesta m$n 500. Esta cifra, multiplicada por 36 y dividida por 15.000, dará lo que cuesta por kilómetro ser limpito.

6º) **Engrase.**

Por lo menos, un engrase mensual. Cuesta m$n 400, que multiplicado por los doce engrases anuales y dividido por los kilómetros recorridos dará lo que ya saben.

7º) **Pequeñas reparaciones.**

Se contempla el caso de los imponderables (una limpieza de carburador, regulación de platinos, pequeñas fallas). Estimamos una inversión anual de m$n 12.000 para el Chevy 230. Dividiendo esta cifra por los 15.000 kilómetros anuales se obtiene el costo por kilómetro.

8º) **Consumo de neumáticos.**

La duración media de las cubiertas se estima en 40.000 km. El costo por kilómetro se obtiene sumando el costo de las cuatro cubiertas y dividiendo el resultado por 40.000. Una cubierta para Chevy 230 cuesta m$n 12.000.

ACOTACIONES

Cabe destacar que los profesionales o personas que utilizan el auto como medio de trabajo pueden escamotearle, birlarle o deducir de réditos hasta un 20 % en concepto de amortización, más los gastos de mantenimiento. Corredores y viajantes pueden gozar de una deducción adicional por uso de automóvil, lo que significa menor erogación en concepto de impuestos.

Poniendo punto final a esta nota, nos permitimos sugerir que nadie debe asustarse por las cifras obtenidas. Mucho mayor es el costo operativo del Scania Vabis del Poroto.

GASTOS VARIABLES

Para un recorrido anual de 15.000 km - Chevy 230

1º) Consumo de nafta: precio de un litro de nafta ÷ consumo específico (7,5 km/l)	6,80
2º) Consumo de aceite: total del aceite consumido en un año x precio de 1 litro ÷ 15.000	0,53
3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante: precio anual total ÷ 15.000	0,34
4º) Cambio de bujías: precio total de las bujías cambiadas en un año ÷ 15.000	0,25
5º) Lavado: gasto anual ÷ 15.000	1,20
6º) Engrase: gasto anual ÷ 15.000	0,32
7º) Pequeñas reparaciones: gasto anual ÷ 15.000	0,80
8º) Consumo de cubiertas: gasto de reposición ÷ duración media	1,20
SUMA DE LOS GASTOS VARIABLES	11,45

GASTOS FIJOS

Para un recorrido anual de 15.000 km

1º) Amortización del capital invertido: (precio del auto − 20 %) / 5 ÷ 15.000	21,30
2º) Patente anual Capital: costo ÷ 15.000	1,86
3º) Impuestos pagados en el momento del patentemiento: impuesto de emergencia. Costo ÷ 15.000	2,33
4º) Derecho de Inscripción en el Reg. Nac. Prop. Autom.: costo ÷ 15.000	0,30
5º) Gasto de gestores y varios: costo ÷ 15.000	0,66
6º) Seguro: costo anual ÷ 15.000	6,60
7º) Interés del capital invertido: Interés anual del 22 %. Precio del auto x 22 / 100 ÷ 15.000	
1er. año	29,27
2º año	23,41
3er. año	16,39
4º año	11,70
5º año	5,18
Promedio de los cinco años	17,19
8º) Garaje: mensualidad x 12 ÷ 15.000	6,40
9º) Batería consumida: costo de ½ batería ÷ 15.000	0,50
SUMA DE GASTOS FIJOS	57,14

CHEVY 230

TOTAL GASTOS FIJOS	m$n	57,14
TOTAL GASTOS VARIABLES	m$n	11,45
COSTO DEL KM RECORRIDO	m$n	68,59

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MINI - TURISMO - Cercano Sur I

BOYANDO EN CHASCOMUS

Texto y fotos de NORBERTO ALVAREZ OJEA



Motonáutica, esquí acuático, camping y una excelente pesca. La síntesis del "week-end" a pocos kilómetros. Una ciudad agradable y cordial.

Ofrecemos hoy al lector algo así como una nota "duplex", mini-turismo y presentación de un "asombroso aparato anfibio": en tal forma la laguna de Chascomús y sus paseos quedaron íntimamente ligados a la "Boyita" por tierra y por agua...

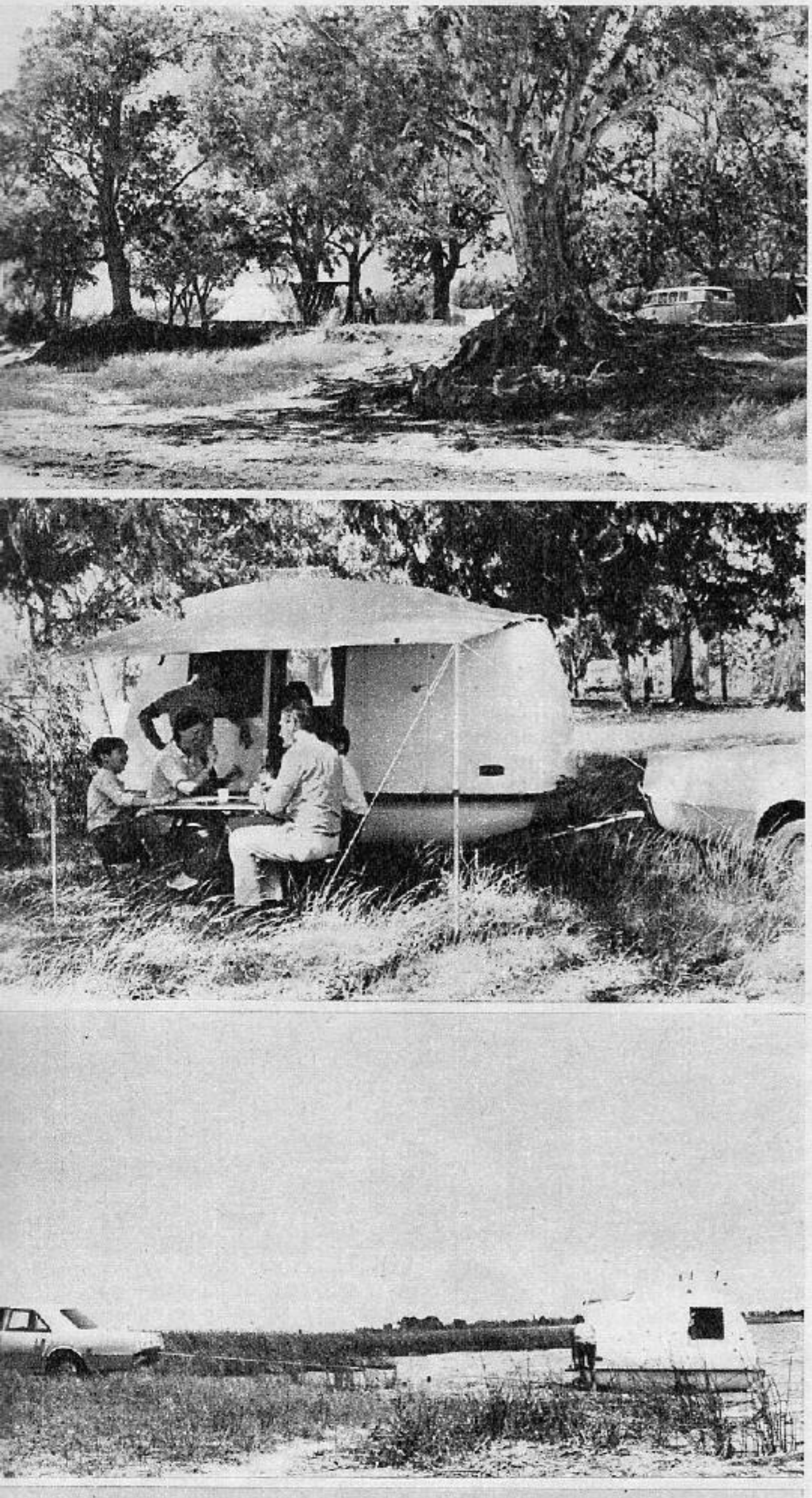
Chascomús es la ciudad "pionera" en estas lides del autoturismo; por tal motivo cuenta con un elevado número de hoteles, restaurantes y ahora algunos "autocampings" que van aflorando poco a poco. Su laguna es escenario de importantes pruebas motonáuticas, y famosa por la abundante pesca del pejerrey. Forma parte de un sistema denominado "el de las lagunas encadenadas", la más próxima de las cuales es "Chis-Chis", a pocos kilómetros y casi sobre la ruta 2.

Es, por otra parte, una ciudad plena de historia, conserva aún viejas casonas de la época de Rosas, y un museo "Pampeano" considerado de los mejores del país. Una parte de la costa está perfectamente urbanizada, quizá demasiado "asfalto" para nuestro gusto, y el resto se conserva agreste, sobre todo en la zona de camping, donde se incluye uno del Automóvil Club Argentino, en estos momentos en remodelación.

En el sector urbanizado de la laguna hay una extensa zona bal-

→

MINI - TURISMO - Cercano Sur I



nearia y lugares donde pueden alquilarse botes para el paseo o la pesca.

En lo que respecta a "La Boyita", coprotagonista de la nota, debemos mencionar que es de una maniobrabilidad que asombra. La hicimos tomar contacto con el agua en el sector de camping, sin ningún problema. Y la llevamos por ruta al máximo de la velocidad permitida (100 km/h) con absoluta felicidad. La ficha técnica que publicamos es elocuente al respecto. Con toda intención las maniobras de navegación, despegue de tierra y posterior enganche la realizaron solamente dos personas (una exclusivamente manejando el auto) y el resultado fue óptimo.

Su versatilidad quedó demostrada cuando la trasformamos en un petit campamento, con toldo y mesas, bajo una frondosa arboleda (ver foto), donde mientras algunos miembros de la "expedición" juegan a las cartas, el resto dormía plácidamente la siesta en las cuatro cuchetas disponibles.

Volviendo a Chascomús, diremos que su acceso es por la ruta 2 (ver hoja de ruta); se llega por pavimento hasta la zona urbanizada y en el sector agreste hay buenos caminos consolidados.

CHASCOMUS: AYER Y HOY

Nace esta ciudad en 1778, siendo su fundador Pedro Nicolás Escribano, llevando el nombre de Chascomús por su extensa laguna, que en idioma pampa significa "agua muy salada". Entre los distintos lugares históricos de la ciudad tenemos la casa en que vivió Prudencio Rosas, hermano de Juan Manuel, la que está ubicada frente a la plaza Independencia. Esta vieja casa es típicamente colonial, al igual que las que rodean la plaza, donde se encuentran la Municipalidad y la iglesia parroquial. Cabe destacar que aun la nueva construcción se hace de tipo colonial, conservando así a ese lugar céntrico como hace varios años.

Un lugar insólito es una vieja capillita, conocida por "la iglesia de los negros", que permanece custodiada por descendientes de los primeros negros. Su construcción es de hace aproximadamente 120 años, la que se conserva casi auténtica. Sus anchas paredes de barro y viejas ventanas dan muestras del pasado. Aunque sólo unos bancos quedan, se puede ver que algunos feligreses colocan estampas en los viejos muros. El turista puede visitarla.

Un capítulo aparte merece el Museo Pampeano. Miles de piezas importantes dan categoría al museo. Una de sus salas está dedicada exclusivamente a recuerdos de la batalla de Chascomús. Uno de los hechos más notables lo da el cuidado y limpieza en que se encuentra cada una de las piezas. La ubicación de los objetos expuestos da continuidad a los hechos históricos, entre una y otra pieza. Al decir que algunas de las piezas del museo son utilizadas para decorar o usar en actos culturales, como ser: bailes de época, conferencias, etcétera, podemos denominar a este museo como museo vivo.

El Museo Pampeano está ubicado en una esquina del hermoso parque Libres del Sur, formando un bonito cuadro nocturno, que es iluminado por focos que muestran al típico edificio colonial.

Caminando por las calles de esta ciudad tranquila, y después de haber visto la capilla extraña, la calle angosta, casas antiguas y coloniales, calles adornadas con canteros en el medio, el Museo Pampeano, nos encontramos de repente con la laguna de Chascomús. La inmensidad de su superficie da crédito al crecido número de turistas que llegan diariamente a disfrutar de sus aguas. En sus 3.012 hectáreas, con un largo de 15 kilómetros, un ancho de 5 kilómetros y una profundidad media de cinco metros, ha hecho de ella un prestigioso escenario para la práctica de esquí acuático, navegación a vela en clases menores, motonáutica y la pesca de su afamado pejerrey.

La riqueza de peces que la laguna posee queda en evidencia al ver la actividad que la Estación Hidrobiológica de la Provincia de Buenos Aires (vivero de pejerreyes) realiza con su reproducción anual de casi cinco millones de peces, y que distribuye a otras lagunas con mayores necesidades.

La avenida costanera es el punto de partida para recorrer la laguna. El Edificio del Turista está situado frente a la laguna y al lado del amplio muelle de pescadores, estando éste al servicio del turista ofreciendo las amplias comodidades de su salón de fiestas y comedor, con vista al lago desde la planta alta, servicio de restaurante, casillas para baño, etcétera.

Modernos hoteles y confortables restaurantes brindan al viajero una agradable estadía.

Distintos clubes náuticos disponen de comodidades y elementos para los deportistas. Entre los principales está el Club de Regatas.

Los turistas acampantes encontrarán en los balnearios de la zona céntrica el lugar adecuado para instalar sus carpas, con servicios sanitarios y negocios con venta de alimentos y bebidas. El placer del baño puede aprovecharse en casi toda la laguna. Los tres

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

principales balnearios céntricos son: Lamadrid, Edificio del Turista y San José, que ofrecen aptos vestuarios. El acampante encuentra cerca de la ciudad, en las zonas de San José y La Concordia, un lugar muy bien dispuesto para disfrutar de su estadía al aire libre.

Casi toda la laguna está bordeada por un camino de tierra, el que está en muy buenas condiciones. Al apartarse de los balnearios de la zona céntrica y tomando el camino que nos ha de llevar hasta el Parque Monte Brown tendremos que recorrer algunos pocos kilómetros para llegar a ver un viejo edificio llamado el castillo por su forma. Este lugar fue escenario de corridas de toros hace ya mucho tiempo. Bordeando la laguna y después de otros pocos kilómetros llegamos a Parque Monte Brown. Aquí estamos ubicados justo frente a la otra orilla de la ancha laguna, o sea que del otro lado tenemos la ciudad de Chascomús. Verdes árboles y el fresco pasto de sus alrededores cambian el panorama del camino recorrido para llegar aquí. Es éste otro hermoso lugar para el acampante, con los mismos servicios y comodidades que encontramos en otros lugares.

Al continuar por el camino que bordea la laguna nos encontramos frente al motel Tío Esteban. Este motel está ubicado en un lugar de hermosa arboleda y frente a la laguna. El motel tiene dieciséis habitaciones, todas con baño privado. Además cuenta con dos chalets para familias. Las comodidades para el acampante son amplias, encontrando para almorzar parrilla y distintas comidas, en sus dos amplios comedores con vista panorámica de la laguna.

Chascomús, como ya lo expresamos, ofrece excelentes sectores para la práctica del camping, la mayoría de los cuales están ubicados sobre el camino de circunvalación de la Laguna, contando el denominado "Monte Brown", con "unidad sanitaria", y el del ACA (en plena remodelación), con amplias comodidades. Está en proyecto la instalación de "modernos autocampings" para las próximas temporadas. Los interesados en acampar pueden solicitar indicaciones precisas en las oficinas de la Dirección Municipal de Turismo, ubicadas en la Av. Costanera, en el denominado Edificio del Turismo. Allí asimismo pueden consultarse las tarifas actualizadas de los hoteles y moteles de la zona. Todos los servicios al automovilista están perfectamente asegurados, hay muchos y buenos talleres mecánicos, estación del ACA y de Esso, YPF y Shell.

FICHA TECNICA Casa Rodante y Flotante BOYITA

Capacidad: 4 personas.
Tipo estructura: Cáscaras autoportantes.
Material: Poliester reforzado con fibra de vidrio.

Peso	350 kgs
Largo exterior (habitáculo):	3460 mm
Ancho exterior (habitáculo):	2080 mm
Ancho interior:	1810 mm
Altura interior:	1865 mm
Altura total exterior:	2160 mm
Largo total exterior (incluyendo portamotor y lanza remolque)	4320 mm

Rodado normal: 4,00 x 8,00 — 4 telas.
Suspensión: a barras de torsión longitudinales registrables y amortiguadores hidráulicos de doble efecto.
Capacidad de carga: Rodando: 100 kgs.
Estacionada: 100 kgs + 6 personas.
Flotando: 100 kgs + 4 personas.
Peso de la lanza sobre el paragolpe del vehículo tractor (según carga de la casa) 20 a 40 kgs.
Fuerza de arrastre (a 80 km/h): 54 kgs.
Potencia absorbida (a 80 km/h): 16 C.V.
Velocidad de circulación en carretera: Las máximas autorizadas en nuestras rutas: hasta 100 km/h.
Velocidad de prueba: 140 km/hora.
Potencia recomendada en motor fuera de borda: 5 a 15 HP.
Velocidad en el agua (con 5 HP): aproximadamente 6 km/hora.

CHASCOMUS: AGENDA PARA TURISTAS

Hoteles recomendados:

NUEVO HOTEL COLON, Libres del Sur (entre Arenales y Soler).
RESIDENCIAL SAN JOSE, Mazzini esq. Washington.
RIVIERA, sobre la Avda. Costanera.
COSTANERA, Castelli y Avda. Costanera.
SANTA MARIA, Maipú y Libres del Sur.

Restaurantes:

PESCA Y NAUTICA, Avda. Costanera y Avda. Lastra.
FOMENTO Y TURISMO, sobre la Avda. Costanera.
EL FAROLITO II, Avda. Costanera y Lamadrid.
AVENIDA, Avda. Lastra y Lincoln.
(En estos restaurantes la gran especialidad es, por supuesto, el "filet de pejerrey"). Almuerzo o cena puede calcularse de 7 a 10 pesos por persona.

Trasportes:

F. G. ROCA. **Omnibus:** "El Cóndor", "Costera Criolla", "Río de la Plata", "Antón", "Rápido Argentino".

HOJA DE RUTA

Buenos Aires-Chascomús:

Km	Lugar
0	Plaza del Congreso, tomar por H. Yrigoyen hasta Paseo Colón y doblar por ésta a la derecha. Seguir por Paseo Colón hasta la rotonda de Almirante Brown (Parque Lezama) hasta el acceso al puente, pasar el Riachuelo, se entra en la provincia de Buenos Aires. Control Policía Federal y Policía Caminera. Despacio. Seguir las prolongaciones del puente y los carteles indicadores que llevan hasta la Av. Mitre, a la altura de Sarandí. Tomar por Mitre a la izquierda, siempre al frente hasta Florencio Varela (Rond-Point).
24,5	FLORENCIO VARELA. Todos los servicios: YPF, Esso, Shell. Comienza el camino doble. Seguir al frente. POLICIA CAMINERA (pasar despacio y parar a la primera indicación). **Atención:** esta indicación vale para todos los cruces con puestos camineros de la policía que se produzcan a lo largo de la ruta. En el pavimento está marcada la doble línea amarilla que indica "no pasar a otro vehículo en este sector".
30,8	Puente sobre vías del FC. Acceso de tierra a la casa histórica de "G. Hudson".
34,8	Rond-Point. Policía Caminera. A la derecha Fca. Argentina de Alpargatas. Bifurcación de caminos. A la izquierda sale la ruta nacional 1 a La Plata, seguir a la derecha por ruta nacional 2 (Hay carteles indicadores).
37,5	A la izquierda Fca. de autos Peugeot.
38,4	Cruce FC, sin barreras.
57,2	Paso a nivel sin barreras (despacio).
58,4	Cruce Echeverry. YPF, Esso, gomería. Seguir al frente.
60,8	Cruce FC, sin barreras (despacio).
64,2	I. Parque para acampar.
68,4	I. Parque para acampar.
70,2	I. Parque para acampar.
75,4	YPF, auxilio mecánico, restaurante. Bar.
75,8	I. Parque para acampar.
80,4	Policía Caminera.
91,9	ACA, estación caminera. Todos los servicios. Bar, minutas. Samborombón.
93,8	Puente sobre río Samborombón.
110,8	Restaurante y bar "El Cóndor".
114,4	YPF, gomería, confitería "Atalaya" (famosa por sus medialunas), bar "Oasis".
115,4	Shell. Restaurante y bar "Martín Fierro".
119,8	Hostería "Tome y Traiga".
121,5	Taller mecánico, con servicio nocturno, tel. 2838.
121,8	Esso, gomería. Parrilla "Anahí". Electricidad del automóvil.
122	CHASCOMUS. Todos los servicios. Se entra a la derecha, directamente al centro de la ciudad y zona urbanizada de la laguna. (Siguiendo por la ruta 2, en el Km 129,8, sale a la izquierda el camino de acceso al camping del ACA y zona agreste de la laguna.)

NOTA: El mapa de la ruta Nº 2 fue publicado en CORSA 246.

ACTUALIDAD INT

Con unas cuantas noticias de allí, más algunas de allá, más otras de acullá, se completan estas notables paginitas de CORSA, en las que aparecen las últimas novedades de la industria mundial

FUSION DUNLOP - PIRELLI

La fusión de dos gigantescas compañías de neumáticos —Dunlop y Pirelli— sigue su marcha. En una declaración conjunta publicada hace dos semanas se informó que se presentarían dentro de dos meses a las juntas de Pirelli, Societé International Pirelli y Dunlop planes detallados para concretar la alianza, que supondrá un capital de alrededor de cuatro mil setecientos millones de pesos antiguos. Se espera recibir la aprobación de los accionistas para finalizar la operación. *¡Ultimo momento!* Nos acaba de hablar por teléfono Matías Urdeleaga, accionista de Pirelli, titular de dos acciones, quien se opone totalmente a la operación. Asegura tener sus motivos.

MAS SEGUROS CON KANGOL

La Kangol Magnet Ltd. ha dado a conocer un nuevo sistema de cinturones de seguridad de ajuste automático. Esta firma ha desarrollado un prototipo de cinturón que se ajusta en torno al conductor no bien se cierra la puerta del auto. El sistema se basa en el comprobado concepto "bandolera-cintura", fijándose dos extremes del cinturón sobre la parte superior e inferior de la puerta.

FORD ESCORT - MEXICO

La Ford Advances Vehicles Operations —departamento especializado de la Ford Motor Company, fabriquita de autos— acaba de lanzar un nuevo modelo de alta performance basado en un auto de producción en serie. Se trata del Ford Escort México, desarrollado durante el Rally Copa del Mundo Londres-México. Está equipado con un motor de 1600 cm3 con válvulas a la cabeza, similar al motor utilizado por los Escort que terminaron ubicados primero, tercero, quinto, sexto y octavo en dicha prueba. El motor tiene una potencia de 98 HP, régimen máximo a 6000 rpm y velocidad superior a los 160 km/h. Desde partida detenida alcanza los 100 km/h. en 10 segundos 4/5. Hace unos días se presentó un cliente quejoso, asegurando que a él le tocó el motor del octavo. Mala suerte, che...

NO MAS DB 6

Aston Martin cesó recientemente la producción de su modelo DB6. El director gerente de la empresa, Malcolm Montgomery, ha manifestado que la producción se centrará en los modelos DBS y DBS V8, de cuatro asientos. El DB 6, que fuera introducido en 1965, logró batir los records de duración como modelo standard en cuanto a mantenimiento en la línea de producción, en los 50 años de historia de la compañía.

NUEVO ABARTH 1000

Manteniendo el típico casco del Fiat 600, pero incorporando toda la "pulenta" posible, Abarth entrega actualmente el modelo 1000 Berlina Corsa, listo para largar cualquier pruebita del Grupo 2. La foto es bastante elocuente en cuanto a sus características exteriores, pero conviene agregar algunas particularidades a fin de que ustedes se informen al respecto. La potencia máxima es de 112 HP a 8200 rpm; relación de compresión 13:1; válvulas a la cabeza comandadas por un único árbol. Dos carburadores Weber, caja de cinco marchas y retroceso, suspensiones independientes en las cuatro ruedas, cubiertas Dunlop Racin, peso de 583 kg y velocidad máxima estimada en 195 km/h. Un auto ideal para que todo el mundo lo corra y Alfredo Albornoz se lo ponga de gorra.

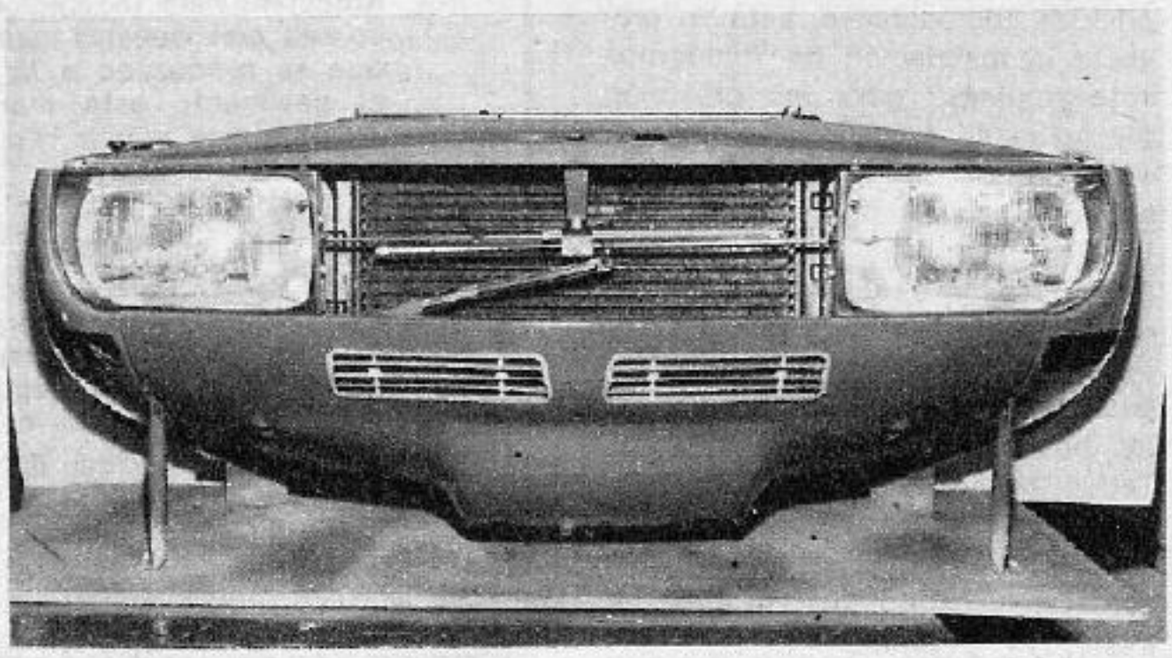


ESTADISTICAS

Una estadística recientemente dada a publicidad establece que al 96 % de los compradores de autos suecos nativos de Tannanarive no les gustan la pobreza, la lepra, los piojos, las inundaciones, las hemorroides, el inodoro tapado, las baldosas flojas, las arañas pollito, la caries, las gomas pinchadas, los panadizos, las travesuras de paloma, el bacilo de Koch, la autopsia propia, los martillazos en los dedos, la música de gaitas, la calvicie y los ojos de vidrio. Interesante estadística.

PARA VERTE MEJOR

El sistema automático de limpieza de faros presentado por Saab incluye un nuevo depósito de mayor capacidad para el líquido de limpieza y una mejora en el mecanismo de fregado de las superficies a limpiar. Para satisfacer los requerimientos originados por el uso, los recipientes albergan actualmente tres litros de líquido que, activado por dos bombas, rocía los lentes de los faros delanteros. Los recipientes de plástico han recibido un tratamiento especial para evitar el congelamiento bajo severas condiciones de



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL

frío (de calor no iban a congelarse, seguramente...). Al costado de cada faro hay dos pequeños jets que envían el chorrito justamente al centro del tarro (perdón, del faro...). El mecanismo de las escobillas es gobernado por un motor eléctrico gracias al cual efectúan un recorrido sobre la superficie del cristal que se realiza 40 veces por minuto. Un engranaje trasforma el sentido rotativo del eje del motor en un movimiento oscilante para una de las escobillas, la que a su vez comanda a la otra por medio de una unión a cadena. Todo esto sirve para ver bien de noche, llueva, truene o caigan perros de punta.

MAS AUTOS PARA LOS PUDIENTES

"Así no vamos a ninguna parte..." asegura el poeta Carlos Agustín, mientras acaricia nostálgico el Dinky Toys que le regaló el papá para que no llore. "Mientras fabriquen estos autos totalmente fuera de mi alcance, seguiré andando a pie como un paria...". Claro que a la División Austin-Morris de la British Leyland la opinión de Agustín no le interesa mayormente, y es por eso que han decidido lanzar al mercado la nueva línea de MG y Austin Healey, línea que se compone con los modelos MG Midget, MGB, MGB GT y Austin Healey Sprite. Los nuevos modelos mantendrán su diseño exterior, radicando las innovaciones en componentes de ingeniería y detalles de confort y terminación muy mejorados. Así incorporarán a partir de 1971 columnas de dirección telescópicas, modificaciones de suspensión, instrumental redistribuido, etc., etc. A pesar de tratarse de autos de precio medio en el mercado europeo, siguen alejados de las posibilidades de Agustín, quien continúa con su letanía triste y desesperada...



ROVER SE MODERNIZA

Este es el "new look" del Rover 1971, que ha abandonado definitivamente su línea redondeada para asumir un perfil eminentemente recto, con perdón de la palabra.

Los nuevos Rover 2000 TC y 3500 comparten el mismo casco. En este caso se trata de un 3500, cuyas características fundamentales son las siguientes: Block del motor en aleación liviana de aluminio, refrigerado por agua. 8 cilindros en V. Diámetro y carrera: 88,8 mm x 71,12 mm. Cilindrada: 3528 cm3. Relación de compresión: 10,5:1. Potencia máxima: 184 HP a 5200 rpm. Dos carburadores SU HS6. Caja de cuatro marchas, manual o automática optativa.

En cuanto a performances, acelera de 0 a 100 km en 10,2 segundos. La velocidad máxima está en el orden de los 190 km/hora.

El distintivo radical del auto es su parrilla, muy personal en cuanto a diseño; una grilla subidividida en grandes divisiones, a cuyos costados se implantan los dobles faros; las luces de posición aparecen como el rebate de los guardabarros delanteros. El perfil es limpio; no ofrece excesivos cromados ni dobleces de chapa. En síntesis: un lindo aparato y de los más nuevitos en cuanto a concepto general que ofrece Inglaterra.



NUEVAS CUBIERTAS FIRESTONE PARA DRAGS

A pesar de las apariencias, éste no es el señor Carlitos Goma. Se trata de W. J. Abraham, gerente de la división "Drag Tires" de Firestone. Este señor está muy contento de presentar a todos los felices poseedores de un drag, stock car o Funny car las nuevas cubiertas ideales para tales especialidades. Las dos de abajo corresponden a los super stock-cars; la de arriba a la izquierda sirve para dragsters de gas o combustible común y la de arriba a la derecha es ideal para el tren delantero de un stock car que se precie de tal. En cuanto a precio, mejor no hablemos. Podemos adelantar que salen más bien saladitas, sin considerar el precio de las llantas para tales cubiertas.



ACTIVIDAD

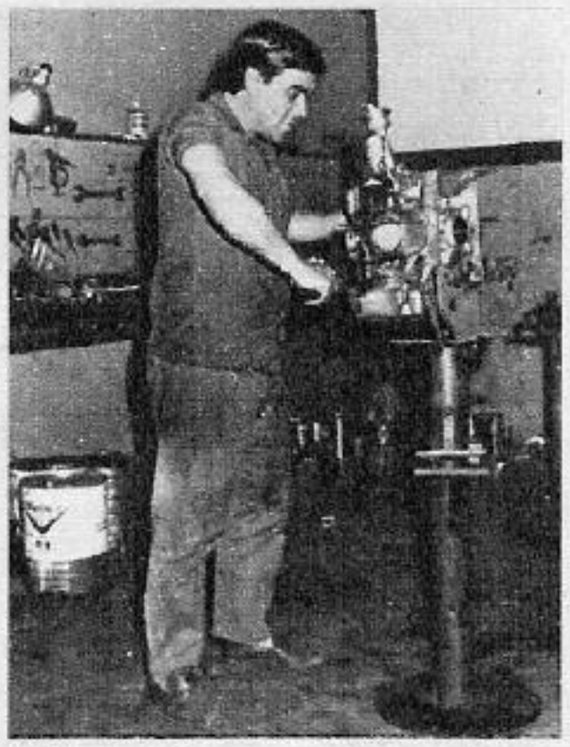
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

HERMANOS PRAMPARO: CAMPEON Y VICE DE CITROËN

Son de Castelar, 23 y 24 años, salieron primero y segundo en el campeonato de Citroën de A.D.A.

Automovilísticamente hablando, las ansias de competir trajeron como consecuencia una diversificación tremenda de categorías. Para dar cabida a las diversas marcas y modelos que produce nuestra industria nacional, 1970 fue pródigo en este aspecto, enriqueció la actividad zonal que se defiende haciendo competir en pistas de tierra a las populares "Cafeteras", Fiat 600 en tres categorías, hasta 1150 c.c. con coches De Carlo, Isard, etc., etc. y coches Citroën 2 CV.

En Citroën 2 CV el parque de competición está compuesto actualmente de 40 coches en la zona del Oeste bajo la jurisdicción de A.D.A. (Asociación Deportiva Automovilística) y en las competencias que independientemente hace disputar la "Peña Automovilística El Bosque", de Merlo. La categoría tuvo su campeón y, por supuesto, su vicecampeón. Todo quedó en familia: el título, los trofeos y los "mangos". Premio a la continua actividad y dedicación, sumados al buen manejo, propio de "unos pocos" dotados especialmente por la "madre natura": Héctor Hugo Pramparo, soltero, 24 años, campeón de la Categoría Semipreparados; vicecampeón: Jorge Alberto (Coqui) Pramparo, 23 años y también soltero (por el momento sin apuro). Estos campeones viven en la zona de Castelar, hijos únicos, con sus papis, don Deolindo José Pramparo y mamá Zulema García de Pramparo; en familia nos enteramos del poco entusiasmo por los "brolis"; don Deolindo sentencia: "Quien no estudia debe laburar", y allí fueron... a laburar. Héctor Hugo hizo de todo, fue sodero, vendía trabitas para el pelo, de todo un poco, mientras que a Jorge Alberto se le dio por la pintura, pero no como El Greco o Velázquez, sino de la otra, pintando ómnibus en la empresa Reconquista (la Costera), de aprendiz, sin ganar un solo pesito; pero, en mente tenía la idea de aprender e independizarse, cosa que hace actualmente con su hermanito y les va muyyy bien. Aparte de trabajar, también practicaban algún deporte y lo hacían con el fútbol en el Club Liniers, en la "C"; tan pataduras no fueron porque llegaron a jugar en reserva; después vinieron los coches y adiós al fútbol. A los 14 años comenzaron "a ratearle" el coche del "viejo", un Chevrolet 37 y el Ford A del tío Raimundo Tous. Entre charla y charla confiesan que de vez en cuando probaron uno que otro derrape. Son principalmente admiradores de su entusiasta amigo y preparador Guillermo Galeano, con reducto en Adrogué, quien pasa sus horas en la preparación, poco menos que secreta, de sus investigaciones y puestas en prácticas exitosas en los motores Citroën. Dicen los amigos, así al oído: "...es el laboratorio diabólico de Galeano", señalando el taller. Preguntados sobre si existen problemas por parte de los padres para la práctica del deporte automovilístico, confiesan que ellos, sus padres, son sus mejores hinchas y admiradores; también nos confían con cierto rubor en las mejillas que cada uno tiene "su admiradora preferida" (¡pobres!: son muy tímidos...). En las preferencias por el paso a una categoría mayor, Jorge Alberto preferiría Turismo Carretera Fórmula "A" y en cambio el campeón Héctor Hugo se inclina por un manejo en circuitos pavimentados a bordo de un Fórmula 4: cuestión de gusto... Mientras continúa la entrevista, hablamos de piñas en competencias y el "agraciado" resultó Héctor Hugo en una competencia disputada en Escobar; los daños fueron, en realidad, importantes en el coche, pero no así en el plano personal ("toco madera", dijo, y se tocó la cabeza). Piensan que 1971 marcará una etapa decisiva en la Categoría Citroën, especialmente en competencias de largo aliento, es decir comenzar con una prueba piloto de 6 horas. "Ya estamos en conversaciones con la gente del Club Municipalidad de San Andrés de Giles y encontramos una excelente predisposición a nuestra idea", para agregar luego: "Es una gente muy macanuda". Y así nos despedimos de la familia Pramparo, "tuercas" por vocación; y damos fe que don Deolindo tiene una mano bárbara para la parrilla: "gauchazo de ley, ahijuna".



Guillermo Galeano, responsable de la preparación de los autos del campeón y vice.



Los hermanos Jorge y Héctor Pramparo, campeón y vice, respectivamente, de la categoría Citroën.

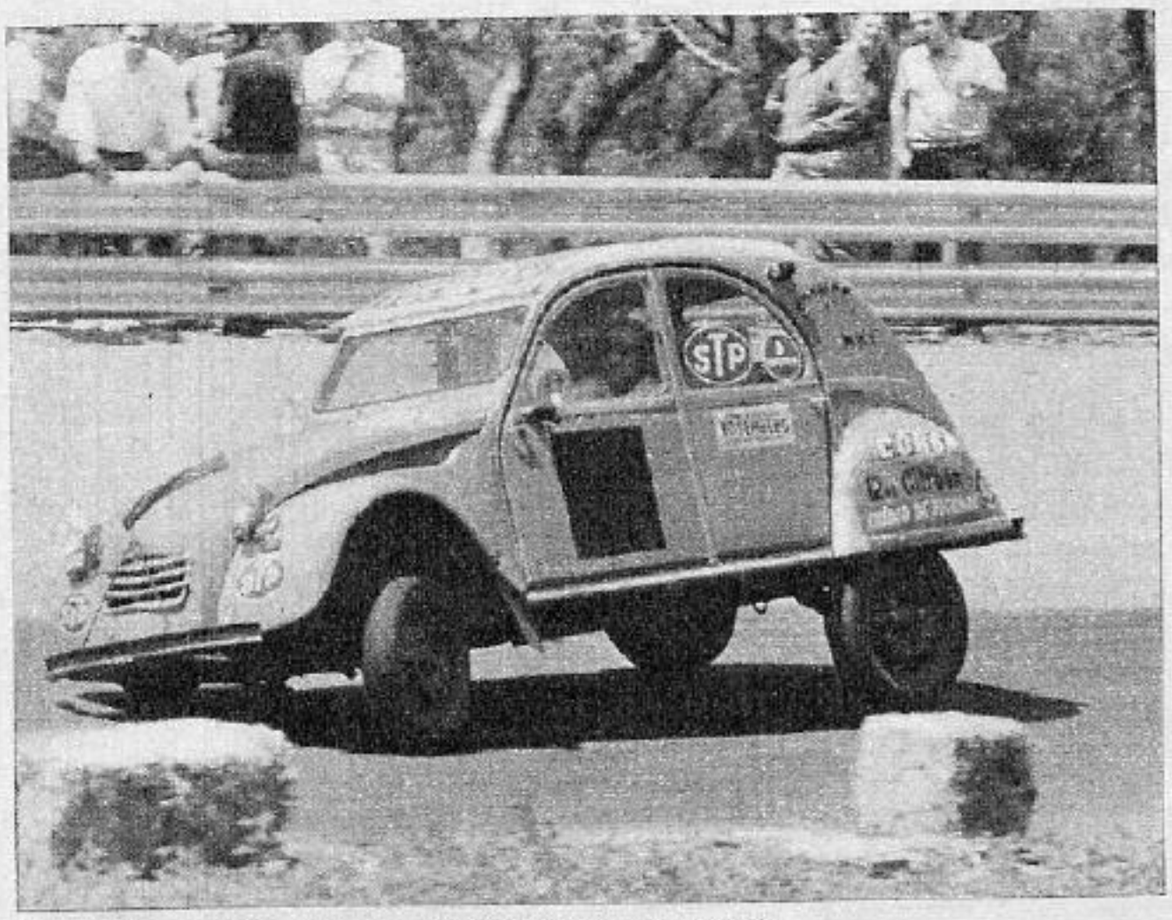
TUCUMAN

PLANES DE CITRONORT

La joven y pujante Concesioria Citroën de Tucumán, Citronort S.A., con Gramajo, Cruzado, Cupin y Davidson a la cabeza y secundados por un brillante equipo de mecánicos, están poniendo a punto el equipo que intervendrá en el próximo mes de abril en las 30 Horas Maratón Citroën que se disputarán en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Citronort S.A. presentará dos unidades Citroën 2 CV y dos modelos 3 CV, con los cuales participarán conocidos volantes tucumanos y representantes de la revista CORSA. El equipo Citronort piensa reeditar en la Maratón de abril las performances brillantes cumplidas en las 12 Horas de Tucumán, donde se clasificaron primero y segundo, y además obtuvieron el record absoluto de la vuelta. Por otro lado, y debido al éxito obtenido en la primera edición de las 12 Horas Citroën en Tucumán, los dirigentes de la Asociación Tucumana de Au-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL



Citronort se prepara para las 30 horas de abril.

tomóviles Standard y Citronort S.A. ya están trabajando para que en octubre se lleven a cabo las 12 Horas, edición 1971, en el autódromo del Parque 9 de Julio de Tucumán.

SANTA CRUZ

PROYECTO AMBICIOSO

Las ganas de hacer de un grupo de gente de Rio Gallegos tienen que ser necesariamente apoyadas por los que pueden

Días atrás apareció en el diario El Patagónico, de Comodoro Rivadavia, un recuadro en la página de deportes que estimamos importante comentar. Su título era "El sueño dorado de un circuito". Entre otras cosas, el mismo dice: "La carencia de un autódromo en Río Gallegos es demasiado notable; quizás, demográficamente hablando, seamos una de las ciudades más tuercas del país, y como tal necesitamos de un escenario acorde a nuestras pretensiones".

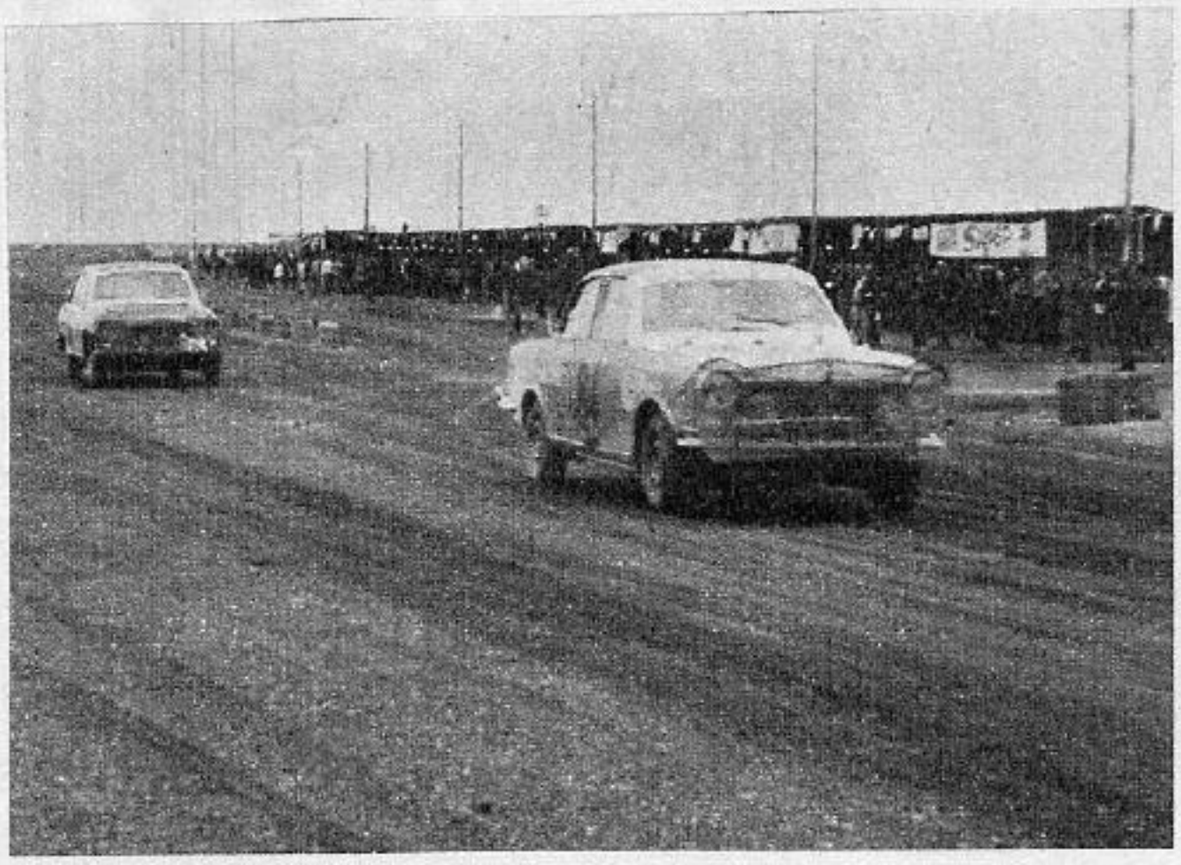
Más abajo expone las razones por las cuales se hace difícil pensar en la concreción del proyecto. Fundamentalmente las dudas se basan en las cifras que habría que barajar para poder cumplir el deseo.

Desde ya que las contras son muchas, toda iniciativa demanda muchos esfuerzos, pero resultaría importante que la gente que tiene en sus manos las posibilidades para poder llevar adelante la idea tome debida nota de lo que en realidad significa un autódromo para la zona que lo rodea.

Para dar idea basta con mencionar algunos, como Nürburgring o Le Mans, por ejemplo, que concentran la atención del mundo entero. Y dónde están ubicados. El primero de ellos en Adenau, un pueblo de campiña que no supera los tres mil habitantes. Lo mismo sucede con el circuito francés.

La construcción de un autódromo en esa zona de nuestro país sería, desde cualquier punto de vista, positivo. Permitiría a una importante parte de la Argentina integrarse. A no dudar, el tema tendrá que ser considerado dentro de los planes existentes para darle el gran "manijazo" que le está haciendo falta a nuestro sur.

Un autódromo para Río Gallegos. Una larga ambición que hay que concretar.



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CONFERENCIA DE PRENSA DE A.D.A. EN GILES

El Comité de la Asociación Deportiva Automovilística congregó al periodismo para informar acerca de numerosos planes que llevará a cabo en la temporada del presente año

"A.D.A." (Asociación Deportiva Automovilística) citó a una conferencia de prensa al periodismo especializado el 17-1-71, en las cómodas instalaciones del Club Municipalidad de San Andrés de Giles, para informar sobre los principales lineamientos de la entidad para el año 1971. Se hicieron presentes con puntualidad "pasmosa" los delegados por el Auto-Moto Club Ciudad de Moreno, Juan Carlos Dematei y Hegger López; por Gral. Las Heras, Leonardo Tojo y Juan Carlos Fernández; por Campana, José Dulleo y José Gobelli; por Pilar, Selsio Zunini y Aníbal Di Yorio; por San Andrés de Giles, José Lecoma y Rodolfo Valli. También estuvo presente el campeón de la categoría Citroën, Héctor Hugo Pramparo, en calidad de delegado, y como secretario el piloto Jorge Curuchet, tomando debida nota de todo lo tratado en lo que a la categoría interesaba. Como toda reunión tiene su presidente, ésta también la tuvo, y la misma recayó en el delegado por Pilar, señor Aníbal Di Yorio.

Luego de una reunión preliminar e informal, la comisión pasó a tratar los importantes puntos de su agenda. Mientras tanto, nosotros pusimos proa a la pileta de natación del club. Estos muchachos de Giles, haciendo gala de su siempre proverbial cordialidad y hospitalidad, nos "regalaron" el club por un día. Un choricito, una molleja, una costillita, un chinchulín y vino sirvieron de aperitivo.

ACTIVIDAD ZONAL

Mientras tanto, adentro se trataban los puntos: disciplina de los pilotos, mecánicos y acompañantes; cumplimiento estricto de los horarios, y aplicación de sanciones.

Para la Categoría Cafeteras hasta Modelo 1931, pero sin desatender hasta Mod. 1927, los reglamentos están actualmente en confección. Para la Categoría Fiat 600 (Semiprep.) se utilizará el reglamento existente. Para la Categoría hasta 1150 c.c. podrán participar coches Fiat 600 con preparación libre. Los participantes en la Categoría Citroën Semipreparados utilizarán el actual reglamento. Con respecto a "la mosqueta" también hay novedades... y muy buenas. *En la Categoría Cafeteras* el arancel será el siguiente: Al 1º, 100.000 "pesotes" (de los viejos); al 2º, $ 50.000; al 3º, pesos 30.000, y al 4º, $ 15.000. Por serie, el 1º cobrará $ 4.000; la inscripción será de $ 3.000. *Para Fiat 600 Semipreparados:* El 1º cobrará $ 70.000; el 2º, $ 35.000; el 3º, $ 15.000, y el 4º, $ 10.000.; el 1º de cada serie cobrará $ 3.500 y la inscripción costará $ 2.500. *En la Categoría hasta 1150 c.c.:* El 1º recibirá $ 100.000; el 2º, pesos 50.000; el 3º, $ 30.000, y el 4º, $ 15.000; el 1º de cada serie percibirá la suma de 4.000 pesos (vulgo, mangos) y por inscripción habrá que "ponerse" con $ 3.500. *Para la Categoría Citroën Semipreparados,* la distribución de pesos en concepto de premios será la siguiente: Al 1º, $ 40.000; al 2º, $ 20.000; al 3º, $ 12.000, y al 4º, $ 7.000; al 1º de cada serie, $ 3.000 y por la inscripción tendrán que "ponerse" con $ 2.000. En concepto de entradas se cobrarán $ 300 (viejos) y los coches, o por los coches, deberá abonarse la suma de 100 pesotes (una bicoca). Como primera fecha a disputarse, el honor le correspondió a San Andrés de Giles, el próximo 7-3-71, y llevará el nombre de "Gran Premio A. D.A. Apertura Año 1971" y aquí comenzará a regir ya la nueva escala de premios citada precedentemente. Hasta aquí todo lo acontecido en la conferencia de prensa de "A.D.A." en Giles.

RESULTADOS FINALES

Llegó a su fin el Campeonato Argentino de la Categoría Fomento. En total se disputaron veinte competencias, asignándose trece puntos a cada una de ellas.

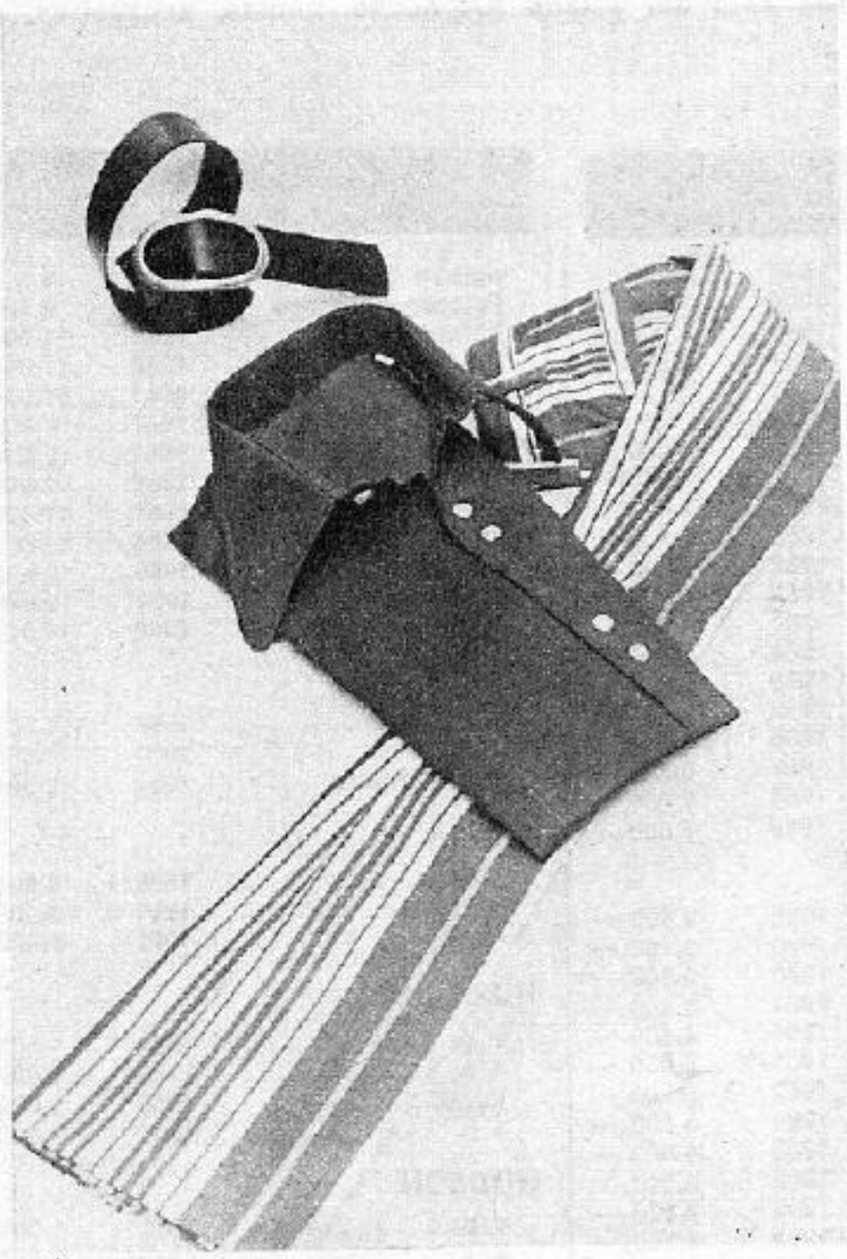
Pos.	Piloto	Ptos.
1º)	Alfredo Coronel	51
2º)	Osvaldo Ortensi	40
3º)	Raúl Carpinetti	39
4º)	Héctor Farina	37
5º)	Orlando Sotro	23
6º)	Rolando Sotro	17
7º)	Ricardo Belesia	14
8º)	Rubén Bulla	13
9º)	Héctor Benito	6
10º)	Juan Cabrera	4
10º)	Rinaldo Polidori	4
10º)	Jorge Ravasi	4
13º)	Osvaldo Echeverría ...	2
13º)	Eduardo Buggiani	2
15º)	Carlos Caro	1
15º)	Próspero Bonelli	1
15º)	Ignacio Alfonso	1
15º)	Adán Fantaguzzi	1



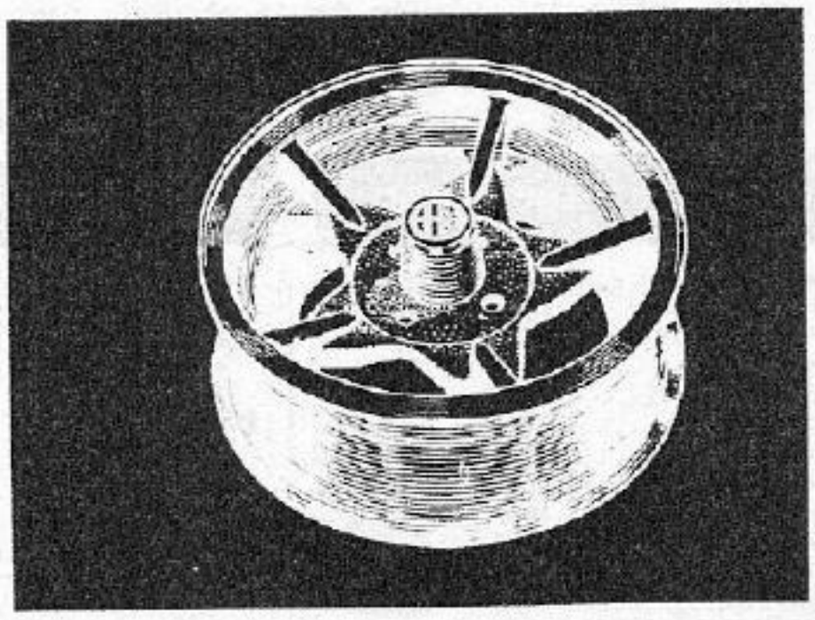
Importantes anuncios para la temporada '71 dio a conocer A.D.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa

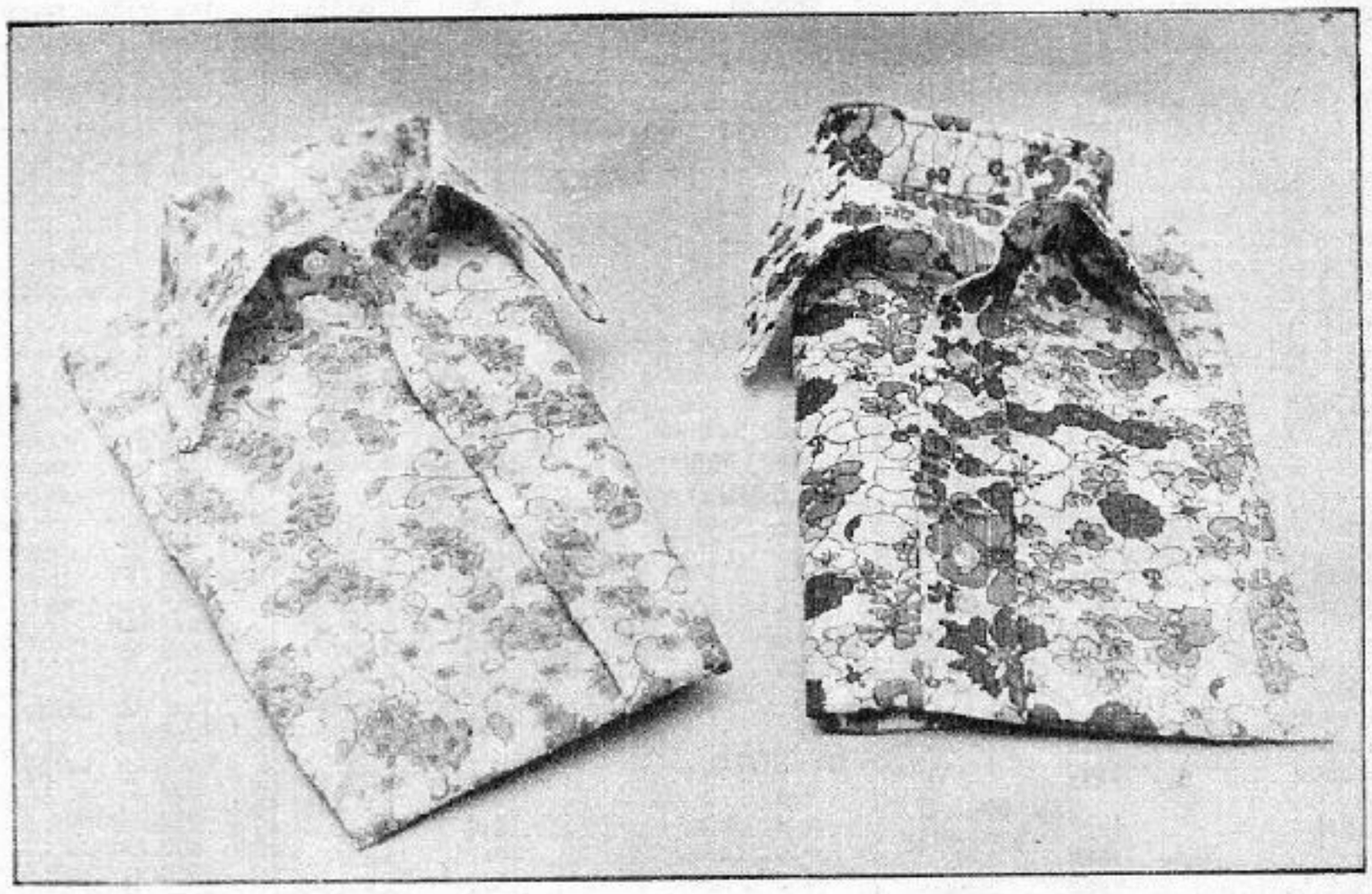


Conjunto "super-corsa", cintos como la muestra y variedad de hebillas, puro cuero y bronce, $ 14,90, camisa $ 29.90 y pantalón rayado $ 49.90.
ADAMO, Callao 1326.

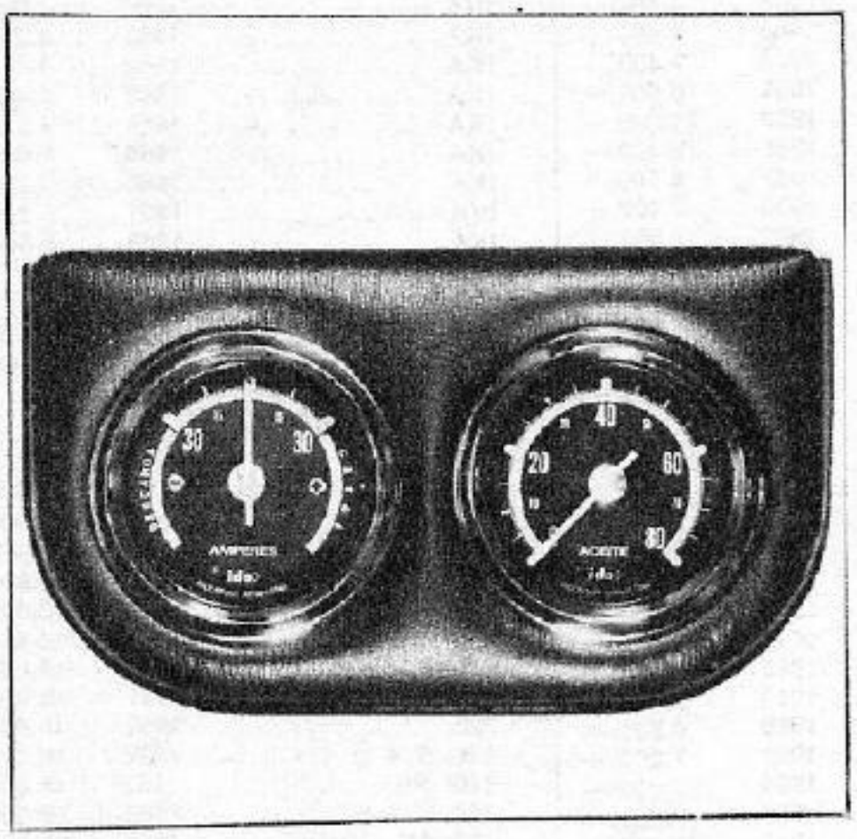


Ruedas deportivas de aleación liviana, magnesio titanio, para calle y competición. Aeroruedas S.A., Dorrego 58, tel. 54-7062.

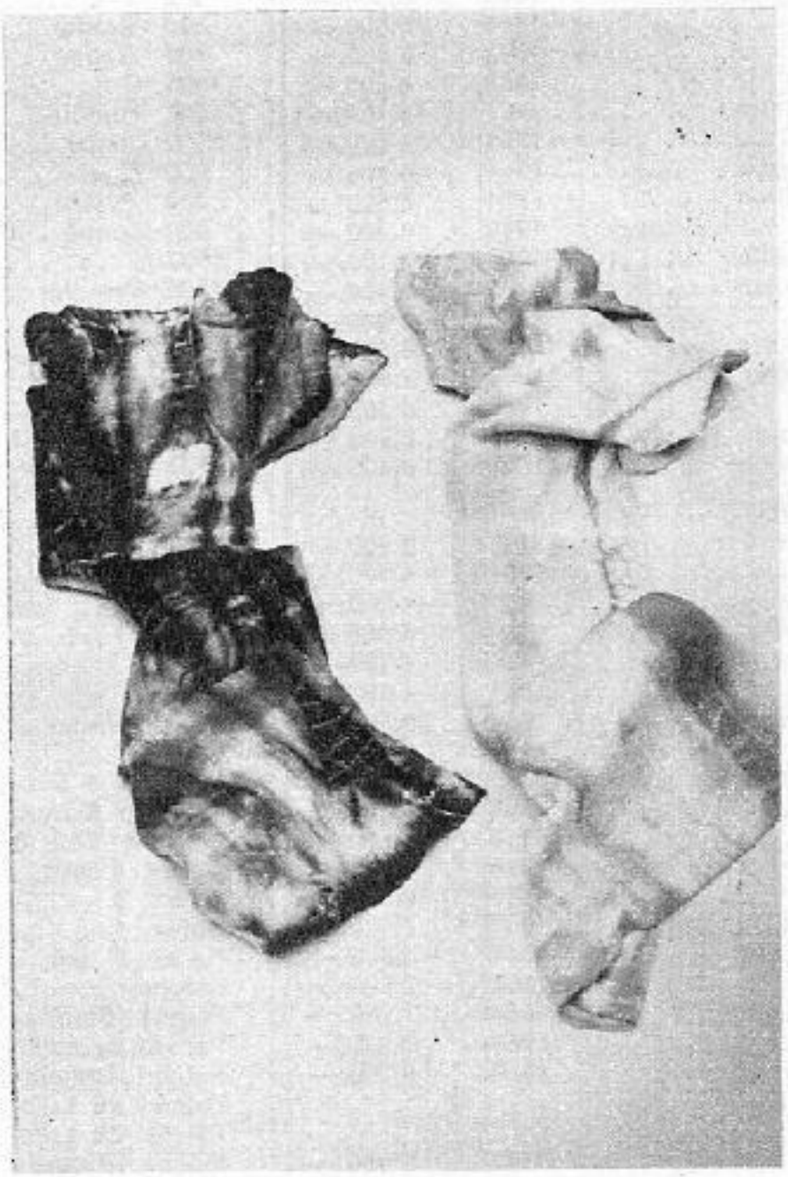
Camisas en variedad de estampados, muy entalladas, $ 19,90.
ADAMO, Callao 1326.



Chomba "Manchada", cuero algodón, $ 9,90
ADAMO, Callao 1326.



Tablerito marca IDA con manómetro de aceite y amperímetro, $ 13,50.
Fabrica y distribuye CADI S.A.



Para caza submarina y buceo, reloj SEIKO, japonés, con cronoscopio, día y fecha en español. Caja y pulsera de acero inoxidable para "70 metros" de profundidad. Gran luminosidad. Precio aproximado $ 650. en Agencias "Seiko", autorizadas.



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.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	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	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble traco.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble traco.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1953	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 8 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	29.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1966	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1948	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.	1968	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
N. S. U.		
24 HP	1959	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	6.800.—
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	13.600.—
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC
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.—
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	9.600.—
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	5.600.—
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.—
AMI-8	12.700.—
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	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROEN	
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-90	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.600
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
280	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
285	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	46-46	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER 8p	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.560.—
ZANELLA 50	1.245.—
ZANELLA RUTERA 125	1.675.—
ZANELLA PONDEROSA	2.050.—
Z-Carga 175	3.593.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.690.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.500.—
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	$	9.990.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.610.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,62-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.585.—
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	$	7.875.—
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	$	26.650.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,88-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,88-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,88-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,88-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,88-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,88-2,28-1,12	$	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.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodin	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



¿Perspectivas para el año 1971? Ballestrieri sonríe tranquilo mientras Wishnick levanta el brazo en señal de triunfo.

OFF-SHORE EN EL RIO DE LA PLATA

por NICOLAS GELORMINI

DOS MONSTRUOS FRENTE A FRENTE

Vincenzo Ballestrieri y William Wishnick hablan sobre off-shore. Su opinión sobre la carrera argentina. Las ausencias de Aronow y Cosentino. El mejor casco off-shore y las bases para un diseño argentino. Palabras del vicepresidente de la Unión Internacional Motonáutica. Perspectivas inmejorables para el año que viene.

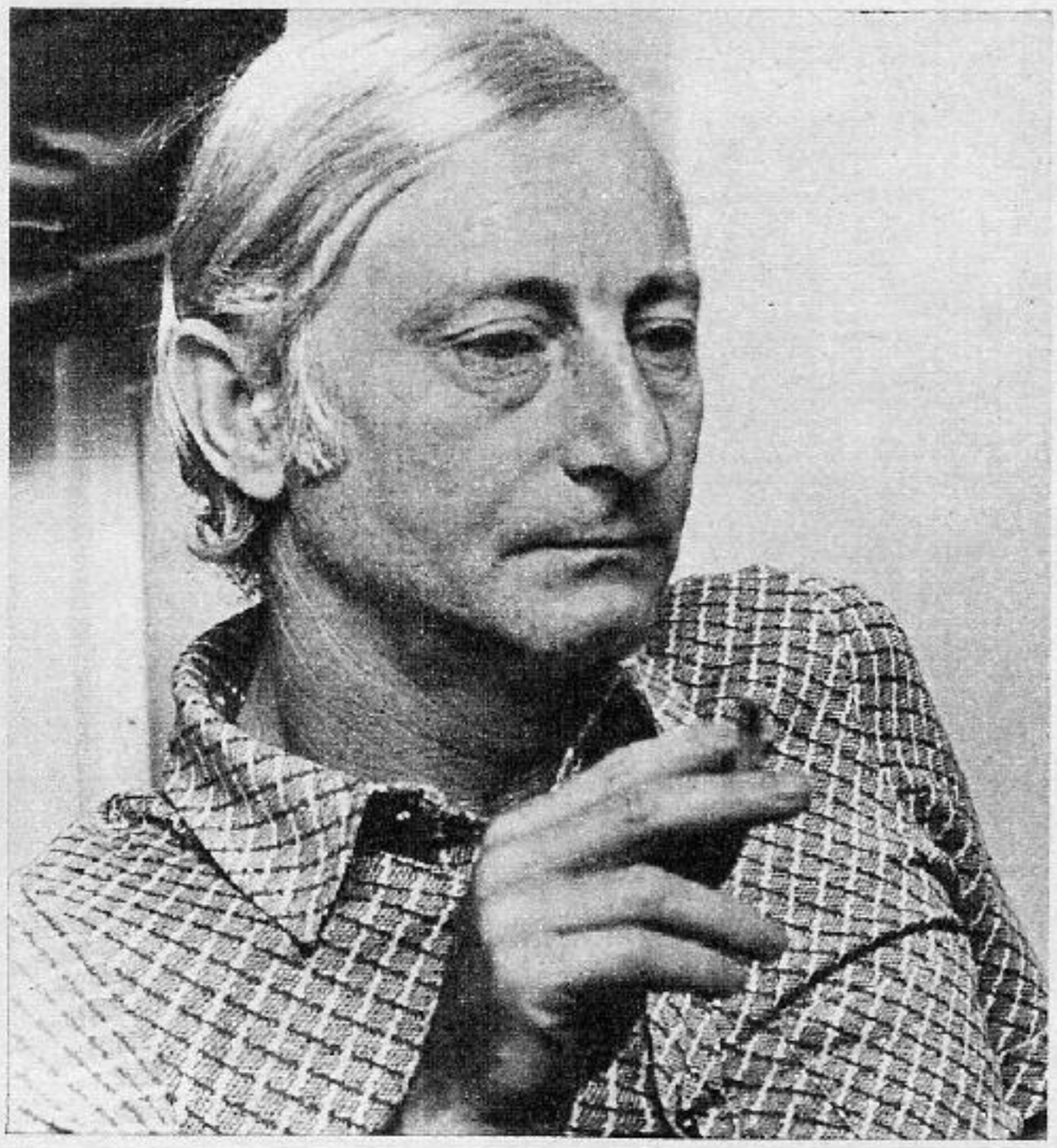
Y vinieron. Campeón mundial y campeón norteamericano. Una década que cada uno de ellos participa en competencias off-shore les ha dado suficiente conocimiento de las mismas. Las vieron primero desde los últimos puestos, abandonando, hundiéndose, y ahora están en la cúspide. En 1971 es evidente que Vincenzo Ballestrieri ha de tener en William Wishnick el principal rival que lo acose para quitarle el título de campeón mundial. Reunimos a los dos para oír lo que tuvieran que decir sobre la competencia off-shore que organizara el Yacht Club Argentino.

Pregunta. —Su opinión general sore la carrera.

Ballestrieri. —Puedo responder de una manera muy simple y directa: el año que viene vuelvo a la Argentina y si hubiera que llenar ya la ficha de inscripción no vacilaría. Con esto quiero decir que hemos encontrado no sólo una hospitalidad increíble sino que la carrera ha sido técnicamente interesante. Pienso que el año que viene habrá más embarcaciones. Veamos. El año pasado corrió una sola lancha extranjera, la Momma Maritime. Este año han intervenido tres. El año que viene quizá cuatro, cinco o seis. Debe pensarse que en off-shore no creo que nunca se junten veinte o treinta embarcaciones, por lo que los números deben analizarse con un criterio restringido.

Wishnick. —Concuerdo. Por mi parte, aunque decida retirarme de las carreras, prometo venir a correr aquí. Mar de costado, proa y popa pusieron interés en

→



Un auténtico campeón. Ya había conquistado el título mundial en 1968. Cree que para el año que viene los argentinos deben hacer una verdadera lancha off-shore y dio las bases para ello.

OFF-SHORE EN EL RIO DE LA PLATA

William Wishnick hizo gala de excelente humor y demostró por qué es el campeón estadounidense. Prometió volver y lo vamos a esperar como a un verdadero amigo.



la competencia. Un trazado de circuito muy interesante. Y un excelente trabajo de la Prefectura. Estuvieron siempre cerca, atentos y vigilando. Eso le da confianza al corredor y es uno de los aspectos que más deseo hacer resaltar. La organización y las comunicaciones, magníficas. Lo mismo que la reunión previa de pilotos, y no lo digo por el asado que nos sirvieron. Al principio creí que sería mejor reunirnos aquí, pero en San Fernando se estaba muy bien. Creo que podría adoptarse una práctica ya común en los Estados Unidos: la reunión de pilotos el día anterior a la revisión técnica. Eso no sólo permite a los corredores disponer de la noche del viernes para descansar sino que hasta serviría para explicar algún detalle de la revisión técnica que se efectuaría al día siguiente.

Pregunta. —¿Hubo alguna razón de orden general por la que no vinieran más pilotos?

Ballestrieri. —En absoluto; no hay razones especiales sino particulares de cada corredor. Puedo citar dos casos. Don Aronow aún no está repuesto del todo de un accidente sufrido el año pasado; además, un hijo suyo ha tenido un terrible accidente, lo que espiritualmente la ha abatido mucho. Caso contrario venía con su Cigarette. En cuanto a Cosentino, mi compañero de equipo, tomó la decisión de retirarse de las competencias por razones de trabajo hace muy poco. Los ingleses sí no creo que vengan. Me dicen que Soptwith había prometido venir pero no lo ha hecho. No es raro. Siempre prometen ir a todos lados y nunca van a ninguno. Si en el Río de la Plata se corrieran las dos últimas carreras del campeonato, quizá vendrían. Pero no puede contarse en firme con ellos; es muy raro que salgan de su isla.

Pregunta. —¿Qué tipo de casco cree que tiene más futuro en las off-shore?

Ballestrieri. —Es difícil responder porque se experimenta constantemente. Los ingleses están estudiando mucho los catamaranes y el mismo Cosentino está probando uno nuevo. Yo, personalmente, corro con los cascos de Aronow.

Wishnick. —Yo corrí contra catamaranes en California. Son lindos cascos, pero cuidado cuando salen al mar; ya no es correr en un lago y pueden venir sorpresas. Creo, personalmente, que cuando el mar se pone grueso no hay nada mejor que una V bien profunda; en la actualidad es la verdad en off-shore. En los últimos años se han probado muchos tipos de cascos: los Donzi, Thunderbird, Formula, Magnum, etcétera. Yo mismo tuve un Donzi en 1965 y 1966, bueno y ganador.

Ballestrieri. —A propósito de esta pregunta, agreguemos algo más. La carena Levi se quedó con su concepción de 1965; no progresó más. Se quedó. Yo corrí dos años con cascos Delta y evidentemente ahora es un diseño superado. Tiene enormes elementos positivos pero también negativos. La Surfury fue grande en 1965, pero ya no puede ir más. Levi no ha aportado nuevas ideas en los últimos años y no lo considero más en el "juego" de las off-sohe. En estos momentos creo que lo verdaderamente fuerte de off-shore debe buscarse en Bertram, Aronow y Don Shead. Este último, sin embargo, como todos los ingleses, produce cascos veloces pero no para mar fuerte.

Pregunta. —¿Piensa que puede aquí hacerse una lancha off-shore?

Ballestrieri. —Pienso que aquí, como ocurrió al principio en Italia, el off-shore empieza a dejar de ser misterio y palparse como algo real. Mi deseo ferviente, como italiano y como vuestro amigo, es poder ver, cuando vuelva el año que viene, una off-shore argentina. Piensen que es casi seguro que no van a poder ganarnos, nadie nace sabiendo y ustedes están naciendo a la off-shore. Durante la entrega de premios ya estuve hablando con un joven diseñador argentino. No pretendan inventar todo, nadie inventa todo partiendo de cero. Hay que ver buenas carenas y buenos motores. No creo que deban tender a hacer monstruos por ahora. Deben volcarse a embarcaciones convencionales. Tomen el caso de Juan Carlos Fernández Bunge. Su lancha off-shore, de 27 pies de eslora, puede ser mañana una lancha de excelente producción comercial. El astillero argentino que decida hacer una off-shore deberá pensar en un casco que pueda comercializarse, a fin de disminuir costos. No tiene que ser muy grande, no es necesario meter mucha potencia, pero debe ser un diseño realmente off-shore, que pueda salir al mar. No tiene por qué ser una lancha "importante", tiene que ser de "aguante ante las roscas". Yo en 1968 fui campeón del mundo con una lancha de ocho metros de eslora. Una embarcación similar aunque un poco más chica, como la de Fernández (la Boar Hog), cumple hoy mismo excelentes actuaciones. Fernández hizo buenos trabajos en Key West, Bahamas, Miami; no llegó primero pero anduvo bien. No debe pensarse que lo principal es la potencia. Debe buscarse un casco realmente off-shore y equilibrado. No demasiado robusto, porque pierde velocidad, y no demasiado grande, porque cuesta mucho la gran

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

potencia que hay que instalarle. No puede empezarse así. Resumo: una embarcación mediana pero capaz de salir al mar.

Wishnick. —Para llegar a cien hay que pasar por noventa y nueve; con eso quiero decir que no puede saltarse un aprendizaje, un "derecho de piso". Mi primera carrera fue con un 22 pies, luego con 24, subí a 28 y finalmente llegué a 32 pies. Junto con Ballestrieri tenemos gran consideración por Fernández que con una lancha que no puede ganarnos cumple excelentes performances. Es un paso adelante. Quizás el año que viene, en una embarcación más veloz, pueda sumarle la experiencia adquirida en ésta. Hay muchos casos de corredores que empezaron con un fuera de borda, luego pusieron dos, luego tres. Mis dos primeros años no terminé ninguna carrera. El primero ni siquiera pude largar, el segundo largaba (cuando podía) y abandonaba. Que la bomba de agua, que la manguera de nafta, la batería, la ubicación de los tanques de nafta, que siempre se rompían, etc.: cualquier cosa me pasaba.

Ballestrieri. —Quiero contar una anécdota mía, no para que sirva de consuelo sino de enseñanza. Hace tres años se organizó por primera vez una carrera off-shore en Europa que partía de Rosetto yendo a Split y se volvía al día siguiente. Yo no llevé mi embarcación más veloz y sin embargo gané por ocho horas de diferencia sobre el segundo. La carrera no era válida por el campeonato mundial, pero aparte de eso todos los que corrieron sacaron gran experiencia; el mar estaba bastante agitado y se obtuvieron útiles conclusiones sobre cada lancha que participó.

Wishnick. —Todos hemos progresado de a poco. Al principio de las off-shore los hombres eran buenos, los cascos más o menos y los motores decididamente malos. Se andaba en las 50 millas. Se mejoraron los diseños y los cascos empezaron a aguantar bien; los motores todavía no eran confiables ciento por ciento. Se llegó a 60 y después a 65 millas. Recuerdo que el primero de Aronow andaba en las 60. Se terminaba un 30 por ciento de las carreras, en el resto se abandonaba. Empezaron a mejorar las máquinas y anduvimos cada vez más rápido. Y ahora, en general, no se rompen cascos ni motores, ahora se rompen los hombres. Estamos en las 80 millas y el mismo Aronow tuvo serios problemas, aún no superados del todo, por los golpes recibidos. Correr como lo hacemos con Ballestrieri doce o quince veces al año no es ningún chiste.

Pregunta. —¿Cuál es el costo de una de estas lanchas?

Wishnick. —No es elevado si lo tomamos en relación con el standard de los corredores norteamericanos. El precio de adquisición puede oscilar alrededor de 20 a 25.000 dólares (o sea unos 100.000 pesos ley, o sea 10 "palos"). La planta propulsora cuesta más de la mitad. En cuanto al costo de intervención en cada carrera depende evidentemente de dónde es la carrera, pero puede estimarse que se gastan unos 15.000 dólares por temporada y se corren unas 15 carreras, lo que da un promedio de 1.000 dólares por carrera.

Pregunta. —¿Qué carrera prefiere y por qué?

Wishnick. —Prefiero correr en Nueva York, es la que más me gusta, porque cada vez que la corro me pasa algo. Nunca gané y eso que es "en casa". Y eso que soy el presidente del off-shore de allí. La última vez creí que había ganado y fui descalificado. Allí me pasan todas. Se imaginan que conozco el lugar como la palma de mi mano: desde mi casa veo el agua y desde el agua mi casa. Pues bien, diez pilotos se "comieron" el primer punto de control y yo estaba entre ellos; todo el mundo siguió derecho y yo también.

Ballestrieri. —Yo prefiero la de Cowes-Torquay-Cowes porque para mí, estoy convencido, es imposible ganarla. Me hundo, rompo, vuelco, me pasa todo lo que le puede pasar a un corredor, pero no gano. Y qué carrera hermosa. Se televisa completa; en Torquay se juntan más de 25.000 espectadores para ver pasar las lanchas.

Pregunta. —¿Conclusión final?

Ballestrieri. —No hagan, en lo que a organización se refiere, nada distinto de lo que hicieron esta vez; estuvo perfecto. Yo le digo ¡bravo! a Krieger y al Yacht Club Argentino. Me complazco en señalar que estas mismas palabras de elogio las trasmití telefónicamente a Roma pocas horas después de terminar la carrera. Estoy convencido de que el año que viene vamos a tener otro "Circuito Río de la Plata" con más corredores. Y me voy esperando encontrar a mi vuelta una off-shore argentina.

Wishnick. —No en vano Krieger pasó mucho tiempo de dos años estudiando off-shore en todo el mundo. Se supieron hacer las cosas y como piloto estoy ampliamente satisfecho. Además, yo creía que en Nueva York los corredores recibían el mejor trato del mundo; de lo que hicieron acá con nosotros estoy asombrado. Un último consejo a los pilotos argentinos: allá, en Nueva York, largan lanchas con más de 30 millas de diferencia de velocidad con las nuestras; llegan en los últimos puestos pero van aprendiendo mucho; lo importante es correr.



EDWARD NABB

Es vicepresidente de la Unión Internacional Motonáutica y en su carácter de tal asistió el año pasado al primer "Circuito Río de la Plata" y Buenos Aires-Punta del Este. Su voto y su palabra fueron decisivos para que estas pruebas tuvieran puntaje para el campeonato mundial off-shore por el trofeo Sam Griffith. Volvió este año para observar el desarrollo de ambas pruebas. Quedó ampliamente satisfecho de la labor de control, patrullaje, comunicaciones, etc. y augura un porvenir promisorio para el off-shore en el Río de la Plata.

"Todos tienen que aprender. Tomen el caso de la posición en que corre el piloto. A nosotros nos tocó cinco años convencernos que no se puede correr sentado, que es totalmente imposible correr de cualquier forma que no sea de pie. Ahí pueden ahorrarse investigar, ya lo hemos investigado nosotros y nos costó bastante. En cuanto a tener cascos aptos no se olviden que en Estados Unidos se empezó a correr en off-shore hace 60 años, es decir en 1910. No pueden digerir esa experiencia de golpe. El esfuerzo de Krieger y el Yacht Club Argentino les permite tener aquí las dos mejores lanchas del mundo y una muy buena embarcación con tres fuera de borda. Es de esperar que el estudio y observación de éstas permitan a los argentinos adelantar en el camino off-shore. El mismo Wishnick ha señalado que éste es un deporte donde los conocimientos adquiridos no se le retacean a nadie; se comparten los secretos. Es un deporte de amigos, se cambian ideas y resultados."

Cuando hablamos de premios en efectivo fue concluyente: "No importan a los corredores, a menos que sean muy grandes; el costo de intervención es tal que un premio en dinero no significa nada. Hay carreras en EE.UU. que no tienen premio y son concurridísimas. Creo que mucho más importante es la amistad de la gente, los eventos sociales. Como antecedente de la carrera mejor premiada está la primera edición de las «Bahamas 500» que tuvo 75.000 dólares en efectivo".

Hablamos sobre una off-shore argentina y cascos apropiados: "Creo que los catamaranes, por necesitar del aire para su sustentación, pueden rendir mucho en velocidad, pero eso no es fácil de obtener con olas altas; por el lado de la V parece estar la solución. En lo referente al plástico o al aluminio, el corredor en general prefiere el plástico; pero para construcciones individuales, para la investigación y modificación constante el aluminio da óptimos resultados".

YACHTING

CAM

El domingo se inició el clásico mayor de nuestro calendario, la regata de Buenos Aires - Río de Janeiro en su IX° edición. El Yacht Club Argentino y el Iate Clube do Río de Janeiro comparten las responsabilidades de su organización. Treinta barcos largaron desde el km. 8. del canal Norte de acceso al puerto. Presentamos aquí gráficamente a los más serios candidatos al triunfo

A-295 JOVITA, de Oliva Vélez, decidió su participación a último momento.

EL COLUMBIA, de Ugo Baldi: se trata de un Galant 53, diseño del holandés Von der Stadt, construido en Inglaterra en plástico reforzado.

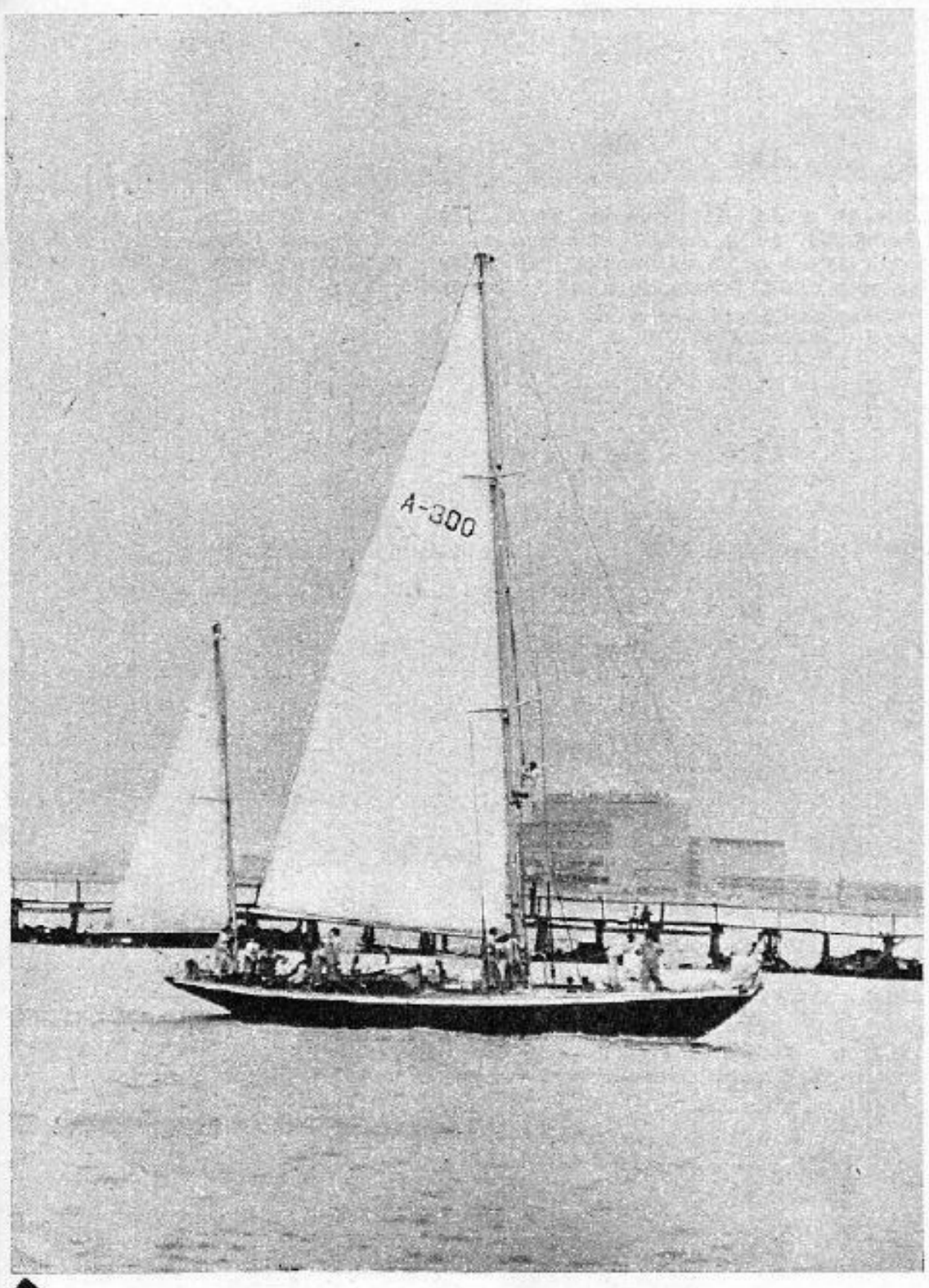
EL ATREVIDO, candidato de primera línea, es propiedad de Armando Grandi y fue construido en los Astilleros Derecktor de USA. Sus bondades se pusieron de manifiesto a lo largo de la temporada pasada.

EL RECLUTA II, de Carlos Corna, ya se lo probó y los resultados fueron excelentes. Sin duda, es un fiel exponente de lo que se puede llegar a hacer cuando se quiere.

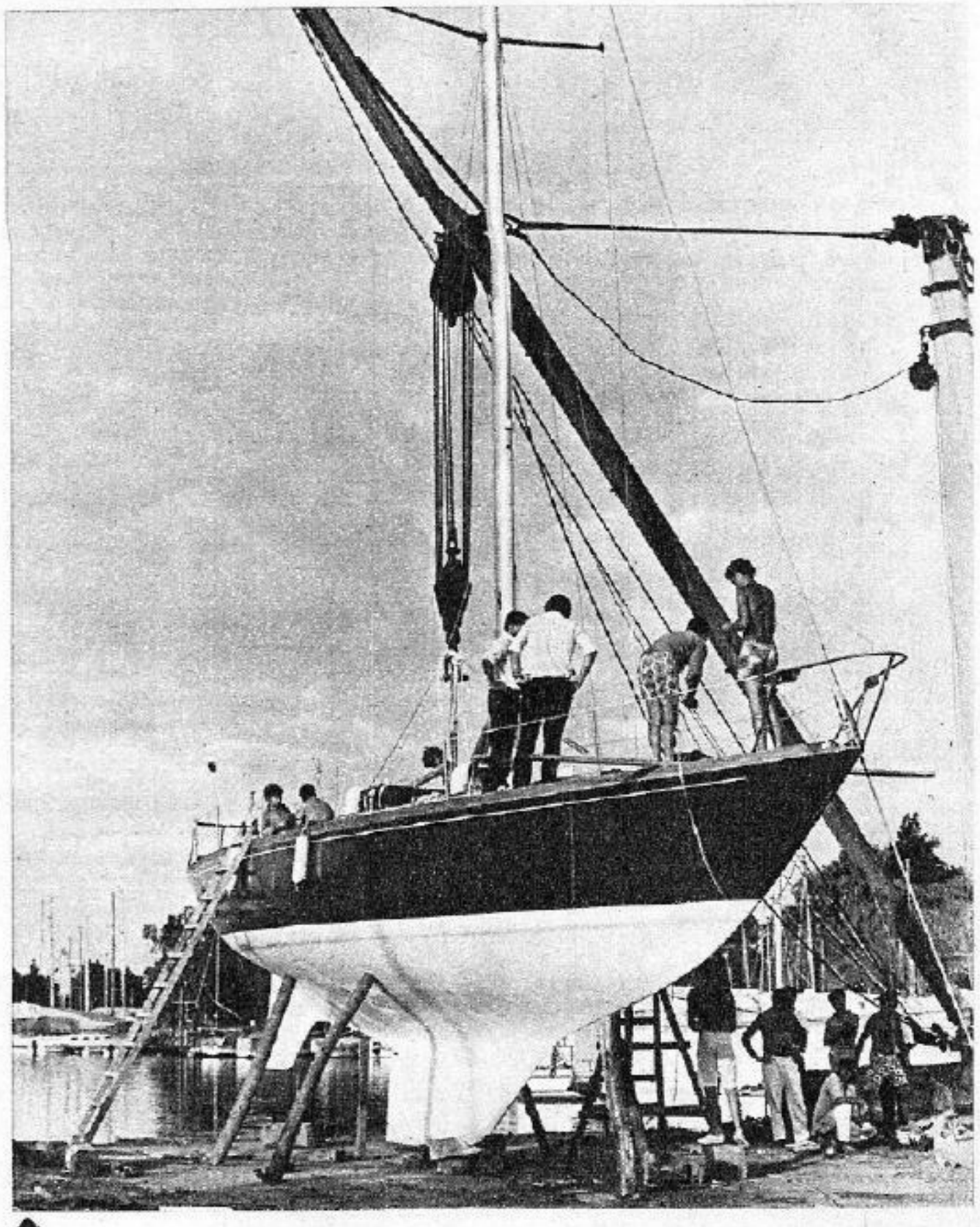
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por PEDRO NADIE

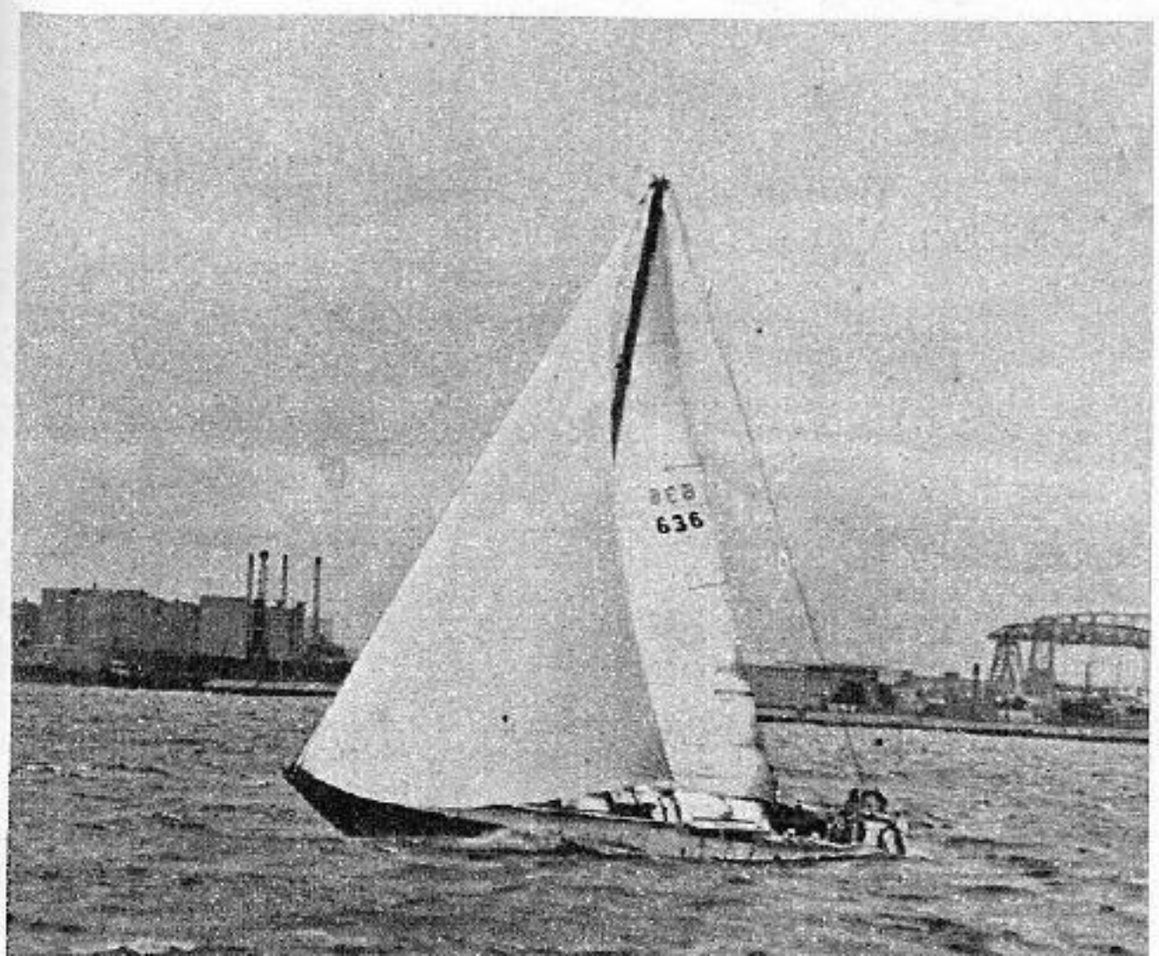
HINO A RIO



EL JUANA, de **Jorge Benavídez**, a pesar de tener sus buenos años encima, siempre es barco de punta; en tamaño es el tercero entre los competidores.



El novísimo FJORD VI de Germán Frers, gemelo del Recluta II y del Red-Rock II, fue construido en el país, en plástico reforzado, con técnicas muy especiales. Sus líneas son realmente fabulosas, y a pesar de no haber sido experimentado es mucho lo que se espera de él.







El monstruo: se llama ONDINE, es de Summer A. Long, con el que batió el record de la VIIIª versión de la regata. Mide 22,25 metros y es lo que se puede llamar una verdadera máquina de devorar millas.



He aquí el mejor (a nuestro gusto) de todos los participantes, el BAY-BEA, que resultó segundo en la última Newport-Bermudas: es, a nuestro entender, quien más chance tiene en esta travesía. Desde todo punto de vista es un barco de regatas por excelencia: prácticamente no tiene interiores a efecto de reducir peso. Será timoneado por su propietario, Patrick E. Haggerty, de los Estados Unidos.

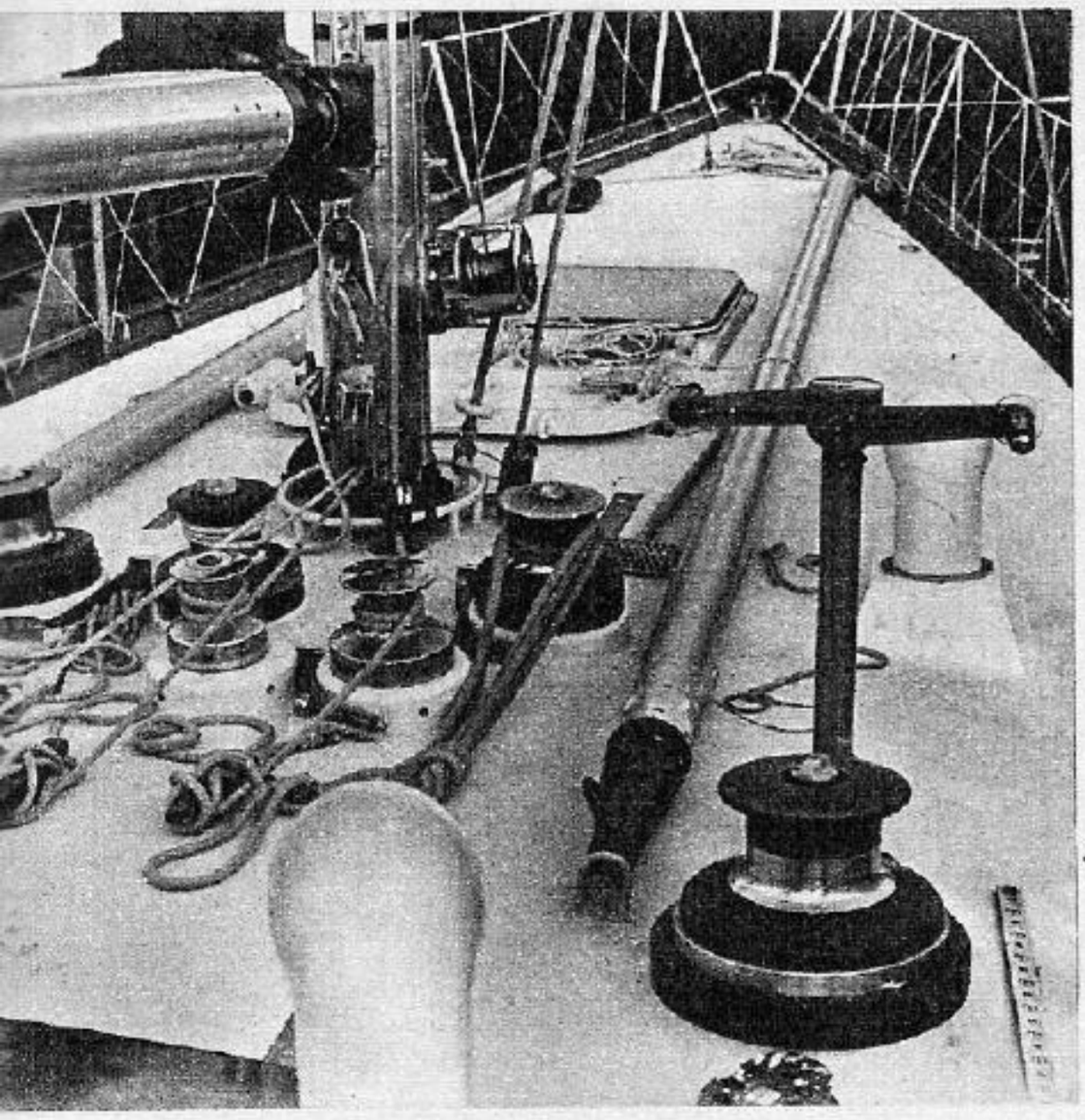


El PLUFT, del conocido regatista brasileño Israel Klabin. Desde que fue adquirido por su propietario intervino en cinco regatas, que ganó de punta a punta; sin lugar a dudas, es otro firme candidato.



El nuevo chiche de Arturo F. Acevedo. Es el SHINDA, un barco diseñado en base al fantástico Carina, ganador de la Newport-Bermudas. Entre su tripulación figuran el propietario y el diseñador del Carina, lo que constituye una verdadera garantía.



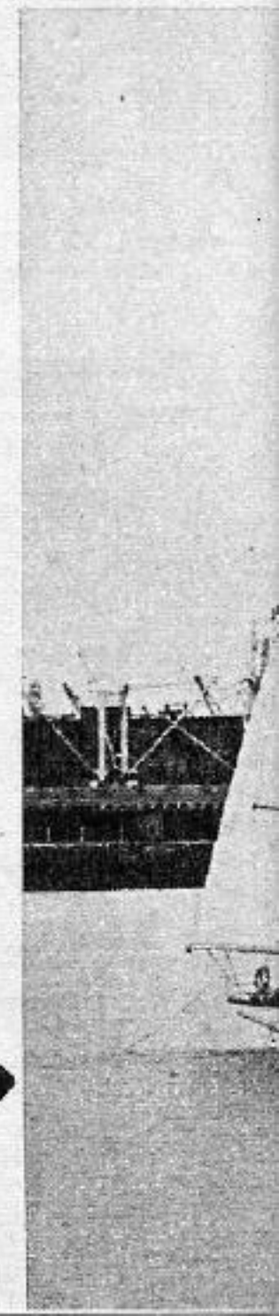


Otra maquinita: se trata de un Cal-40, de mucho éxito en aguas norteamericanas. El SEVEN es propiedad del brasileño Parker de Carvalho; se aprecia, entre otras cosas, el tensor hidráulico del stay popel.



La cubierta del BAY-BEA. Como se ve, todos los molinetes están en cubierta para llevar más abajo el centro de gravedad. Todavía nos dura la impresión que nos causó este ocean racer. Los obenques son perfilados de barra rígida y poseen, además, un stay intermedio que sirve para lograr una óptima puesta a punto.

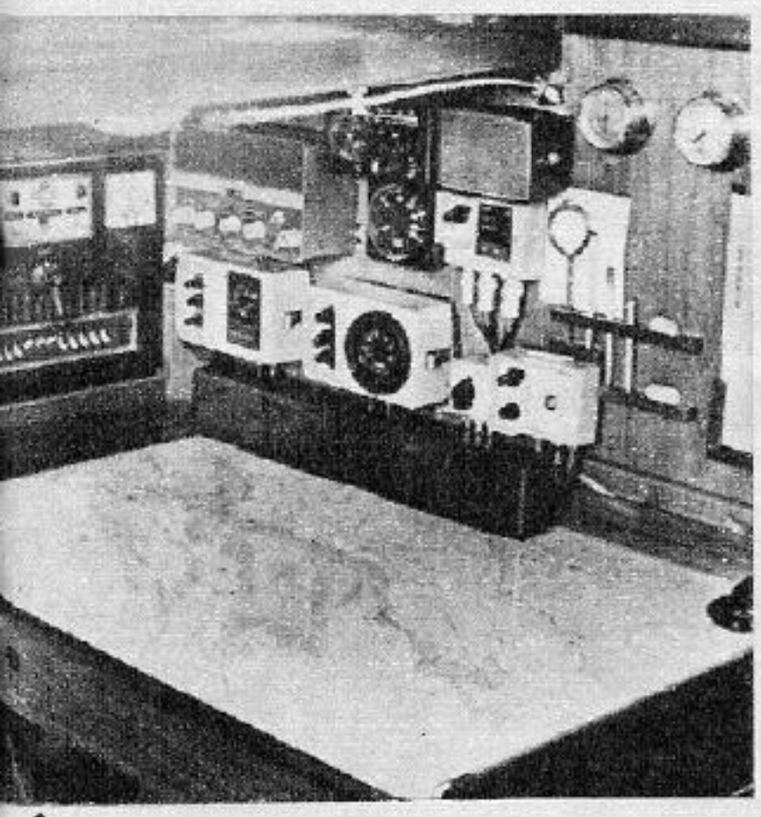
El ESPERANZA, de la Prefectura Marítima, es el barco argentino de mayor porte. Irá al mando del prefecto Joaquín Neira y la tripulación cuenta con su diseñador, Roberto Hossmann.



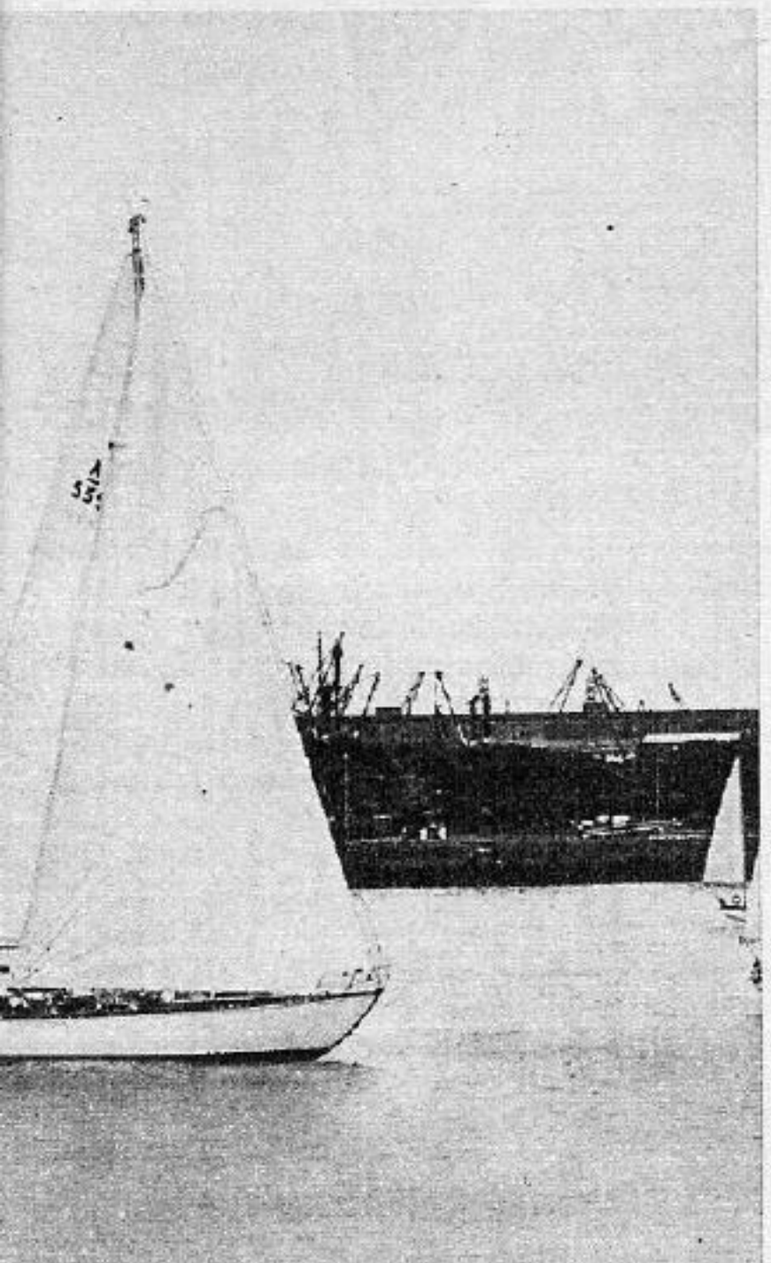
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El TYPHOON, que representará al Club Náutico Oceánico de Chile. Es un lindo barco y de maniobra muy simple. El aparejo es de gran triángulo de proa y mayor muy esbelta, ideal para la nueva fórmula.



La mesa de navegación del Atrevido: hay instrumental como para divertirse; entre los tantos chiches se ven la sonda ecoica, el velocímetro, el cuentamillas, el radio goniómetro, el anemómetro, etcétera.



Realización **EDDIE Publicitaria**, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

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

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA GARANTIA DE LOS IMPULSORES DE ARRANQUE

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

FUNDAS
lintap MP
y... nada más
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN	$ 84.-
FIAT 600	$ 75.-
RENAULT	$ 90.-
DI TELLA	$ 94.-
FALCON	$ 102.-
RAMBLER Ent	$ 99.-
VALIANT	$ 101.-

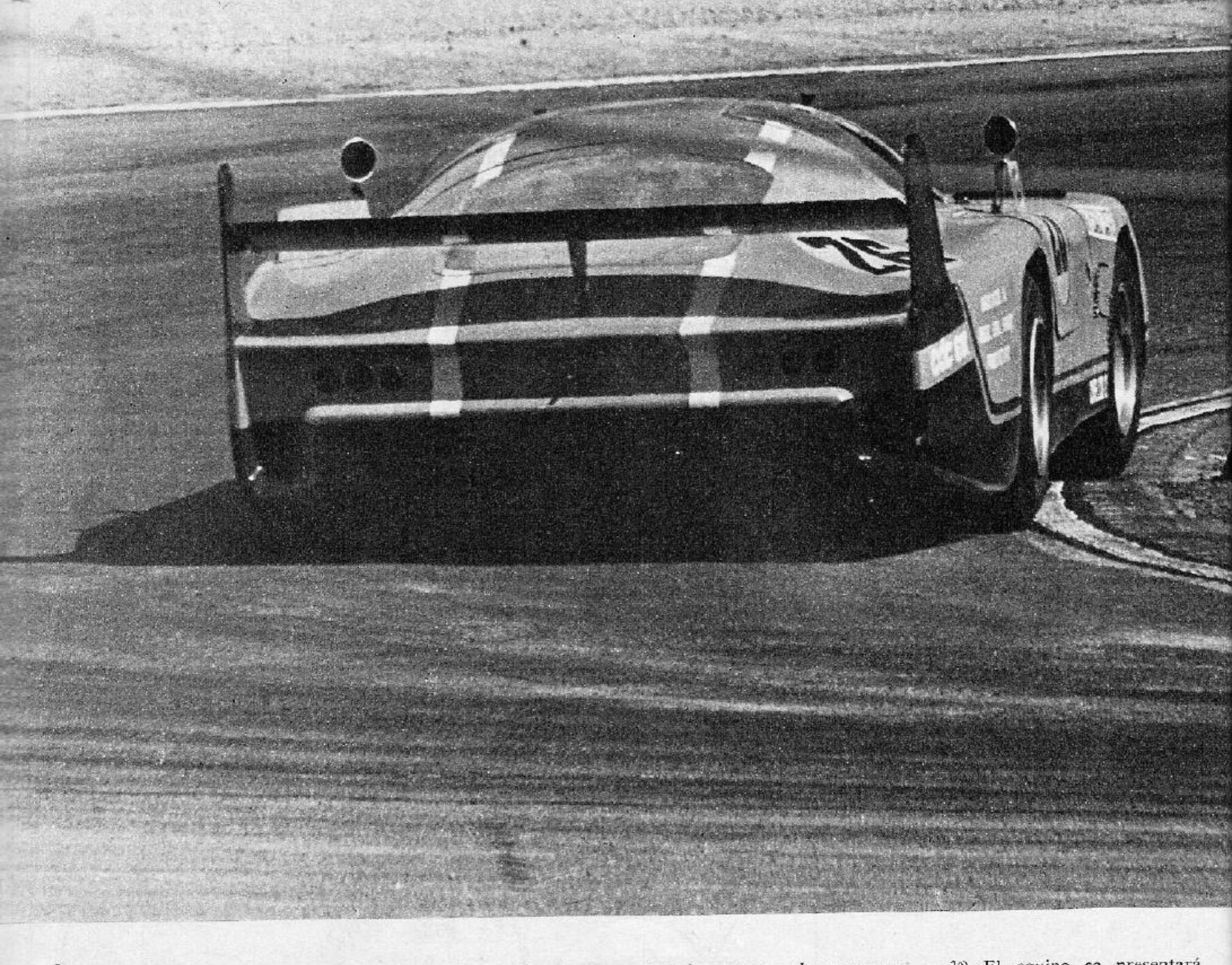
TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55
T. E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

REPUESTOS PARA FIAT
• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
• ENVIOS AL INTERIOR
FIAT FRANCESCHINI HNOS.IND.yCOM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
INDUSTRIAS METALURGICAS **EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.**
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 • CIUDADELA NORTE • 653-1175
PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

CHEVROLET 1971:

LA GENERAL LA COMIS



A pesar de todos los cabildeos de año nuevo, el futuro deportivo de la CDC GM no será tan pobre como se pensaba días después de Reyes. Se comentaba la disolución total del equipo de competición, el mismo que el año pasado obtuvo el Campeonato Argentino de SP, el más importante de nuestro medio. El problema —similar al del año pasado— es común a muchos órdenes nacionales: $$$; el presupuesto de este año no da para repetir —por lo menos intentarlo— una campaña parecida a la de 1970. Joseph and Co. calcularon un presupuesto de un 30 % a 40 % mayor que el de 1970, pero a mediados de enero se comprobó que era prácticamente imposible de alcanzar. La CDC GM se nutre con los aportes que, religiosamente, oblan el ciento por ciento de los concesionarios por cada unidad vendida; se hizo el cálculo y se comprobó que la fracción que le toca a lo deportivo no podía alcanzar las cifras propuestas por Joseph.

Por lo tanto tendrán que ajustarse el cinturón. Habrá que reducir los costos en la mayor medida posible. Para eso se determinó lo siguiente:

1º) Se dejará un poco de lado SP. Inmediatamente se pone en venta el Chelco II y por el momento el equipo se presentará en algunas carreras solamente con el Chelco I en las manos de García Veiga.

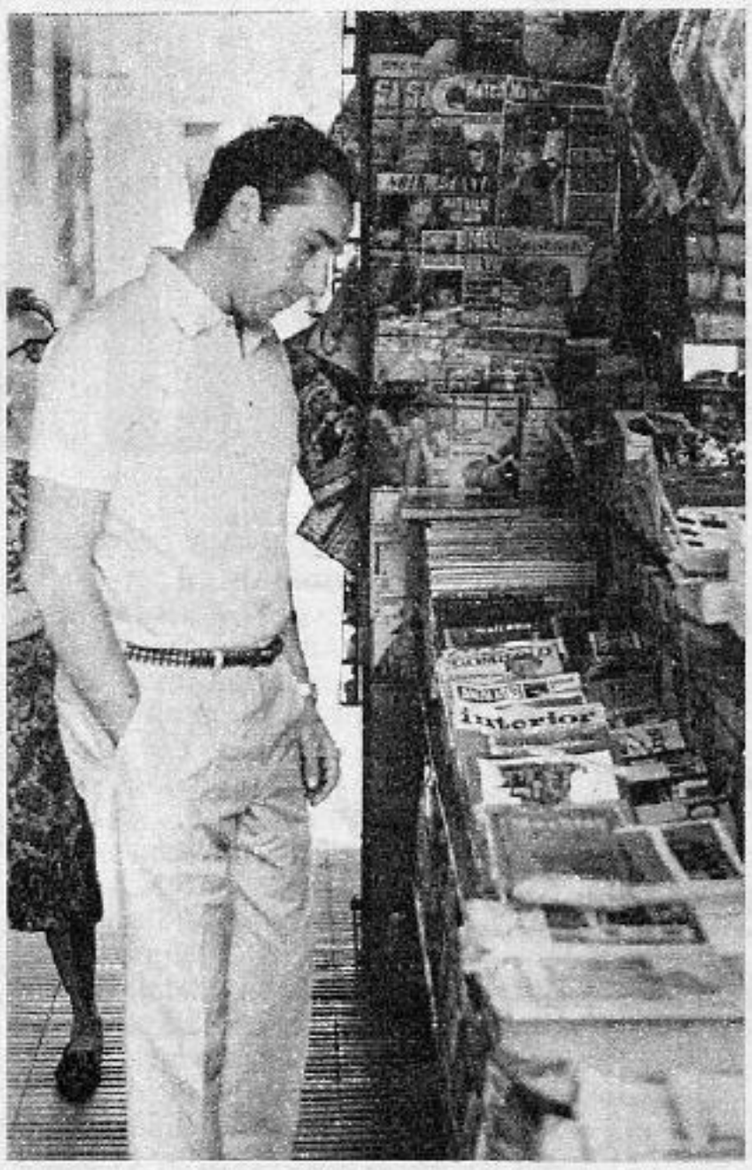
2º) Continuarán con la construcción del Chelco de motor trasero diseñado por Pedro Campo. Por el momento no se tiene idea sobre la finalización del aparato.

3º) El equipo se presentará asiduamente con dos cupé Chevy en carreras de TCA. Serán conducidas por García Veiga y Marito García. ¿Las razones de correr en TCA? Sin lugar a dudas es el menor costo operativo por sobre todas las cosas y quizá también las intenciones de fábrica de usar en competencias autos con imagen de fábrica.

Sobre el Chelco III (de motor trasero) no se sabe a ciencia cierta la fecha de su terminación. Pedro Campo entregó —o está por entregar— los planos finales

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

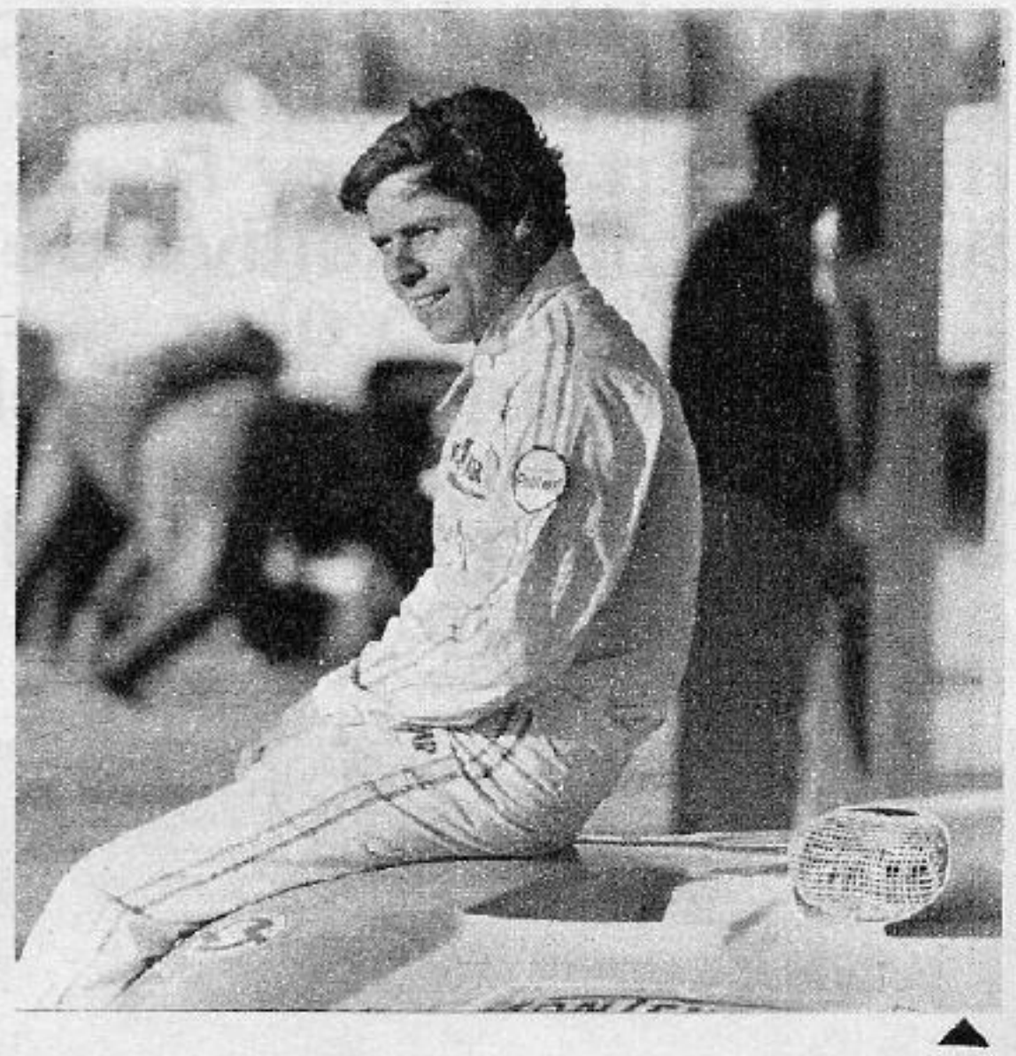




Soplan ya los buenos aires sobre la Comisión de Carreras de Concesionarios General Motors. Si bien el equipo competirá poco en SP por falta de pesos, se dedicará a TCA como para no perder el ritmo. Siguen siendo candidatos

por JULIO F. PEREZ BALBI





Marito García está confirmado como piloto de la Comisión. García Veiga recibió proposiciones, pero está a la espera de si correrá con el ACA en Europa o no. De quedarse, seguirá con la Comisión.

Arriba: Jorge Cupeiro será el más representativo de la marca de todos los particulares. Abocado a la Expo-Auto, todavía no decidió nada.

El Chango Fernandino es el nuevo hombre Chevrolet. Correrá con un chasis de Formisano y mecánica de Froilán González.

del auto pero éste, que ya está en un estado bastante avanzado, se irá construyendo **"de a ratos perdidos"**. Una vez que este auto esté terminado y si tiene un rendimiento superior al actual Chelco I el equipo usará aquel auto en reemplazo del I que también quedará para la venta.

En estos momentos Joseph está abocado a la preparación de los motores para TCA que equiparán a las dos cupé Chevy; también continúa trabajando en una nueva tapa de cilindros para equipar al motor de cuatro litros de SP.

Los pilotos serán García Veiga y Marito García. Ya recibieron las proposiciones para integrar el equipo. Nos imaginamos que Marito aceptará inmediatamente pero sobre García Veiga todavía no hay nada confirmado. El nombre del Nene sigue sonando como futuro integrante del equipo europeo del ACA y, de concretarse, seguramente G. V. aceptaría correr en Europa en F 2. Su reemplazante, en tal caso, todavía no ha sido determinado.

LOS PILOTOS PARTICULARES

Todavía no se decidió la política a adoptar con los equipos particulares. Lo que se intentará será apoyarlos en lo máximo posible. Entre los pilotos que usarán mecánica Chevrolet figuran: el nuevo chevroletista **Esteban Fernandino**, que usará un chasis Formisano con mecánica de Froilán González, o sea, preparado por Moiselo; **Juan Carlos Salatino**, único integrante del equipo de Martos, apoyado por la CDCGM, que también llevará mecánica de Froilán González; **Jorge Cupeiro** continuará también con Chevrolet; es probable que los motores corran por cuenta del ingeniero Pochat. **Requejo**, probablemente **Cacho Ruesch**, **Pauloni** serán también hombres Chevrolet. La cosa va a estar muy ardua este año, ya que sin la participación asidua del equipo GM y con el gran despliegue de Ford, las posibilidades de Chevrolet serían menores que las del año pasado, justo cuando tienen un campeonato que defender.

EL EQUIPO DE ACA NUEVAMENTE

LA CAMPAÑA

Retorno a Europa el 20 de febrero. La plaza vacante del segundo piloto. ¿García Veiga, Ruesch, Monguzzi, Bertolini...? Reutemann en F.1 a partir de junio. 24 carreras de Fórmula Dos. La primera es el 14 de marzo en Mallory Park. La actitud más positiva del ACA en apoyo al automovilismo nacional vuelve a empezar continuando lo realizado el año anterior

El magnífico tercer puesto de Carlos Reutemann en el G. P. de la República Argentina tuvo la virtud —entre otras cosas— de modificar de manera repentina el concepto general que merecía la campaña del equipo del ACA en la temporada europea de Fórmula Dos. Hasta el momento de la carrera pocas fueron las palabras elogiosas para el dichoso equipo. Luego de verlo andar a Reutemann en entrenamientos, clasificación y finalmente en carrera las expresiones que podían escucharse eran dignas de anotarse.

—¡Qué bien anda Lole! ¡Cómo se nota que estuvo corriendo un año en Europa!

—Y... es indudable. La experiencia que brinda la Fórmula Dos se hace evidente ahora. Reutemann es otra cosa.

—Yo lo veo mucho más seguro, más agresivo, sin errores y andando muy fuerte. También... corriendo un año junto a todos los nenes...

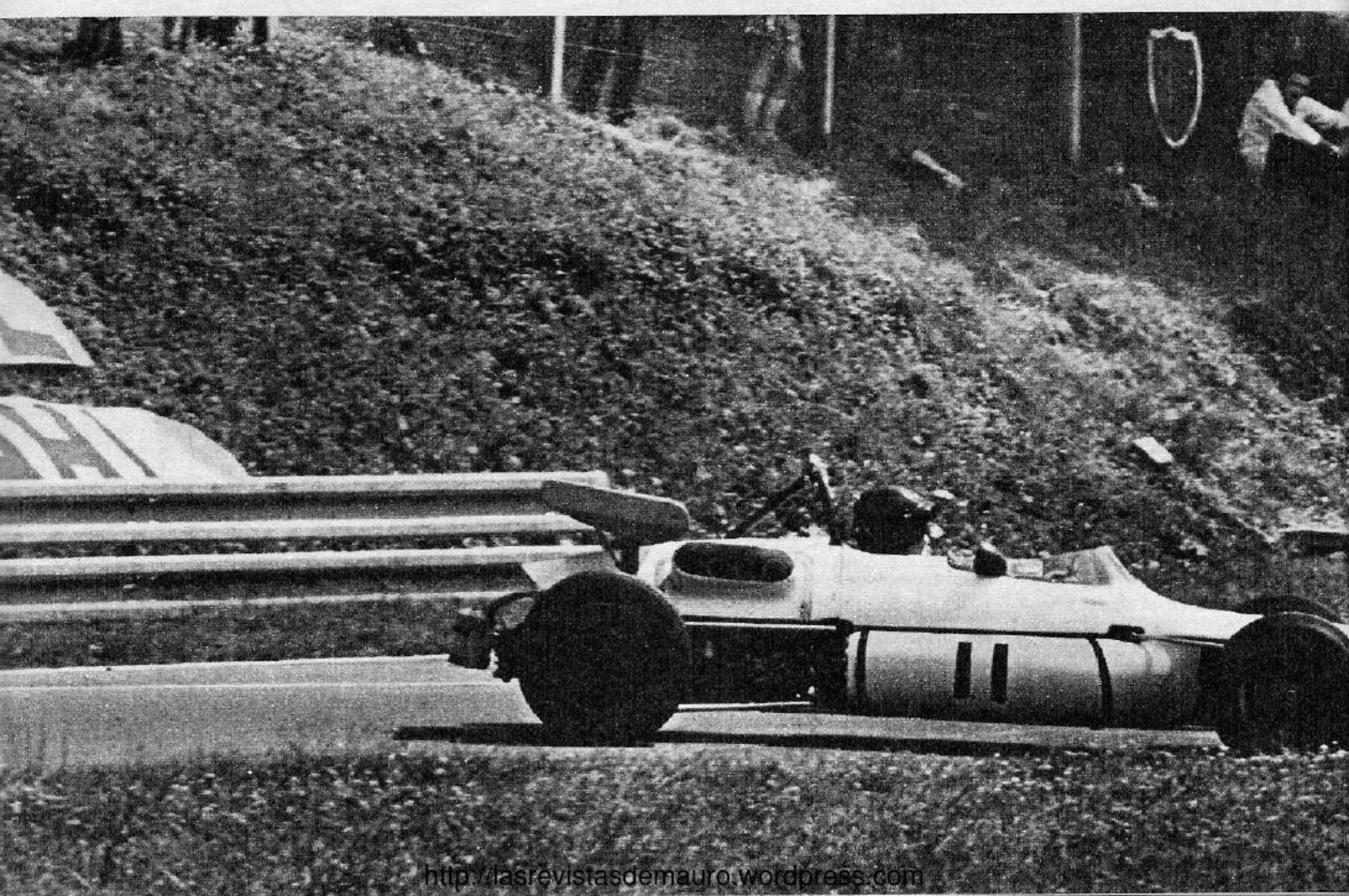
—¡Cómo aprendió Lole! Ya está para correr en F.1. Voy a darle un abrazo. Etcétera.

Y ahora todo el mundo esta esperando que el equipo del ACA vuelva a Europa para ver qué sucede con Reutemann, si correrá o no en F.1 durante el año y, en suma, pendiente de la futura actividad internacional de Reutemann, proyectado por obra y gracia de un solo resultado a un plano desconocido anteriormente.

Está bien. Estamos de acuerdo en que todos somos exitistas, así que agradecemos el tercer puesto de Lole para que se vea con un criterio positivo la incursión 1971 del equipo del ACA en la Fórmula Dos. Al menos ahora se demostró que el año de **aparentes** fracasos le sirvió de algo a Reutemann.

1971: CON EXPERIENCIA ES OTRA COSA

Por supuesto el equipo vuelve a competir toda la temporada en Europa como el año pasado. Sólo que ahora, superados tantos problemas de dentición, se podrán evitar errores como



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A EUROPA

por GERMAN SOPEÑA

A YA EMPEZO

los que existieron el año anterior. Por el momento falta concretar algo importante con respecto a las características institucionales del equipo YPF-SEPAC. Como se sabe, el equipo del ACA contó durante 1970 con el patrocinio de YPF y SEPAC (Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia a la Comunidad), pero hasta este momento de 1971 falta concretar la decisión actual del SEPAC, que aún no ha decidido su previsible participación, esperada con lógico interés por el ACA, ya que ello agrega una representatividad realmente nacional a la empresa.

De todas maneras en el ACA ya está todo decidido para encarar nuevamente la temporada. El día 20 de febrero partirá el director del equipo, Héctor Staffa, con tres mecánicos rumbo a Londres para volver a poner en funcionamiento toda la armazón general, vale decir sacar el camión del garaje, pasarle el plumero, retirar los ocho motores Cosworth puestos a nuevo, los dos autos, las gomas y actualizar el papeleo de todos esos elementos para comenzar la vida nómade por Europa.

—La primera carrera del año se corre en Inglaterra, en el circuito de Mallory Park y no tendrá puntos por el Trofeo europeo de Fórmula Dos. Es el 14 de marzo y ya está decidido correr desde esa competencia inicial, para lo cual Carlos Reutemann iría a Europa en los primeros días de marzo si se concreta que corra el 28 de febrero en Rafaela con los coches de Indianápolis. A partir de Mallory Park comienza un itinerario mucho más agitado que el de 1970. La cantidad total de carreras asciende a 24, de las cuales sólo diez son puntables. Lógicamente se correrán todas las puntables y, en la medida de lo posible, todas las demás.

LA CODICIADA SEGUNDA PLAZA

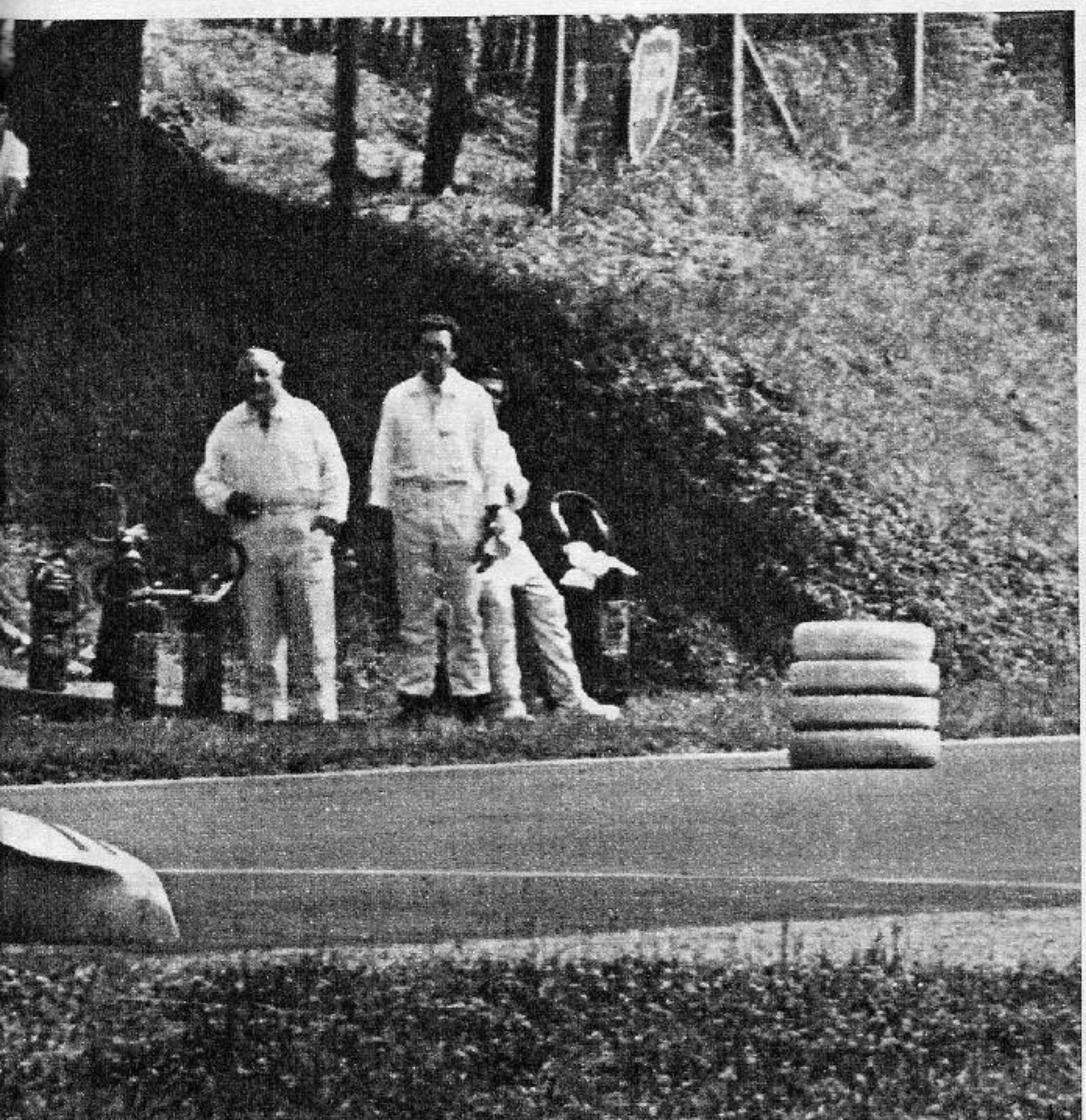
A pesar de lo poco que falta para el comienzo de la temporada europea aun no está decidido sin embargo quién será el tripulante del segundo Brabham F.2. Lógicamente que la posibilidad le interesa a cualquier piloto con ganas y posibilidades, pero el asunto no es tan fácil como podría parecerlo.

Resulta que el equipo del ACA es prácticamente amateur, ya que durante todo el año pasado Carlos Reutemann sólo percibió un viático de 35 dólares diarios adicionales a los gastos pagos de viajes y estadía. Comparado con lo que los pilotos cobran en Europa o asimismo con las cifras que se manejan en SP en nuestro país, la comparación parece risible. Y si bien para un piloto como Reutemann la posibilidad de correr en Europa gratis es la gran inversión para el futuro, no muchos pilotos ya declaradamente profesionales pueden permitirse correr todo el año en Europa sin pretender más que las enseñanzas que se recogen en la F-2.

Ese es el inconveniente principal que afecta la decisión sobre quién será el segundo piloto. Se habló ya en firme sobre Néstor García Veiga. La opción es sin duda inteligente porque Néstor García Veiga reúne casi todos los elementos necesarios: innegables condiciones conductivas, juventud, interés en su proyección futura, disciplina para escuchar y obedecer y otra cosa muy importante como es una buena calidad humana. Es además el campeón de SP y tiene detrás una buena base como para pasar a correr directamente en Fórmula Dos, a pesar de su falta de experiencia en monopostos.

Pero la contra es lógica. García Veiga ganó una buena cantidad de dinero por mes en 1970 y su duda es sensata: ¿conviene o no arriesgar esa seguridad monetaria que le brinda el SP nacional frente a la posibilidad de correr en Europa para aprender? El Nene tiene muchas ganas de aprender pero a la vez tiene necesidad de vivir por él y su familia. La

→





en rosario = corsa
López Pucciо S.R.L.

la máxima jerarquía en stereo
con radio para automotores

modelo especial para peugeot 504



Unico distribuidor en todo el país

nicolás m. canet
Pte. Roca 1686
T.E. 27553
ROSARIO

SANYO



Héctor Staffa (izq.) vuelve a Europa el 20 de febrero como director del equipo. El comodoro Baca "empuja" las gestiones desde el ACA.

EL EQUIPO DEL ACA NUEVAMENTE A EUROPA

alternativa es difícil y por eso la decisión se dilata.

Por el ACA pasaron ya varios pilotos discutiendo el mismo tema y más o menos todos presentan la misma dificultad. Contratos nacionales que les plantean dudas insolubles. No trascendió qué pilotos en particular frecuentaron las oficinas del ACA, pero aparentemente la lista prevista incluye diez nom-

MICROCARGADOR DE BATERIAS



FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES

EDUARDO A. POLONI e HIJO
SALTA 1574
T.E. 22743 ROSARIO

EXPOSICION PTE. ROCA SRL
REPUESTOS DE CHAPERIA DE AUTOMOVILES



PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS

PTE ROCA 1581 T.E. 27232
SUCURSAL: Mitre 1958 T.E. 813051.
ROSARIO.

PEUGEOT

SU SERVICE FIAT

ALEMFRAN S.R.L.
MAIPU 2339 T.E. 80855 ROSARIO

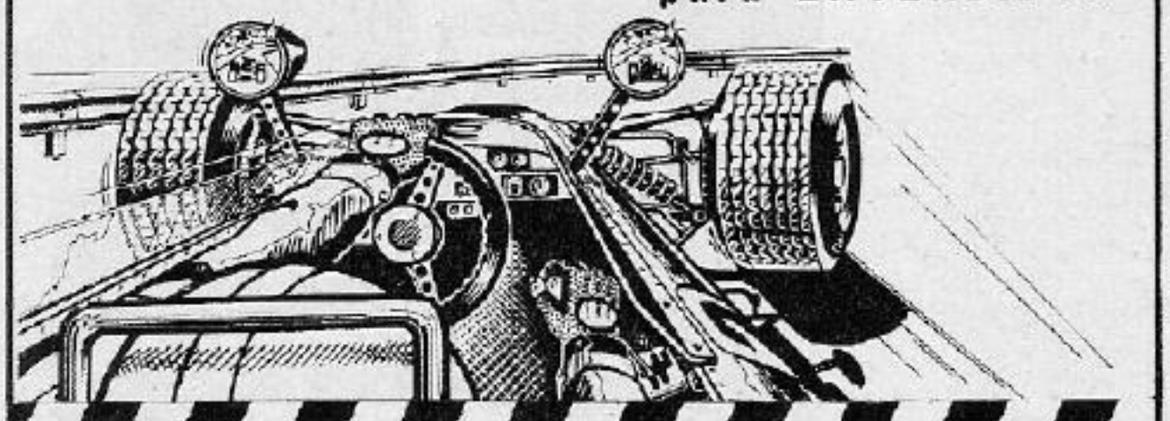
repuestos y accesorios

DKW FIAT ISARD DE CARLO PEUGEOT
CITROEN HEINKEL ISETTA RENAULT N.S.U.



MILTON JORGE BARBACALLO
PRODUCTOS ROBERT BOSCH ENVIOS AL INTERIOR
AV. ALBERDI 270 T.E. 38-4522 ROSARIO

escape metal
para ENTENDIDOS



ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL Y METALURGICO
FABRICA DE TUBOS DE ESCAPE Y SILENCIADORES
LA PAZ 156
T.E. 81-2156
83269 Rosario

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

El comodoro Ernesto Baca es el nervio motor del equipo dentro del ACA. A él se deben muchas de las cosas conseguidas y una serie de ideas interesantes. Sus respuestas permiten siempre aclarar muchos conceptos.

—¿El ACA piensa comprar un chasis de F. 1 para correrlo?

—De ninguna manera. Es el peor error que podría cometerse. Los chasis cambian día a día y la única posibilidad de andar bien es integrando un equipo oficial. En Fórmula Dos no es lo mismo. Nosotros compramos dos chasis a principios de 1970 y aún sirven para correr este año a pesar que el otro día hablamos con Brabham y ya nos dijeron que hay un chasis 1971 que presenta modificaciones tan sustanciales que no pueden agregarlas a los nuestros. Lamentablemente también en F. 2 comienza una guerra como la de F. 1 pero todavía se puede aguantar en forma privada. Con nuestro equipo los pilotos argentinos tienen la llave para llegar a un contrato con un equipo oficial de F. 1. Correr nosotros en cambio con un chasis de F. 1 no rendiría ningún beneficio. Por eso sería interesante incluso que el equipo del ACA pudiera atacar las fórmulas menores en Europa (Fórmula Ford y Tres) para de esa manera constituir una auténtica plataforma de lanzamiento de pilotos argentinos al plano internacional.

—¿Cómo se decide la inclusión de un segundo piloto en el equipo?

—Con el director del equipo Héctor Staffa, con las autoridades del club y el acuerdo de YPF y SEPAC y con la palabra de Carlos Reutemann también, como es lógico.

—¿Figuraría directamente como piloto número dos?

—Sí. Dada la experiencia adquirida por Reutemann es imprescindible que ahora él sea el piloto número 1 y cualquiera sea el otro integrante esté decidido a ser el número dos, con el apoyo necesario mientras adquiere el año que ya lleva encima Carlos Reutemann.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



bres, de los cuales cinco o seis ya conversaron extensamente. Analizados los diversos factores necesarios para cubrir esa plaza, no es difícil deducir qué pilotos podrían interesar al ACA. Por ejemplo: García Veiga, Di Palma, Marincovich, Monguzzi, Ruesch, Fernandino, Bertolini surgen fácilmente. En adelante habría que hilar más fino para completar diez nombres.

LAS CONDICIONES NECESARIAS

A la vista correr todo un año en Europa en un equipo trashumante puede ser algo muy atractivo. La realidad, sin embargo, vista por CORSA en Europa, suele ser muy diferente. Los idiomas diferentes, el alejamiento prolongado del medio habitual, las diferencias de caracteres de los países europeos, incluso el clima siempre difícil, conspiran en conjunto contra el ánimo de cualquiera que no tenga un control mental bien equilibrado.

Por eso podemos asegurar que no sólo hace falta andar rápido y querer correr en Europa. Un año entero allí se hace duro para quien no se plantee muy bien las cosas en la cabeza, para quien no sea capaz de analizarlo todo con la mesura o el inconsciente equilibrio con que es capaz de hacerlo —está demostrado— Carlos Reutemann. Un estudio psicológico sobre el estado anímico de un corredor que se pasa un año en Europa revelaría cosas sorprendentes y por lo tanto es de primordial importancia acertar en la elección de un piloto que además de saber manejar reúna todos esos elementos adicionales. Es difícil integrar un equipo de casi un año sin que en algún momento se produzcan crisis. Que eso no es lo fundamental porque situaciones difíciles existirán siempre, pero lo que interesa es que todos sean capaces de superarlas sin perjuicios negativos para todo el equipo.

Charlando sobre eventuales pilotos, el comodoro Baca preguntó en una oportunidad sobre si un piloto era casado o no. El factor también es importante desde el momento que agrega una estabilidad emocional evidente.

De todos los pilotos que podrían ocupar la plaza vacante no cabe duda que varios reúnen elementos más o menos similares, pero en tren de emitir opiniones CORSA tiene también sus preferencias. Carlos Ruesch, Emilio Bertolini o Angel Monguzzi aparecen como hombres con las condiciones necesarias para el puesto. Los tres casados, jóvenes, reconocidamente aptos y con interés por la proyección internacional que les puede brindar un año en Europa. Pueden representar perfectamente al país y aprovechar la temporada de F.2. García Veiga es la otra opción por supuesto, pero están de por medio las dificultades enunciadas.

EL FUTURO

Teóricamente sería importante que los dos pilotos comenzaran el año desde la primera carrera, pero en caso de no estar decidida la situación, Carlos Reutemann viaja de cualquier manera a Europa para la primera carrera. Pero resulta imprescindible que haya un segundo piloto ya designado e incluso un tercero suplente porque podemos prácticamente asegurar que a mediados de año Carlos Reutemann comenzaría a correr en Fórmula Uno con Brubham. Actualmente Graham Hill firmó contrato con la empresa de Brabham y Tauranac, pero el veterano inglés no tiene interés en correr todas las carreras del año y tampoco tiene ya la vitalidad y el empuje necesarios. En este momento de notoria falta de pilotos ya formados se abre camino a la nueva juventud y Lole Reutemann ya tiene un lugar asegurado en un monocasco de Brabham. En ese caso, cuando Lole corriera en F.1 y no pudiera hacerlo en F.2 es intención del ACA seguir corriendo con los dos coches, por lo cual sería necesario tener un tercer piloto suplente.

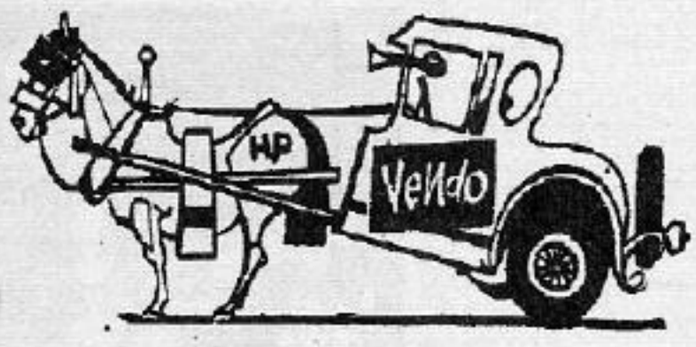
Como se ve, las posibilidades planteadas son brillantes. El equipo del ACA cometió errores el año pasado, pero mostró una inquietud ampliamente loable. Los frutos se comienzan a ver ahora y se recogerán en mayor medida más tarde. Enhorabuena.







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.

HORACIO STEVEN VENDE: "Trueno Sprint Nº 4", ex Cacho Ruesch, completo. Mono-



posto F-1 ex Cenci, sin motor ni caja. Con acoplado. Tratar: 755-2714, Ecuador Nº 10 San Andrés.

TROMPA DEPORTIVA FIAT 600: Simplemente... $ 39.— Capot deportivo: solamente... $ 89.— Bmé. Mitre 3350, Victoria, tel. 744-0623.

HACEMOS TRAILERS para autos de competición, especialmente Fórmula-4. Entrega rápida. Ver y tratar "Competición Cabure", Av. Díaz Véloz 617, RAMOS MEJIA.

LIQUIDO ACCESORIOS PARA MOTOR FORD 60 HP., 1 distribuidor, 1 carburador, 2 tapas de cilindros, 2 múltiples de escape, 1 múltiple de admisión, bomba de nafta, cárter, volante y embrague completo, 1 motor de arranque, válvulas y botadores, 1 tapa de distribución. Tratar: tel. 621-0340.

VENDO 2 CARBURADORES "WEBER" HORIZONTALES: 40-40 DCOE 27. Nuevos 0 Km. Oportunidad para fuercas: Colodrero 3223, esquina Iberá, Urquiza.

VENDO UN MOTOR STUDEBAKER, "Champion" completo para "Midget"; vendo "Block semiarmado, Jeep IKA"; preparado para Limitada 27. Midget. Colodrero 3223, esquina Urquiza.

HOT-ROT, Nash 1932, Motor Ford 60, altura 1,60 metro. Vendo o permuto por coche chico. Llamar al tel. 64-6324, después de las 19 horas.

CHELCO II: en venta sin motor, dos suspensiones traseras. Caja de velocidad. Repuestos. Tratar: C.D.C.G.M., Campana 4956, Capital Federal. Verlo en Expo-Auto, Mar del Plata.

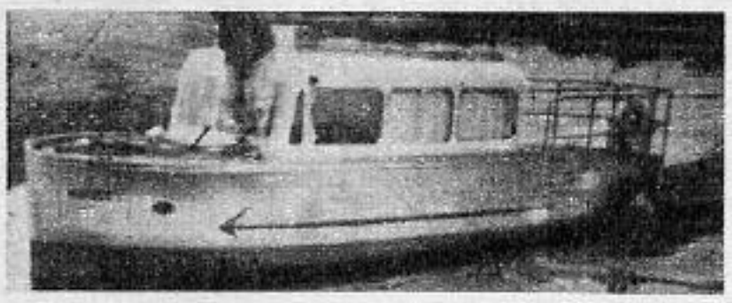
ALFA ROMEO SPIDER, vende particular. Estado impecable. Menéndez y Pelayo 315, Capital, de 16 a 21 horas.



WLADIMIRO VENDE. Cubiertas de competición a buen precio. Llámelo:: 241-6597.

Cubiertas	1,190x15	talón alto Good-Year
„	1,210x15	talón alto Good-Year
„	1,010x15	talón bajo Firestone
„	1,210x15	talón bajo Firestone
„	1,060x15	lisas Good-Year
„	1,390x15	ranura honda Good-Year
„	1,060x15	ranura honda Good-Year

VENDO LANCHA casco de acero toda metálica, largo 8 metros, ancho 2,50, Motor F 8, modelo 46, caja automática, máxima capa-



cidad 25 pasajeros con radio, anclas y salvavidas, poco uso, con cabina cerrada.

GOMERIA STOP. Siempre abierta. Servicio permanente. Atención las 24 hs. Trabaja día y noche, no cierra ningún feriado. (Quiero dar a entender que no cierra los 365 días del año). Griveo 2217, a 10 mts. de Constituyentes al 4900.

TORNECOR: Construye a pedido elementos especiales para automóviles de competición. Estados Unidos 2748, San Vicente, Córdoba.

VENDO CHASIS FOX completo "piñas" y cuadro Tehuelche completo con ruedas y frenos de competición. Llamar tel. 83-2994. Carlos.

COMPRO: GORDINI GRUPO-2. Enviar características, condiciones de pago. Correspondencia: RIAL MOTOR, Gral. Paz 402, Mercedes, San Luis.

TORINO LIEBRE 1 Y MEDIO. Vende Adrián Villegas. Clasificado 6º en el Gran Premio de T.C. "A". Totalmente equipado, listo para largar. Motor Berta. Gomas, llantas, instrumen-



tal, interior, etc... de lo mejor. Fue el auto mejor presentado del G.P. Vendo o permuto por Torino en parte de pago. Tratar: 783-5953 ó 740-1081.

FIAT 124 SPORT. Vendo en perfecto estado. 20.000 Km. reales. Color azul, tapizado blanco. Motor doble árbol arriba. Llantas especiales y neumáticos radiales. Tratar: Avenida Panamericana y Rolón, Boulogne. Comisión de Concesionarios Fiat. (Sr. Galluzzi) de 15 a 19 horas.

WOLKSWAGEN, modelo 1960, **especial para fanáticos** "WOLKS", una sola mano y buen estado. Llamar: Mario Palanconi, tel. 797-8708.

FIAT 1500, año 1964, 2da. serie, llantas cromadas y cubiertas especiales. Motor nuevo. Tratar: tel. 97-4872.

VENDO VELERO 9 metros, 2 mástiles, excelente estado, motor 45 HP, "Lyconing Emboard"; precio $ 3.200.000 m/n. Intermediarios abstenerse. Tratar: tel. 49-4061/65, interno 35.

FALCON SPRINT PARA EXIGENTES: el Falcon más veloz de todo el país. Armado por "Oscar Alfredo Gálvez", caja de 4 marchas. Frenos a disco, doble circuito. Ruedas, suspensión, diferencial y motor de 8 cilindros, Mustang. Gomas especiales. Jaula. Butaca e instrumental de avión. Tratar en: GOROSTIAGA 1636, Capital Federal, preguntar por HECTOR DE ROSSI.

EXCEPCIONAL. Moto Honda 250 cm³, modelo Dream. Prácticamente sin uso. Roja, arranque eléctrico. Patentada en Capital Federal. Una motocicleta única en el país por su estado. Vende con financiación CRISTIAN MOTOS, Av. San Martín 7878 (San Martín).

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

sscht!
escuche y...

disfrute de un dorado y sonoro verano musical en el 1.200 del dial, **para comenzar un feliz y musicalísimo '71 en LU3.**

OLYMPIA

LU3
RADIO DEL SUR

la emisora de Bahía Blanca tiene ritmo joven... y potente!

Parabrisas CORSA

correo

ACUSADOR PUBLICO

de Gustavo Sojo, Capital.

Señores: en contestación a la carta firmada por la señorita Aurora del C. Menéndez y publicada en el Nº 246 bajo el título "Libro de quejas", mucho agradecería publicaran ésta que envío a fin de contrarrestar en alguna medida una carta que indudablemente ha sido escrita en un momento especial, pero que de ninguna manera creo que refleja la verdad sobre los autos citados en la carta por la señorita, o sea, sobre los Renault 6 y 4S. Yo soy poseedor de un Renault 6 desde hace unos cuantos meses (27.000 km) y conozco mucha gente que como yo viaja constantemente por distintos caminos del país. Ni ellos ni yo hemos tenido problemas relativos al excesivo consumo de aceite en los R-6 o R4S.

Desgraciadamente siempre se ha tratado de "tirar" en contra de los productos de la marca, ya que cuando IKA tuvo una falla en los árboles de levas de los Tornado en 1965 (hace años completamente superado, salvo casos aislados), nadie perdonó ni olvidó esa falencia, que no era tan desesperante, y aún hoy hay gente que sigue trayendo a colación aquella falla cuando es absolutamente falso. Si es que hay un árbol de levas que tiene problemas en un auto argentino, éste es el del Peugeot 504, así como las cajas "viejas" que ha venido usando dicho modelo hasta la fecha y que es un injerto que no corresponde al modelo original francés. Pero como es Peugeot, sus fanáticos se callan y hacen como si nada pasara. Algo similar ha sucedido desde siempre con el Fiat 1500, al que le falla la cadena de distribución, se le afloja el tren delantero en caminos desparejos, gastan aceite a los pocos kilómetros de "cascarlos" un poco, y necesitan de la rectificada de motor más pronto que cualquier otro coche a causa del material blando (¿?) que traen originalmente en un motor concebido para uso limitado en Italia.

Y ya que estamos, he visto bloqueo de frenos delanteros en los Chevy SS además de pistones volados en sus motores; elevado consumo de aceite, gomas y problemas de bujes en trenes delanteros de Fairlane; rotura de casco a la altura de los parantes y mucha entrada de tierra a los habitáculos de los Fiat 1600, etcétera, etcétera.

Yo mismo he tenido problemas mínimos de varillaje (un buje que ya fue reformado) en mi excelente unidad R-6 que considero que tiene un nivel de calidad superior al de otros modelos de mayor precio, pero no tengo conocimiento ni experiencia propia en el sentido de la queja de la señorita Menéndez.

Estoy seguro de que ustedes me harán el favor de publicar ésta, sobre todo para dejar aclarado que quizá el problema de la señorita Menéndez ha sido creado por ella misma por mal asentamiento o por no cumplir los "service" que la fábrica estipula para que la garantía tenga lugar. Muy agradecido, los saludo y pese a lo avanzado del año nuevo les deseo vendan más revistas que nunca en 1971 y que sigan en la misma línea de siempre.

AUTOENCENDIDO

de Carlos Garilli, Bernal, provincia de Buenos Aires.

Señores: adjunto a esta breve esquela un interesante cuestionario, que de ser contestado hará que el sueño vuelva por fin a mis cansados párpados. Los felicito por la forma en que está saliendo CORSA últimamente y por la nota sobre la sensacional y luctuosa carrera "1000 Km de la Ciudad de Buenos Aires".

1) ¿Qué es el autoencendido?

R) Es un fenómeno que se produce en la cámara de combustión por el cual el motor sigue funcionando aun después de haberse cortado el contacto —y por consiguiente la bujía no enciende la mezcla combustible—. Esto se debe a que alguna partícula extraña (que puede ser carbón acumulado en la cámara o alguna pequeña saliente en el material en la cámara de combustión —irregularidad de la fundición—) o si no una anormal y altísima temperatura actúan como un "glow-plug" o bujía incandescente que se encarga por su cuenta, y sin que nadie se lo pida, de hacer seguir funcionando el motor después de haber cortado el encendido. Generalmente este fenómeno no se prolonga más de diez segundos y puede llegar a provocar la rotura del cigüeñal, especialmente cuando la causante no está en todos los cilindros sino en uno o dos de ellos. Se cuentan casos como el de un granjero de Arroyo Seco, Estanislao Carmona, que asegura que con un Institec pick-up modelo 1953 se fue con el autoencendido desde Villa Constitución hasta San Nicolás, pero nosotros creemos que se trata de una vulgar mistificación.

2) ¿En qué marcha entran al mixto los SP internacionales?

R) En primera.

3) ¿En qué marcha y a qué velocidad toman los mismos autos la horquilla?

R) También en primera y a unos 90 km/hora.

JUANJO CHRYSLER

de Miguel Russo, Coronda, Santa Fe.

Señores de CORSA: he leído en CORSA del mes de junio que en la página 50, entre otras cosas, se cotizan lanchas tipo crucero Palm Beach con motores Chrysler de 105 y 175 HP de potencia. Como desconozco las firmas que puedan vender ese tipo de embarcaciones en Buenos Aires o en el interior del país, mucho les agradeceré si les fuera posible que me informen el nombre y dirección de alguna casa en Buenos Aires que tenga en venta tales lanchas, pues en un próximo viaje las vería personalmente. Desde ya les agradezco la amabilidad y aprovecho la oportunidad para saludarlos atentamente.

R) Diríjase por carta (o personalmente, en su próxima visita) directamente a su fabricante, Astilleros Juanjo, cuyo domicilio es en Avda. del Libertador Gral. San Martín 10958, San Isidro, provincia de Buenos Aires. Le darán detalles y nómina de representantes en el interior.

EFE MAYUSCULA

de Armen Kederián, Sáenz Peña, provincia de Buenos Aires.

Señores: creo que seré bastante oportuno con el tema sobre el que les inquiero en esta oportunidad, ya que mis dudas están referidas a ciertos aspectos de la Fórmula 1 Internacional. Al respecto, quiero preguntarles:

1) ¿Cuál es la fórmula actual y cuáles las dos anteriores y en qué lapso tuvieron vigencia?

R) La actual estipula un peso mínimo de 500 kg, con límite de cilindrada en los 3.000 cm³ para motores aspirados y de 1.500 cm³ para los equipados con compresor. Esta fórmula está en vigencia desde 1966. La anterior (1961-1965) establecía un peso mínimo de 450 kg y una cilindrada máxima de 1.500 cm³. Anteriormente, y desde 1954, estaba en vigor la fórmula sin límite de peso mínimo con un máximo de 2.500 y 750 cm³ para aspirados y con compresor respectivamente.

2) ¿Cuáles son las clasificaciones tenidas en cuenta para decretar al campeón mundial de conductores?

R) Se toman las nueve mejores clasificaciones de cada piloto, pero teniendo en cuenta cinco de las siete primeras fechas y cuatro de las seis últimas (hasta el año pasado el calendario constaba de trece pruebas, que puede modificarse este año con la no inclusión del GP de México.

3) ¿Cuántas carreras con puntaje ganó en F-1 Jackie Stewart?

R) Doce: en 1965, en Monza; en 1966, en Montecarlo; en 1968, en Zandvoort, Nürburgring, Watkins Glen; en 1969, en Kyalami, Barcelona, Zandvoort, Clermont-Ferrand, Silverstone y Monza (en ese año fue campeón mundial); y en 1970 sólo triunfó en Jarama.

4) ¿Cuántas carreras con puntaje ganó Froilán González?

R) Dos, y las dos en Silverstone, en 1951 y 1954, con Ferrari.

Correo Argentino Central B

TARIFA REDUCIDA Concesión Nº 7978

Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



HOLLEY carburetor Co.

CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

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

Equipo original en la mayoría 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

Una idea fresca:
Batido de Gancia!



UN VASO
DE AMERICANO GANCIA,
UN CHORRITO
DE JUGO DE LIMON,
UN POCO
DE HIELO MOLIDO...
Y VIVASE UN
BATIDO DE GANCIA
CON LIMON!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com