mn 80 $ 0,80

N° 212

Parabrisas

CORSA

12 al 18 de mayo de 1970

ROAD TEST CHEVY

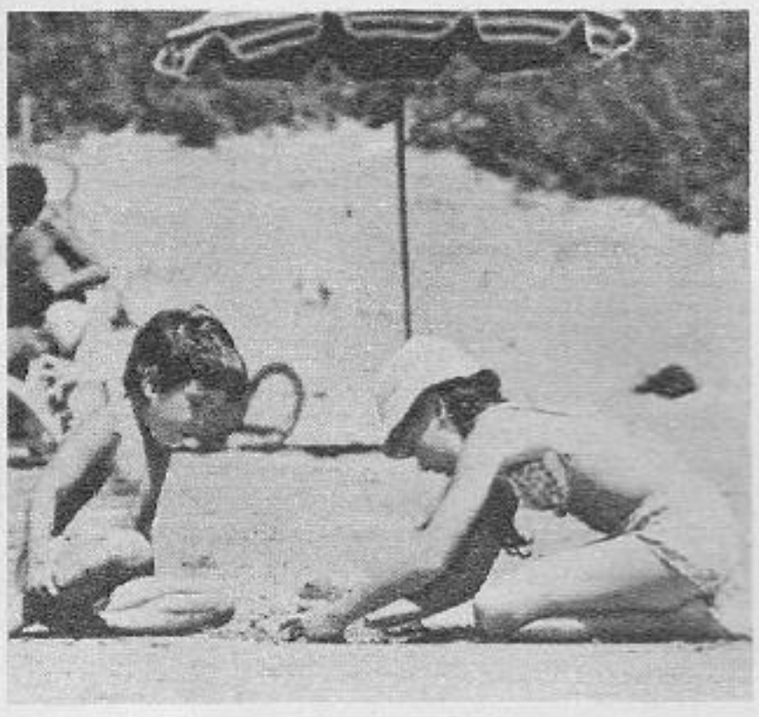


Las revistas de Mauro

TODA LA ACTUALIDAD DEPORTIVA

Con lo que la pick-up Peugeot ahorra sólo de nafta, en 50.000 kms, Ud. compra:

5 neumáticos, más el seguro, más el service de todo el año, o ... sus vacaciones en Mar del Plata.



Ninguna otra pick-up le asegura además todas estas otras ventajas juntas:

Economía de precio
Cuesta sólo

$ 12.500* **(m$n 1.250.000)**

Increíble precio para un auténtico **"burro de carga".**

Economía de consumo
415 km con 50 litros de nafta. Hasta un 60 % menos que otras pick-ups de menor capacidad de carga.

Economía de mantenimiento
Sus repuestos son siempre más baratos. En muchos casos, hasta 3 veces más baratos que los similares de otras pick-ups.

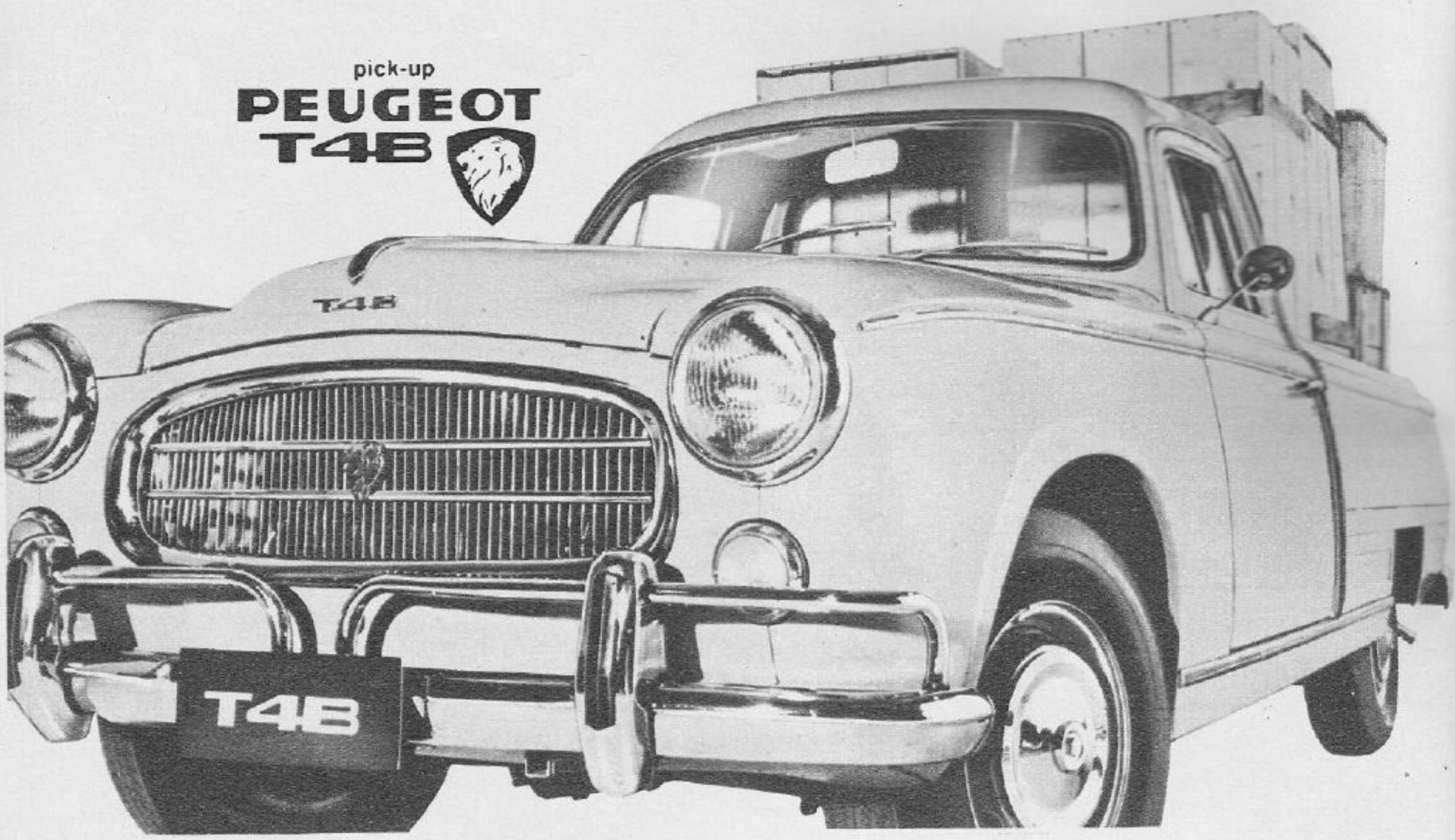
Economía de tiempo y trabajo
Sus medidas lógicas y su radio de giro menor permiten estacionar rápidamente, sin esfuerzo, sin pérdidas de tiempo.

- Motor de 1618 cm³ - 76 robustos HP.
- 4 velocidades sincronizadas.
- Confortable cabina de automóvil.
- Calefacción incluida en equipo de fábrica.
- Lavaparabrisas.
- Paragolpes y parrilla cromados.

...y además, usted anda en un PEUGEOT.

* servofreno opcional: $ 350 (m$n 35.000)

pick-up
PEUGEOT T4B



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 212 del 12 al 18 de mayo de 1970

EDITORIAL ABRIL

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

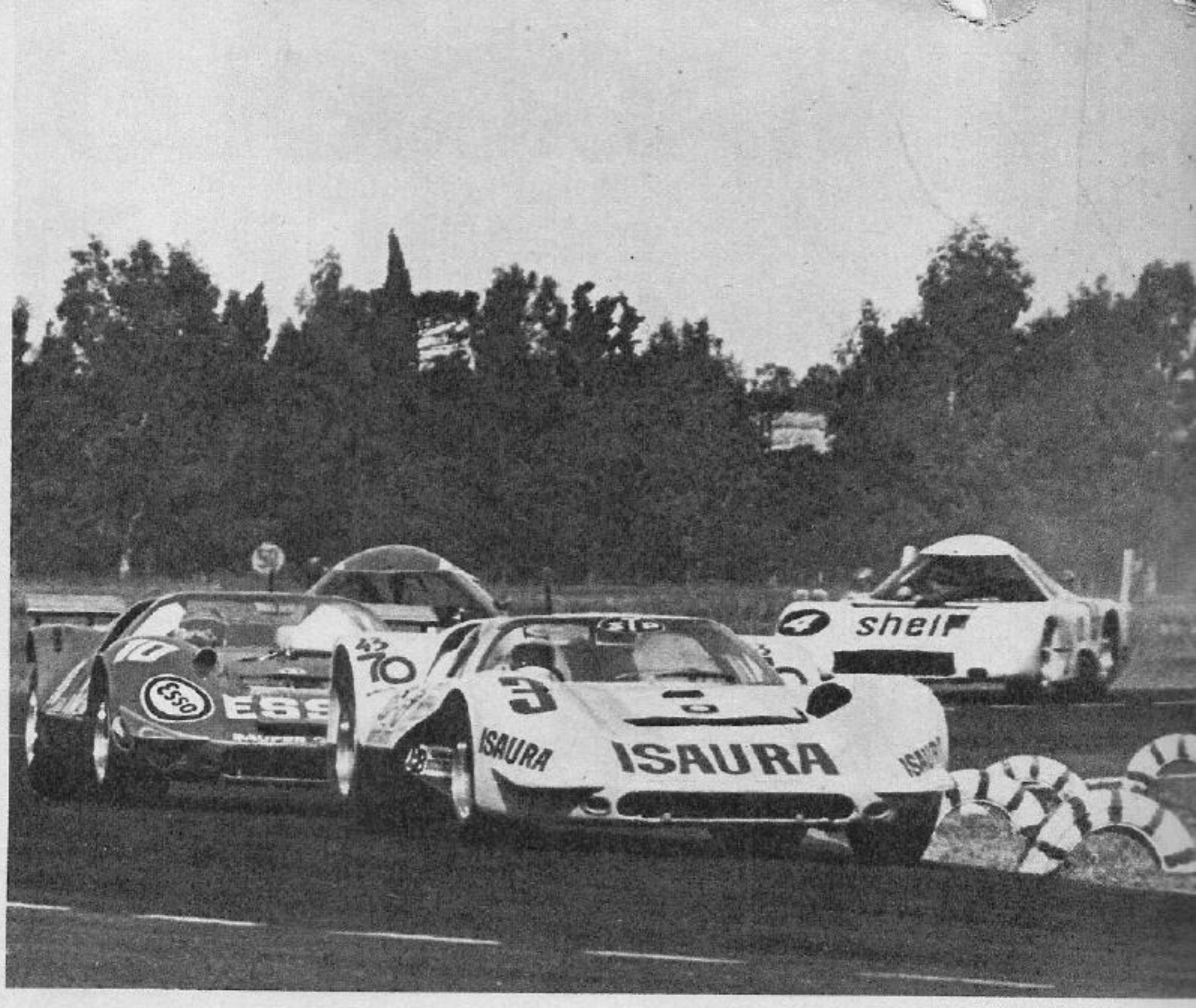
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), rique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
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. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A Paraguay 540, Capital Federal. Tel. 32-6010/29



CAMBIO DE CARTELERA

Editorial

Para romper un poco con la monotonía que se venía reproduciendo domingo a domingo en la cartelera de los SP nacionales, Jorge Cupeiro se alzó con el triunfo en Maggiolo. Pueda ser que esto introduzca un poquito más de sal en el insípido panorama que hasta el presente se viene desarrollando en nuestra categoría máxima, categoría anémica con muy pocos autos y con una falta de vitaminas alarmante. Esta característica-fragilidad mecánica al 90 % —por no decir más— hace que si bien una competencia pinte linda, en los papeles y al promediar la misma, tenga el mismo atractivo para el público asistente, que una conferencia sobre "La importancia de los caracteres demóticos en la evolución de las culturas afroasiáticas".

En cambio un acontecimiento que, debemos confesar, nos sorprendió, fue la carrera de las "24 Horas Citroën" disputada el fin de semana pasado en el autódromo de Buenos Aires. Increíble cantidad de autos en acción (70), resultantes de una selección clasificatoria donde se inscribió más del doble y una sorprendente cantidad de público asistente que fue superior a la que cualquiera pudiera haber imaginado. Excelente idea de Citroën y del Vicente López Automóvil Club que de esa manera permitieron que el automovilismo deportivo cumpliera con su función social en el sentido estricto de la palabra. Este tipo de competencias tiene que ser el tablón de salvación para el alicaído automovilismo deportivo argentino o por lo menos un nuevo punto de partida desde donde arranque la revitalización del mismo.

G. M.

TIEMPO Y LUGAR

mayo	16	Pruebas en Indianápolis
	17	TC "A" en Salto
	17	Anexo "J" en el Chaco
	17	1000 Km Spa-Sport Prototipo
	17	Anexo "J" zonal en Coronel Dorrego
	17	Limitada del 29 en Firmat
	17	Limitada y karting en Marcos Juárez
	17	Motos y motonetas en La Plata
	17	Motos en Moreno

MAGGIOLO SP

UN ANTIGUO NO

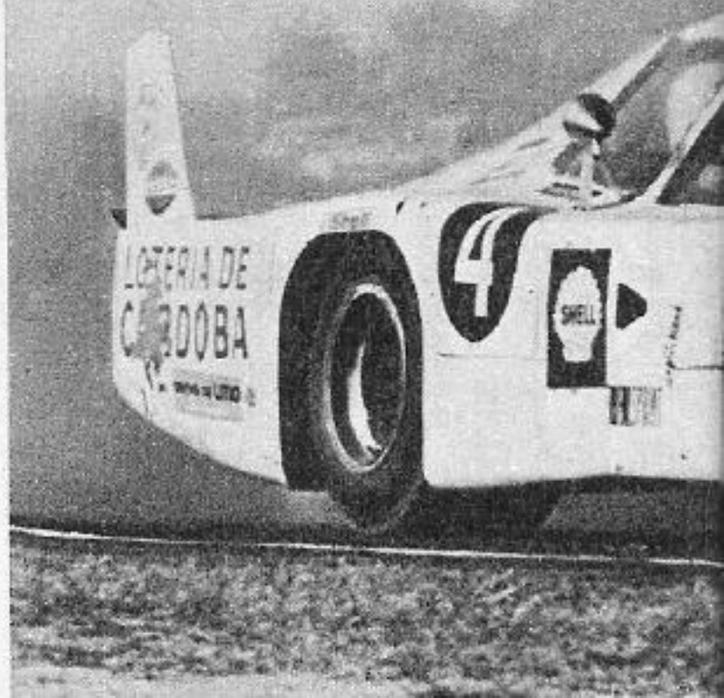
Sin ser un veterano Jorge Cupeiro es un piloto con profusa historia en todas nuestras categorías, pero en SP hace rato que buscaba un triunfo que no se producía desde el año pasado. En Maggiolo lo consiguió corriendo a su manera llegando al final con amplio dominio de la carrera. Segundo Carlos Ruesch y gran actuación de Federico Urruti

por HECTOR L. BERGANDI

fotos: MARIO CASTELLAZZO y CARLOS AGUSTIN

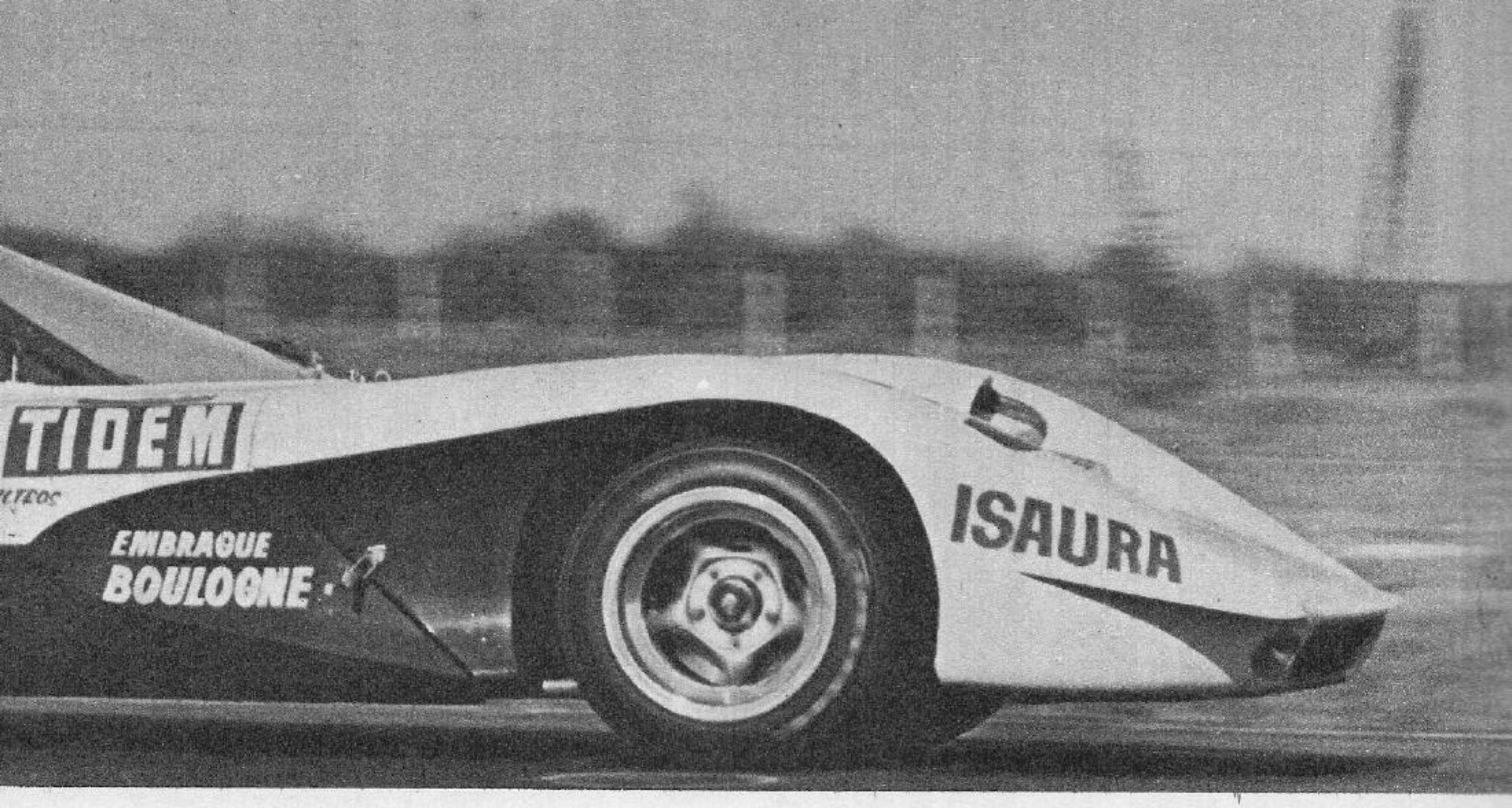
De una buena vez (y esperemos que por todas) el amigo Cupeiro corrió con el auto entero. Le puso la cola, cargó el auto y con sus colaboradores "Pingüino" y "Pajarito" se fueron a ganar a Maggiolo.

Y Cachito Ruesch sigue con la precisa. Ahora un segundo puesto que demuestra a las claras que las cosas funcionan.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MBRE: CUPEIRO



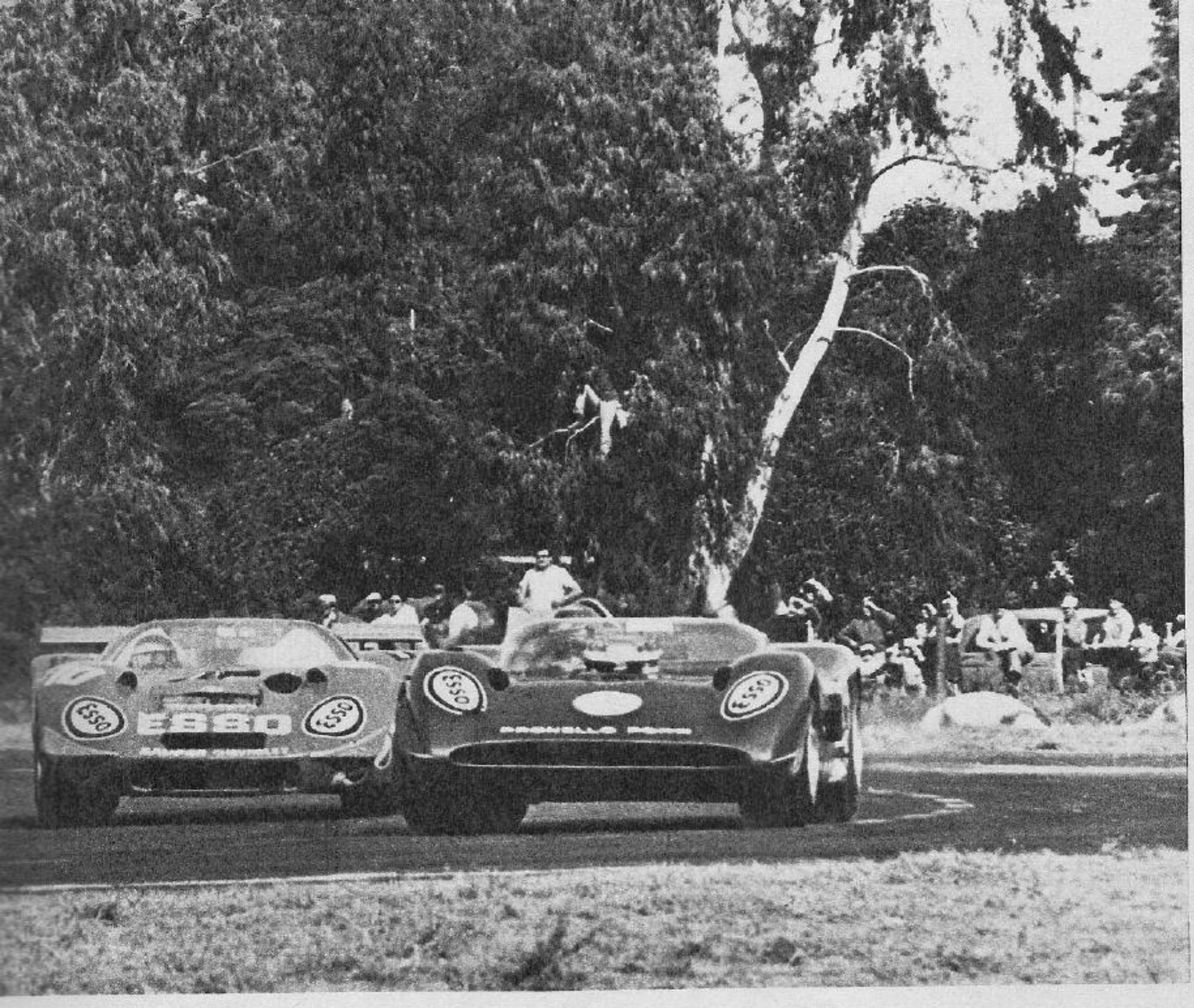


Hacía mucho tiempo que Jorge Cupeiro no entraba con su auto, todos sus seguidores y amigos, a un parque cerrado festejando un triunfo. Esta vez, luego de imponer condiciones y jugarse en la primera serie, y crucerear sensatamente en la última, el popular "Gallego" volvió a la práctica del beso al amigo, pero esta vez con una emoción muy especial, después de tantos meses de luchas sin frutos. Fue el único ganador lógico, en una carrera muy movida y repleta de acciones, pero que no fue acompañada por el coeficiente de resistencia mecánica general que hubiese hecho falta para que la lucha por la punta se extendiera más allá de la segunda serie.

Sin embargo, en la forma aparente que tuvo la carrera de acuerdo a la división entre series, no fue Cupeiro el único dominador.

Por momentos, Andrea Vianini pareció claro favorito a discutir la hegemonía y sólo una serie de irregularidades mecánicas y de otros tenores lo retrasaron a un puesto que no reflejan la inmejorable actuación que le cupo en la pista. El Nene García Veiga anduvo, como es su costumbre, a la remanija por todo el circuito y doblando coco "casi" nadie, porque Federico Urruti compitió con él en todo momento en ver quién de los dos era el más arrojado para zambullirse en los virajes, con tránsito o sin él. Los dos se adueñaron de la atención general. En distintas oportunidades, logrando el record del circuito, protagonizando el duelo y agregando al final brasitas al entusiasmo que estaba comenzando a apagarse en el público.

El espectáculo que brindan los SP se torna más interesante de reunión en reunión. La inclusión de Ford en el círculo



Urruti, Vianini y tigres en los tanques.

El bueno de Laskac sigue en la racha. Parece que los fierros de Meriggi no se rompen y se da lo que se esperaba: si Juan Pedro llega, gana. Ya van dos seguidas.

de los ganadores (Urruti ganó la última serie), le da al asunto una forma mucho más redondeada.

Existe, sí, una evidente anemia mecánica en el parque de la categoría pero eso no evita que aumente cada vez más la lucha aunque sea como en Maggiolo, donde la discusión fue únicamente por los parciales porque en las planillas nunca hubo otro primero que no fuera Cupeiro.

PRIMERA SERIE

La largada, en honor a la verdad, no pudo ser más lamentable. Los autos de Pronello tenían serias dificultades para ponerse en marcha. Urruti, que largaba en primera fila junto a García Veiga arrancó a último momento; pero Pascualini estaba levantando la mano y agitándola en señal de que no había lola. Los mecánicos quisieron empujarlo pero Pronello adivinando que la carrera estaba a punto de ser largada en segundos los hizo apartar del Huayra en el exacto momento en que el mayor Benvenuto daba el banderazo de vía libre. Los que estaban detrás de Picho comenzaron a esquivarlo sin problemas pero Pauloni que venía del fondo, ajeno a la situación, quiso pasar por el hueco que dejaban los demás encontrando que el mencionado agujero era una masa detenida pintada de azul.

Frenó con toda su alma pero el encontronazo era inevitable; en el fragor de la piña, el Huayra quedó inutilizado por el impacto que hizo la trompa del Pájaro Dorado de Pauloni —en la caja y el tren trasero— y Pauloni también fue a parar a boxes aunque con el consuelo de poder largar la serie siguiente previos martillazos surtidos en la trompa de su pájaro. Entre tanto, por la recta larga, el Gallego venía embalado en un rush impresionante encabezando un trencito sensacional en el que se eslabonaban Vianini, el "Nene", Cachito Ruesch y Urruti y dos metros atrás Monguzzi y Di Palma.

En la tercera vuelta y sin desengancharse ningún vagón del trencito el Nene avanzó un puesto sobre Andrea pero al llegar a la entrada de la recta principal hizo un trompo que afortunadamente fue evitado por sus perseguidores, retrogradando su posición hasta el séptimo puesto, detrás del detenido Marincovich. Fede Urruti entre tanto venía haciendo de las suyas aprovechando la potencia de un motor Ford que luego de meses de telarañas en el taller de Villa María volvió a las entrañas del Huayra con unos ímpetus locos; jugadísimo en las curvas y los frenajes, escaló hasta el segundo puesto para luego quedarse atrás por fallas en el embrague y posteriores efectos en la caja lo que le ocasionó lesiones en las manos al intentar mantenerse en el juego grande.

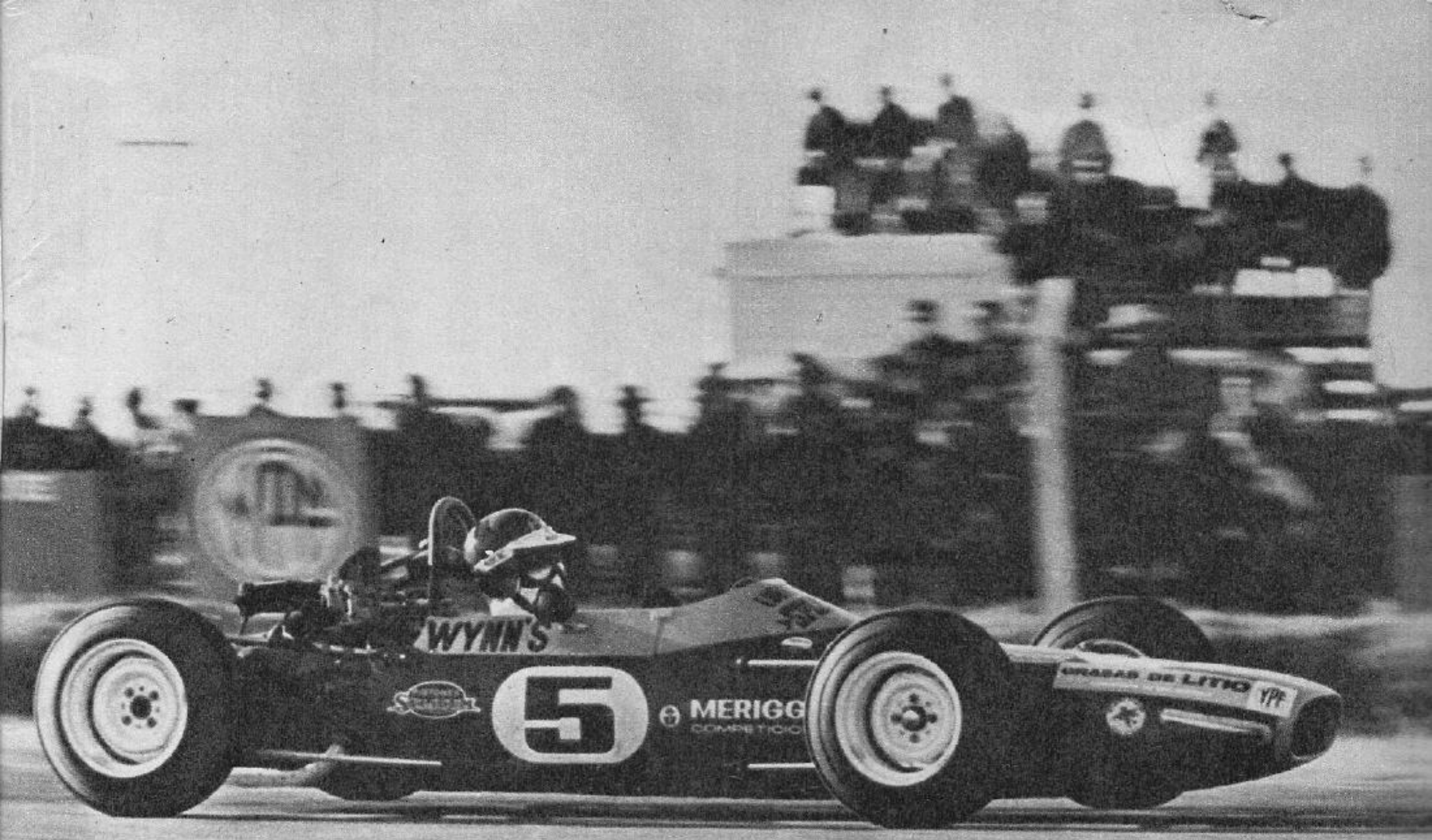
Sobre el final de la serie García Veiga llegó hasta la posición de Vianini y lo acosó constantemente tratando de arrebatarle el segundo puesto. De nada valió porque Vianini estaba en un día realmente inspirado y así llegaron sin poder a su vez dar alcance a un Cupeiro demoledor. Urruti se quedó en la vuelta 16 imposibilitado de seguir adelante con su falla, cediendo su lugar a Ruesch y a Di Palma que hace maravillas con su viejo aparato ya apto solamente para sus manos, en una carrera de SP.

SEGUNDA SERIE

Al no poder solucionar todos los problemas en el Huayra de Urruti, la largada de éste debió efectuarse a pulso, o sea a empujones, desde la última línea. Largar último como un perro no es ventaja para nadie pero así y todo fue en esta serie donde Fede funcionó con todo el amor propio, con todas las ganas y las lamparitas encendidas a pleno, llegando segundo a seis ídem del Gallego al final de la serie. Que había picado en punta en principio desde la primera fila.

Amplió su ventaja por la aparición de un señor caballo que se metió en la pista sin credenciales ni autorización alguna ya que la bandera amarilla fue desplegada en momentos en que se tuvo conocimiento de la invasión equina, y para entonces el Nene se había cortado en punta. De esta suerte Vianini perdió una vuelta por respetar la señal de peligro que nunca fue reemplazada por la de vía libre y con el "Nene" en punta con una recta de ventaja el trencito se armó con Cupeiro segundo y luego Di Palma, Ruesch y Urruti que venían matando. Todo terminó para García Veiga en la vuelta once cuando se le rompió el eje de la directa de la caja —que fue cambiada para la última batería—. Luego de varios desprolijos despistes poco habituales en él. También se quedó Di Palma cuatro vueltas después, mientras Urruti aventajaba a Ruesch en cuatro segundos en una sola vuelta asegurándose la segunda posición.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TERCERA SERIE

Esta serie fue la más aburrida de las tres. Por de pronto no tuvo la lucha por posiciones que caracterizó a las otras dos y sólo se animó al final cuando el Nene García Veiga tomó examen a Urruti del cual éste salió eximido gracias al envión que traía el Huayra en la vuelta final. La fila india se ordenó con Fede a la cabeza(él Ford tirando como un avión), detrás del Huayra el tano Vianini, Cupeiro sin ninguna prisa, Ruesch, Pauloni en una posición poco habitual para él, Nasif Estéfano sin brillar pero consiguiendo avanzar en la clasificación final en base a no parar y Pirín Gradassi, lejos de tener posibilidades de acuerdo a sus cualidades.

Desde el vamos Urruti controló una sólida ventaba sobre el resto —era lo único por lo que podía pelear— y sólo se vio acosado por el "Nene" al final, presión que pudo evitar ni bien el Chelco lo empezó a molestar por demás en el espejo. A pesar de los inconvenientes menores, este domingo la máquina azul estaba para cualquier cosa y lo demostraba a cada momento, pero la mufa persistente que persigue al team de Pronello se puso de manifiesto en la última recta de la última vuelta del día, cuando Urruti, seguro vencedor, se vio envuelto en una densa columna de humo que demostraba desde lejos una inesperada rotura de pistón.

Pero aún con el envión, Urruti alcanzó la bandera a cuadros a escasos metros de Vianini que lo pasó "como una tromba sobre la raya" y pudo lograr así su primera victoria parcial en SP.

Cupeiro, a todo esto, llegaba cómodo ganador de la general ocn más de una vuelta de ventaja sobre el segundo, por relojes, Carlos Ruesch, de poco lucimiento al final pero parejo y seguro. Nasif, en tanto, asombraba consiguiendo la tercera plaza general cuando nadie lo tenía ya en cuenta. Urruti, en cambio, se acomodaba cuarto aunque en las series había apenas peleado por los puestos de punta. Este tipo de reuniones divididas en series son un poco confusas en cuanto a que uno nunca sabe cómo se desarrollan las acciones en la verdadera carrera; pero el saldo como espectáculo fue, esta vez, altamente positivo.

F4: LASKAC REPITIO

Entre la segunda y tercera serie de SP, se disputó una competencia de Fórmula 4 a diez vueltas. Toda la crema de la categoría figuraba en la lista de inscriptos. Por la mañana y durante la tarde del sábado, Ragno, De Rossi, Belloni, y Laskac, a la postre ganador, habían obtenido los mejores tiempos de clasificación.

Con quince minutos de demora en la largada, a las dos y cuarto de la tarde bajaron la bandera, junto con la cual Carlos Ragno tomaba la punta. Detrás suyo fue Laskac y siguiéndolo Belloni y De Rossi. Al dar la primera vuelta las posiciones habían variado ya que Ricardo Belloni se retrasó sensiblemente por un trompo en la curva que precede a la recta de boxes. De este modo De Rossi tomó la tercera posición, y luego tomaría el segundo puesto al despistarse Ragno en la última vuelta.

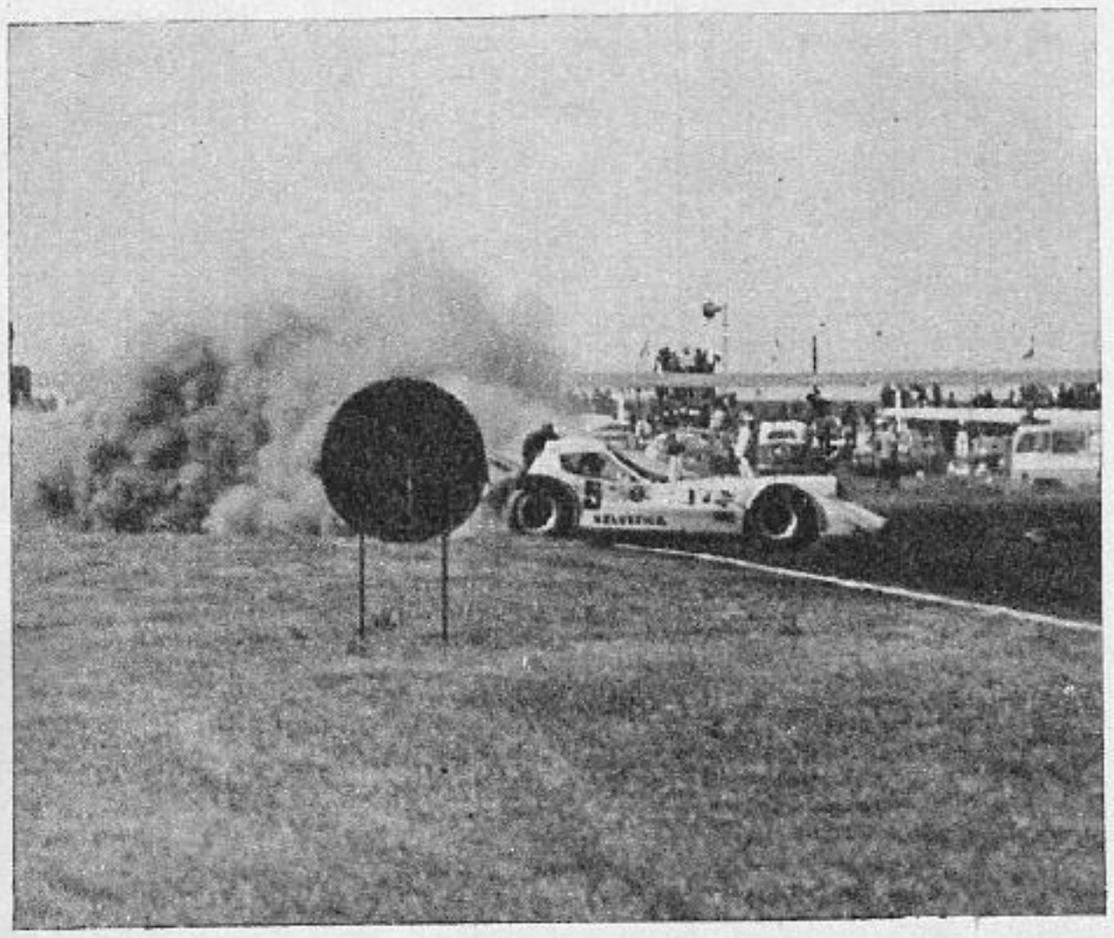
Laskac y Ragno protagonizaron lo único interesante de la carrera, en un singular trencito que duró nueve de las diez vueltas de la carrera. Si bien es cierto que esta categoría no tiene madurez, cada día promete mejorarse. Dentro del parque automotor, pudimos apreciar un mejoramiento en los autos y una mayor variedad de constructores —por caso el Mero-Renault de Avalle en meritorio tercer puesto que anuncia junto con el quinto del autódromo de Bs. As., que estamos ante una unidad muy competitiva. De Juan Pedro Laskac, sólo podemos decir que repitió lo del autódromo hace algunos días, logrando un doblete de triunfos consecutivos y mediante la misma técnica: viajar chupado y pasar a la punta sobre el final.

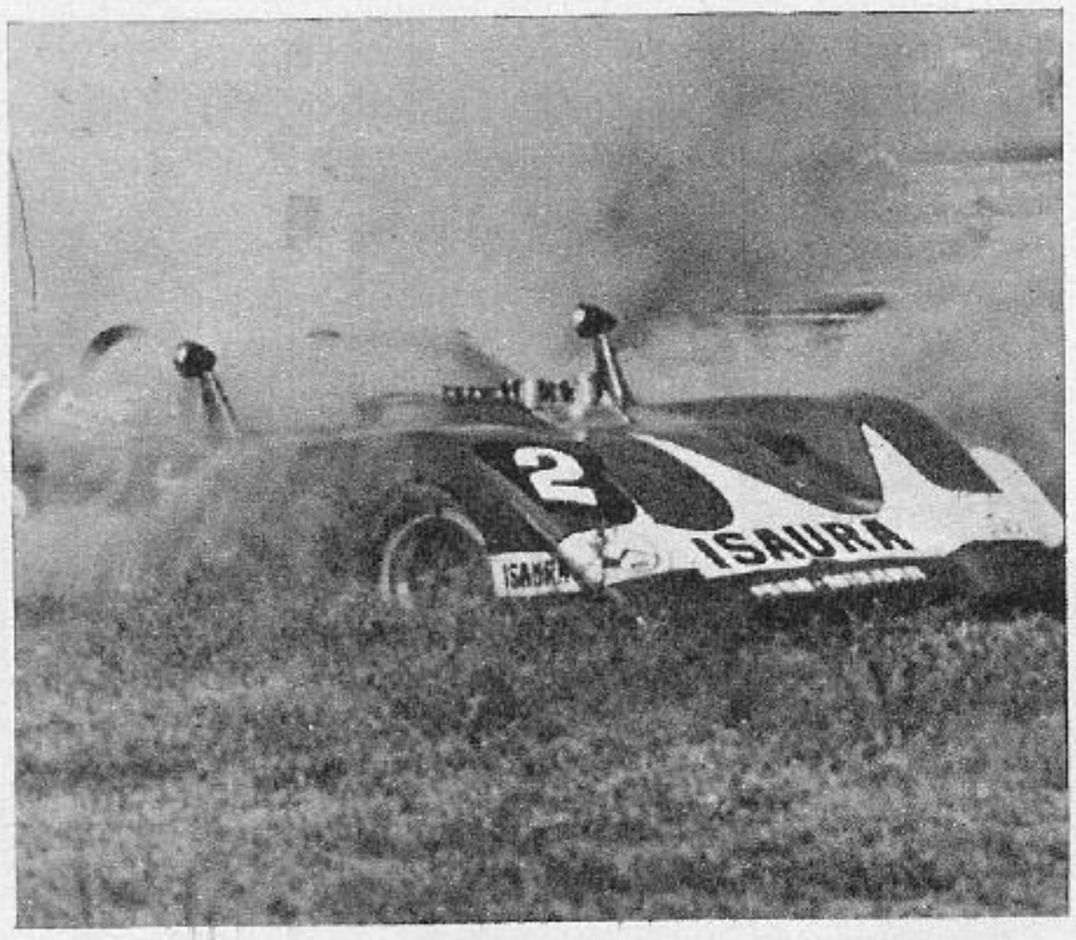
Carlos Ragno fue superado por Laskac al perder la rueda delantera derecha, perdiéndose así una parte de los cuatro mil pesos nuevos de premios que había para esta carrera. Por último sólo podemos decir que la carrera no tuvo el ritmo a que nos tiene acostumbrados la categoría y que notamos que la paridad mecánica no es tal y que no todos los autos tienen la potencia necesaria para pelear la punta.

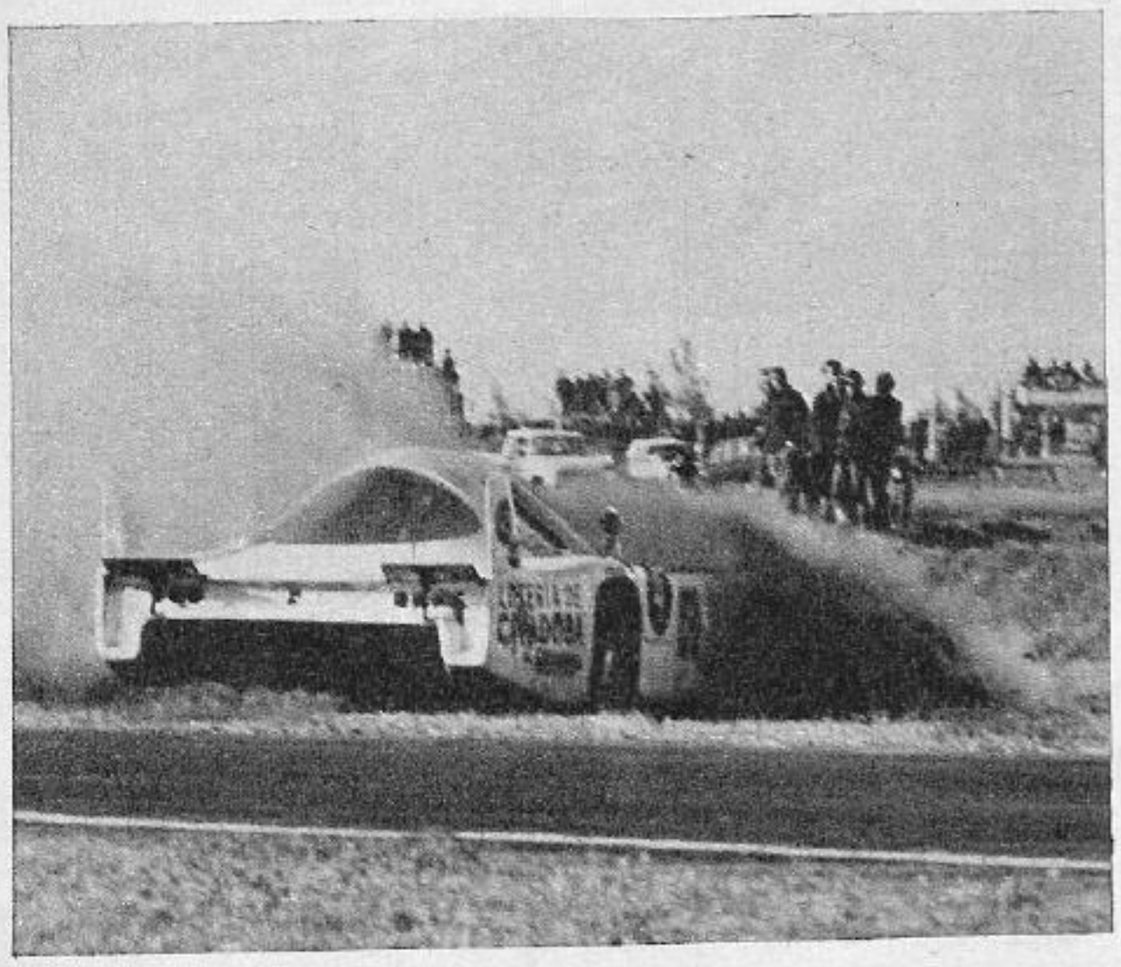
CUERNITOS DE VENADO

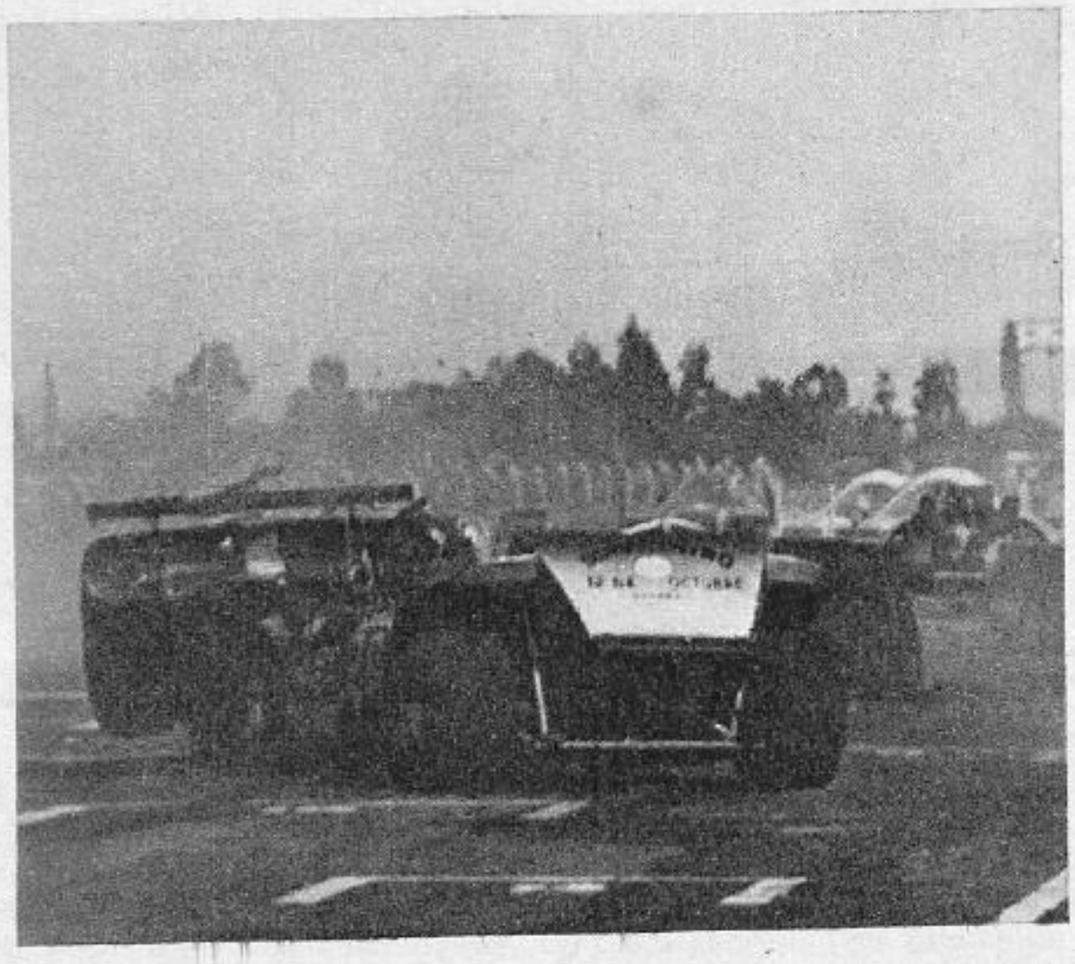
No sólo los Huayra suele digitarlos el fuego. Angel Monguzzi sufrió un despiste e in-

→









mediatamente después comenzaron a salir llamas de su costado izquierdo. Al acudir los bomberos notaron que las llamas salían de sus escapes, pero no necesitaron intervenir ya que las mismas desaparecieron, continuando el bueno de Monguzzi en carrera.

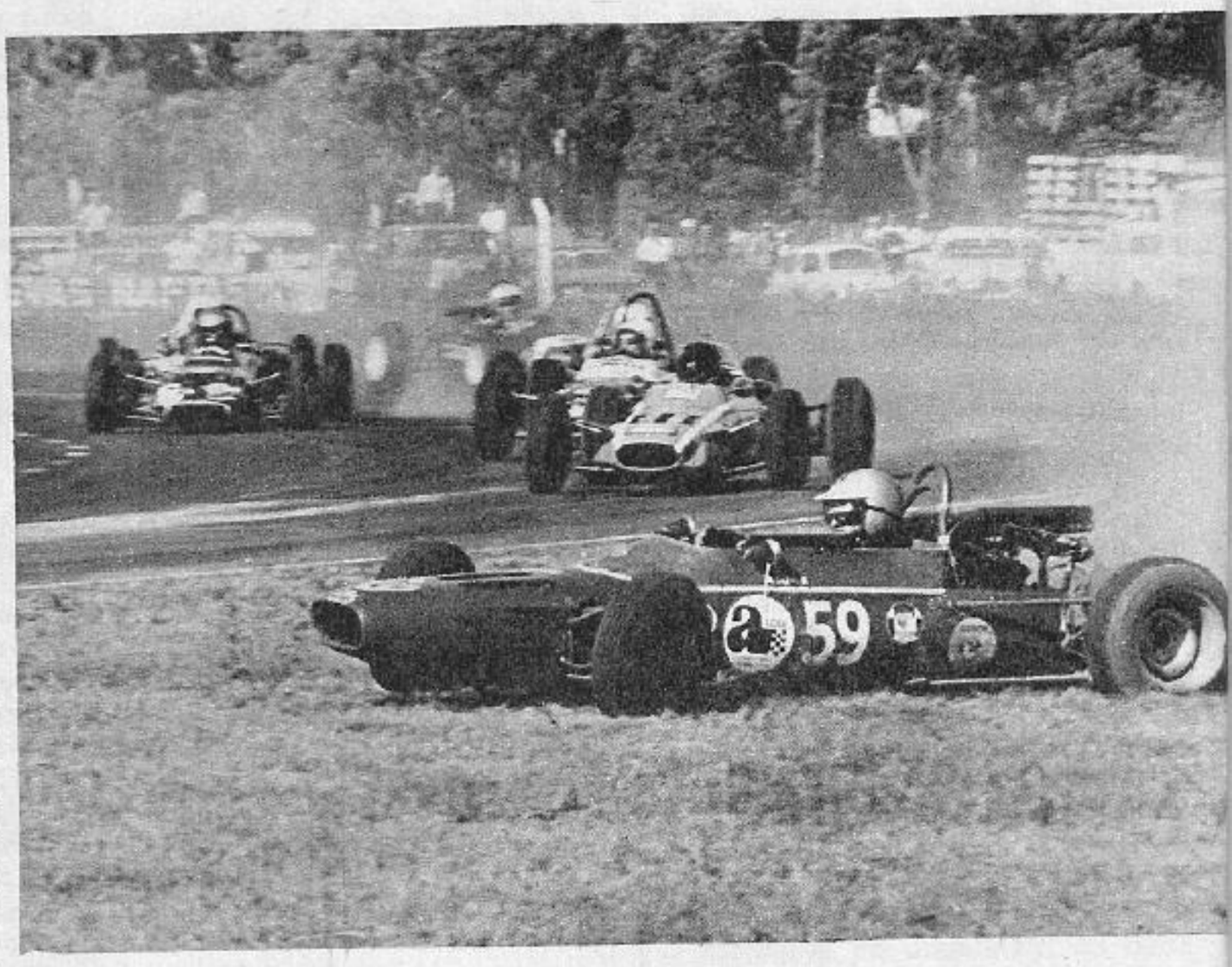
Motores varios: el sábado Carlitos Ruesch estrenó un motor que estaba en ablande —dos horas él por la mañana y un rato Monguzzi por la tarde—. Parece ser que resultó bueno, dada su ubicación en el clasificador.

Los mecánicos de Andrea Vianini trabajaron toda la noche del sábado cambiando el motor, ya que éste tenía el block torcido. También rindió satisfactoriamente.

No tanta suerte tuvo "Eddie" Copello pues fundió el suyo el domingo por la mañana en las pruebas de clasificación.

Heridas varias: las manos fueron temas de vendaje este fin de

Cuando los muchachos de F-4 andan apurados suceden estas cosas. Gente afuera y el pelotón que pasa. Si puede. A pesar de todo Scaglia perdió unos cuantos puestos pero de ahí no pasó a mayores el fuori pista.



Bordeu y un trompo (A), Marincovich y un fuori pista (B), Cacho Ruesch saludando a los fotógrafos (C) y Paulони que embiste por retaguardia a Pascualini detenido (D).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PREMIO SUPER NAFTAS Y. P. F.

CLUB ATLETICO MAGGIOLO - S.P.
10|5|70 - 3 Series de 20 vueltas al circuito de 3.133,78 metros

1ª SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Baufer ..	25m23s7	20
2º	10	Vianini, Andrea	Chevrolet-Baufer ..	25m26s7	20
3º	7	García Veiga, Néstor ..	Chelco I	25m27s	20
4º	6	Di Palma, Luis	Tornado-Berta ...	25m35s2	20
5º	4	Ruesch, Carlos	Chevrolet-Trueno S.	25m40s5	20
6º	17	Estefano, Nasif	Ford-Romero	26m 0s3	20
7º	2	Marincovich, Carlos	Ford-Formisano ...	26m 6s1	20
8º	25	Cuvertino, Omar	Dodge-Fisanotti ...	25m31s	19
9º	22	Monguzzi, Angel	Chevrolet-Trueno S	26m45s	19

PROMEDIO DEL GANADOR: 148,082 km|h.
RECORD DE VUELTA: para el coche Nº 7 de García Veiga, en la 12ª vuelta, con 1m14s2 a un promedio de 152,048 km|h.

2ª SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Baufer ..	25m43s	20
2º	14	Urruti, Federico	Ford-Huayra	24m49s6	20
3º	4	Ruesch, Carlos	Chevrolet-Trueno S.	24m53s2	19
4º	10	Vianini, Andrea	Chevrolet-Baufer ..	25m43s9	19
5º	21	Gradassi, Héctor	Ford-Formar	25m51s9	19
6º	20	Pauloni, Norberto	Chevrolet-Pauloni .	26m10s5	19
7º	17	Estefano, Nasif	Ford-Romero	25m43s5	18
8º	6	Di Palma, Luis	Tornado-Berta	18m23s4	14
9º	7	García Veiga, Néstor ..	Chelco I	12m54s	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,289 km|h.
RECORD DE VUELTA: para el coche Nº 14 de Federico Urruti en la 20ª, con 1m14s7 a un promedio de 151,625 km|h.

3ª SERIE

Pos.	Nº	Piloto.	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	14	Urruti, Federico	Ford-Hayra	25m15s5	20
2º	7	García Veiga, Néstor ..	Chelco I	25m18s7	20
3º	4	Ruesch, Carlos	Chevrolet-Trueno S.	26m12s6	20
4º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Baufer ..	26m20s6	20
5º	17	Estefano, Nasif	Ford-Romero	26m30s4	20
6º	21	Gradassi, Héctor	Ford-Formar	26m26s1	19
7º	20	Pauloni, Norberto	Chevrolet-Pauloni .	27m 7s4	19
8º	10	Vianini, Andrea	Chevrolet-Baufer ..	21m38s4	17
9º	25	Cuvertino, Omar	Dodge-Fisanotti ...	4m21s9	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 148,882 km|h.
RECORD DE VUELTA: Para el coche Nº 7 de G. Veiga en la 16ª, y para el 14 de F. Urruti en las vueltas 10ª y 17ª con 1m14s, con un promedio de 152,454 km|h.

FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Cupeiro, Jorge	Chevrolet-Baufer ..	1h17m27s3	60
2º	4	Ruesch, Carlos	Chevrolet-Trueno S.	1h16m46s6	59
3º	17	Estefano, Nasif	Ford-Romero	1h18m18s7	58
4º	14	Urruti, Federico	Ford-Huayra	1h11m32s7	56
5º	10	Vianini, Andrea	Chevrolet-Baufer ..	1h12m47s1	56
6º	21	Gradassi, Héctor	Ford-Formar	1h18m34s3	56
7º	7	García Veiga, Néstor ..	Chelco I	1h 3m38s7	50

PROMEDIO DEL GANADOR: 145,653 km|h.

FORMULA 4 - 10 VUELTAS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Laskac, Juan P.	Renault	14m54s6	10
2º	3	De Rossi, Héctor	Renault	14m59s1	10
3º	28	Avalle, Oscar	Renault	15m 4s5	10
4º	2	Chutrau, Néstor	Renault	15m11s2	10
5º	80	Iotti, Carlos	Renault	15m28s5	10
6º	56	Grigoló, O.	Renault	15m36s7	10
7º	51	Kopaitich, O.	Renault	15m39s2	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 126,107 km|h.
RECORD DE VUELTA: Para el coche Nº 30 de Carlos Ragno en la 6ª vuelta y para Laskac, coche Nº 5, en la 5ª vuelta, con 1m26s7 a un promedio de 130,12 km|h.

semana. El viernes, el infante García Veiga se lastimó la mano izquierda y procedióse a fabricársele una empuñadura anatómica para la misma. Otro tanto le sucedió a "Fede" Urruti durante la segunda batería cuando se quedó sin embrague y le saltaba la tercera.

En Ford, los problemas continúan. Un ejemplo de esto es el accidente de la primera serie, en el cual no arancó el motor de Picho. Luego sería el de Urruti el que tendría que ser empujado para arrancar. Esto no es la primera vez que sucede, tanto en el equipo de Pronello —que esta vez salvó los papeles en la última serie— como en el de Formisano, donde los problemas parecen sucederse sin tener solución

Cupeiro llevó un solo spoiler delantero, el derecho. Suponemos que se debió al sentido de los viraies.

CAMPEONATO NACIONAL DE SPORT PROTOTIPOS

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Néstor García Veiga	8,50
2º	Eduardo Copello	7
3º	Carlos Ruesch	5
4º	Jorge Cupeiro	4,50
5º	Luis Di Palma y Nasif Estefano	2
7º	Héctor Gradassi	1,50
8º	Carlos Marincovich	1
9º	Evaristo Aranzana y Federico Urruti	0,50

CAMPEONATO NACIONAL DE FORMULA 4

1º	Héctor de Rossi	14
2º	Juan Pedro Laskac	13
3º	Mario Irigaray	4
4º	Carlos Faverio y Ricardo Belloni	3
6º	Oscar Avalle	2
7º	N. Chutrau, E. Bouvier y C. Ragno	1

24 HORAS CITROEN

UNA CARRERA ESPECTACULAR

Desde la tarde del sábado a la tarde del domingo —durante exactas 24 horas— una turba de Citroën 2CV y 3CV participaron de la carrera más inefable que hayamos visto. Como además CORSA la vivió por dentro corriendo en dos Citroën 3CV se imaginarán que hay muchas cosas para contar. Por lo tanto la semana que viene ampliaremos la información que hoy va escueta por falta de espacio, con fotos y todo lo que pasó en esas 24 horas en el Autódromo Municipal.

CLASIFICACION PROVISORIA

Categoría 3 CV

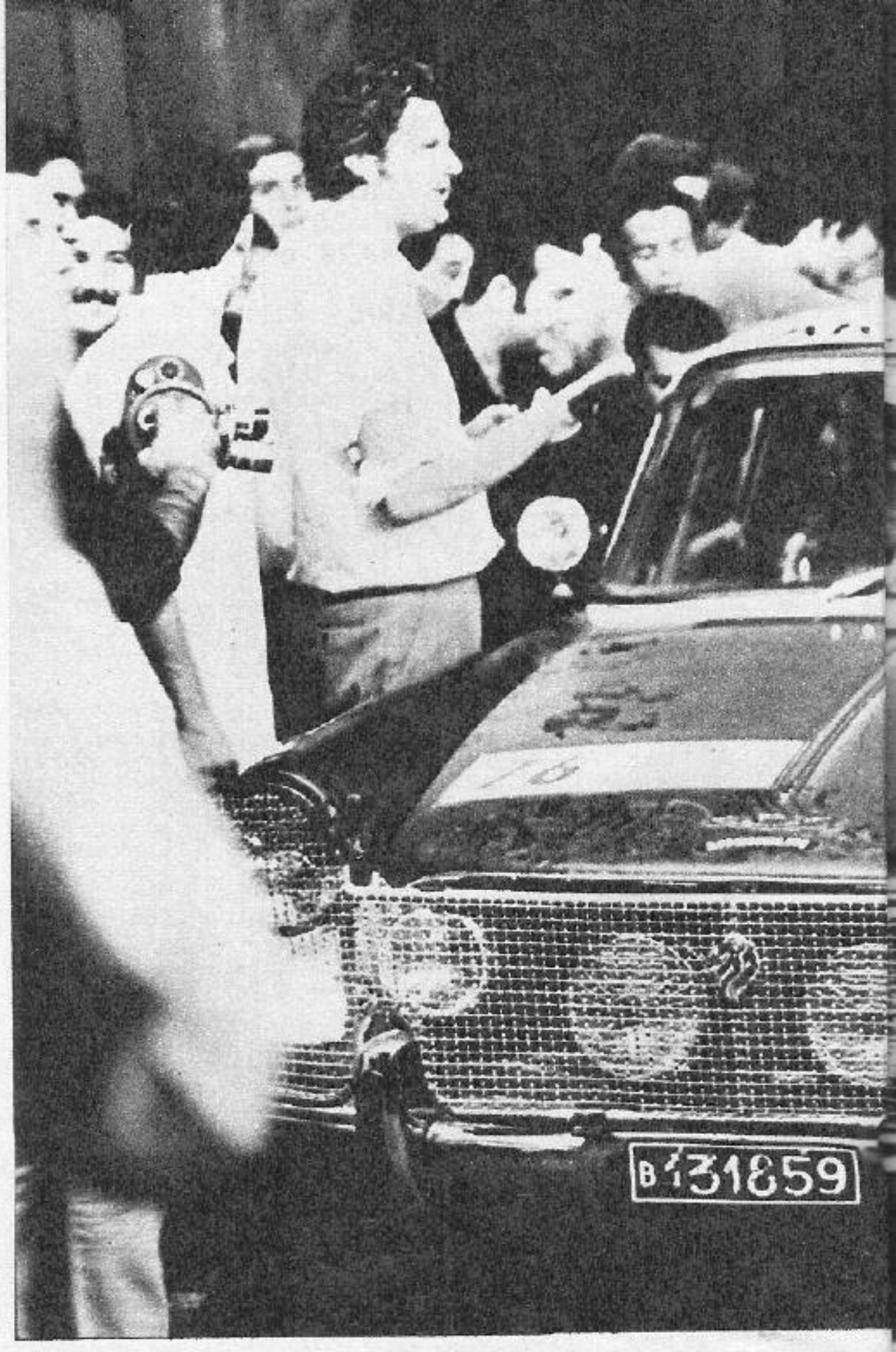
Pos.	Nº	Pilotos	Vueltas
1º	6	Dolce-Dolce-Arizio	469
2º	4	Juchet-Lofeuro-Macarrón	467
3º	2	Botazzini-Sundberg-Furlan	463
4º	5	Rojo-Lupo-Otero	462
5º	11	Zuberbühler-Ayerza-Michelson Irusta	459
6º	9	Develva-Sierra-Uriarte	451
7º	3	Terrizano-Etulain-Perrotti	450
8º	18	Matheu-Longo-Sprigitto	449
9º	1	Menéndez Behety-Saubidet Bilbao-Lee	447
10º	10	Caillov-Illibelle-Rondinoni	447

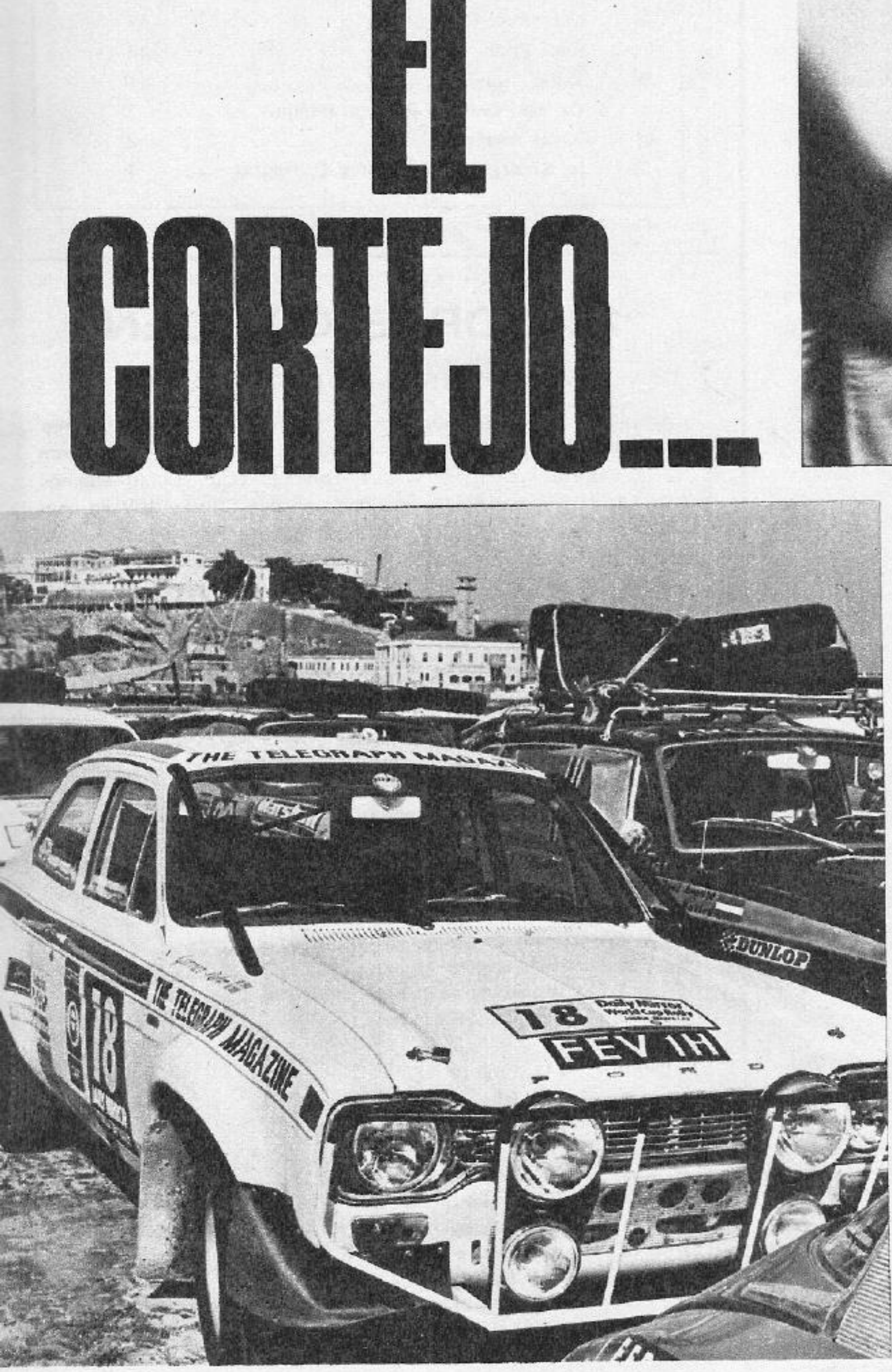
Categoría 2 CV

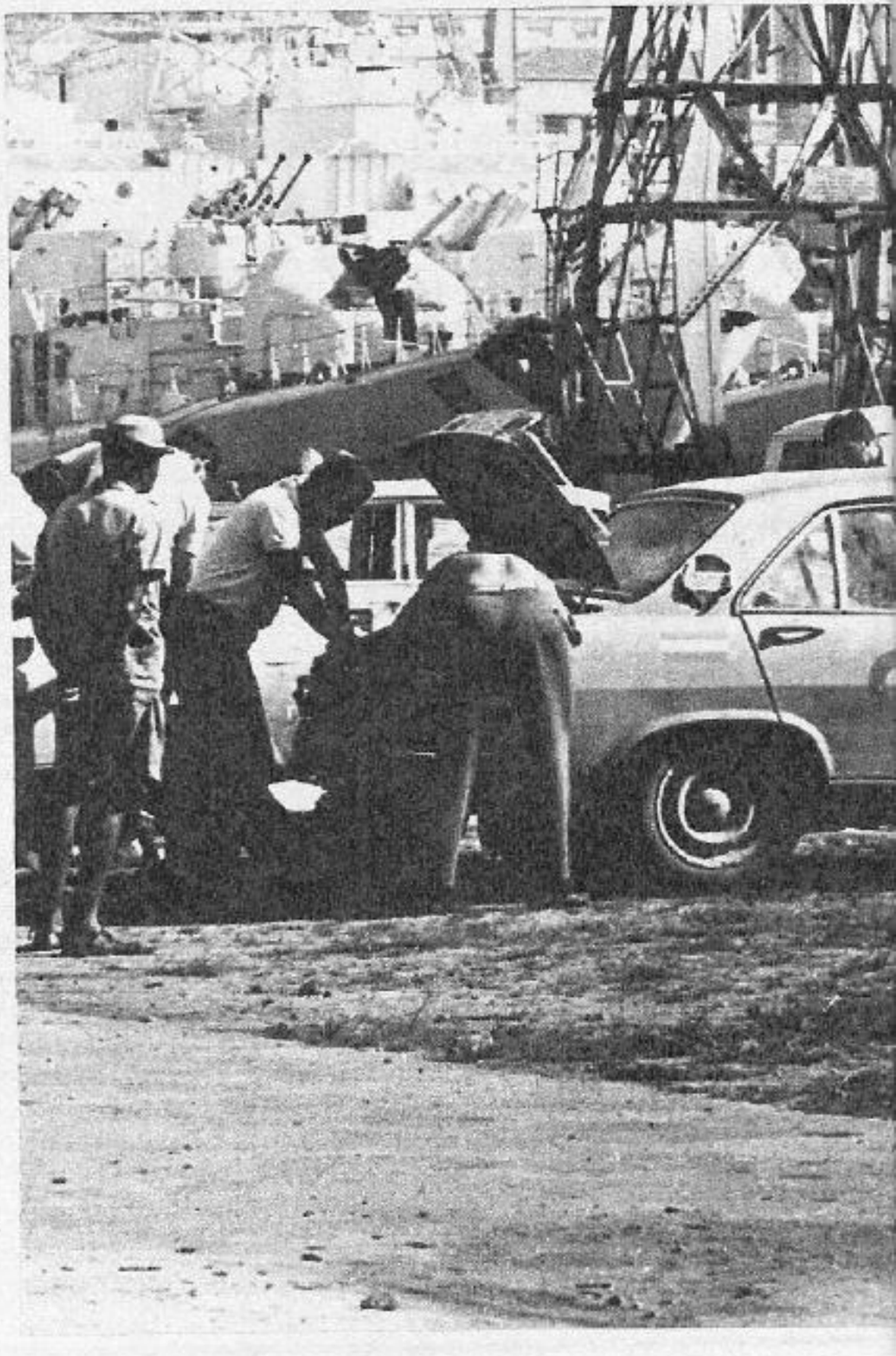
1º	22	Iglesias-Iglesias-Riguero	427
2º	25	Greoco-Pometi-Mascunave	422
3º	27	Binaghi-Monllor-Binaghi	414
4º	29	Almandos-Córdoba-Lemoine	413
5º	54	Casarini-Lequerica-Didi	412
6º	41	Lascano-Odulio-Valentini	411
7º	58	Zanelli-Font-Chanes	411
8º	47	Mieres-Mieres-Oreiia	410
9º	38	Polio-Bertolini-Díaz	409
10º	43	Christianssonn-Mosses-Cabral	409

RALLY LONDRES - MEXICO

YA VIENE EL CORTEJO....







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...el Rally se anuncia con vivo reflejo... Una vez traspuesto el Atlántico, los sobrevivientes se disponen a encarar lo que para todos significa la prueba más dura: el trazado latinoamericano. Por el lado europeo, sobrada experiencia. Por nuestro lado, mucho que aprender

texto y fotos de: CESAR MARIO SORKIN

Como aventura publicitaria, el rally Londres-México organizado por el Daily Mirror es un verdadero éxito. Quizás sea este tipo de rally el imperante en el futuro, ya que por un lado es la prueba más exigente que pueda soportar un auto actual, dadas las fantásticas variaciones topográficas, climáticas y altimétricas. Por otro lado, es un verdadero desafío al valor, habilidad, iniciativa y resistencia humanas. De la suma de esas virtudes se desprende el verdadero sentido de la actividad deportiva, y este rally no es más que eso: un tremendo esfuerzo "pour le sport". A pesar de las 10.000 libras esterlinas que esperan al "sobreviviente" que llegue a México ...

Encarado desde el punto de vista primordial para nosotros, es decir la actuación de los equipos y autos argentinos, el rally no ofrece más que enseñanzas asimilables y aplicables en una próxima oportunidad. Nadie duda de la capacidad de los responsables de la conducción de esos autos. Pero esa capacidad no alcanza a opacar en ninguna medida el alarde de organización, medios y sentido de equipo que ofrecen los europeos. Claro que en el caso de ellos, se trata de gente que corre cuarenta ralies por año, en condiciones mucho más exigentes que las que ofrece una carrera de este tipo en nuestro país. Y pasa entonces lo que pasó —por ejemplo— en nuestros Grandes Premios: nosotros conocemos nuestros caminos, corremos con autos confiables y veloces, organizamos equipos y luego viene Zasada —por decir un nombre entre tantos— y se come el GP de punta a punta, sin atenuantes.

Así que no nos queda otra alternativa que aprovechar la inmensa experiencia ajena en esta cuestión de los ralies interminaaaables. Antes de la largada en Río de Janeiro, conversamos con Jackie Forest Greene y Pepito Migliore. El primero decía: "Organización... ésa es la palabra justa. Fijate si no en la forma de trabajar de los Citroën. Nos pasan en fila, todos juntos; paran a comer y a dormir en fila... andan siempre igual. Y lo peor es que nos pasan como jets. No sé cómo hacen, pero en lugares donde juramos que no se puede andar a más de cuarenta, los tipos nos pasan a cien. ¿Y sabés cómo se explica eso? Tienen marcadas hasta las piedritas del camino. Pensá que, por ejemplo, el equipo de los Escort se pasó seis meses recorriendo Sudamérica, antes del rally. Pensá que mientras nosotros estamos organizando aquí, Roger Clark acaba de llegar de recorrer dos veces toda la parte uruguaya... pensá que Clark volcó en el mismo Prime yugoslavo en el volcamos nosotros, y que al salir de Trieste, o sea aún dentro de Yugoslavia, tenía un auto nuevo. Totalmente nuevo. Fijate en la inversión que han hecho, y eso que todavía falta recorrer toda América: creo que alrededor de 60.000 libras... Tienen gomas para todo. Cambian cuando quieren de rodado. ¿Te das cuenta dónde están las diferencias?..." A toda esta exposición, Pepe Migliore acotó filosóficamente: "A México no llega nadie, por lo menos en término". Categórico Migliore.

En cuanto a Perkins-F. Greene, los inconvenientes sufridos en el tramo europeo los relegaron a una posición para nada privilegiada. La actuación de los autos oficiales de Safrar se salva, en cuanto a resultados, gracias a Ogier-Laurent, que antes de largar en Río empataban el 16º puesto con Roger Clark. Se salta al 25º puesto, donde se ubican Larry-Migliore, y luego al 44º y 45º lugar, ocupados por Esteguy-Esteguy-Ipar y Zicavo-RodríguezVerna. Si bien las posiciones no mejoran a las precedentes, por lo menos revelan un trabajo mejor logrado por los 504 de Commander, en cuanto a equipo. Y en el 64º puesto, Perkins-Greene, en mérito al accidente sufrido. Existe —por el lado de Safrar/pilotos— un malestar general dirigido hacia Le Guezec, quien se mostró, hasta el momento, "mejor como public relations man, que como director técnico de un equipo de la naturaleza del nuestro..." No se puede culpar totalmente de la situación imperante a Le Guezec, pero cabe pensar que si hay gente que se pasa horas y kilómetros dentro de los autos haciendo todo lo posible por figurar decorosamente, y otra gente fuera de los autos apoyando logísticamente con el mismo fin, y si, en definitiva, gran parte de esa gente opina que la cabeza regente y responsable

→

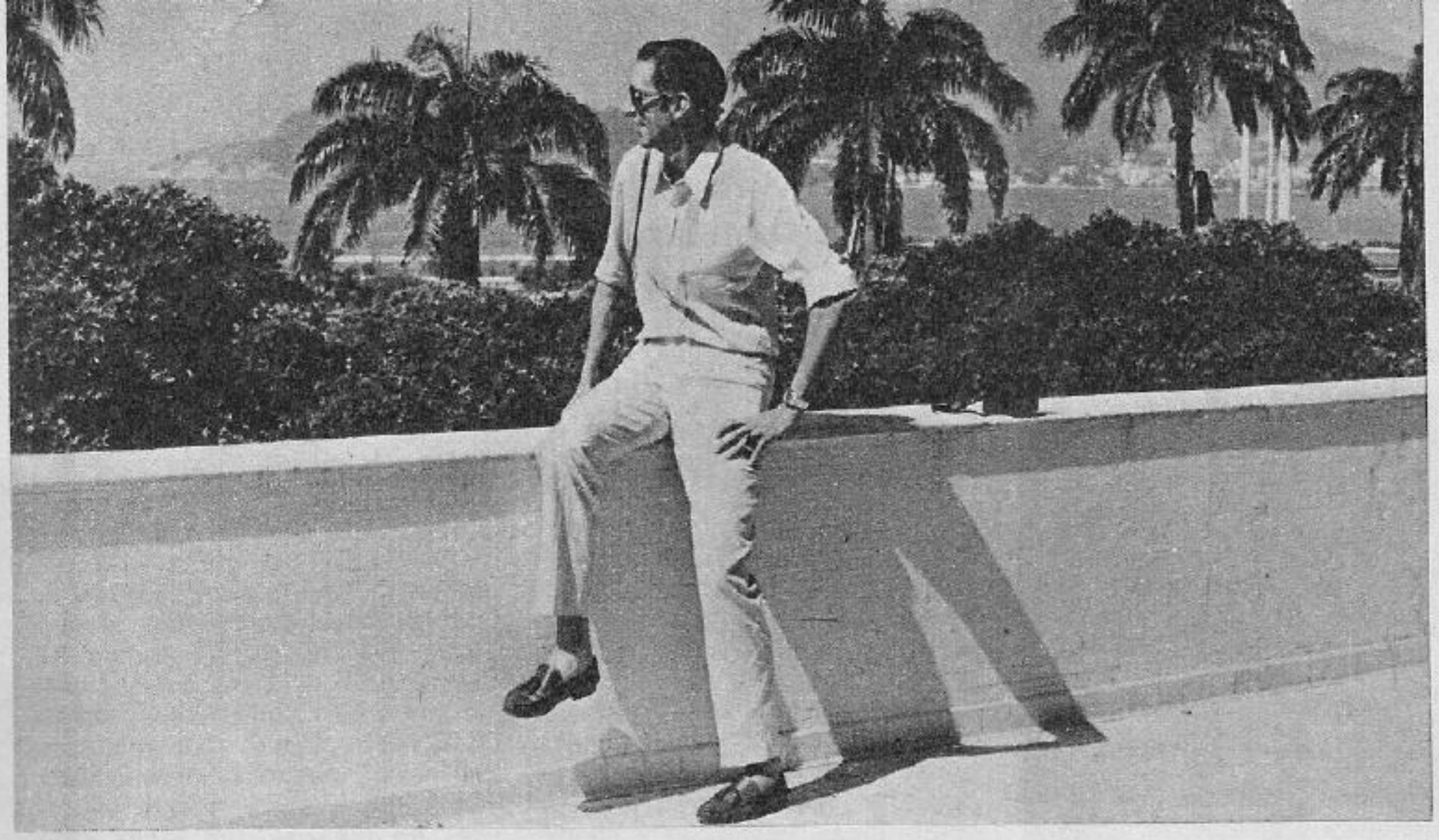


Ogier-Laurent con el Peugeot argentino de SAFRAR recibe la orden de largada en Río de Janeiro, frente al museo de Arte Moderno.



El auto ganador hasta Montevideo esperando la llegada de Mikkola-Palm para ser retirado del puerto de Río. Como puede apreciarse, el auto está totalmente entero.

En el mismo escenario, el que resultaría mejor clasificado entre los argentinos hasta Montevideo: Zicavo-Rodríguez-Verna.



Al fondo, el Pan de Azúcar. Al frente, Gastón, que parece pensar: "...¿México quedará para allá?..."



Quizá el momento más deseado por los argentinos que estábamos en Río: la entrega del auto de Perkins-Greene, luego de dura labor, en el parque cerrado.



CLASIFICACION EXTRAOFICIAL HASTA MONTEVIDEO

Desde la largada simbólica en el Museo de Arte Moderno de Río de Janeiro los autos se dirigieron a la largada efectiva, en el kilómetro 0 de la ciudad. De allí, a San Pablo, Curitiba, Porto Alegre para entrar en Uruguay por Rivera, siguiendo por Tacuarembó, Salto, Paysandú, Trinidad, San José de Mayo, Ruta 3, Ruta 1 entrando a Montevideo a velocidad de navegación. En el momento de cierre de CORSA, la clasificación extraoficial hasta el Parque cerrado en Rambla y Camacuá (Montevideo) era la siguiente:

1º	H. Mikkola .	Ford Escort
2º	T. Maakinen	Ford Escort
3º	G. Verrier .	Citroën DS 21
4º	B. Culcheth	Triumph 2,5 PI
5º	R. Aaltonen	Ford Escort
6º	J. Greaves .	Ford Escort
7º	P. Hopkirk .	Triumph 2,5 PI
8º	R. Neyret ..	Citroën DS 21
9º	L. Vanson .	Citroën DS 21

PRIMER AUTO ARGENTINO ARRIBADO: Peugeot 504 de Zicavo-Rodríguez-Verna, a las 18,20 (hora uruguaya).

Abandonos importantes: Roger Clark)choque); Renée Trautmann (choque).

de la cohesión entre partes falla, es porque algo hay, O sea que, como dijera Anónimo, "cuando el río suena, es porque agua trae".

Por otra parte, y sin nada que ver con la actuación de los argentinos, ciertas irregularidades empañan el esfuerzo general. Tres autos que, según la observación directa de Gastón Perkins no arribaron en término a Lisboa, aparecieron milagrosamente en Río de Janeiro. Dos Rolls Royce y un Triumph 2,5 (Nros. 52, 13 y 92, respectivamente). También con Gastón, estando presentes nosotros, comprobamos cómo era aceptado en el parque cerrado de Río un auto que, por entregar 16 minutos más tarde de lo estrictamente establecido, debió quedar excluido de la carrera. Tal el Triumph —39— de Lloyd-Englefield-Baker. Lo cual hace temer que las irregularidades no sólo se limiten a beneficiar a unos, perjudicando a otros, sino que se parta del punto contrario, es decir: perjudicar a algunos ex profeso, con las consecuencias previsibles. En definitiva; cosas buenas como el despliegue organizativo de los equipos más poderosos, o el esfuerzo privado de los particulares, o la carrera en sí —que tiene un encanto particular; és el tipo de carrera que todos querríamos correr una vez en la vida— y por otra parte cosas no tan buenas. Queda el tramo hasta México para corregir y depurar.

PRIMES Y PRIMITOS

Jean Pierre y Enrique Esteguy se disculparon en Río de Janeiro con Gastón Perkins. El diálogo fue el siguiente: "Gastón... tenemos un cargo de conciencia y queremos disculparnos con vos. Cuando entramos muy cruzados en aquella curva donde vos volcaste vimos una persona parada en el camino. Después pensamos, y Enrique me dijo que le parecía que eras vos, pero ya habíamos hecho muchos kilómetros, y no tenía sentido volver. Sabés que en circunstancias similares, hemos parado siempre, y también queremos que te des cuenta que para nosotros, por lo menos a nivel público, era mucho más destacable haber parado para levantarte que obtener una buena ubicación eventual. De cualquier manera, queremos que sepas cómo fue..." Gastón respondió: "No importa... está bien. Ya está hecho..."

●

El viernes a la noche, previa a la largada, hubo una reunión de gente de Peugeot, para disponer la ubicación de los auxilios entre Río y Montevideo. Las 10 T4-B se distribuirían rotando constantemente, sistema que se mantendrá hasta México. Sobre las cúpulas llevan un aparejo especial para cargar trenes traseros completos bajo las cúpulas, una prolija estantería, que esperamos no se derrumbe.

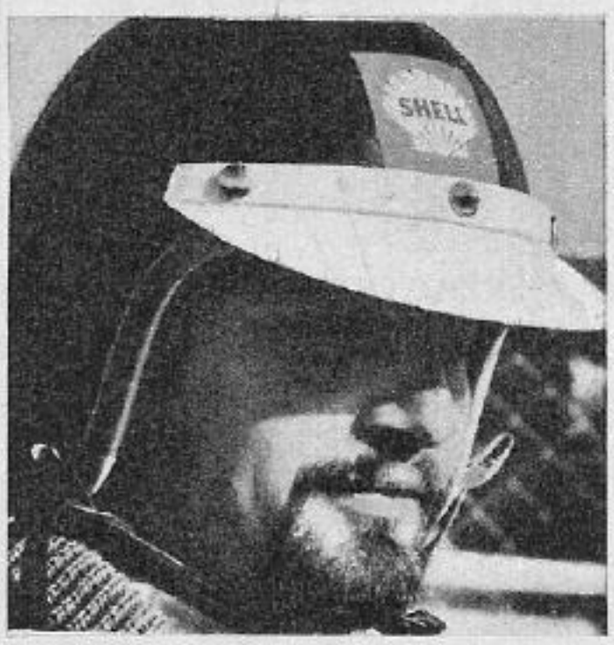
●

Como corolario, recomendamos a todos aquellos que tomen taxi en Río de Janeiro que lleven casco. "Os motoristas" pisan sin importarles la facha... Y así se extiende la recomendación a quienes tengan que cruzar cualquier avenida carioca.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para qué sirve la buena actuación de Carlos Ruesch?

Para que Usted no tenga problemas en subidas como ésta.





El prueba en carrera la calidad de las naftas y aceites Shell. Y Ud. recibe los beneficios a diario.
Por ejemplo, al subir una cuesta empinada.
Entonces, más que nunca, hace falta un aceite capaz de proteger perfectamente contra el desgaste: nuevo Shell Super Motor Oil, el protector (el que conserva por más tiempo la viscosidad).
Y la nafta... debe permitirle al motor el desarrollo de su mayor potencia en ascenso: Supershell Sprint, la más especial (la que mantiene limpias las bujías y el carburador).
Toda la experiencia internacional de Shell respalda sus productos.
Simplemente para asegurarle un máximo rendimiento en cualquier condición de marcha.
A Ud., que es el gran ganador.

Naftas y Aceites Shell.

SHELL

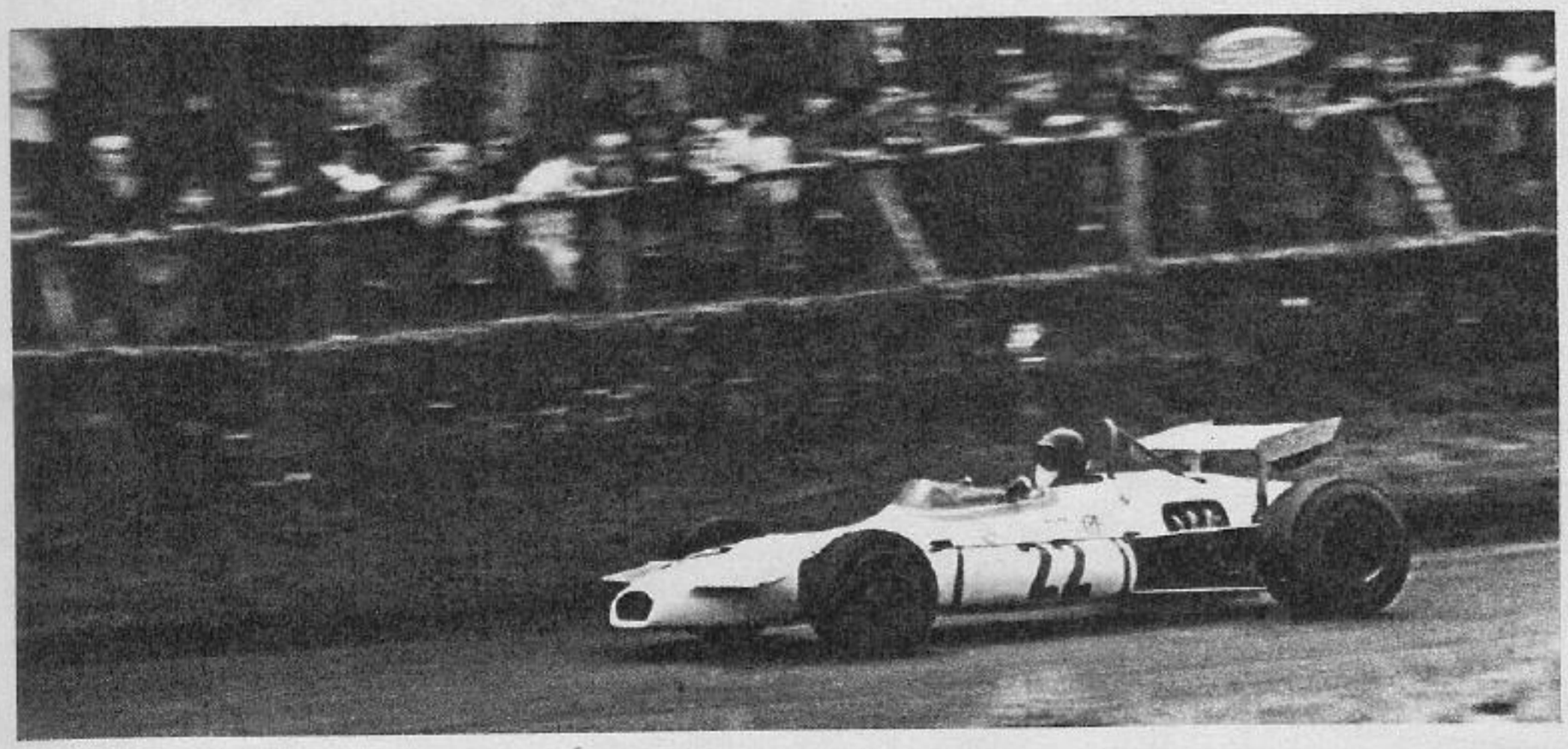
Sea el gran ganador, sea de Shell.

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

DE VUELTA A

Desde Nürburgring la caravana argentina puso proa hacia Inglaterra. Visita y reconocimiento del escenario de la próxima carrera: Crystal Palace. El programa de las futuras competencias

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



El andar de Reutemann fue muy efectivo en Nürburgring. Con lluvia o sin ella sabía lo que hacía en los mil rincones del circuito.

Como movidos todos por un mismo resorte enorme, mientras todavía el eco de algún monte repetía el barullo mezclado de motos, monopostos y Grupo 2, la caravana empacaba para huir de la fría Alemania. Los periodistas radiales volvían al Plata dejando trás de ellos millones y millones de palabras congeladas en las nieblas de Nürburgring. Nosotros, los de la pluma, tomamos cada uno rumbos diferentes de acuerdo a las necesidades inmediatas de cada diario o revista de allá. El camionazo amarillo y blanco con los dos Brabham, Staffa, Pilotto y Quaglia salió el lunes al mediodía buscando Bélgica por Luxemburgo para embarcar en Ostende en el ferry-boat y cruzar el canal de la Mancha. Nuestro piloto Reutemann, por último, esperó un poco más. Pasó a buscarnos por nuestro hotel cuando ya la hora prevista para el desamarre se venía encima y propuso algo muy pero muy lógico en Reutemann: **"¿Vamos a dar unas vueltas al circuito?"** Y ¿quién era capaz de despreciar la oportunidad de viajar rápido en el más famoso, difícil y espectacular circuito del mundo guiado por uno de los pilotos mejor dotados de nuestra tierra?

Así entre una cosa y otra llegamos al Rhin como a las tres de la tarde. Al gran río alemán prosit lo atacamos por Koblenz, ciudad cuya dirección tomamos tantas veces días antes en repetidos viajes a Frankfurt para despachar lo que ustedes leen. Desde allí, por la ribera a Frankfurt, dejar el coche en su casa y avión a Londres vía Roma merced a una mágica combinación aérea planeada desde B.A.. Lole, finalizado el pan suyo de cada día de la última semana en Nürburgring, empacó la rural Fiat 124 con múltiples bagajes incluidas Mimicha y Cora Inés y salió a seguir la misma ruta del camión. Ferry en Ostende y todos reunidos en Londres el martes a las 9 de la mañana. Nosotros un poco más tarde por el simple problema del tiempo que insume recorrer media Europa.

AHORA, CRYSTAL PALACE

El martes a mediodía comenzó el afiebrado ajetreo. Visitas a la embajada a verlo a Von der Becke, conseguir un garaje cerca del circuito para dejar los Brabham y poder llevar el camión a reacondicionar. Pero comencemos por lo primero. Porque lo primero que hizo el equipo en pleno, incluída CORSA, fue ir a conocer el circuito de Crystal Palace. Está ubicado dentro de la ciudad de Londres; vendría a ser algo así, en cuanto a posición urbana, como el hipódromo de Palermo en Buenos Aires. Aunque en lo demás no tiene nada que ver. Se trata de un campo de deportes con algunas canchas ,algunas tribunitas, boxes de lata y una pileta de natación cubierta. El perímetro de la cancha de fútbol, la pileta y un pequeño bosquecito es el circuito.. Su diagrama incluye una recta de largada —la más larga—, que tendrá unos ochocientos metros, una curva suave en subida y un par de curvas entre los árboles, que configuran el mixto. Saliendo de él la curva a la derecha y comienza la bajada de la recta paralela a la de largada y boxes, con un salto grande en la mitad de su recorrido; al final de ella, la curva de casi noventa grados donde comienzas las tribunitas, una "S" que se puede enderezar tranquilamente y la última curva también de casi noventa grados que deposita las máquinas en la recta principal. Tiene todas las características de un kartódromo, sumamente trabado y agradable porque da las mismas posibilidades a todos. El piso tiene algunos muchos desniveles y el recorrido en general no admite error humano —observó Lole— porque a lo largo de todo el recorrido la pared de protección hecha de durmientes de madera y un terraplén de un metro de tierra —sin ningún guard-rail— está continuamente a cinco centímetros de la oreja izquierda —o derecha— del piloto. Hasta allí llegó el primer examen del próximo escenario porque un grupo de indignadas y clásicas "ladies" inglesas que a la sazón paseaban sus perros también muy ingleses por los verdes del circuito, extrañadas por el ir y venir de la rural Fiat en el circuito no encontraron mejor manera de detenernos que atravesádose todas en línea con los perros en la recta principal. Se optó por una elegante retirada, mientras las inglesas, levantando suavemente la voz, indicaban que no estaba permitido andar por allí en auto...

Planeando los movimientos del miércoles se fue el martes, día del retorno a la milagrosamente soleada Londres.

Al regresar al hotel lo habíamos encontrado a Staffa, quien debía haber partido en avión hacia Florencia acompañado por Quaglia para participar en la reunión de la FIA. Pero el mal tiempo postergó los dos vuelos que salían de Londres a Italia, lo que inclinó al D.T. del equipo argentino a abandonar la idea. Estaba con el tiempo demasiado justo; el miércoles a primeras horas de la tarde finalizaba la reunión y las posibilidades de llegar eran bastante pocas.

El miércoles a las nueve de la mañana, Staffa se fue con Quaglia a la Embajada argentina a conversar con Von der Becke. Lole y Pilotto salieron a hacer compras. Staffa volvió contento, los otros también. Staffa porque el equipo —en cuanto a organización y no solamente en cuanto a las actuaciones deportivas— marcha viento en popa. Por intermedio del secretario de la Embajada se le comunicó el O.K. para comprar en Brabham todo lo que sea necesario para las futuras campa-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

INGLATERRA

ñas en el continente. Como así también que se lleven a reparar los motores a Cosworth y se disponga de todo lo necesario para el futuro. Se consiguió un garaje para los coches cercano al circuito de Crystal Palace y el camión irá a reparar los elásticos delanteros, la bomba de agua, a pintarlo por dentro, a poner una mesa de trabajo más grande y a equiparlo con un compresor y un equipo de soldadura autógena. Por otra parte, ya están hechas las inscripciones para la próxima carrera. Pilotto volvió contento con mamelucos nuevos recién comprados y Lole con accesorios antiflama flamantes (guantes, casquete y alguna otra cosita).

La aparente inactividad acrecentada al acercarse el fin de semana está definiendo bien claro el entreacto que en este retorno a Londes está viviendo el equipo. Intervalo que romperá drásticamente la carrera de Crystal Palace con su única posibilidad de girar el sábado 23 para clasificar y —en un principio— el domingo 24 a la mañana. La prueba final se realizará —¡ay, estos británicos!— el lunes 25 de mayo. De haberse cumplido el programa en la forma que originalmente estaba elaborado, el preludio de Crystal Palace se hubiera continuado inmediatamente —una semana después— con la obertura gálica y continental en Rouen, muy cerca de París, el 31 de mayo. Pero el calendario (en todas partes se cuecen habas) sufrió alteraciones y la primera carrera que debería disputar nuestra gente del otro lado del canal de la Mancha, en esta segunda parte de su primera temporada de ultramar, fue postergada para mediados de junio, después de la fecha en Alemania.

Hasta aquí el menú presentó cinco carreras, de todas ellas Lole digirió tres (Hockenheim, Barcelona y Nürburgring) mientras que Caldarella se quedó en los "hors d'ouvre" y un solo plato sin terminar en la mesa del Montjuich.

Quedan aún diez carreras por delante. A Inglaterra no volverán hasta noviembre cuando ya sea el momento de embarcar para casa con todo y el camión. Dentro de esas diez fechas se incluye entre la anteúltima y la última carrera la posibilidad de ir con el camión y los dos coches a una prueba que se organizará en Tel Aviv, Israel. Con eso, el nuevo calendario del equipo quedaría configurado de la siguiente manera: **25 de mayo, Crystal Palace;** (31 de mayo, Rouen, suspendida); **14 de junio, Hockenheim;** (21 de junio, Monza, suspendida); **28 de junio, Rouen** (Reims suspendida); **14 de julio, Magny-Cours; 9 de agosto, Holanda, Zaandvort; 23 de agosto, G. P. Enna Sur de Italia; 13 de setiembre, Tulln-Langenlebarn, Austria; 27 de septiembre, Vallelunga, Roma; 11 de octubre, Hockenheim;** (Posible Tel-Aviv); **22 de noviembre, Hockenheim.**

También existe la posibilidad de embarcar los coches y el camión aquí y desembarcarlos en Brasil ya que Fittipaldi anunció que antes de nuestra Temporada Internacional ellos harán disputar dos carreras para F-2 Internacional con la participación de casi todos.

Con los repuestos para el motor que se incendió en Barcelona en el coche de Caldarella comprados en Cosworth, con el camión todavía estacionado en el casi centro de Londres frente al hotel Crofton con los dos autos adentro, con un motor depositado en Cosworth para ser totalmente reparado, con Staffa de un lado para otro tratando de conseguir el esquivo garaje donde poner a punto los coches y poder llevar el camión a reparar, con intentos por parte de Lole por jugar todas las mañanas a la pelota en Hyde Park para ejercitarse, con las dos relaciones de caja que faltaban y que serán útiles en la próxima carrera en poder de los mecánicos, se fue la semana. El lunes —ayer— a las 8 de la mañana ya estaba todo solucionado porque el camión-taller tenía turno para las 8 de la mañana. Mientras tanto, los próximos contactos se dirigen a Peter Westbury —quien vende su Brabham— para averiguar quién le hizo los alerones para encargar iguales para nuestros coches o si por un si acaso él no tiene alguno que pueda vender. Estos alerones —de mayor superficie alar— son los mismos que usan todos los Brabham que compiten y diferentes a los de los coches del ACA.

En eso estamos. Veremos cómo se agita la semana que viene.



Junto a Lole un periodista "a la europea" pero bien de aquí.
Enrique Sánchez Ortega cumpliendo el operativo CORSA en Europa.

PICADILLO DE PICADILLY

Es insólito ver al enorme camión —tamaño Chevalier— estacionado en un barrio casi céntrico de Londres y frente al hotel donde nos alojamos. Ocupa media cuadra, lo que significa tres parquímetros que hay que alimentar continuamente con chelines y peniques. Claro que a veces se olvidan del camión y casi automáticamente aparece la policía femenina para refrescar la memoria.

●

Aquí se espera el retorno de Chiche Caldarella para la próxima carrera. Sería muy importante que en este circuito estuvieran los dos coches haciendo complemento de equipo. Se habla que llegaría el próximo 15.

●

Las casas de accesorios tiemblan cuando Lole pisa la puerta de entrada. Curiosea todo y siempre sale con algún par de guantes o algún espejo retrovisor para aumentar su nutrido equipo.

●

La segunda vez que fuimos al circuito de Crystal Palace para recorrerlo nos encontramos con el insólito espectáculo del enfrentamiento entre Oxford y Cambridge pero... ¡en marcha atlética! Utilizaban el mismo recorrido que se hará con los F-2 pero a pie y en esa curiosa forma. No obstante, no fue perdido, Lole se embaló y parece que antes de dejar Londres hará sus primeras armas en esta especialidad. Ganó Oxford, por si les interesa.

●

A principios de semana supimos que posiblemente viniera el hermano de Pilotto a reforzar el equipo de mecánicos. Sería de mucha utilidad en las carreras en que compitan los dos coches. En Nürburgring hubo que apelar en el garaje a la ayuda de argentinos voluntarios que se acercaron al equipo. Pero al terminar la semana, lo que en un principio fueron nostalgias para Pilotto, se convirtieron en el principio de la determinación de volver a la Argentina. El futuro decidirá.

●

Consecuente con sus principios, Reutemann recorrió el circuito a pie para hacer el primer examen de cada metro. Lo seguimos de cerca pero obligados por el espacio, recién la semana que viene él escribirá sus impresiones posanálisis y nosotros les diremos de nuestras impresiones de sus impresiones y algunas fotos. ¿Algo más?

●

Acá no son mancos para cobrar, tres pavaditas para reponer en el motor del coche de Caldarella dolió 20.000 pesos argentinos en lo de Cosworth. Y bueno... al talento hay que pagarlo...

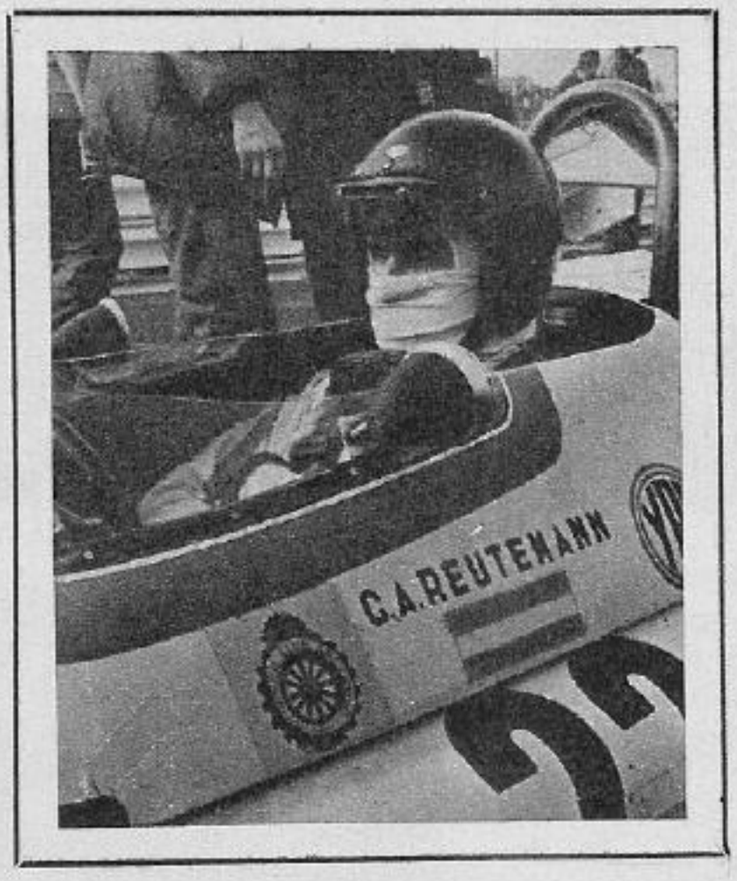
●

Y hablando de Cosworth, sería bueno que muchos de nuestros preparadores pudieran conocer las instalaciones de la casa. Después de recorrerla íntegra nos quedamos maravillados del taller que tiene Berta en Alta Gracia, por ejemplo. Todo se arma, se desarma, se prueba y se almacena en pequeños cuartitos. La sala más grande es la que se utiliza para el maquinado de tapas de cilindros, múltiples, cigüeñales, blocks y demás piezas de primera importancia. Gran porcentaje del resto queda en manos de proveedores externos... Lo que es la vida y la importancia de un buen desarrollo mecánico definitivo y que sirve de base.

●

Como en aquellos tiempos cuando CORSA viajaba a los grandes premios con una pelota de fútbol en el baúl del coche para organizar "picaditos" al final de las etapas, así el equipo argentino en Europa lleva una redonda de cuero en el camión. Y los picados se organizan en el Hyde Park. Arquero: Lole Reutemann.

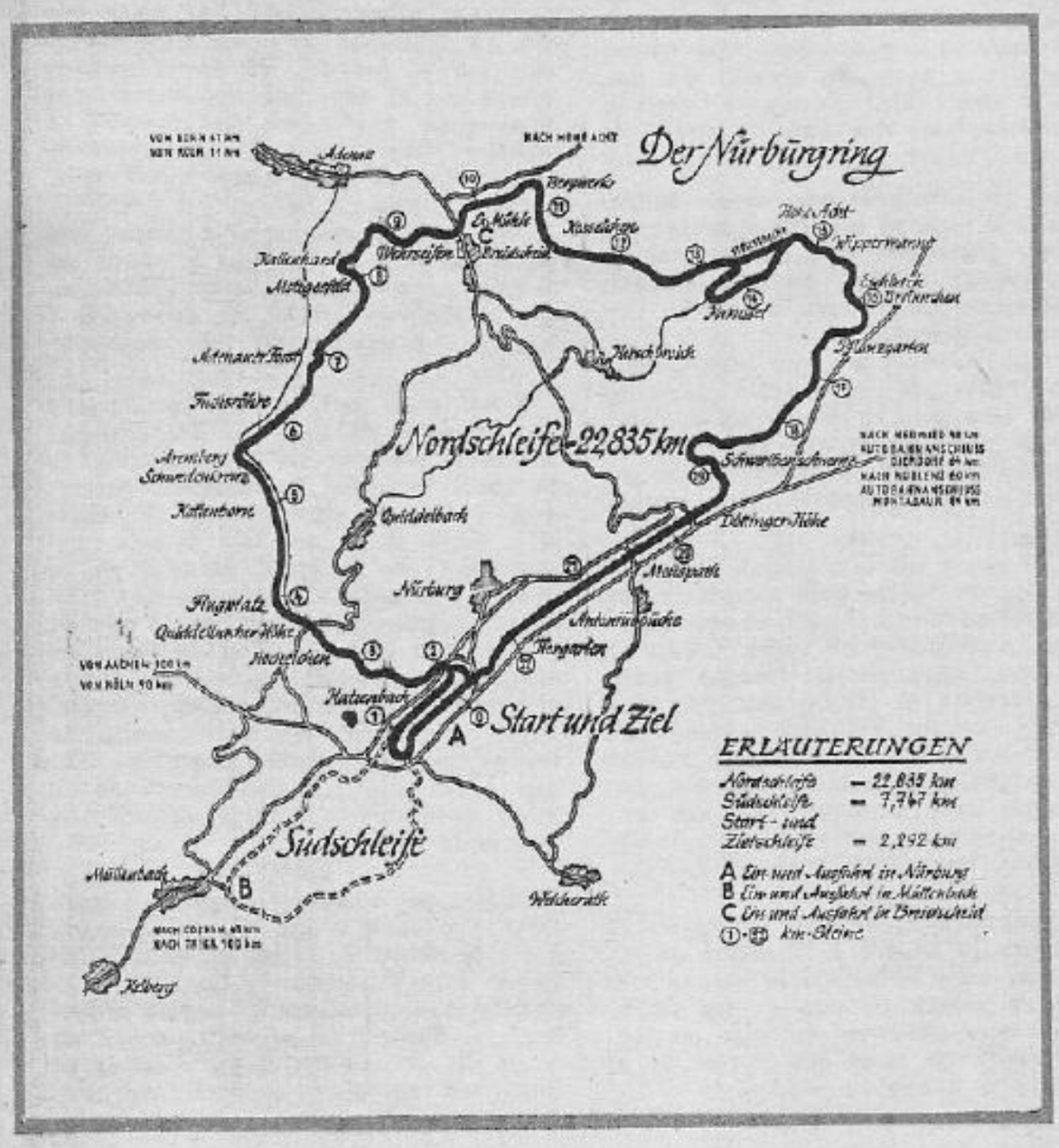
ASI VEO EUROPA





por CARLOS A. REUTEMANN

La gran experiencia de Nürburgring. Los entrenamientos. La carrera y sus problemas. Cómo manejé en cada uno de los tramos del circuito



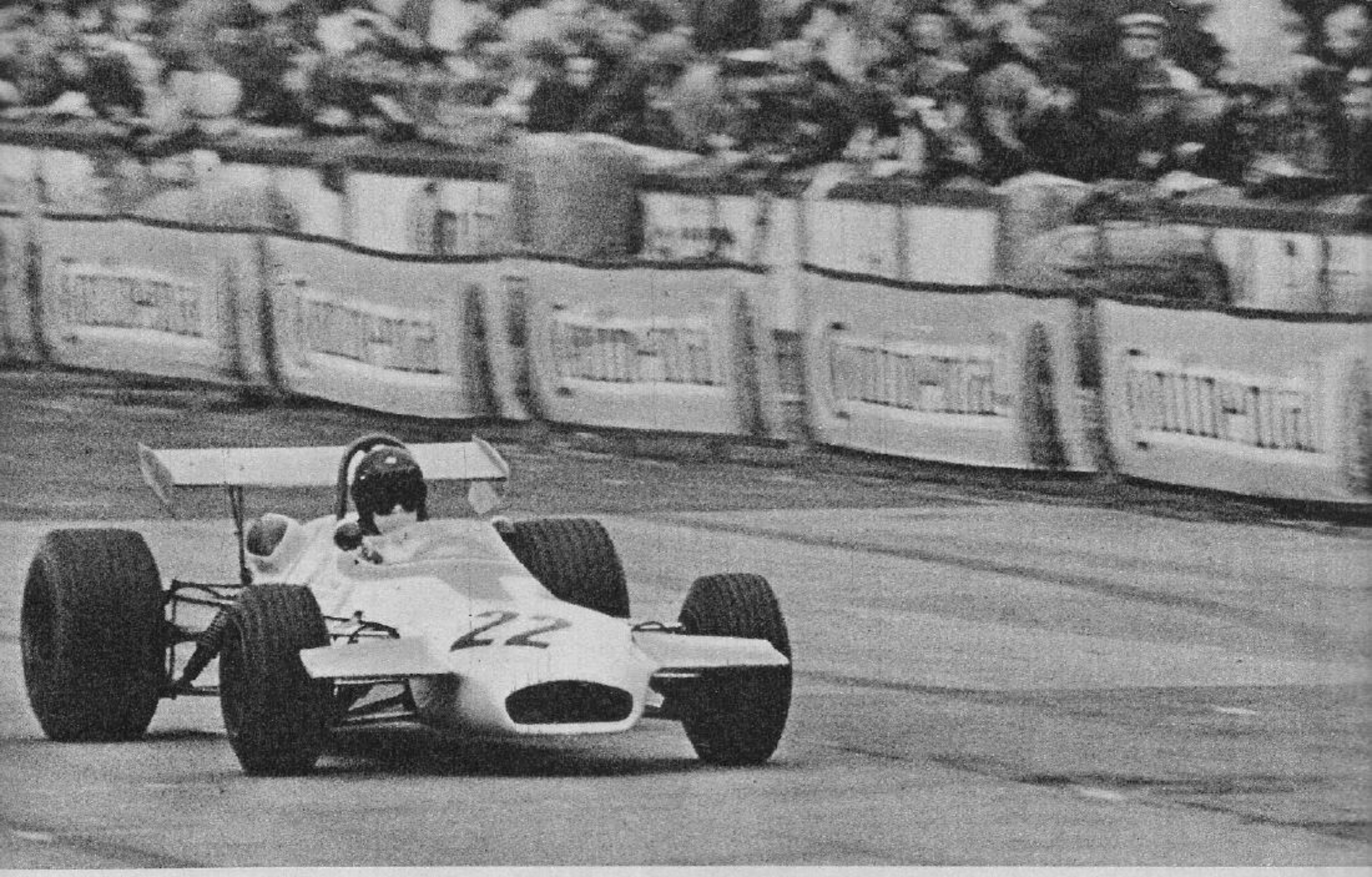
Nürburgring. Creo que no necesita presentación para nadie, debido a su gran fama en todo el mundo y para los argentinos guarda un especial recuerdo, sobre todo por aquella famosa carrera en 1957 en la cual Fangio grabó para siempre su nombre en la mente de los alemanes y por ser más recientes para nosotros la gran carrera que brindó en las 84 horas el equipo de la Misión Argentina. De más está decir que siempre se recuerdan estos dos hechos para ubicarnos o por dar alguna referencia sobre la Argentina.

Aquí en este gran circuito, nos tocó disputar la tercera carrera de F2 sin puntaje por el trofeo Europa. Antes de ir a Barcelona estuvimos con Caldarella unos días tratando de memorizarlo, cosa que se alcanzó a lograr al cabo de unas cuarenta vueltas. Todo este recorrido lo hicimos en un Capri y lo mejor que hicimos (en tiempo) fue unos 12m18s para el circuito de 22,8 km que es el que se utiliza para esta carrera.

Yo llegué a Nürburg el día martes 28 y nuevamente comencé a girar y cada vuelta las cosas iban mejor, aunque siempre acompañado de una llovizna y nieve que en un momento clausuró por una hora un sector. Apenas llegaron Pilotto y Quaglia comenzaron a repasar el BT30 para ponerlo a punto, sobre todo en la suspensión que aquí varía debido a lo desparejo del piso. El día viernes por el término de 2 horas se hacía el primer entrenamiento (sin tiempos oficiales) y salí a girar, comprobando que la dificultad más grande era la visibilidad de las curvas por lo bajo de los monoplazas. El coche andaba bien y solamente pude dar tres vueltas debido a que tuve un inconveniente en la corona de arranque al tocar el suelo en uno de los tantos saltos. Staffa me cronometró para la última vuelta 8m42s lo cual me dejaba lejos del mejor tiempo (30 segundos) pero creo que de seguir dando vueltas hubiera bajado bastante. Se trabajó mucho sobre el coche esa noche para salir con todo el sábado. Pero la mañana apareció con una lluvia y niebla muy penetrantes, lo cual se iba a prolongar toda la jornada. Al llegar al autódromo la primera sorpresa me la brindó Staffa al decirme que "KING RINDT" había coleccionado gomas para que tuviera validez la prueba del viernes en la cual él tenía el segundo tiempo y que visiblemente nadie iba a repetir por el estado de la pista.

Salí con las gomas de agua y comencé a girar durante siete vueltas debido a que nunca había manejado en la lluvia con este coche. Cundo me detuve, había logrado un muy buen tiempo de 9m 34s lo que me dejó muy contento. Había conocido en parte los diferente tipos de piso de Nürburg con la lluvia y dónde patinaba y dónde no. El domingo amaneció de la misma manera, muy inestable en los pronósticos y hubo muchas dudas con las gomas a usar aunque hubo dos que no dudaron (Rindt y Stomelenn) probablemente porque se habrán comunicado con todos los sectores y le habrán dicho en qué estado se encontraba cada lugar a 20 minutos de iniciarse la corsa. Estos dos volantes fueron los primeros en colocar las gomas para piso seco y después todo el mundo los imitó, aunque Watson se tiró el lance de que lloviera y largó con gomas de agua. La largada fue mala para

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



mí. Primero porque largué muy atrás y se armó un roce justo delante mío entre tres coches, haciéndome parar casi a cero para esquivarlos, con el consiguiente perjuicio de perder el ritmo de punta. Otro problema más es el pasar a rivales en los cuales se pierde tiempo. Llegué a estar ubicado noveno después de repuntar muchos puestos. Luego se cortó el cable del motor de arranque, teniendo que parar en los boxes, pero al arrancar tuve que ser empujado, cosa que me traería problemas al final. Llegué ubicado en décimo lugar y contento de haber dado las diez vueltas para aprender algo más. Posteriormente el Comisario Deportivo dijo que el vehículo no podía ser empujado en ninguna parte del circuito, pero me dejó terminar igual.

Esto fue una pena, porque así di cuatro vueltas más inútiles gastando gomas, suspensión y motor que me van a ser importantes en posteriores carreras.

COMO CORRI EN NÜRBURGRING

Ante todo creo que por lejos es el circuito más difícil del mundo aunque solamente para monoplazas porque para coches de turismo me parece bárbaro. Al circuito lo fui conociendo a bordo de un Ford Capri, un 504 y la rural Fiat 124. Con estos coches me divertí mucho girando y girando, pero cuando subí por primera vez al F-2 me di cuenta que el circuito variaba fundamentalmente sobre todo por la diferencia de altura de los coches.

Las dificultades habían comenzado con la indecisión de poner gomas de lluvia o para pista seca. De a ratos lloviznaba, de a ratos salía el sol, nadie entendía nada. Finalmente me decidí por las de piso seco, como habían hecho Rindt y Stommelen.

En la largada continuaron las dificultades porque me tocó largar muy atrás, en séptima fila. Para colmo adelante mío se armó el lío y no pude abrirme para pasar. Tuve que frenar a cero cuando vi que un coche le pasaba por encima de las ruedas a otro. Cuando volví a arrancar, debo haber estado colocado entre los últimos. Llegué al final de la primera recta con la tercera metida. Allí se dobla a la derecha para volver por la recta de atrás paralela a la principal Por supuesto tuve que doblar como pude, porque esa curva estaba tapada por todos los demás autos. Seguí en tercera y doblé, recorrí toda esa recta de atrás de los boxes que debe tener unos ochocientos/mil metros. Recién al final de ella comencé a hacer el reconociminto de la pista para saber en qué lugares estaba mojada y en qué lugares no, por la estabilidad del coche, y ya que los árboles en algunos lugares no dejaban entrar el sol y no se veía bien el piso. Al final de la recta, la primera curva a la izquierda, también en tercera subí una pequeña lomita que hay detrás, y enseguida enganché segunda para volver a doblar a la izquierda y comenzar una bajada de unos quinientos metros que se hace toda en cuarta y que resultaba bastante difícil porque estaba mojada. A continución rebajé a tercera para tomar toda la serie de zigzags también mojados por la altura de los árboles que no permiten entrar ni el sol ni el aire. Todos los zigzags en tercera continúan en una bajada y subida con curvas muy veloces que se hacen en quinta. Todo en quinta para finalizar en una curva en bajada a la derecha que se toma en tercera y se pasa por debajo del primer puente del circuito. En seguida una bajada en donde enganchaba la quinta con unos zigzags que se enderezan que terminan en una curva tapada izquierda a derecha muy veloz para luego frenar, meter segunda y entrar en una serie repetida de curvas muy lentas. Al salir de ellas hay una pequeña recta donde se vuelve a poner la quinta que termina en una curva a la izquierda rápida (cuarta) para frenar, porque viene un zigzag izquierda derecha y una bajada a la derecha que se toma en tercera. Luego le sigue otro zigzag que tiene un gran desnivel en bajada, allí metí cuarta y termina en el primer puente hacia la izquierda muy lento también donde rebajaba a segunda. Atrás del puente una bajada más que termina en otro puente a la izquierda que se dobla en tercera. aquí dejamos atrás Adenau. Luego una curva a la derecha en pronunciada subida que se sube en tercera, luego cuarta con unos pequeños desniveles, una curva a la izquierda, también en cuarta y luego una a la derecha media engañadora y que obliga a irse contra el guard-rail externo a la salida. Para continuar con una gran subida que termina con el gran salto en el kilómetro 12,800 (cien metros más allá) para regocijo de los fotógrafos. Sigue una bajada en cuarta, curva a la derecha en tercera se sube y se llega al famoso carrusel. Este es una horquilla amplia peraltada que se dobla todo en segunda con el coche bien abajo del peralte. Al salir se sube a tercera, a cuarta, otro pequeño zigzag, una bajada y se dobla a la derecha en tercera y aquí comienza lo que para mí es la parte más difícil del circuito, donde se pierden o se ganan los segundos de cada vuelta. Porque continúan una serie de zigzags veloces intercalados con algunos saltos con curvas tapadas que terminan en una pequeña recta. Casi todo el zigzag se toma en tercera pero hay que encontrar aquí el ritmo justo y la multiplicación justa para que no quede ni muy largo ni muy corto. Se termina en una pequeña recta en donde se vuelve a poner la quinta y dobla en un puente a la derecha con un salto muy profundo en cuarta y en seguida a la izquierda en tercera con un salto en el medio que desemboca en una pequeña recta siempre en tercera que termina en una curva a la izquierda con un semiperalte como el carrusel, luego cuarta y dos curvas a la derecha muy tapadas para luego terminar en una recta a fondo. Esta recta de unos dos mil metros termina con un puente que la atraviesa justo en una subida y desde arriba del cockpit parece que uno no va a pasar. En este mismo lugar durante la carrera hubo un espectacular accidente sin consecuencias para el italiano Corti, quien era el antiguo propietario del BWA que yo corrí en la temporada argentina del año pasado. Luego viene una bajada en "S" que se toma en tercera para llegar a la recta de los boxes.

GRAND PRIX DE MONACO



SOBRE EL FINAL, RINDT

Cuando todo el mundo esperaba que la bandera a cuadros decretara el triunfo de Brabham, en la última curva del último circuito Jochen Rindt arruinó los pronósticos ganando por una cabeza

Para explicar mejor todo, habría que comenzar por el final. Y anticipamos algo. Rindt, sin ir primero en ninguna de las ochenta vueltas del G. P. de Mónaco de Fórmula 1, fue finalmente el ganador. Un error de Brabham en la última curva le dio el primer triunfo del año al austríaco en la categoría superior de las monopostos.

En los comienzos de la carrera y hasta aproximadamente el primer tercio de su desarrollo, el dominio del March conducido por Jackie Stewart fue avasallante. A las diez vueltas ya llevaba siete segundos y medio sobre Chris Amon, doce sobre Braham y el futuro ganador estaba octavo a catorce del puntero. Ickx reapareció después de su accidente con incendio en el Jarama, iba quinto cuando, en plena subida por la avenida Princesa Alicia, se arrojó prácticamente de su Ferrari al advertir que habían reventado una cañería y el tanque de reserva de combustible.

En la vuelta veinte, Stewart se alejaba llevando el promedio a 130 km/hora. Amon, Brabham y Beltoise procuraban copiar lo incopiable. En la 24ª vuelta Groham Hill perdía una vuelta y en la siguiente comenzó a fallar el March de Stewart que paró en la siguiente y perdió dos giros por culpa del rotor del distribuidor y Brabham pasó a comandar el selecto lote. Cosa curiosa: en los cinco primeros puestos estaban representadas cinco marcas. Brabham, March, Mc Laren, Lotus y Matra.

Sobre la mitad de la carrera se quedaron Beltoise (caja trabada), Mc Laren (topetazo contra la chicana), Surtees (problemas de inyección y Amon más adelante (rotura de suspensión trasera). Rindt tomó la segunda posición y comenzó a acosar al puntero respondiendo a una indicación de sus boxes en el sentido de que apurara el expediente. Del australiano al austríaco había entonces once segundos de diferencia y el record de vuelta bajaba constantemente, mientras Jochen Rindt descontaba en cinco circuitos cinco segundos, para ubicarse a sólo seis segundos de Brabham.

Y en las últimas vueltas dos "tapones" —Rodríguez y Peterson— aguantarían a Brabham, que vio así en la última vuelta por el espejito la trompa roja y dorada del Lotus 49 a sólo 150 metros. Esta distancia se acortaría a sólo 80 metros por detrás de los boxes. Pero cuando llegaban a la curva del "gasómetro" que es la más lenta del difícil circuito se produjo la alternativa más dramática de la carrera. Rodríguez y Peterson doblan ceñidos contra la cuerda y Brabham al tratar de frenar apurado por afuera embiste los fardos y aprovecha el austríaco para pasar al frente y alzarse con una victoria inesperada hasta último momento. El viejo Jack, con la trompa de su coche destrozada, conservaba empero la segunda colocación y seis puntos más que lo llevan ahora a encabezar el campeonato. Pescarolo tercero, para satisfacción de los galos, lograba sus primeros tres porotitos para este truco, que por lo visto hasta ahora, viene muy peleado.

GRAND PRIX DE MONACO

Automóvil Club de Montecarlo - 10-5-70

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	Rindt, Jochen	Lotus 49 D	1h54m36s6|10
2º	Brabham, Jack	Brabham BT 33 ..	1h54m59s7|10
3º	Pescarolo, Henri	Matra Simca	1h55m28s
4º	Hulme, Denny	McLaren M14A ..	1h56m 4s9|10
5º	Hill, Graham	Lotus 49	1 vuelta menos
6º	Rodríguez, Pedro	BRM P 139	2 vueltas menos
7º	Peterson, Ronnie	March 701	2 vueltas menos
8º	Siffert, Joseph	March 701	4 vueltas menos

PROMEDIO DEL GANADOR: 131,716 km|h.

RECORD DE LA VUELTA: Rindt en la última vuelta (80ª) en 1m23s2|10 a 136,081 km|h. de promedio.

BOLITAS DEL CASINO

Desde Jarama en adelante diez pilotos corren por decreto: Brabham, Hill, Rindt, Beltoise, Hulme, Rodríguez, Surtess, Amon, Stewart e Ickx, uno por cada equipo reconocido. De Tomaso fue excluido del acuerdo por lo que armó la gran bronca. Las seis vacantes que quedaban para completar la nómina en Mónaco, fueron cubiertas por clasificación de Courage, Oliver, Pescarolo, Mac Laren, Peterson y Siffert, este último con un tiempo —que de ser válido para el ordenamiento de largada— lo hubiera colocado en primera línea. Fueron eliminados Stommelen, De Adamich, Servoz Gavin, Eaton y Miles.

•

Este "decreto" es una barbaridad reglamentaria, que debería ser revocada antes de que se produzca un accidente en la guerra por conseguir un lugarcito en las salidas. Al respecto De Tomaso publicó un estrepitoso comunicado en el que acusa: "Hay una total indiferencia e incapacidad por parte de la CDI para garantizar legalidad en las carreras". Además denunció haber sido advertido de "...jugar con fuego, por el delegado Schmidt, en otra demostración del sistema estúpido, prepotente y anacrónico con que se rige la CDI" (sic).

•

En Fórmula tres, ganó Tony Trimmer con Brabham. Jassau ganador de una serie y candidato en la final abandono en seguida. A Brea y Guglielmino ni se los vio por Mónaco.

•

Corworth sigue siendo "el" motor. Gana sobre cualquier chasis y para demostrarlo ya lo hizo este año sobre Brabham, March y ahora Lotus. No lo arredran ni el nuevo Ferrari, ni el subsónico Matra-Simca y menos el B.R.M. perfumado por Yardley.

•

Rainiero abrió oficialmente el circuito tras desfile de autos antiguos y "majorettes" tipo Ondy. Utilizó Aston Martin DB 6 y empleó para la vuelta 2m37s4.

•

Una última reflexión: en Mónaco se seguirá corriendo hasta que no ocurra un accidente serio y así la tragedia mate a la tradición. De acuerdo al criterio argentino, este circuito no serviría ni para correr con carritos de rulemanes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

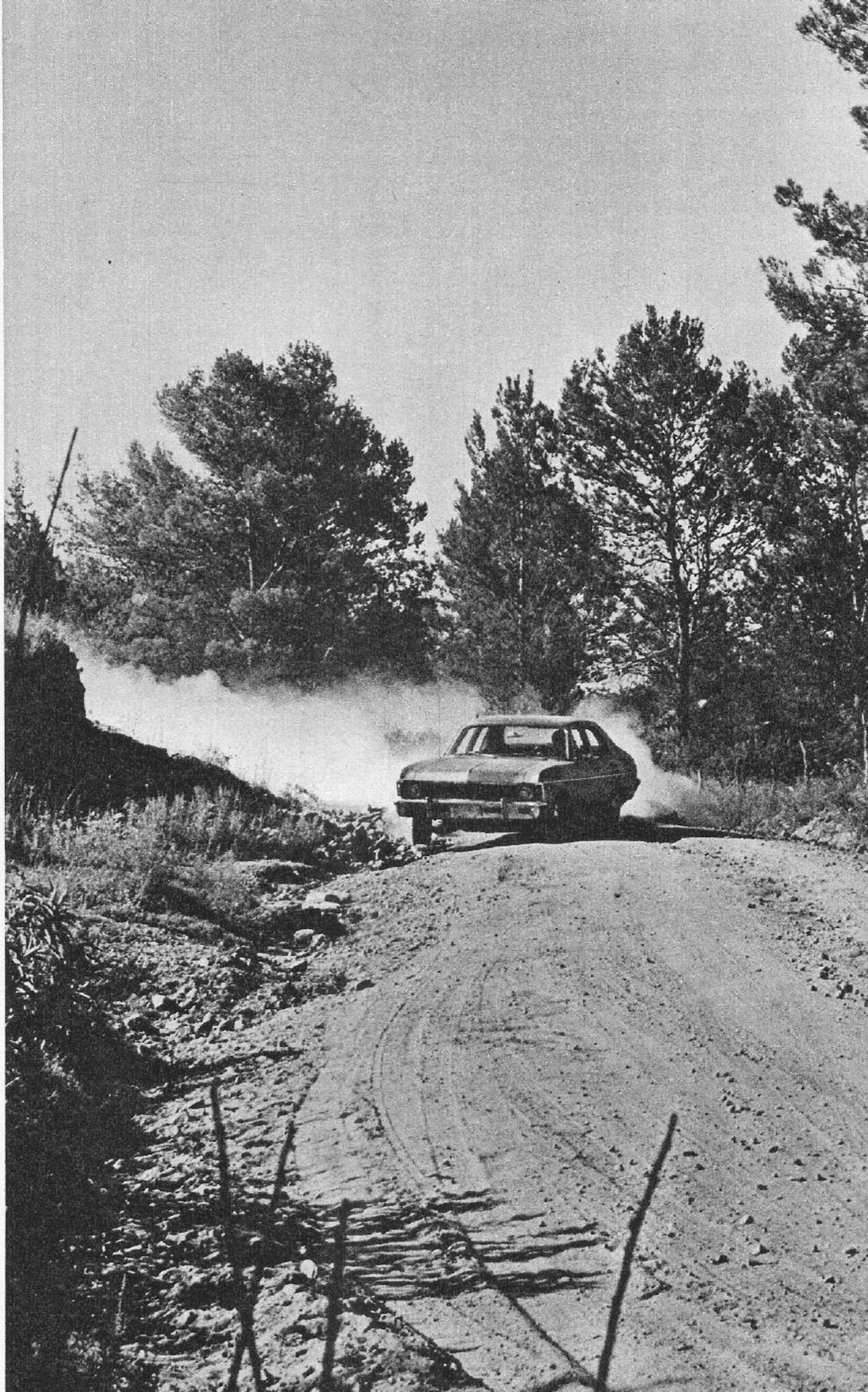
A ese buen gusto...agréguele un Master

A ese don que usted tiene para apreciar
las cosas buenas, a ese exquisito sentido para descubrir
y disfrutar lo mejor, lo más fino,
agréguele un Master . . . Porque Master,
con su tabaco sabroso y aromático,
participa naturalmente de
ese mundo de cosas hechas con calidad.



el sabor moderno
que jamás cambiará!

ROAD TEST



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CHEVY

Entre los coches verdaderamente nuevos puestos en producción recientemente, el Chevy constituye una de las variantes importantes del mercado. Presenta novedades muy interesantes, sobre todo en materia de seguridad, y verdaderamente es una evolución con respecto al modelo anterior de G M. Lo probamos y aquí están los resultados



Manzanas mordidas, ojitos Pola Negri, publicidad con intentos subliminales, adhesión casi incondicional a la marca y tentaciones inconscientes aparte, ya —a meses de verlo en la calle— es hora de saber si en realidad el desembolso de esa cifra considerablemente variable, pero siempre elevada, que significa el cometer el original pecado de caer en la gran tentación, se justifica a la hora de la verdad mucho menos romántica.

En el caso particular del nuevo Chevrolet, sus catálogos dicen que es producto de la tentación de los bien rentados ingenieros de la casa por lograr algo absolutamente nuevo. Y que la tentación fue tomando forma hasta que quedó definida. Y que después la tentación se convirtió en el desafío de producirla. Y que la produjeron, y la consecuente presentación, etc, etc.

Quién sabe si es cierto que los ingenieros designados para el proyecto tuvieron ese gran caprichito. Los requerimientos de la compañía y la falta de tiempo para perder en esas costosas aventuras seguramente no los dejaron permitirse tal debilidad. Lo que no quita que el coche puesto a fines del '69 en producción por General Motors es el producto final del trabajo de un importante número de neuronas que en una primera instancia son las encargadas de proyectar incesantemente las ideas, que luego otros departamentos y otros motivos (generalmente el factor que prima es la adaptación al gusto del mercado buscado) se encargan de ordenar la estampa, fundición, maquinado y producción, o no. 1.500 hombres habitantes de USA, nucleados en determinado número de horas diarias, son quienes buscan la constante renovación en el centro técnico que la poderosa GM tiene en Warren, a pocos kilómetros de Detroit.

Ellos buscan despertar la incli-

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



nación del señor comprador. En cada país el señor comprador es un personaje distinto, lo que en términos generales se traduce en un mercado distinto en cada lugar. Y para llegar a cada mercado, pensado a nuestro nivel de simples informantes, hay que apelar a la infalible bola de cristal. Porque hoy el gusto argentino impone un coche como mañana, porque sí, lo sepulta. Pero no es tan frecuente la inconstancia del sector popular como los misterios que encierra su accesibilidad. Al gran número de señores compradores, cuando necesita recoger información del coche que tiene en vista, mucho, mucho la sutil información no le interesa. Para eso el coche que compró o proyecta en sus anhelos inmediatos es, por sobre todo lo demás, un enorme porcentaje de chapa prolijamente doblada y ensamblada. Por eso la firma en el país de origen del modelo (EE.UU) contrata todos los años aborígenes egresados de flamantes escuelas de diseño.

El resultado de ese ejemplar taller de ideas pasa luego, siguiendo la ruta piramidal ascendente de rigor en cualquier empresa de gran importancia, para sufrir los cambios y adaptaciones respondiendo al gusto del mercado consumidor. Ocurre así que del departamento de styling salen ideas geniales, pero una baguetita por aquí, otra más allá adosada a posteriori, y el resultado es una realidad espacial bastante alejada del conjunto de inspiradas ideas que fue el proyecto en un principio. Pero esa crítica funcional y final puede emitirla quien —como en nuestro caso— está capacitado por idoneidad adquirida. Por situarnos en un plano absolutamente objetivo, con un claro planteo del buen diseño y haciendo abstracción del necesario argumento vendedor o del prejuicio arbitrario.

Pero de pronto el resultado último es algo logrado. Recordemos el Corvair, el Pontiac Firebird o el Camaro allá. Y de repente, aquí, para nosotros, consumidores locales, el Chevy. Un auto enteramente nuevo similar al modelo Nova producido allá.

Hoy, a pocos meses de la presentación del Chevy, la imagen se multiplica en una realidad de cada estacionamiento. El Chevy también fue en su origen extranjero la unión de la secreción de un montón de neuronas contratadas por aquel Centro Técnico de Michigan. Es el resultado bien evidente de ese departamento de styling. El dibujo de capot y cola, universalizados actualmente pero de origen 100 % General Motors. La típica caída de luneta casi para formar un "fast back" y la elevación del guardabarro trasero que toma parte de la ventanilla posterior es idea propiedad intelectual GM.

Para terminar con los justificativos y el principio de las conclusiones del test, digamos que son pocos y claros los puntos que tiene en cuenta el tentado para firmar el cheque y llevarse el Chevy: 1) El prestigio de la compañía, en primera instancia. 2) Todo lo charlado sobre diseño, terminación, etc. 3) La confiabilidad y resultados obtenidos por un motor que ya ha sido probado y simplemente deja que hable la experiencia recogida (resultados deportivos, "es casi el mismo motor de hace treinta años, **querida...**", etcétera).

RODANDO, RODANDO

Recibimos un 230 en San Martín con cerca de 4.000 kilómetros en el odómetro. Aclaremos que también se vende con el motor 250...

Sin tener butacas individuales, nuestro 230 con el que abandonamos la planta de San Martín permite al conductor llevar el cuerpo en una posición sumamente cómoda. En cuanto a las piernas, se cansan (lo notamos desde el primer momento) porque a la parte inferior del asiento delantero —y también el trasero— le hacen falta algunos centímetros más de ancho. La suposición de incomodidad, echada casi a priori, se confirmó durante el viaje, cuando las piernas fueron las primeras partes del organismo que sufrieron las prematuras fatigas. Por el comentario de los circunstanciales pasajeros, en la parte trasera la falta de verdadera comodidad se acentúa por la misma falta de apoyo y un par de cosas más que más adelante se detallan.

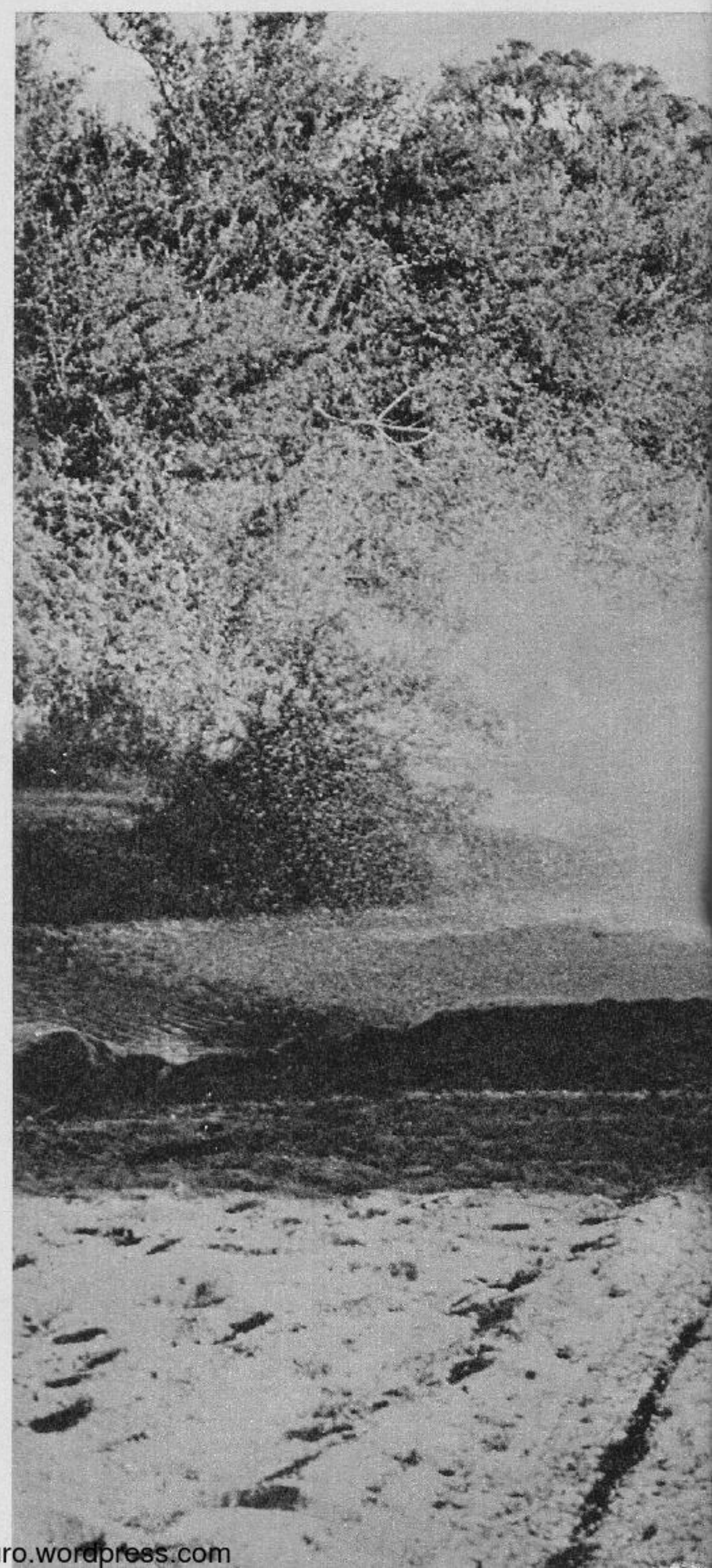
La puerta que nos había permitido el ingreso en el habitáculo no se destaca —ni tampoco las traseras— por su tamaño. No obstante, subir y bajar no requiere contorsiones circenses ni mucho menos. Para concluir con la primera parte de la segunda parte, es digno de destacar en bien de la estética que el tapizado, aunque seguramente práctico a los efectos de suciedad y limpieza, no se caracteriza por ser de muy buen gusto.

Antes de cerrar la puerta —ante la certera indicación de un curioso y detallista investigador— descubrimos que el mecanismo de cierre de las puertas, fierritos, piezas de fundición, bulonería al efecto y demás ítems mecánicos antiestéticos están allí muy a la vista, expuestos y padeciendo la menor intención por parte de sus fabricantes de buscar una solución que los oculte.

Ya lanzados a la inspección óptica primera, seguimos la recorrida por el tablero. Este cumple sus funciones apenas, y en cuanto al diseño se han omitido los inútiles "neobarroquismos" tan usuales en los coches grandes compatriotas del Chevy. Su dibujo es limpio, el velocímetro —tema central del tablero e instrumento más grande— es de fácil lectura. Con una virtud más: efectuando las pruebas técnicas del road-test, cronómetro en mano, la aguja en el tablero arrojó un margen de error de muy poca importancia. Algo así como un cuatro por ciento —en algunas velocidades fue absolutamente exacto— de mentira en las velocidades horarias que marcó. A la izquierda de este cuadrante grande se aloja el segundo y último instrumento de lectura (nivel de tanque de combustible), que permite continuar viajando unos cuantos kilómetros más cuando ya la aguja marca cero. El conjunto de perillas e indicadores frente al volante queda integrado con los mandos de limpiaparabrisas (dos velocidades) y luces altas y bajas (comando de guiñada por pedal) a la izquierda.

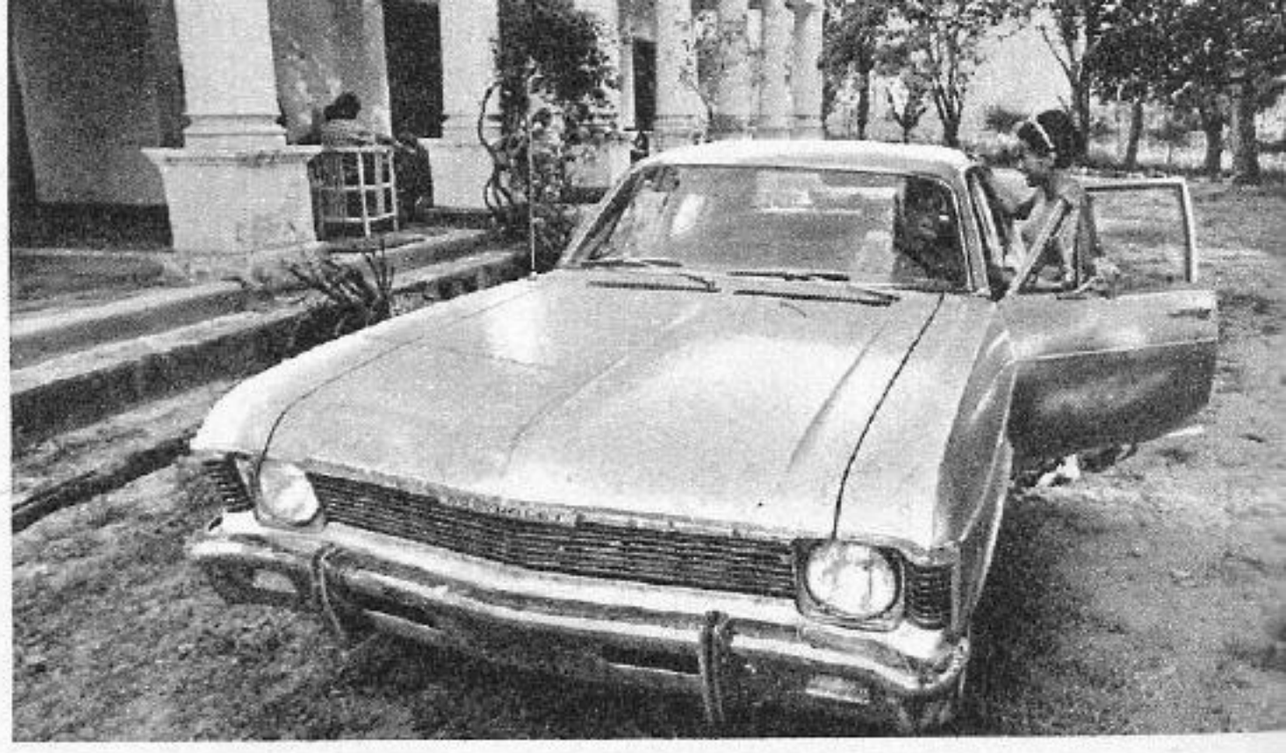
→





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Mientras que a la derecha el cuadro queda formado con el encendedor, cuya perilla es de igual diseño, y debajo de éste —siguiendo la misma línea de diseño— el lugar exclusivo para introducir la llave de contacto. Todo lo demás —indicador de carga del alternador, temperatura del agua, presión de aceite, luz alta y el freno de mano colocado— está indicado con luces "de bobo" dentro del cuadrante central que abarca velocímetro y totalizador de kilómetros. En la barra de dirección, en zona inmediata al volante, se ha alojado la palanca indicadora de luz de viraje y un inteligente botoncito que sirve para dejar funcionando las cuatro luces interminantes (una en cada punta del coche) simultáneamente en el caso de una detención de emergencia en ruta o caso similar. Allí también, para el caso de nuestro modelo —el Chevy S trae caja de 4 marchas y palanca al piso— la palanca estaba en el lugar convencional de la columna de dirección para poder acomodar las tres marchas y retro. El accionamiento de ésta fue siempre —no sólo cuando muy nuevo— extremadamente duro y seguramente cansador para muñecas femeninas.

Continuando hacia la derecha, del panel principal para allá, simplemente por razones de seguridad obligatorias y legales en Estados Unidos y que aplican aquí todas las fábricas oriundas de allá, el tablero se continúa hasta el extremo derecho sin solución de continuidad para formar un panel demasiado pesado y dejar un espacio demasiado reducido para la guantera. Porque en USA no puede haber ninguna tapa o saliente que pudiera resultar peligrosa y que impida que el panel ceda ante el impacto de los pasajeros contra él en un accidente. Para eso la legislación incluye determinadas medidas que sacrifican elegancia y funcionalidad por seguridad.

Para ir terminando con lo que se ve, digamos que la visibilidad hacia adelante es normal, nada extraordinario. El parante del parabrisas y una combinación no muy feliz de baguetas y ventiletes crean un conjunto demasiado grande que forma áreas ciegas bastante apreciables en los extremos frontales. Utilizando el espejo retrovisor para mirar a través de la inclinada y alta luneta posterior, el punto ciego inferior —o sea, el punto más cercano en el piso visible hacia atrás— se aleja exageradamente. El parabrisas es lo más logrado en cuanto a los espacios vidriados, aunque en las medidas y comparativamente no sea nada extraordinario. Las ventanillas son de tamaño regular para los ocupantes de asiento delantero y quizá demasiado chicas atrás. Esa característica de ventanas traseras pequeñas es toda una larga consecuencia originada en la línea "fast-back". La elevación de la línea de cintura para formar el guardabarro trasero determina también la forma de las ventanillas traseras, cuya línea inferior tiene un lomo que las achica.

MANEJO COMODO

Comienza por traducirse en la ya destacada posición muy cómoda de los brazos con respecto al volante de dirección. En él se encuentran los pulsadores que hacen sonar la bocina. Alojados en los extremos de los dos radios alineados, de los tres en "T" que soportan el aro del volante. Sistema que una vez que el conductor se habitúa a buscar allí el contacto de la bocina, resulta ser uno de los más prácticos. Así, instintivamente, ante cualquier emergencia en la ruta o el tránsito, los pulgares acuden automáticos a los accesibles pulsadores.

Luego buscamos la pedalera. Con un pedal de embrague suave, uno de freno extremadamente bajo en el caso particular de nuestro coche y un acelerador que nos permitió, durante el viaje efectuado, mantener el pie derecho oprimiéndolo casi a fondo sin sentir cansancio muscular en esa extremidad. La posición del pedal de freno con respecto al acelerador —o viceversa— hicieron posible que, muy poco tiempo de acostumbramiento mediante, el punta y taco (maniobra "preciosista" pero funcional cuando es bien hecha) se pudiera practicar con la mayor soltura y comodidad. Más de una vez, sobre todo en la ruta cuando crucereábamos a velocidades altas, se hacía no sólo necesario sino imprescindible acudir al "rebaje" mientras apretábamos el freno simultáneamente por las limitaciones que evidenciaba el mecanismo de frenos para detener los 1.600 kilogramos plus del Chevy y acompañantes.

En la barra de dirección, la palanca de cambios, aunque dura, como dijimos, resulta efectiva utilizándola con mayor frecuencia en caminos trabados por su corto recorrido entre marcha y marcha y la sensación de solidez y justeza que se percibe al "encajar" con precisión cada cambio.

EN LAS RUTAS

Para apreciar cómo puede comportarse un auto de su tamaño en caminos de montaña y ripio, con el Chevy se puso proa al Valle de Calamuchita

Y el Chevy nos sorprendió. Técnicamente estábamos en autos (valga la redundancia) de que la carrocería del Chevy está soldada al piso para formar la estructura integral formando una mezcla de monocasco, con un semi chasis abulonado en la parte delantera que asegura a todo el conjunto mayor resistencia torsional y le da esas características brillantes de tenida. Se había leído algo también sobre los soportes mediante los cuales se aisló la carrocería del semi chasis con el fin de eliminar los ruidos enervantes. Pero en la práctica la sorpresa fue mayúscula. El coche fue maltratado por aquellos caminos, flagelado, golpeado contra eventuales y provocadas irregularidades terráqueas de diversos niveles para no detectar, al finalizar las pruebas finales decibelímetro en mano, prácticamente ninguna variación sonora en el interior del coche con respecto al día que la unidad abandonó por primera vez la planta.

En cuanto a la suspensión, no existe prácticamente punto de comparación (en la práctica) con el anterior Chevrolet 400. La delantera es independiente por resortes helicoidales y amortiguadores, mientras que atrás el sistema Hotchkiss actúa por elásticos longitudinales semielípticos multihoja que reemplazan al anterior sistema de hoja única Uniflex de dudoso resultado práctico. Este sistema de soluciones mecánicas se traduce en una absoluta seguridad en los virajes y las frenadas exigidas. En la despejada ruta de regreso a casa cronometramos tramos de 168 km/h. y un máximo de 174,757 km/h (realmente asombroso —a pesar de que pudiera haber sido medido en tramos en que el camino tenía una inclinación favorable y el viento estuviera absolutamente de popa—, ya que nos movía el motor 230) y en ningún momento sentimos que el Chevy navegara de extremo a extremo del pavimento. Por el contrario, mantuvo una línea casi recta perfectamente agarrado al pavimento sin vicios de desplazamiento. En la tierra y también exigido para sacar conclusiones y fotos, el resultado fue el mismo. Lejos de responder a las características viciosas de sus compatriotas, el Chevy responde al doblar fuerte con una neutralidad absoluta contra lo que es casi norma en el coche americano (subvirantes).

En muchos casos esto se debe a una mala distribución de pesos determinada por la tremenda masa de los grandes motores utilizados. Con este coche, parece ser que el drama de la distribución se llevó a una feliz solución. Y si no es así, a la respuesta franca del coche han contribuido las suspensiones mejoradas y el diseño de chasis.

CONCLUSIONES

PARA CONCLUIR

En fin, que con el Chevy pudimos viajar rápido —muy rápido— y con tranquilidad, lo que es muy importante. Las velocidades logradas con el coche lanzado nos sorprendieron porque son realmente altas. Aunque la salida del coche, con el motor 230 sobre todo, y fundamentalmente por pesar el nuevo modelo 150 kilos más que el Chevrolet 400, no es nada fabulosa. Aparentemente "le falta motor" con el 230. En el respaldo del asiento se percibe bien la aceleración pero no al nivel que tendría que ser. Para eso, el coche se entregará de fábrica en forma opcional con una nueva relación final más corta (actualmente la relación piñón/corona es de 3,08:1) que integrará un conjunto de cinco relaciones a disposición de las apetencias del eventual comprador.

El doble circuito de freno aportó su anécdota al Test. Cuando encontramos un recipiente de líquido de frenos absolutamente vacío mientras el coche, hasta allí (300 km de camino recorridos) había frenado de tal forma que ese descuido en el chequeo previo pasó desapercibido en la práctica y sin dar sustos.

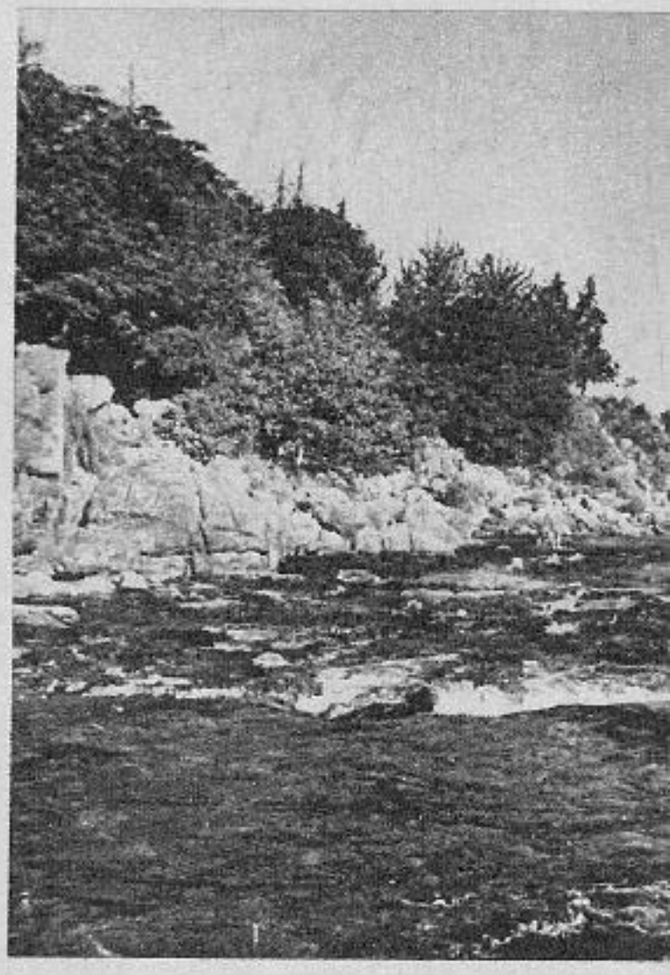
La caja de 3 velocidades está bien escalonada para el tránsito urbano y permitió en las pruebas de aceleración alcanzar los 160 km/h reales en 51 segundos y los 100 km/h en 13s6. Tiempos que si bien no son nada extraordinarios son buenos por las características de peso, etcétera, del coche.

Destaquemos finalmente las cositas sueltas que fuimos notando con el sucederse de kilómetros y días de habitar el coche. Las manijas del mecanismo levantavidrios son extremadamente duras, como casi todos los movimientos manuales del coche. Incluyendo las palancas de ventilación y calefacción —excelente sistema sumamente efectivo—, el pedalín del freno de estacionamiento —también muy eficaz— y el cierre de las puertas.

La radio —por un motivo de seguridad también— está colocada casi detrás del volante, en la parte inferior del tablero. El lugar es de incómodo acceso para el conductor. Y la incomodidad se acentúa por el diseño de las perillas. El equipo de audición consiste en un parlante en la parte delantera de la cabina y nada más. Cuando en un coche de la calidad de cualquiera de los modelos de Chevy se impondría otro parlante más en la bandeja detrás del asiento posterior.

El motor es sumamente accesible y cómodo para realizar cualquier tipo de revisión o reparación sencilla por parte del profano propietario.

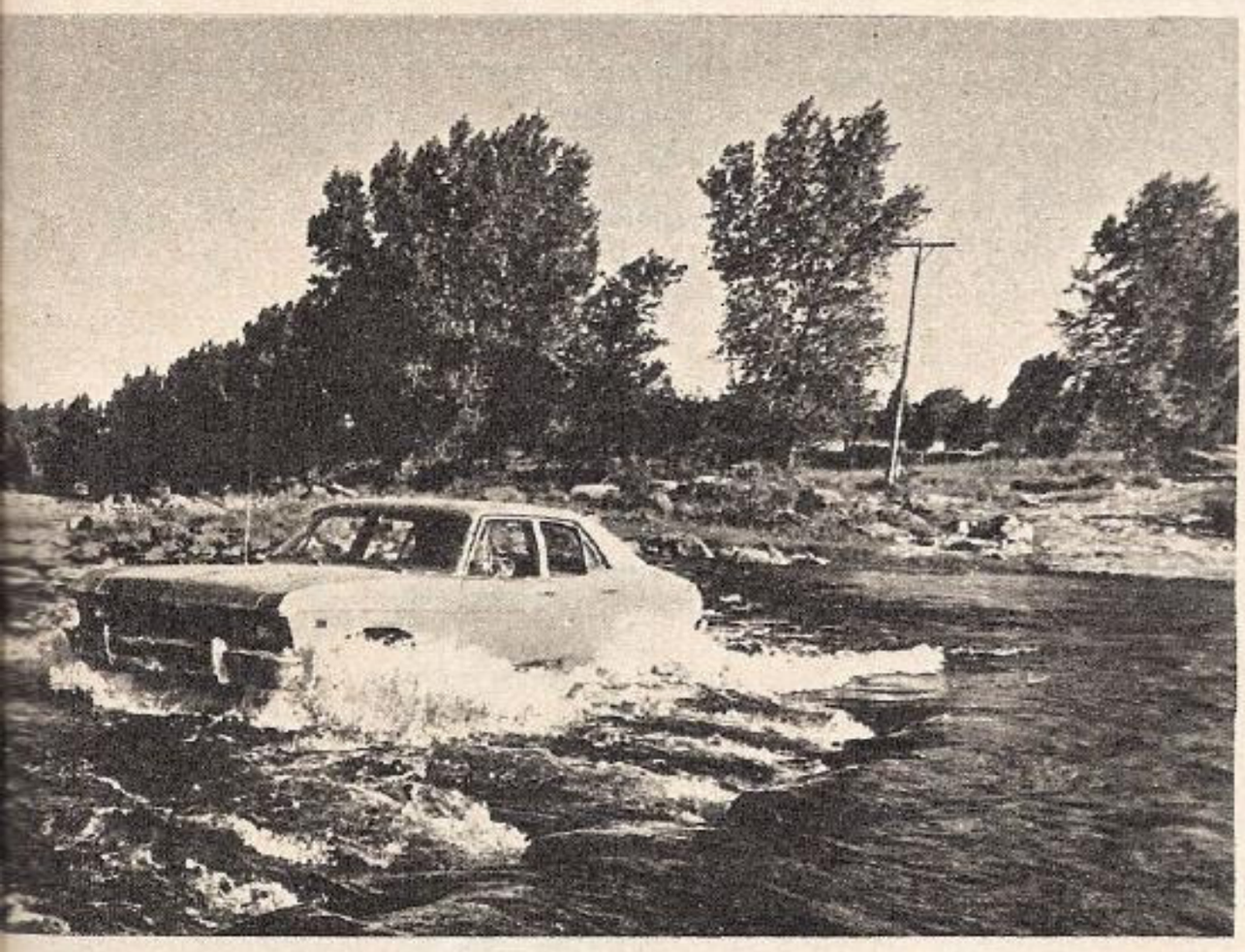
Digamos que para las pruebas de frenado, cuando obtuvimos las cifras del cuadro adjunto, el sistema no fue regulado. Tan sólo se revisó la presión de los neumáticos y se buscó un piso de cierta abrasividad como fue el del Autódromo Municipal. De esa forma, los resultados pueden dar al lector una idea de lo que le ocurriría a él que seguramente frenará bajo las mismas condiciones que lo hicimos nosotros ante una emergencia en cualquier camino.

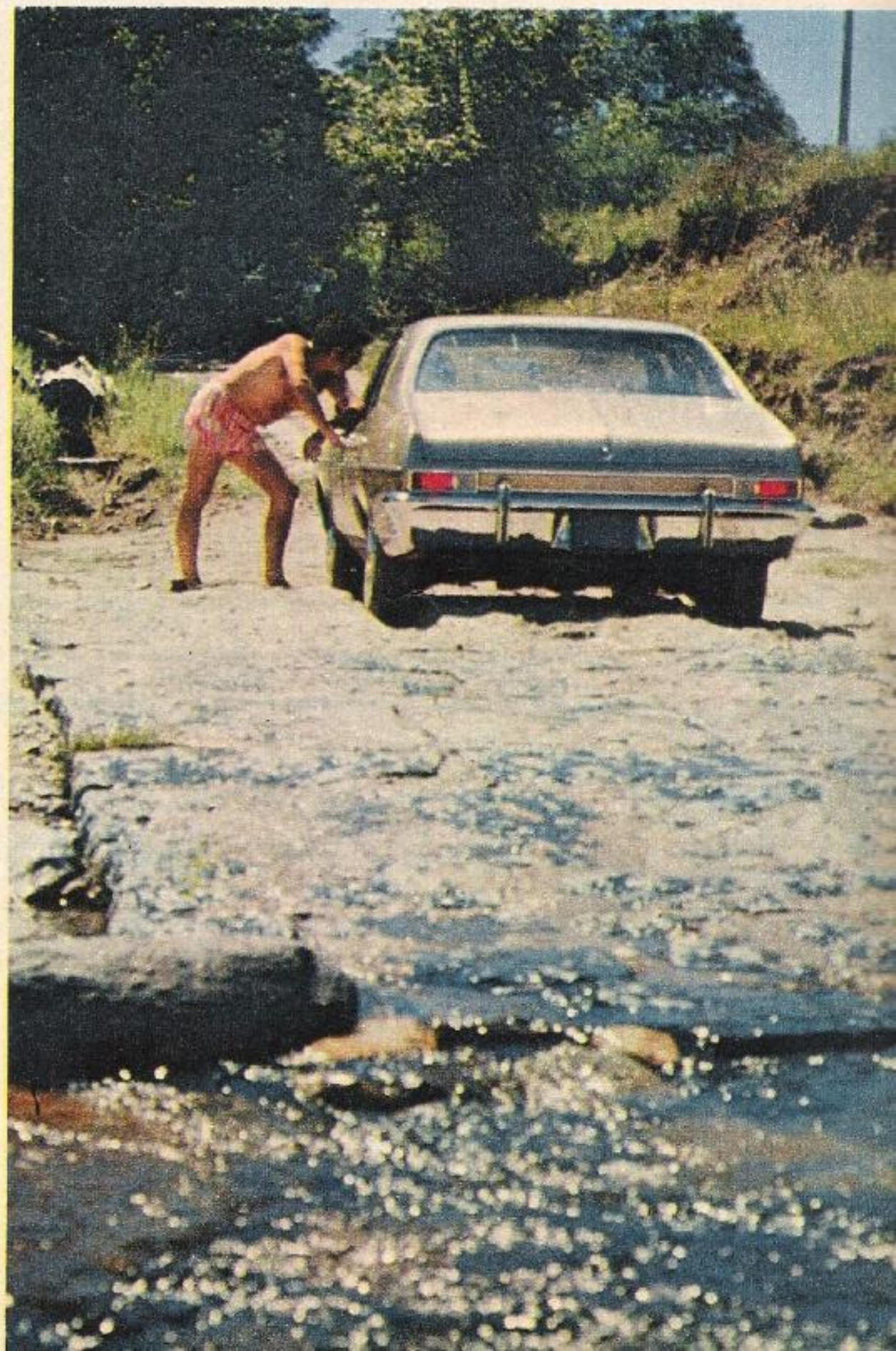


Sin duda la tendencia de la fábrica es la de tener en cuenta en primer lugar todas las medidas de seguridad que se puedan aplicar en el coche. El doble circuito de frenos nos permitió viajar mucho tiempo casi sin líquido de frenos en una cubeta. En cuanto a la dirección, el Chevy es el único coche de industria argentina que viene equipado con una columna que se deforma por un sistema de absorción del impacto en caso de un choque. Lo que ha quitado la peligrosidad que significaba para el conductor una barra de dirección rígida. El sistema aplicado por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









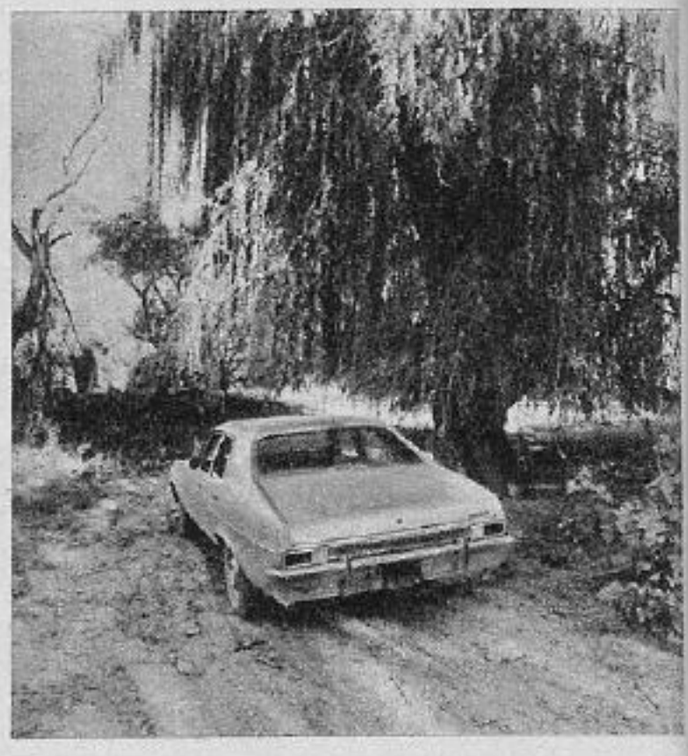
ROAD TEST CHEVY

GM es simple y con un porcentaje de efectividad casi absoluto.

Así se puede afirmar —a pesar de los elementos negativos encontrados— que el Chevy en cualquiera de sus versiones entrega lo que su precio obliga a exigir. Es confortable aunque tiene grandes puntos flojos en la parte inferior de los asientos y posterior del habitáculo. Pero en cuanto a mecánica y modelo en conjunto, todas las fallas son fácilmente detectables y solucionables a corto plazo. Todas las muchas cosas positivas que tiene el coche contribuyen a volcar a su favor la balanza del paladar argentino en este heterogéneo mercado local.

Abajo, centro: La capacidad del baul es realmente increible. Por más que estén bien acomodadas, la cantidad de valijas que entran es muy grande. Todo lo que vemos ahí se pudo colocar en el baúl cerrando perfectamente la tapa.



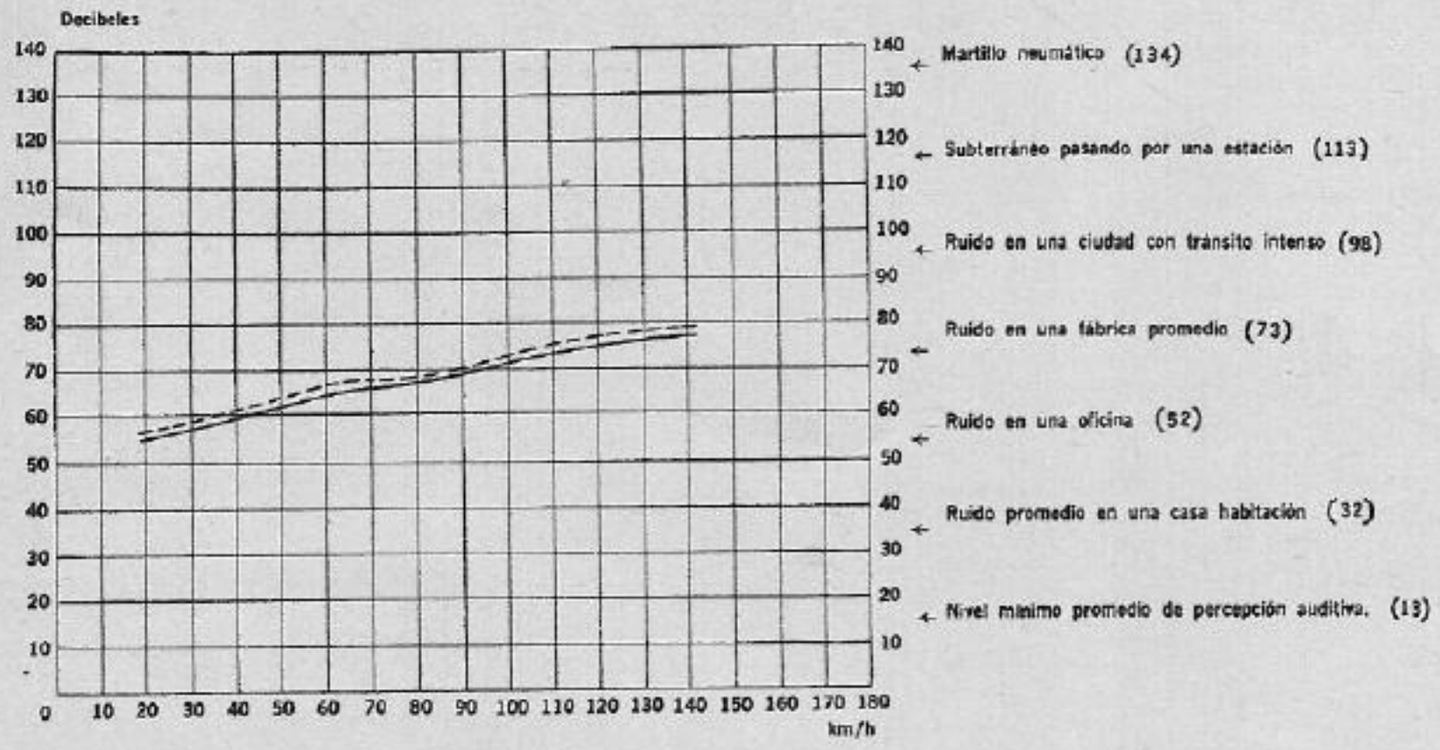


DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad

20 Km./h. a 0	2,7 m	2.8	D. T. = 5.50
40 Km./h. a 0	5,5 m	10.5	D. T. = 16
60 Km./h. a 0	8 m	22	D. T. = 30
80 Km./h. a 0	11 m	30	D. T. = 41
100 Km./h. a 0	14 m	57.20	D. T. = 71,20
120 Km./h. a 0	16.5 m	98	D. T. =114.50

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.



Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	55	56
40	59	59
60	64	66
80	66	67
100	71	72
120	75	76
140	76	78





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VELOCIDADES MAXIMAS DE LOS CAMBIOS DE MARCHAS

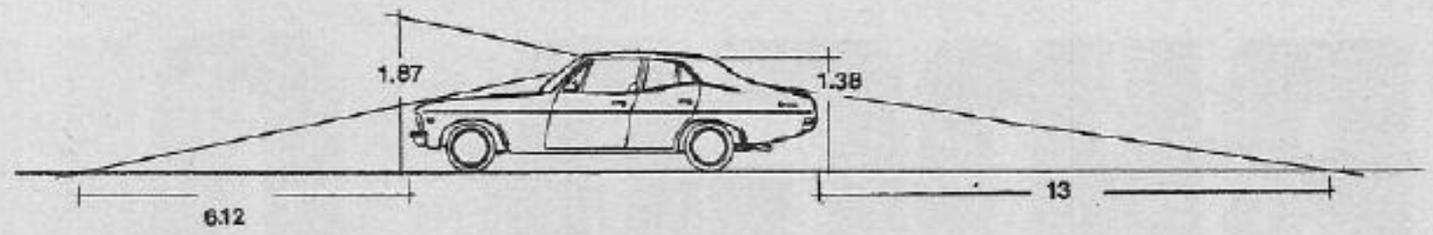
1ª ..... 60 km/h.
2ª ..... 100 km/h.

VELOCIDAD MAXIMA

166,700 km/h (promedio de las dos corridas).

CONTROL DE VELOCIMETRO

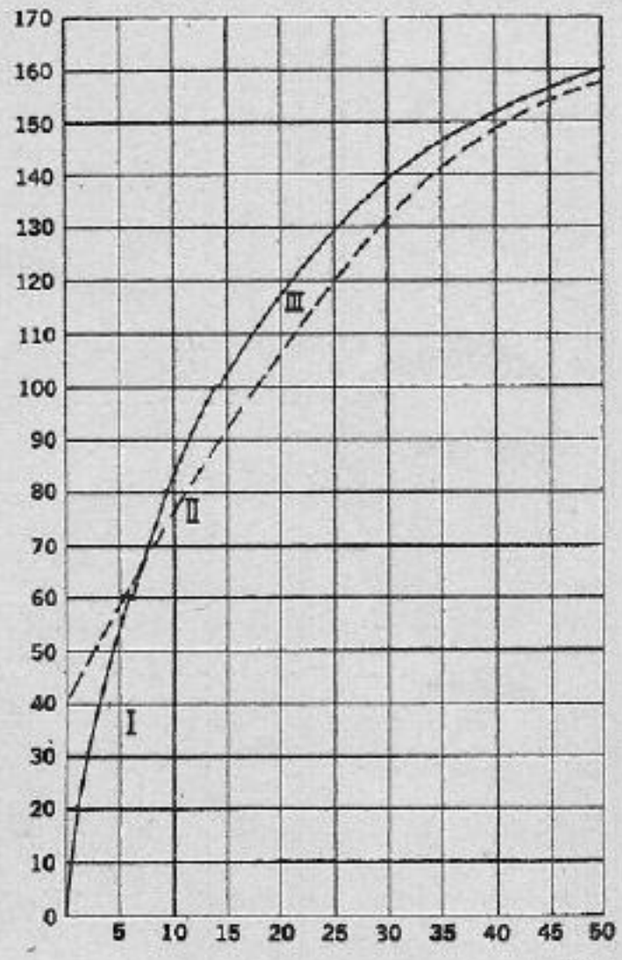
Velocímetro indicaba (km/h)	Corresponde a veloc. real (km/)
20	18
40	37
60	56
80	75
100	96
120	117
140	140



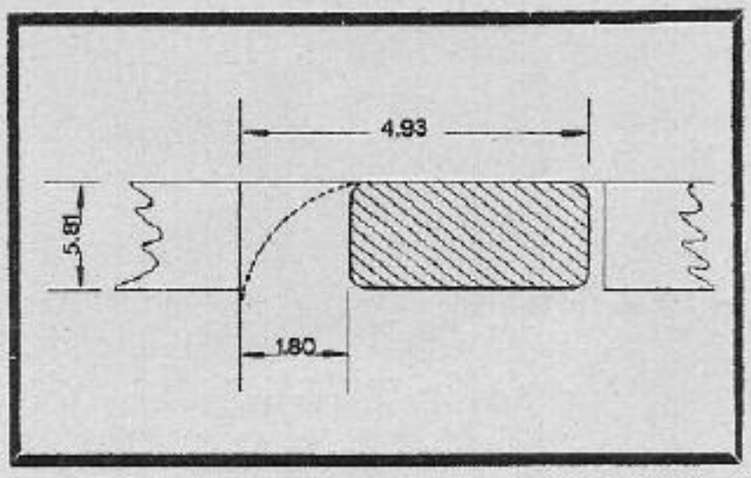
Visibilidad razonable hacia todos lados, pero un parante trasero bastante grueso que crea ciertos puntos ciegos.

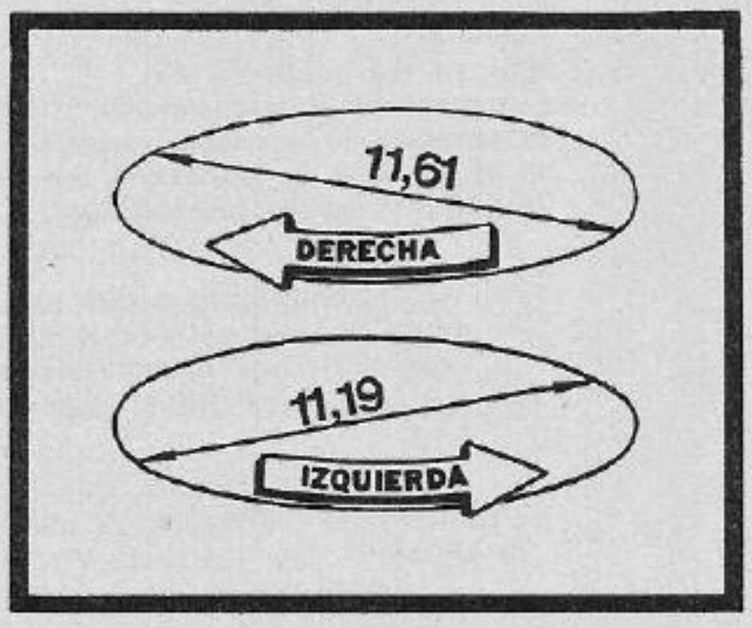
Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	1,9
0-40	3,6
0-60	6,3
0-80	9,4
0-100	13,6
0-120	21,6
0-140	31,7
0-160	51,6

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	5,3
40 — 80	10,9
40 — 100	18,3
40 — 120	26,8
40 — 140	33,4



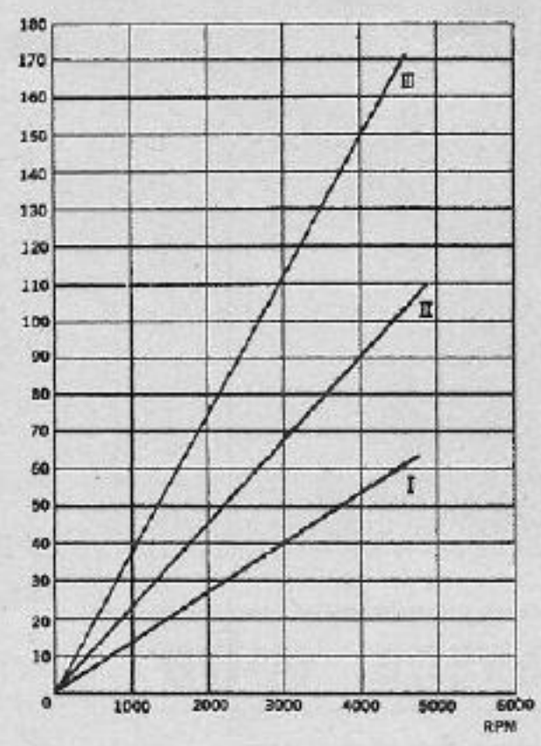
Aceleración lógica para el motor 230. Para lograr la mejor curva de aceleración hay que tirar las marchas casi hasta el límite.





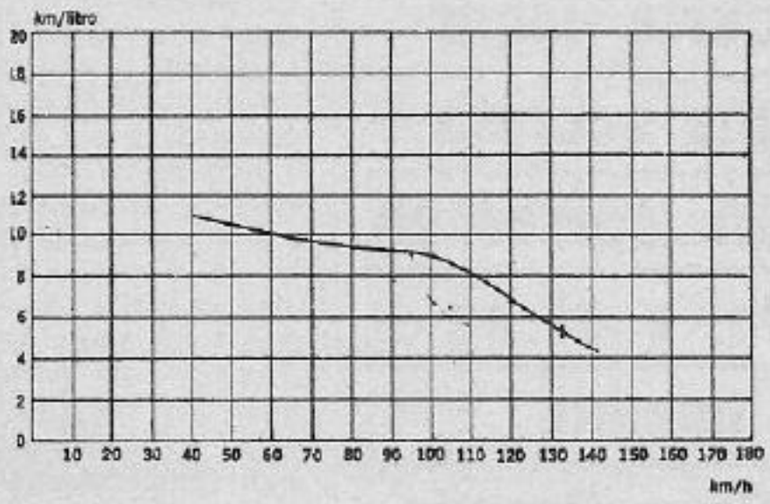
RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	13,95
1000	II	23,07
1000	III	38,95

Para una caja de tres marchas el escalonamiento es lógico. Primera y segunda cómodas para andar en ciudad y tercera larga. Además la primera es sincronizada. Claro que mejor es la caja de cuatro, pero para eso hay que comprarse el SS.





Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	10.8
60	10
80	9,2
100	9
120	6,6
140	4,3



¡RINGO QUIERE





¿Frazier? Ese está totalmente así. Se toma las cosas demasiado en serio. Mirá la paliza que le pegó al pobre Ellis.

"Los fierros están en mi corazoncito." Bueno, eso de corazoncito es un decir, porque en la persona de Bonavena los diminutivos no se pueden usar.

¡Uhhh, la cara que va a poner la vieja cuando le diga que tiene que hacer ravioles para todos ustedes!

Pairetti, Perkins, Copello, Reutemann, ¡dejame!, ¿a quién le ganaron? Cuando salga yo les paso por arriba a todos.

Bonavena, entre swings y uppercuts, quiere hacerle lugar a una secreta pasión: correr en auto, y si es posible un Gran Premio

La mayoría de ustedes se preguntarán al ver una nota sobre Bonavena en Corsa qué tendrá que ver Ringo con el automovilismo. La respuesta es que mucho y un poquito. Mucho, decimos, porque cuando lo conocimos, apenas cruzamos tres o cuatro palabras con él, descubrimos que como persona es un tipo fuera de serie. De esos cuya personalidad le interesa tanto al que concurre todos los sábados al Luna Park como al que sólo fue a él a ver el Circo de Moscú. Y poquito, porque Ringo es un entusiasta aficionado al automovilismo e incluso se está saliendo de la vaina por correrse alguna que otra carrerita. Ya en una oportunidad tuvo algún contacto con IKA Renault para correr un Gran Premio, que después no se concretó.

De más está decir que apenas Bonavena traspuso la puerta de entrada a la redacción automáticamente se produjo el feriado, y todos, hasta Juancito el bufetero, nos instalamos a su alrededor para mirarlo desde nuestro ring side.

La primera de las preguntas que le hicieron, por imposición de su tamaño, fue formulada más o menos en tono serio por el más arriesgado periodista de esta redacción. Ringo contestó con una ironía de las suyas e inmediatamente eso produjo que la mole de músculos que su imagen arroja se convirtiera automáticamente en la de un cachorro simpático.

¿Conocías Corsa?

—Sí, cómo no. Hay un número que me gustó muchísimo. Es el que tenía zazararaza en la tapa.

¿Cómo?

—Aquel famoso..., sonrisita delatadora.

A vos te gusta el automovilismo, ¿no es cierto?; incluso, una vez estuviste por correr.

—Sí, cómo no me va a gustar. Me encanta, no corro por el momento porque soy amigo de unos cuantos de los muchachos y no quisiera que pasaran papelones. Porque la verdad es que si me llegan a dar un auto les paso por arriba a todos.

¿Por qué sos tan fanfarrón?

—Es una forma de ser que adopté un día que descubrí que sería beneficioso para mí. Cuando yo volví a Buenos Aires después de haber hecho una campaña bastante buena en Estados Unidos, nadie me conocía aquí, no me querían dar peleas. Un buen día me aparecí en el programa de Mancera y pregunté quién era el campeón aquí. El petiso me dijo: Gregorio Peralta. Y yo le dije a él, delante de cámaras: A ése le voy a arrancar la cabeza. Todo el mundo se horrorizó, pero lo cierto es que al día siguiente mi casa se llenó de periodistas y de esa forma me hice conocer. Después me entu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORRER!



"Siempre tuve la idea de correr en alguna carrera larga tipo Gran Premio, pero por una u otra cosa me quedé a pie. Este año tengo la firme idea de hacerlo. No sé por el momento con qué auto lo haré, todo depende de las facilidades que me den las fábricas. Pero lo que te puedo garantizar es que me muero de ganas."

La palabra la tienen entonces los ejecutivos de las fábricas. Ringo quiere correr y escucha ofertas.



siasmé y seguí así. A la gente creo que no le disgusta; al contrario, le resulta divertido... ¡Che, pero no nos pongamos a hablar en serio; ¿saben el chiste del happening de los borrachos?...

Risotadas varias. ¿Cuál es el auto que más te gusta?

—Uno que vi una vez en Italia, no estoy seguro si era un Bizarrini o Lamborghini; mataba, era colorado. Pero de cualquier manera estoy muy contento con el que tengo, un Mercedes 280. Hablando de autos, ¿saben el del correntino que llegó a Retiro y tomó un taxi?

Se repiten las risotadas. ¿Qué opinás de Frazier?

—¡Uy!, ese negro se toma las cosas en serio, mirá la paliza que le dio al pobre Ellis. A un tipo, por más bronca que le tengas, nunca le podés pegar de esa manera. Hablando en serio, es muy bueno, claro está que conmigo no tiene nada que hacer. Hablando de negros, ¿saben el del gallito africano? Resulta que...

Nuevas risas del auditorio, al que se habían sumado ya a esa altura el personal de limpieza completo, que llega a las siete de la tarde.

De esa forma continuamos charlando con Ringo de todo un poco, hasta de los ravioles de doña Dominga, su madre, a quien adora y no invoca por demagogia, como algunos dicen, sino porque es de los que "realmente aprenden a valorarla en vida", incluyendo a sus ravioles.

Próximamente tendremos oportunidad de comprobar si Bonavena es camelo o no: ha invitado a nuestro director, W. Martire (renombrado pugilista, discípulo de Kid Cachetada en el Club Universitario) a hacer guantes en el Luna Park. El asunto será para alquilar balcones. Los tendremos informados.

CORSA

Los acompañará a las

500 MILLAS

de INDIANAPOLIS

para presenciar

la participación de

CARLOS PAIRETTI

en la sensacional carrera

Tenemos planes especiales para ver

la mejor carrera del año y pasar unas

lindas vacaciones extra

El año pasado CORSA les

envió una postal desde Indy.

¿Recuerdan? Este año

envíensela ustedes a sus amigos

Si ya se han decidido o todavía están

pensándolo, vengan a vernos y charlaremos

sobre el viaje aquí en

Parabrisas CORSA, Leandro N. Alem 896 - 5° Piso

y pregunten por Alberto Pazos

¡AL

Para el Dr. F. M. el automóvil es un instrumento de trabajo tan valioso y útil como las piezas que se utilizan en la sala de operaciones. Por eso tal vez, en el más puro estilo corsa, considera que su automóvil es un santuario sagrado que nadie puede violar y por eso también es nuestro protagonista esta semana.

El 11 de febrero último tuvo oportunidad de demostrarlo. En circunstancias en que dos agentes del cuerpo de Policía de Tránsito enganchaban su automóvil que se hallaba mal estacionado en las adyacencias del hospital Fernández, para llevarlo al depósito municipal, protestó enérgicamente, explicando que se hallaba atendiendo a un enfermo de urgencia. Entre palabra que va y palabra que viene, uno de los agentes, empuñando su pistola reglamentaria, lo encañonó, tal vez temiendo una agresión que nunca existió.

UN FALLO EJEMPLAR

Este accionar del policía, tan poco común como insólito, desembocó como era lógico en un proceso por ante el juez de Instrucción en lo Criminal de turno, doctor Héctor Rojas Pellerano, quien en un fallo ejemplar señaló: "... Puede apreciarse la arbitrariedad y entera desproporción con que actuó V. En efecto —el policía— procede a levantar un automóvil con cruz verde de médico frente a un hospital y cuando aún no confeccionó el valor fiscal por el servicio de grúa aparece quien dice ser su propietario e invoca su calidad de facultativo.

"No nos interesa analizar aquí —añade— la corrección de su proceder en cuanto reprime una trasgresión de tránsito, pero en cuanto a su conducta posterior, que trasciende al campo penal, es necesario analizar tales antecedentes para sopesar el episodio en su totalidad.

"V. ha actuado —continúa— con un rigorismo extremo e incomprensible y ha violado órdenes de su superioridad en cuanto le vedan el uso de las armas por meras trasgresiones de tránsito, lo cual constituye un verdadero vejamen en la persona del doctor M."

Estima asimismo el juez que "las autoridades policiales, especialmente el personal de calle, deben actuar con extrema sensibilidad, distinguiendo en cada caso la calidad de la persona ante la cual actúan, pues por decir así en un momento determinado asumen la suma del poder público, tal es la entidad formidable de la superioridad de que disponen; y que por lo tanto la justicia debe ser estrictamente severa respecto de los abusos que se cometen". Por último, el magistrado aseguró: "Es menester dar a la opinión pública la seguridad de que tales excesos se reprimen, máxime cuando últi-

Algo así se practica en Buenos Aires con autos mal estacionados. Dos casos: un médico y una intervención de urgencia, un comerciante y un auto descompuesto. Dos fallos ejemplares

por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡ABORDAJE!

mamente hechos de naturaleza similar vienen repitiéndose con escándalo de la población y tal represión puede sin duda evitar su repetición con consecuencias imprevisibles."

Tal como lo auguraban los fundamentos de la sentencia, la sanción del juez fue ejemplificante: Prisión preventiva, con la accesoria de embargo sobre los bienes del procesado hasta cubrir la suma de 500 pesos nuevos. **Delito atribuido:** Artículo 144, inc. 2º del Código Penal que concretamente castiga al funcionario que desempeñando un acto de servicio cometiere cualquier vejación contra las personas. Y sin duda, empuñar una pistola y encañonarla contra un médico automovilista en infracción, es un abuso que se puede considerar vejatorio. (1)

Este es un episodio más de lo que denominamos "la guerra del automóvil". Si no fuera una violación "in fraganti" del santuario de nuestra propiedad rodante, no estaríamos haciendo teclear nuestra máquina para comentar la desagradable experiencia del médico del hospital Fernández que se conecta a través del tiempo con otro hecho que los corsas a veces recordamos como un hito en esta batalla cotidiana para que se respeten los derechos del automovilista.

EL PACIFICO COMERCIANTE

En este caso, el protagonista no era un médico, sino un (hasta ese momento) pacífico comerciante, que en momentos en que circulaba por la avenida Corrientes, a la altura del 1100, le empezó a fallar el motor. Decidió entonces estacionar la camioneta frente al Gran Cine Opera e ir a buscar auxilio.

Pero las brujas de la ciudad se conjuraron sobre las cuatro ruedas de su propiedad rodante y en un abrir y cerrar de ojos apareció un camión grúa, igualito al que enganchó al auto del médico, el cual luego de aproximarse al vehículo mal estacionado lo izó para llevarlo a la playa depósito de la avenida 9 de Julio.

Todo este operativo es normal y nada hubiera sucedido si no fuere que por obra y gracia de la luz roja de los semáforos de Carlos Pellegrini y Corrientes, un hombre visiblemente disgustado, que resultó ser el conductor y propietario del vehículo, abrió violentamente la puerta y se ubicó en la parte delantera de la camioneta, subiendo todos los vidrios. Al advertir la maniobra, los agentes que guiaban el camión grúa municipal le exigieron que descendiera. Pero nuestro personaje, una y otra vez, se negó. "Estoy en mi derecho —gritaba—, y nadie me puede obligar a descender del automóvil."

Ante el giro que iban tomando los acontecimientos, los policías decidieron dirigirse, con la camioneta y su iracundo propietario a remolque, a la comisaría más cercana.

Una vez allí K se negó nuevamente a abandonar su vehículo, actitud que motivó la intervención de las autoridades policiales, quienes trataron de convencerlo para que abriera las puertas o bajase los vidrios, a fin de explicarle las razones del procedimiento y la forma de solucionar el problema.

Tal era la escena que según consigna la crónica periodística se provocó un verdadero tumulto, con voces en favor y en contra, de crítica y de sorpresa frente a los hechos que se desarrollaban vertiginosamente, ocasionando inconvenientes en el tránsito de la calle Tucumán al 1500, que es donde se halla ubicada la comisaría 3ª.

"Estoy en mi derecho —repetía y volvía a repetir imperturbable este singular «corsa»— y nadie me puede mover de aquí."

APERTURA JUDICIAL

Fue preciso entonces requerir una autorización del juez de Instrucción de turno para actuar contra K. Con la orden en la mano, los policías procedieron a forzar la puerta delantera del lado izquierdo de la camioneta y obligaron por la fuerza a descender al automovilista.

Pero éste, en su desesperación por mantenerse en el interior del vehículo, se aferró tenazmente a la manija. **Resultado:** Debió ser llevado a la sala de guardia del hospital para curarle la mano derecha fracturada en el forcejeo con los representantes de la autoridad.

CONTINUACION DEL DOMICILIO ES EL AUTO

Como era lógico, y con más razón que en el otro caso que hoy presentamos, el episodio desembocó en un proceso judicial. Pero... y aquí viene lo sorprendente y novedoso: este tozudo pero valiente defensor de los derechos del automovilista reveló una original teoría en el trascurso de la declaración indagatoria: "EL VEHICULO ES LA CONTINUACION DE MI DOMICILIO Y ESTANDO DENTRO DE EL NADIE PUEDE OBLIGARME A ABANDONARLO".

A pesar de este y otros argumentos no menos originales y razonables, el juez de Primera Instancia de Instrucción en lo Criminal, a pedido del fiscal de turno, lo condenó a nuestro héroe a 30 días de prisión por el delito de resistencia a la autoridad (art. 239 del C. Penal), pero con un criterio amplio y novedoso, la Sala I de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional de la Capital resolvió absolver al acusado de culpa y cargo.

Las razones del tribunal merecen ser anotadas: "El mal estacionamiento de un automóvil autoriza su traslado para dejar expedito el tránsito, medida que es procedente cuando no está el conductor que puede mover por sus propios medios el rodado, en cuyo caso sólo se debe documentar la infracción como lo establece el artículo 44 del decreto ordenanza 121.116 de 1948. Agrega más adelante que la orden impartida al propietario del vehículo no estaba basada en normas legales que obliguen a su cumplimiento. Señala entonces que "como nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda, la resistencia pasiva del conductor no constituye una desobediencia penalmente imputable".

También justifica el tribunal la resistencia del conductor a abandonar el vehículo mientras se hallaba estacionado frente a la comisaría. Dice así: "Al constituir ese enfrentamiento una derivación de una pretensión inicial injusta y sin sustento legal, la actitud del procesado, cuya ofuscación es manifiesta, pudo razonablemente ser el resultado de una convicción de estar defendiendo un derecho legítimo, incurriendo así en un error extrapenal (art. 34 del Código Penal)".

PARA LA HISTORIA LEGAL DEL AUTOMOVIL

Si unimos en esta página estos dos episodios es porque tienen en común un mismo principio e idéntico "happy end" En uno y otro caso sus protagonistas defendieron a brazo partido la causa en la que creían y los derechos que reclamaban les fueron reconocidos por la justicia.

Por eso, a pesar del disgusto y el tiempo perdido, consiguieron algún éxito; "El Reconocimiento", en parte implícita y en parte explícitamente, de que el automóvil es también una propiedad inviolable, tan inviolable como el domicilio o los hijos de uno (hasta que crecen y se mandan a mudar, por supuesto).

(1) Este fallo fue recientemente revocado por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional de la Capital. No obstante ello, creemos que el caso legal tiene un valor inapreciable y plena actualidad.

Teóricamente usted ya sabe manejar un Dodge con caja automática.

Ahora venga a manejarlo.

El Dodge Coronado Automatic es el primer auto del país sin pedal de embrague.

Eso ya lo sabe.

Como que no tiene palanca de cambios.

Y que sólo posee un selector de marchas para aprovechar la caja automática con todas sus posibilidades.

Muy bien, lo sabe pero nunca manejó un auto así.

Entonces lo esperamos.

Pero con una recomendación.

Acuérdese de una cosa: no hacer cambios.

Del resto olvídese, la caja automática se cuida sola.



GRANDIO

GRANDIO

Suipacha 1120-Callao 1833

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER

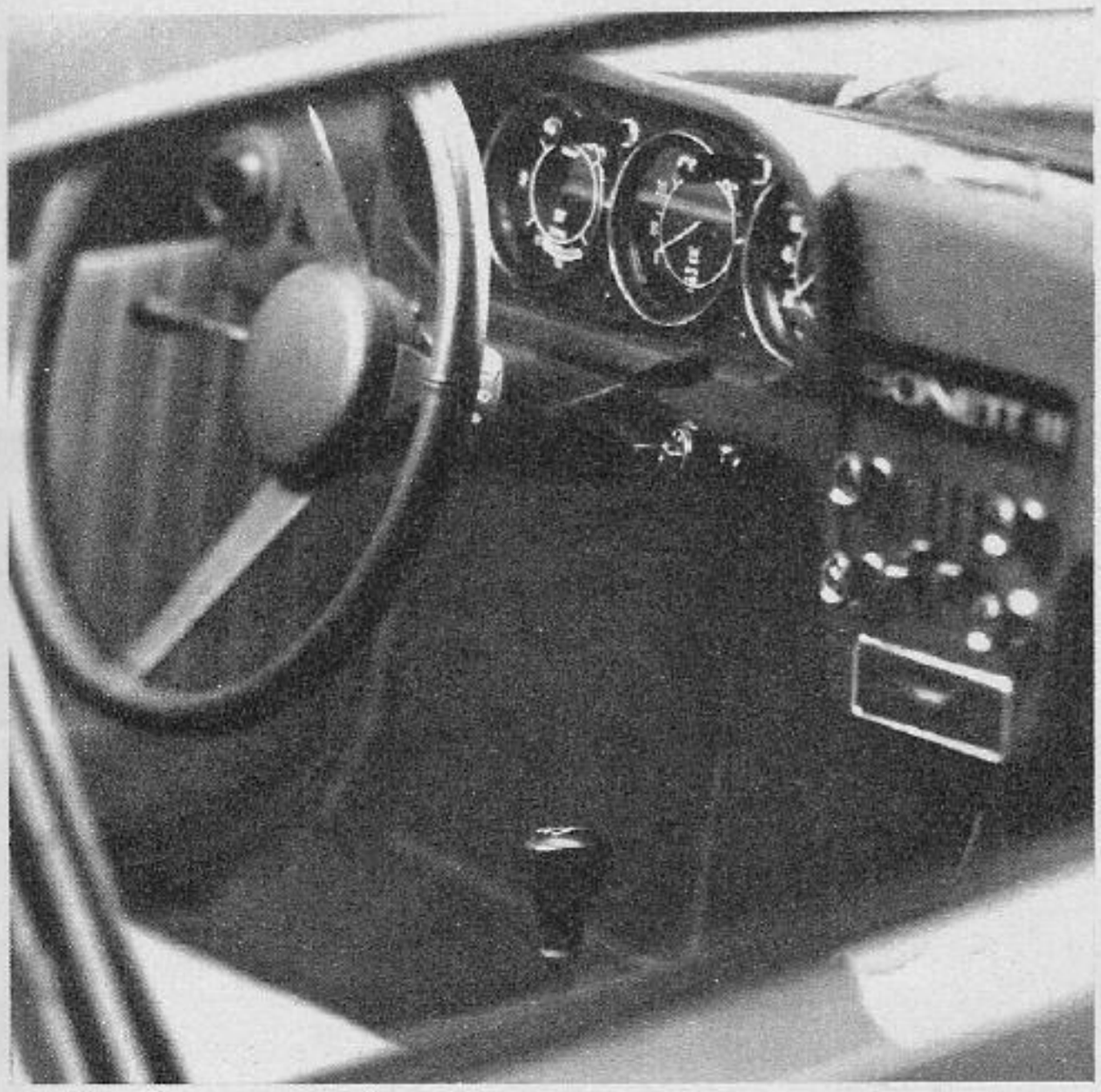
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BAUFER · CHEVROLET SP

ANDREA VIANINI

EL QUE SABE, SAAB

Por **CESARITO SORKIN**





La vastedad de actividades de la empresa sueca la ha llevado a ser principal contratista del gobierno de su país. Además de aviones, proyectiles y material electrónico, fabrica autos, de los que presentamos los dos modelos más recientes: el Sonett III y el 99 cuatro puertas

La historia de SAAB es realmente notable. Exagerada, pero cierta. Muchas compañías similares suelen incluir en su curriculum menciones a "las lejanas épocas en que fueron establecidas" e inclusive a "los esforzados y desinteresados fundadores...".

SAAB —su nombre completo es Svenska Aeroplan Aktiebolaget— es célebre a pesar de su juventud. Con 33 años sobre sus sólidas espaldas, SAAB se convierte en uno de los consorcios industriales más importantes de Suecia. Fue fundada en Trollhättan en 1937, pero su verdadera historia comienza en 1930, cuando el departamento de Aeronáutica (AJSA) de la AB Svenska Järnvägsverkstäderna (qué culpa tenemos si se escribe así, ¿eh?...) establecido en Linköping inició la construcción de aviones. Linköping se trasformó en centro administrativo-técnico cuando AJSA y SAAB se aliaron en 1939 formando una sola compañía.

Tras haber fabricado durante los primeros cuatro años aviones extranjeros bajo licencia para las Fuerzas Aéreas Suecas, se inició

El Sonett III, recientemente introducido por Saab-Scania, con diseño totalmente nuevo, del italiano Sergio Coggiola.

Tablero, fácilmente legible, del Sonett III.

Sin salir de lo tradicional, el Sonett III reemplaza al Sonett II, que había sido creado para comercializar en USA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





en 1941 la producción en serie del Saab 17, avión de bombardeo y reconocimiento totalmente desarrollado por la empresa. Se produjeron 300 unidades. Siguió en la serie el Tipo 18, bimotor de similares prestaciones al anterior, para construir durante la segunda guerra el Saab 21, avión de caza y ataque propulsado a hélice. Más tarde, en 1947, hizo su debut el 21R, similar al anterior, pero con motor a reacción, que fue producido en versión muy limitada.

El paso siguiente se basó en la valiosa experiencia del 21R; se denominó J29, y al entrar en servicio en 1951 resultó el más moderno en su tipo de Europa, al igualar en performance al Sabre americano y al Mig-65 soviético. La producción de aviones continúa actualmente, y compone el sistema de defensa aérea más eficaz de Europa occidental, en función de la calidad de los aviones construidos y exportados.

La responsabilidad de Saab se acrecentó cuando la empresa fue nombrada contratante principal para el mayor proyecto militar —Sis-

EL QUE SABE, SAAB





tema 37— jamás realizado por una industria sueca privada para el gobierno. El sistema se basa en las posibilidades estratégicas del avión Saab 37 Viggen, destinado a múltiples misiones, que reemplaza a los modelos Lansen y Draken.

Saab es también contratista principal en cuanto a la provisión de proyectiles teledirigidos, orientados automáticamente por radar o rayos infrarrojos (como si fueran pollos, pero más destructivos...). Se incluyen en el **Sistema 37** los aviones de entrenamiento como infraestructura logística, provistos además a ocho países.

MATERIAL ELECTRONICO

En 1953 Saab comenzó a desarrollar material electrónico, dada la necesidad surgida al comenzar la fabricación de aviones militares evolucionados. Actualmente el equipo electrónico representa el 90 por ciento del costo total de un avión.

Los intereses de Saab en el campo de la electrónica no se concentran exclusivamente en actividades militares. Si bien tal orientación es aún predominante, sobre todo en lo que atañe al desarrollo de sistemas de control de disparo para sistemas de armas, tales proyectos han sido llevados a cabo gracias a la intervención de las calculadoras y computadoras que Saab construye para utilización industrial.

La cantidad de personal empleado, los metros cuadrados destinados a las instalaciones fijas y la variedad de actividades hacen de Saab la mayor organización para el desarrollo técnico avanzado en Suecia.

LOS AUTOS

En 1959 Saab inauguró su planta para fabricación de automóviles en Trollhättan, abriendo un nuevo edificio en Linköping, a mediados de 1963. El complejo "automotores" se integra con las empresas compradas por Saab: Bohus Mekaniska Verkstad, de Gotemburgo, la que bajo el nombre de Saab-Gotemburgo fabrica los motores y las cajas de velocidades. Aparte, se ha hecho cargo de la AB Kugghjul Mikrovrtig, ubicada en Södertälje, y de la AB Nyköpings Automobilfabrik; a través de esta última comenzó en 1960 a comercializar sus automóviles e inclusive los fabricados por Chrysler y los tractores Massey-Ferguson, entre otros equipos agrícolas.

LOS NUEVOS MODELOS

Hemos reseñado bastante concisamente las actividades del complejo industrial Saab. Con respecto a la división automotores, los modelos producidos hasta el presente son lo suficientemente conocidos como para volver a insistir sobre el tema.

Los que resultan poco o nada conocidos son los dos modelos más recientes: el deportivo Sonett III y el 99 4 puertas. Así que, sin más trámite, los presentaremos, pidiéndoles previamente disculpas por los nombres propios sueços que pudieran volver a aparecer...

SAAB 99 4 PUERTAS

Por primera vez Saab introduce un modelo de cuatro puertas. Técnicamente idéntico a la versión 2 puertas salvo las modificaciones necesarias efectuadas en la carrocería para admitir dos puertas más y ampliar el espacio trasero. Por ejemplo, una agarradera curva ha sido fijada sobre las puertas traseras; la línea de apertura de las puertas coincide con el respaldo del asiento trasero; los mismos respaldos han sido curvados hacia adelante. Tales modificaciones permitieron aumentar la comodidad interior y mantener estable el lugar destinado a equipajes, tal como en la versión dos puertas.

El motor es un 1,7 litro con árbol de levas a la cabeza. La potencia máxima es de 80 HP. Trasmisión convencional y tracción delantera. La carrocería es autoportante, con refuerzos localizados en los seis parantes del casco. Las secciones delantera y trasera han sido diseñadas con la premisa de absorber en el mayor grado posible la energía de un impacto eventual.

SAAB SONETT III

El nuevo auto sport introducido por Saab-Scania resulta parecido

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAAB SONETT III

FICHA TECNICA

Motor	V-4 a 60°
Diámetro y carrera	90 x 58,86 mm
Capacidad cúbica	1.498 cm³
Relación de compresión	9 : 1
Potencia máxima	63 HP a 4.700 rpm
Cupla motriz máxima	11,7 mkg a 2.500 rpm
Arbol de levas	a la cabeza
Carburador	Autolite C 8 GH 95 10-G
Trasmisión	tracción delantera; caja de 4+R, todas sincronizadas
Embrague	monodisco seco comandado hidráulicamente
Relaciones de demultiplicación	1ª: 3,479:1 2ª: 2,088:1 3ª: 1,296:1 4ª: 0,838:1 Retroceso: 3,182:1
Carrocería	autoportante
Suspensión	adelante, trapecios triangulares trasversales, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. Atrás, eje rígido, resortes helicoidales, brazos reactores longitudinales, estabilizador trasversal.
Performance	aceleración de 0 a 100: 12,5 seg.
Velocidad máxima	165 km/h.

Y el segundo también recientemente lanzado: el 99 cuatro puertas. Similar técnicamente al modelo dos puertas. Adivinar qué fue lo que le agregaron para que tuviera cuatro puertas..

Se llama Ingrid. ¡¡Y bien buena que está...!!

a los primeros modelos Sonett, proyectados fundamentalmente para exportar hacia América del Norte.

En el aspecto puramente mecánico, se basa en los componentes standard del Saab 96 V-4. Motor, dirección, frenos, suspensión, resultan casi totalmente standard, modificados solamente para adaptarlos a los requerimientos de un auto de características deportivas, como por ejemplo el doble sistema de escape.

El bastidor es también standard, modificado en algunas medidas para admitir la nueva carrocería, que ha sido realizada en resina y fibra de vidrio de 3 mm de espesor.

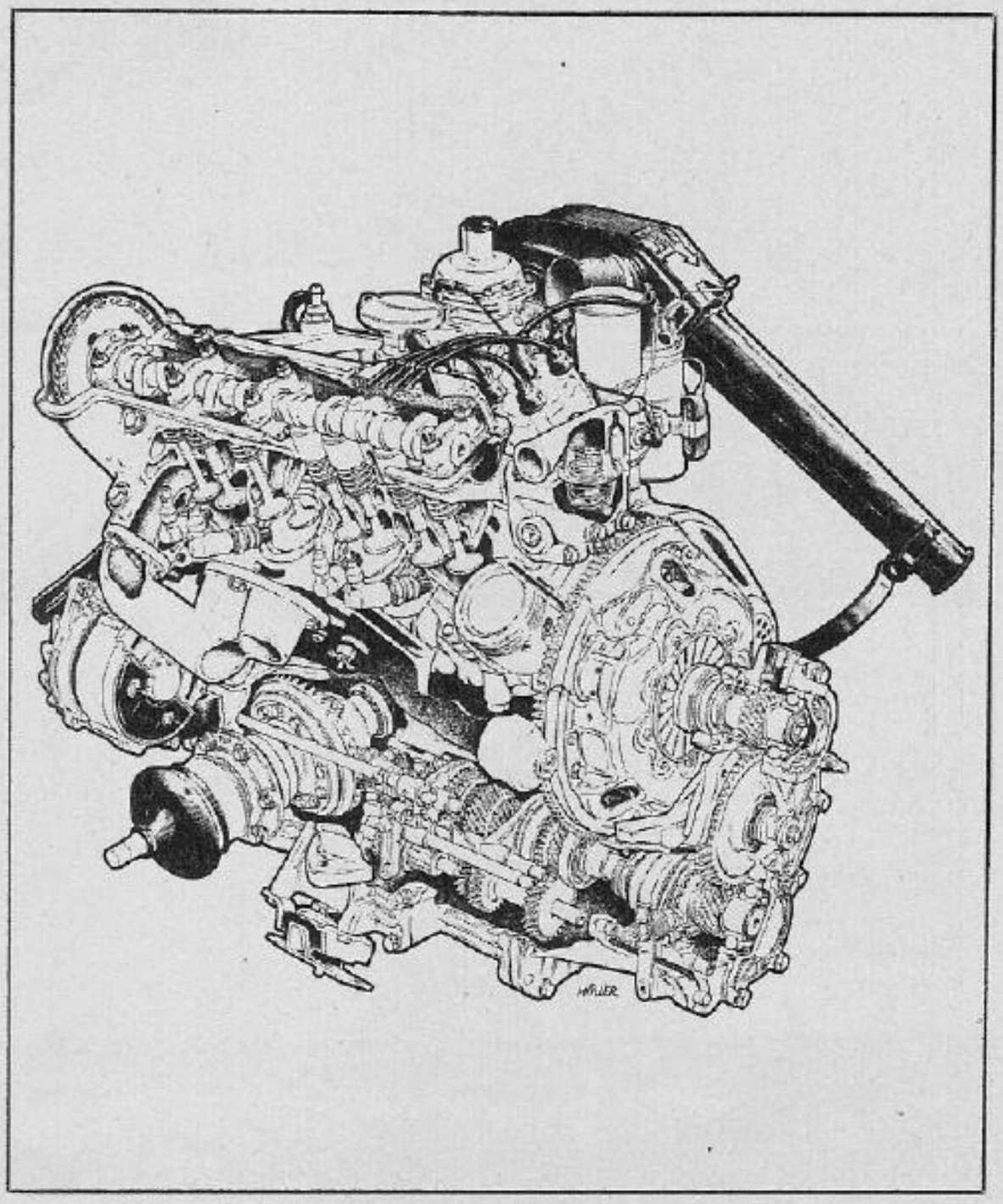
El diseño de la carrocería corresponde al estilista italiano Sergio Coggiola.

El styling no se evade de lo conocido, aunque incluye —por ejemplo— faros frontales retráctiles. Dos faros más, convencionales, se alojan tras la grilla, así como las reglamentarias luces de posición.

Un resalto ubicado en medio del capot permite que éste mantenga una línea bastante baja; debajo del

→





Motor correspondiente al Saab 99. Puede verse el árbol de levas a la cabeza, la caja de velocidades incluida en el cárter, las juntas homocinéticas de la tracción delantera, la trasmisión del movimiento del árbol de levas a cadena.

Arriba, izquierda: Preciso instante en que el señor Björn Bengt Ogdënsjborgg (de traje blanco), plomero de Södertälje y chambelán de la corte del rey Aakón en sus ratos libres, se compra un Saab. Lo cual nunca deja de tener su lado bueno.

EL QUE SABE, SAAB

SAAB 99

FICHA TECNICA

Motor	4 cilindros en línea, inclinado 45°
Diámetro y carrera	83,5 mm x 78 mm
Capacidad cúbica	1.709 cm³
Relación de compresión	8,8:1
Potencia máxima	80 HP a 5.200 rpm
Cupla motriz máxima	13 mkg a 3.000 rpm
Arbol de levas	a la cabeza, gobernado a cadena (por razones elementales de higiene)
Trasmisión	tracción delantera
Embrague	hidráulico, a diafragma
Caja de velocidades	4+R, todas sincronizadas
Relaciones de demultiplicación	1ª: 3,39:1 2ª: 2,15:1 3ª: 1,45:1 4ª: 1:1 R.: 3,39:1
Carrocería	autoportante
Suspensión	adelante, trapecios triangulares trasv., resortes helicoidales. Atrás, eje rígido con barra Panhard, brazos longitudinales, resortes y amortiguadores telescópicos.
Performance	aceleración de 0 a 100: 14,5 seg.
Velocidad máxima	155 km/h.

resalto se aloja parte de los componentes del motor, ya que de haber tenido que respetar la altura de tales componentes manteniendo el capot por encima, otro habría sido el cantar. Una toma de aire ubicada justo adelante y al centro del parabrisas, sobre la línea del torpedo, permite refrescar el interior conduciendo el aire hacia el habitáculo, adonde penetra por dos entradas situadas en los extremos del tablero.

El interior, a pesar de tratarse de un auto de pequeñas dimensiones, no es espartano; mullidas butacas, instrumental completo, cinturones de seguridad anclados en tres puntos, tapizados en símil-corderoy, etcétera. Faltarían para completar las radiografías, incluir las fichas técnicas de ambos autos —el 99 cuatro puertas y el Sonett III—; se incluyen, entonces, para no dejar puntos oscuros.

No nos queda más, en nombre de toda la redacción, que pedir disculpas por los nombres suecos, imposibles de leer. Juramos que son así y que no lo hicimos a propósito. ¡¡Järnvägsverkstäderna, qué tanto...!!

ahorre el 20%
compre hoy antes del recargo



Motores fuera de borda EVINRUDE para equipar las lanchas BERMUDA

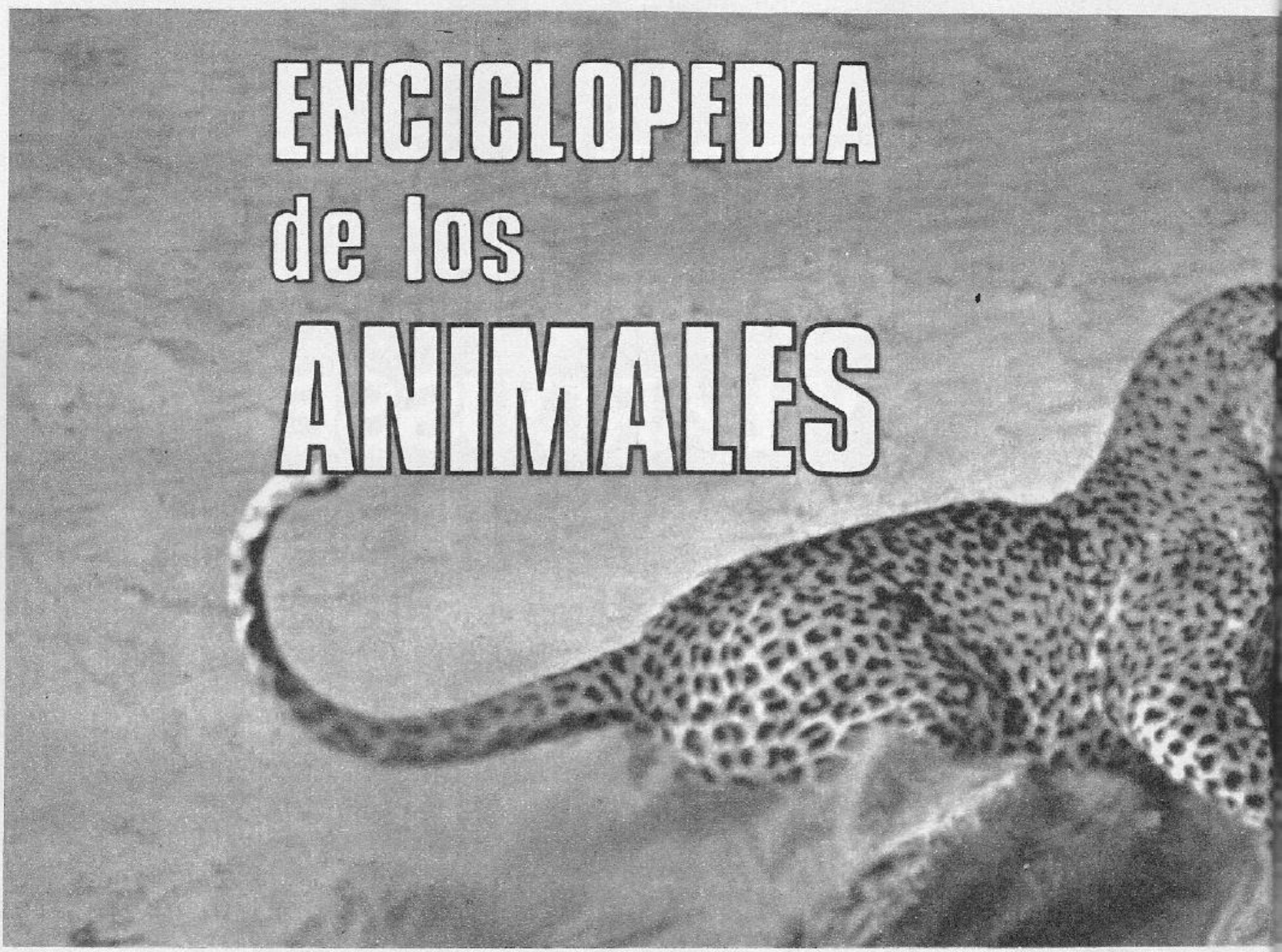
FABRICA NAUTICA S.A.
Capital: Naucapé, Belgrano 2431 • Náutica Centro, Uruguay 776 • Gran Buenos Aires: Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) • Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) • Camping Sur, Av. Hipólito Yrigoyen 8039 (Banfield) • Corletto y Cía. Av. 122 Nº 1400 (La Plata).
Representantes en el Interior

RADEL S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EDITORIAL ABRIL, NOGUER, RIZZOLI Y LAROUSSE.

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



Todos los jueves conozca un universo fascin

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

ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES

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

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





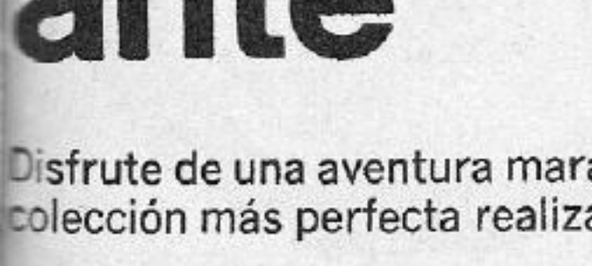


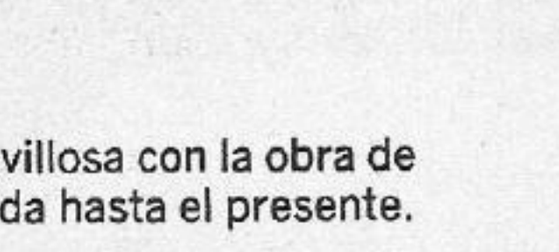
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

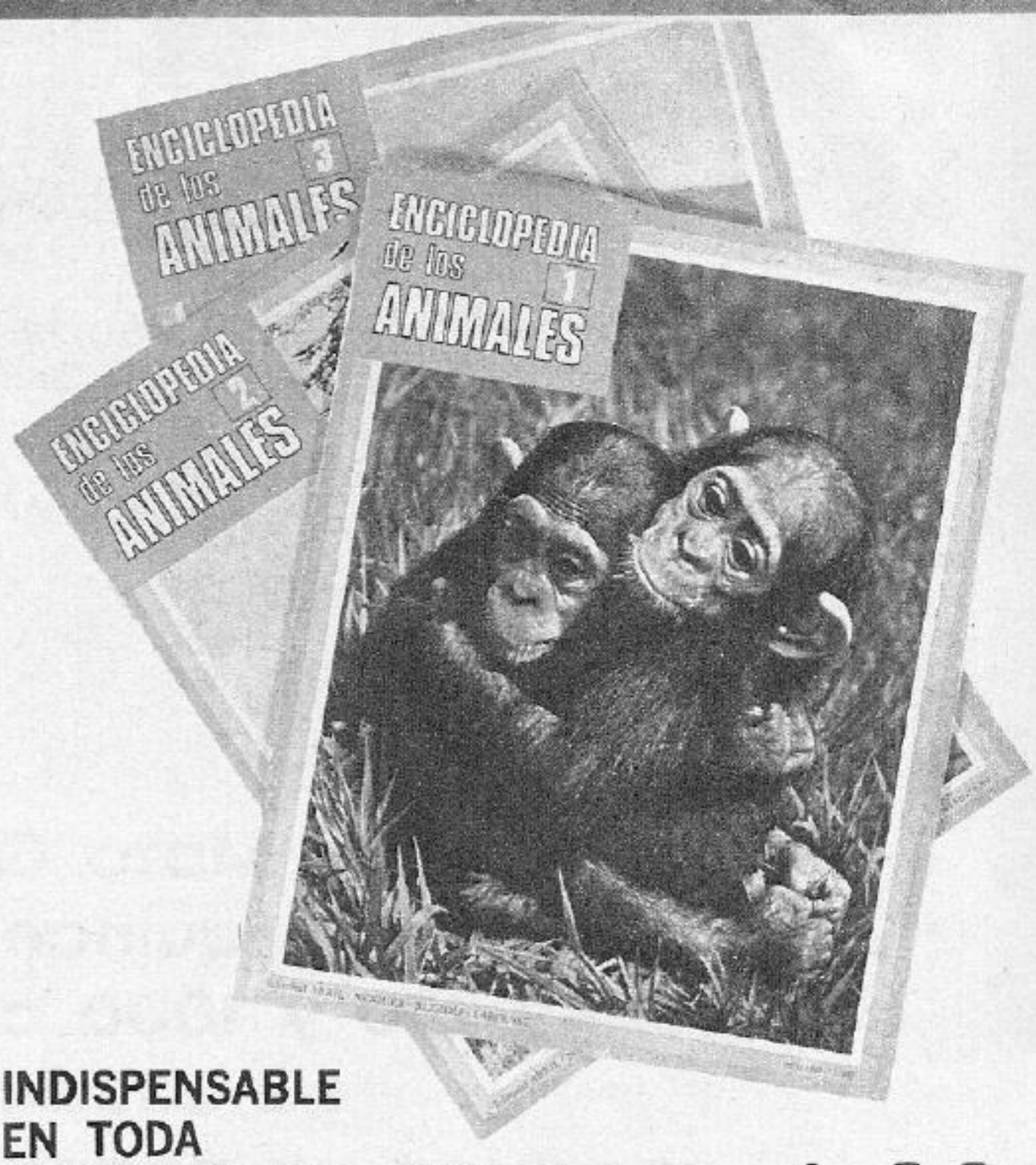
ante

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

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



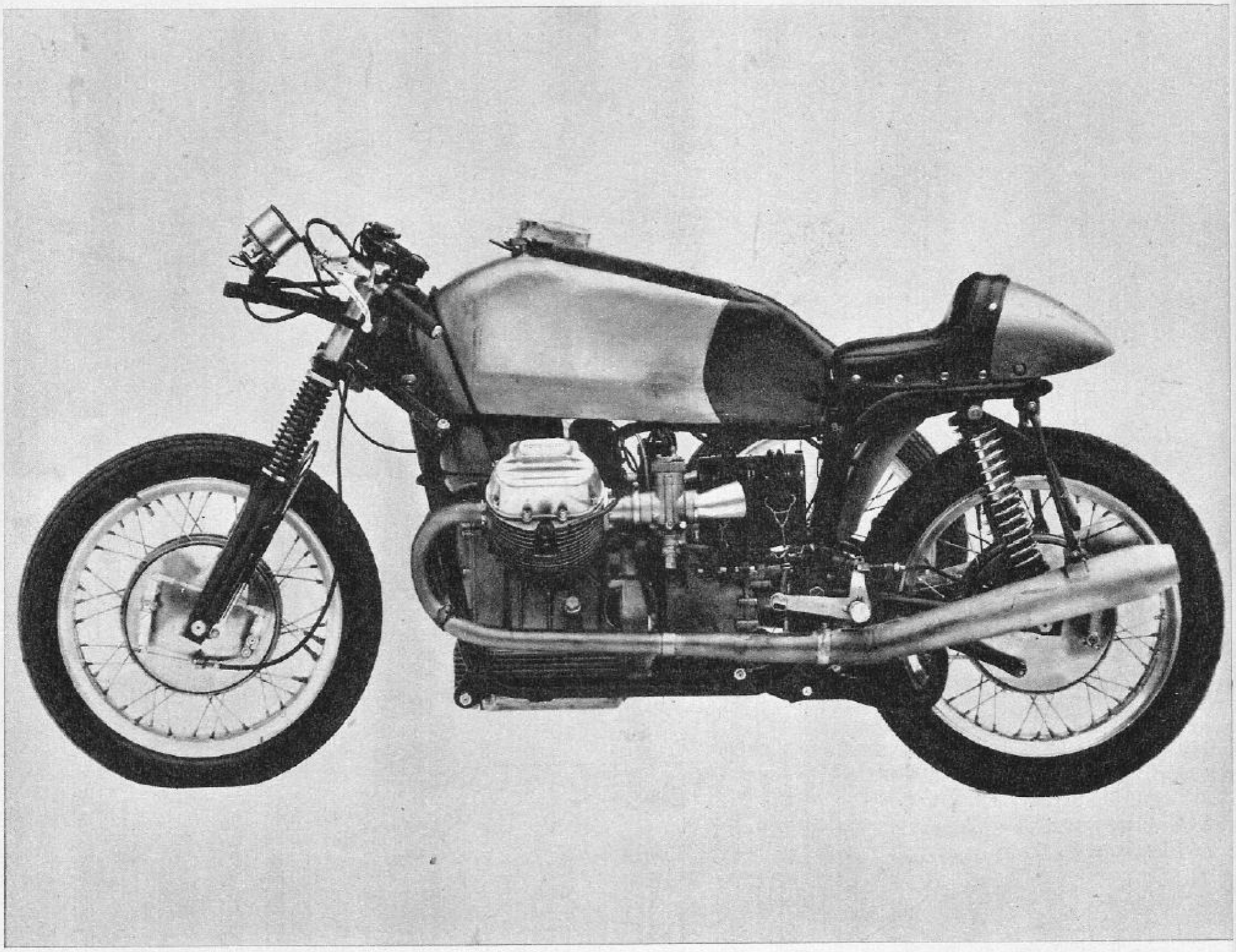




INDISPENSABLE EN TODA BIBLIOTECA FAMILIAR

TODAS LAS SEMANAS UN FASCICULO A $ 1,80

LLUVIA DE

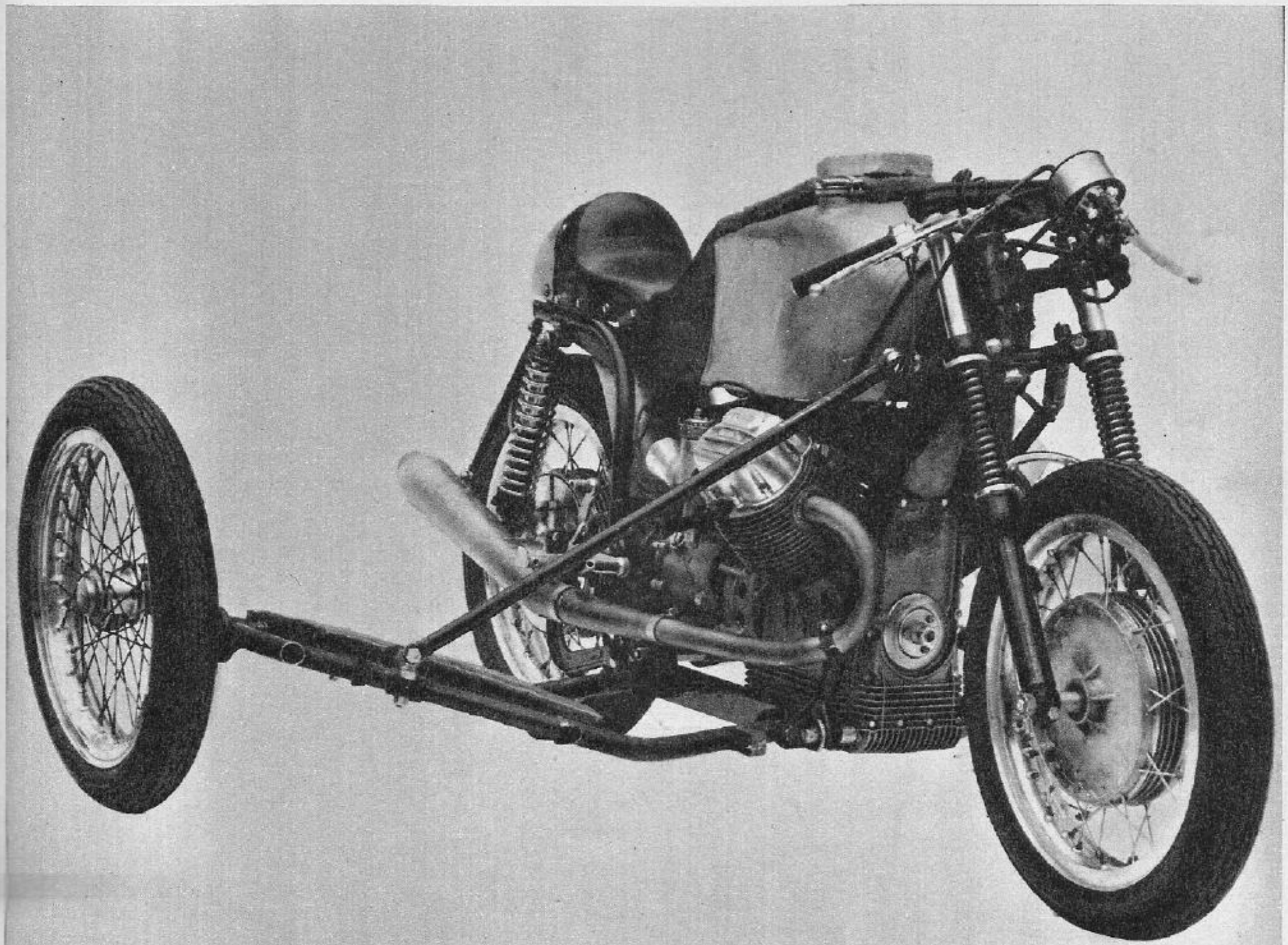


En dos días la Moto Guzzi, por intermedio de la "V7 Special", bate quince records en Monza para las categorías 750 y 1000 cm³ en moto sola y sidecar.

La casa italiana tiene ahora en su poder 26 records mundiales

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RECORDS



El "side" de "side" sólo tiene las tres ruedas. La tercera es la misma que diera satisfacciones a la marca allá por... ¡1952!

La V7 al desnudo. Retirado el carenado, el aspecto sigue siendo imponente.

Hace por lo menos una docena de años que ninguna casa productora de motocicletas no efectuaba una operación de records tan vasta como la que realizó Moto Guzzi el 30 y 31 de octubre pasados en la pista de alta velocidad de Monza. Los objetivos a conquistar fueron varios records de mediana y larga distancia en las clases de 750 cm³ y 1.000 cm³ para moto sola y para moto con sidecar.

Para ello la Moto Guzzi se valió de su modelo "V7 Special" de 757,5 cm³, que para encuadrar en la categoría de hasta tres cuartos de litro fue reducida a 739 cm³. Para la categoría de hasta un litro se usó otro motor con las medidas originales. Esto explica que los records conseguidos en una y otra clase no difieren mayormente en sus valores entre sí. Prácticamente las motos fueron casi standard a Monza. Apenas retoques en los conductos de admisión, órganos de la distribución y reformas en el sistema de escape de gases fueron efectuados para elevar la performance. Sin embargo, la relación de compresión se mantuvo en los 9,6:1 originales.

La carburación dependió de →



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Vittorio Brambilla va a partir con el sidecar de 1.000 cm³.



El mismo Brambilla se está deteniendo para reabastecer la 750 y cambiar el neumático posterior. En total se usaron 25 cubiertas en los dos días y 20 más en los ensayos.

dos Dell'Orto de 38 mm y el consumo resultante estaba en los 200 kilómetros con veinte litros, cifra bastante aceptable para intentos de esta naturaleza, en los que los reabastecimientos se hacen notar sensiblemente en los relojes. La diferencia de velocidad entre unos records y otros se debió a varios factores que incidieron negativamente. En algunos fue la niebla, en otros la oscuridad y en los de sidecar, en el de 1.000 cm³ se rompió por tres veces el amarre de la tercera rueda, lo que unido al pésimo estado del piso del peralte "tiró" abajo la marca. En las doce horas con moto sola un problema en la trasmisión primaria demoró en cuarenta minutos a la máquina en los boxes cuando ya se habían cumplido más de seis horas de marcha.

De todas maneras la Moto Guzzi se alzó con la friolera de 15 records mundiales nuevos, los que unidos a los cuatro logrados con la misma máquina en junio de 1969 y a los siete que tenía con anterioridad y conseguidos con diversas motos dan la cifra total de 26 registros ecuménicos para la antigua casa de Mandello. Todo un verdadero "record de records".

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.500.—
Isabella	1958	3.800.—
Isabella	1959	4.000.—
Isabella	1960	4.600.—
Isabella	1961	4.900.—
Isabella	1962	5.200.—
Isabella	1963	5.500.—
BUICK		
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
2 CV standard	1969	7.000.—
2 CV lujo	1969	7.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	8.500.—
Special	1964	7.500.—
Súper	1965	9.000.—
Special	1965	8.000.—
Súper	1966	10.000.—
Special	1966	8.500.—
Súper	1967	11.500.—
Special	1967	9.500.—
Súper	1968	13.000.—
Special	1968	11.000.—
Súper Lujo	1968	14.000.—
Súper Sport	1968	15.000.—
Special	1969	11.700.—
Super lujo	1969	15.000.—
Super sport	1969	16.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	1.800.—
700	1960	2.500.—
700	1961	2.800.—
700 coupé	1961	3.800.—
700	1962	3.200.—
700	1963	3.500.—
SL	1964	2.500.—
SL	1965	2.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.200.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	6.800.—
Sedan	1967	7.500.—
Universal	1967	7.000.—
Sedan	1968	8.000.—
Universal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.500.—
Ika	1959	3.800.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.500.—
Ika	1962	5.000.—
Ika	1963	5.500.—
Ika	1964	6.000.—
Ika doble tracc.	1964	6.200.—
Ika	1965	6.400.—
Ika doble tracc.	1965	6.800.—
Ika	1966	6.800.—
Ika	1967	7.200.—
Ika	1968	7.600.—
Ika	1969	8.100.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	3.700.—
1100	1961	5.000.—
2100	1961/2	6.000.—
750	1962	4.000.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.500.—
1100	1963	5.500.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.000.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	8.500.—
1500 C. Largo	1965	9.000.—
Familiar	1965	8.700.—
Familiar Largo	1965	9.400.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.800.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	12.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.500.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	8.000.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	13.800.—
600 E	1969	7.600.—
800 Spider	1969	8.400.—
800 Coupé	1969	8.400.—
1500 C	1969	12.800.—
1500 Familiar	1969	13.300.—
1500 Coupé	1969	14.500.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.800.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	11.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	12.500.—
Falcon Futura	1966	13.000.—
Falcon de Lujo	1967	13.000.—
Falcon Standard	1967	12.000.—
Falcon Futura	1967	13.500.—
De Lujo	1968	14.000.—
Standard	1968	13.000.—
Futura	1968	14.500.—
De Lujo	1969	15.000.—
Standard	1969	13.500.—
Futura	1969	15.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.200.—
Kombi	1963	3.500.—
700	1964	3.500.—
Kombi	1964	3.800.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	3.800.—
Kombi	1965	4.000.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	16.500.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
MORRIS		
Mini Minor 1000 ..	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	8.700.—
404 5 banc	1964	9.200.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	9.500.—
404 Stand.	1966	10.700.—
404 de lujo	1966	11.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
404	1969	14.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.500.—
Classic Custom	1962	6.000.—
C. Country	1962	6.000.—
Ambassador 990 ...	1963	6.500.—
C. Custom 1ª S ..	1963	6.000.—
C. Custom	1963	6.500.—
C. Country 660 ...	1963	7.000.—
De Luxe 550	1963	6.000.—
Ambassador 990 ...	1964	7.700.—
C. Custom 660	1964	7.100.—
C. Country 660	1964	7.700.—
De Luxe 550	1964	6.300.—
Ambassador 990 ..	1965	8.600.—
C. Custom 660	1965	7.800.—
C. Country 660	1965	8.600.—
De Luxe 550	1965	6.800.—
Ambassador 990 ...	1966	11.000.—
C. Custom 660	1966	8.800.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
C. Country 660 ...	1966	11.000.—
De Luxe 550	1966	7.800.—
Ambassador 990 ...	1967	12.000.—
C. Custom 660	1967	10.500.—
C. Country 660	1967	12.000.—
De Luxe 550	1967	9.000.—
Ambassador 990 ...	1968	13.500.—
C. Custom 660	1968	12.000.—
C. Country 660	1968	13.500.—
De Luxe 550	1968	11.000.—
Ambassador	1969	15.000.—
C. Custom 660	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	15.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	3.300.—
4 L.	1963	3.700.—
Gordini	1963	4.200.—
4 L.	1964	4.200.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	4.200.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	4.600.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	5.800.—
Dauphine	1966	4.600.—
4 L	1966	5.600.—
Gordini	1967	6.000.—
4 L	1967	6.200.—
Renault 850	1967	5.500.—
Gordini	1968	6.800.—
4 L	1968	6.500.—
850	1968	5.800.—
Gordini	1969	7.300.—
R4	1969	7.500.—
850	1969	6.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.000.—
380 2 p.	1967	15.000.—
380 W 2 p.	1967	15.500.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	16.000.—
380 W 2 p.	1968	16.500.—
300 S 4 p.	1969	14.000.—
380 2 p.	1969	17.000.—
380 W 2 p.	1969	17.500.—
VALIANT		
1	1962	8.800.—
II	1963	8.500.—
III	1964	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p. ..	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p. ..	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

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

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION		
1000 S. 4 p.		12.490.—
Rural Universal		12.790.—
CITROËN		
3 CV AZAM, 4 p		9.650.—
2 CV AZN, 4 p.		7.930.—
2 CV AZ, 4 p.		8.640.—
CHEVROLET		
Súper Sport		22.260.—
Súper, 4 p.		19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.		21.340.—
Special 4 p.		15.750.—
Rally Sport		17.360.—
Chevy		19.980.—
DODGE		
Dodge		16.300.—
Valiant		17.990.—
Polara		20.410.—
Coronado		21.990.—
Gran Turismo		23.060.—
ESTANCIERA		
UA-5RB t/simple		15.787.—
UA-5RA t/doble		17.452.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.950.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja ...	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj. ...	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 6 cil.	16.282.—
F-100 8 cil.	17.220
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.4
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.4
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

CILINDRADA			
AJS			
500	46-48	800/1.000	
350	46-48	500/ 80	
500	49-54	950/1.400	
500	60-62	2.500/3.000	
650	60-62	2.800/3.500	

MARCA		AÑO	ESTIMAC
BSA			
500	.....	46-48	600/ 900
500	.....	48-49	950/1.400
350	.....	46-48	700/1.000
650	.....	50-52	1.300/1.800
500	.....	60-62	2.600/3.300
BMW			
500	.....	55	1.800/2.100
250	.....	58	1.800/2.500
500	.....	58	3.000/3.600
500	.....	62	3.800/4.500
600	.....	62	4.500/5.300
DKW			
125	.....		400/ 500
150	.....		500/ 600
DUCATI			
175	.....		900/1.400
200	.....		1.000/1.500
GILERA			
150	.....	54-62	600/ 900
175	.....	60-67	700/1.100
200	.....	62-68	900/1.300
200	.....	65-66	1.000/1.500
300	(Imp.)	57-58	900/1.600
300	(Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI			
175	.....	57-61	700/1.200
235	.....	57-61	900/1.400
350-500	.....	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON			
1200	.....	46-48	800/1.000
1200	.....	48-49	1.600/2.000
HONDA			
50	.....	60-62	600/ 800
125	.....	60-62	900/1.400
150	.....	60-62	1.000/1.500
250	.....	60-62	2.100/2.900
300	.....	60-62	2.600/3.200
HRD			
1000	.....	48-49	1.400/1.900
1000	.....	54	2.400/3.000
1000	B. Shadow .	48-49	2.400/2.800
ISO			
150	.....		300/ 600
JAWA			
350	.....	57	900/1.400
175	.....	57	600/ 900
350	.....	62	1.200/1.600
MATCHLESS			
350	.....	46-48	500/ 750
500	.....	46-48	700/1.000
500	.....	49-52	900/1.500
NORTON			
500	.....	46-48	700/ 900
500	.....	49-51	900/1.400
500	.....	58	1.900/2.000
500	.....	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA			
150	Reform.	52-54	700/1.000
125	.....	54-62	400/ 700
175	.....	58-62	800/1.300
125	(Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH			
500	.....	46-47	1.000/1.600
500	.....	48-50	1.800/2.400
650	.....	48-50	2.000/2.600
350	.....	47-49	800/1.200
500	.....	51-54	2.200/2.700
650	.....	51-54	2.400/3.000
500/650	.....	55-57	2.600/3.300
350	.....	58-62	2.600/3.300
650	.....	60-62	3.800/4.500
500/650	(Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA			
100	.....	59-67	480/ 700
125	.....	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 50	1.031.—
ZANELLA SPECIAL 125	1.650.—
ZANELLA RUTERA 125	1.523.—
ZANELLA PONDEROSA	1.866.—
Z-Carga 175	3.275.—

LANCHAS 0 Km

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

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.140.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.900.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 12 de mayo de 1970 — **Nº 212** — **Unica sección - 2 páginas**

BUENOS AIRES

Limitada del 27, 600 y Citroën en El Bosque

MERLO. — Nuevamente tuvo esta ciudad del Oeste una jornada dominguera de automovilismo. En el circuito El Bosque, el 26 de abril a partir de las diez de la mañana, circularon por la pista de tierra compactada Citroën, Fiat 600 semi-preparados y Limitada del 27.



En lo que respecta a Citroën se corrieron dos series a diez vueltas, imponiéndose en la primera Osvaldo Fieconi sobre Hugo Promparo por un margen de ocho segundos. Tercero y alcanzando la clasificación para la final entró Raúl Rodríguez.

La segunda batería fue ganada por Hugo Baroni con 7 segundos de ventaja sobre Guillermo Basile. Osvaldo Intrigo fue el tercero en llegar quedando también clasificado para la final.

Cuando el turno le llegó a ésta, luego de las series para Fiat 600, ya eran las 14 horas y las veinte vueltas fueron recorridas en menor tiempo por Héctor Promparo. Segundo se clasificó Raúl A. Rodríguez, representante de Ituzaingó. Evidentemente fue el gran "buque" de Promparo ganador de la última carrera de Merlo.

Con anterioridad se había llevado a cabo la primera serie de Fiat 600, en la que se impuso Luis Giacobino que superó a Perfecto Antero. Tercero resultó Francisco Molinari.

La segunda serie fue para Carlos Blasco con la inscripción de Parabrisas CORSA, que se impuso a Alfredo Aquilino.

La final de "fititos" se realizó luego de las tres series que se corrieron para Limitada del 27. A las 16 horas todas las máquinas que fueron clasificadas en las series fueron autorizadas a largar la final. Picó en punta Perfecto Antero seguido de Giacobino. Al entrar en la mitad de la segunda vuelta la máquina colorada se adelantó a la de Antero para adueñarse de la delantera. De ahí en más el andar de "Giaco" se trasformó en peligroso pues con el espectacular manejo que demostró fue realizando una escapada impresionante hasta que le tocó luchar con los rezagados que entorpecieron su carrera. Por su parte, Antero no desentonó en ningún momento con el puntero llegando a estar a la cola de "Giaco" en varias oportunidades pero sin poder superarlo. El resto bien gracias.

Así llegaron a la vuelta diecinueve donde Antero se detuvo definitivamente en el mixto. Gran tristeza para éste y lo contrario para Blanch, que se ubicó segundo.

A las 15 horas salieron a la pista los participantes de la primera serie de la categoría Limitada del 27. Tanto ésta como la segunda carecieron de interés, ya que los ganadores de éstas se cortaron en forma rápida sin dejar la menor posibilidad al resto.

Juan Couso y Francisco Espinosa ganaron sobre Gelsomino y Chaudaroff en la primera y segunda batería respectivamente.

La tercera serie fue de ésas que se pueden caratular de apoteóticas. Fue el espectáculo brillante de la tarde junto al andar del Fiat de Giacobino.

De entrada picaron en punta Ibarbia y Ratto. Y se armó la discusión, no por culpa de una pollera precisamente. La lucha que desataron estos dos fue impresionante, tomando la punta Ibarbia pero por poco ya que fue superado por Ratto. Esta situación no duró mucho y nuevamente el de Cha-

La gente de la peña "EL TOBOGAN"

LAS FLORES. — La peña "El Tobogán", constituida con el único y desinteresado fin de apoyar las actuaciones del promisorio volante local Jorge Serafini, ha renovado su comisión directiva como detallamos a continuación:

Presidente: Héctor Barragán; vicepresidente: Jorge Izeta; secretario: Luis Gioia; prosecretario: Omar Lombardozo; tesorero: José Arrese Igor; protesorero: Saúl Pardías; vocales: Juan R. González, Conrado Massaro, Eduardo Inchauspe, Oscar Robledo, Horacio Pereyra y L. Bustos.

Además se ha formado una subcomisión de damas que colaborará intensamente para cumplir con los fines preestablecidos por la institución.

Las señoritas "fierreras" se llaman Esther Pardías, María Alcira Barragán, Olga Prieto, María Hemmen, María E. H. Núñez y Elena Carricaburu.

Es de destacar el extraordinario esfuerzo realizado por esta agrupación automovilística al afrontar los gastos de la preparación del Tornado de Serafini por el "Mago" Oreste Berta.



CLASIFICACION FINAL
CITROEN 2 CV STANDARD

1º	7	Héctor Promparo	19m 28s	20	vtas
2º	2	Raúl Rodríguez	19m 43s	20	"
3º	11	Hugo Baroni	19m 44s	20	"
4º	5	Roberto González	19m 46s	20	"
5º	13	Carlos Mercado	19m 48s	20	"

Promedio del ganador: 57,575 km/h.

CLASIFICACION FINAL
FIAT 600 SEMIPREPARADO

1º	10	Luis Giacobino	16m 33s	20	vtas.
2º	7	Aníbal Blanch	17m 08s	20	"
3º	8	Alfredo Aquilino	16m 47s	18	"
4º	1	Manuel Vidal	16m 53s	18	"

Promedio del ganador: 67,721 km/h.

CLASIFICACION FINAL
CAFETERAS LIMITADA DEL 27

1º	41	Alberto Ratto	17m 23s	20	vtas.
2º	19	Alfredo Ibarbia	17m 22s	20	"
3º	20	Francisco Gallati	17m 43s	19	"
4º	11	Roberto Mayola	17m 48s	19	"
5º	24	Osvaldo Irese	18m 21s	19	"

Promedio del ganador: 64,470 km/h.

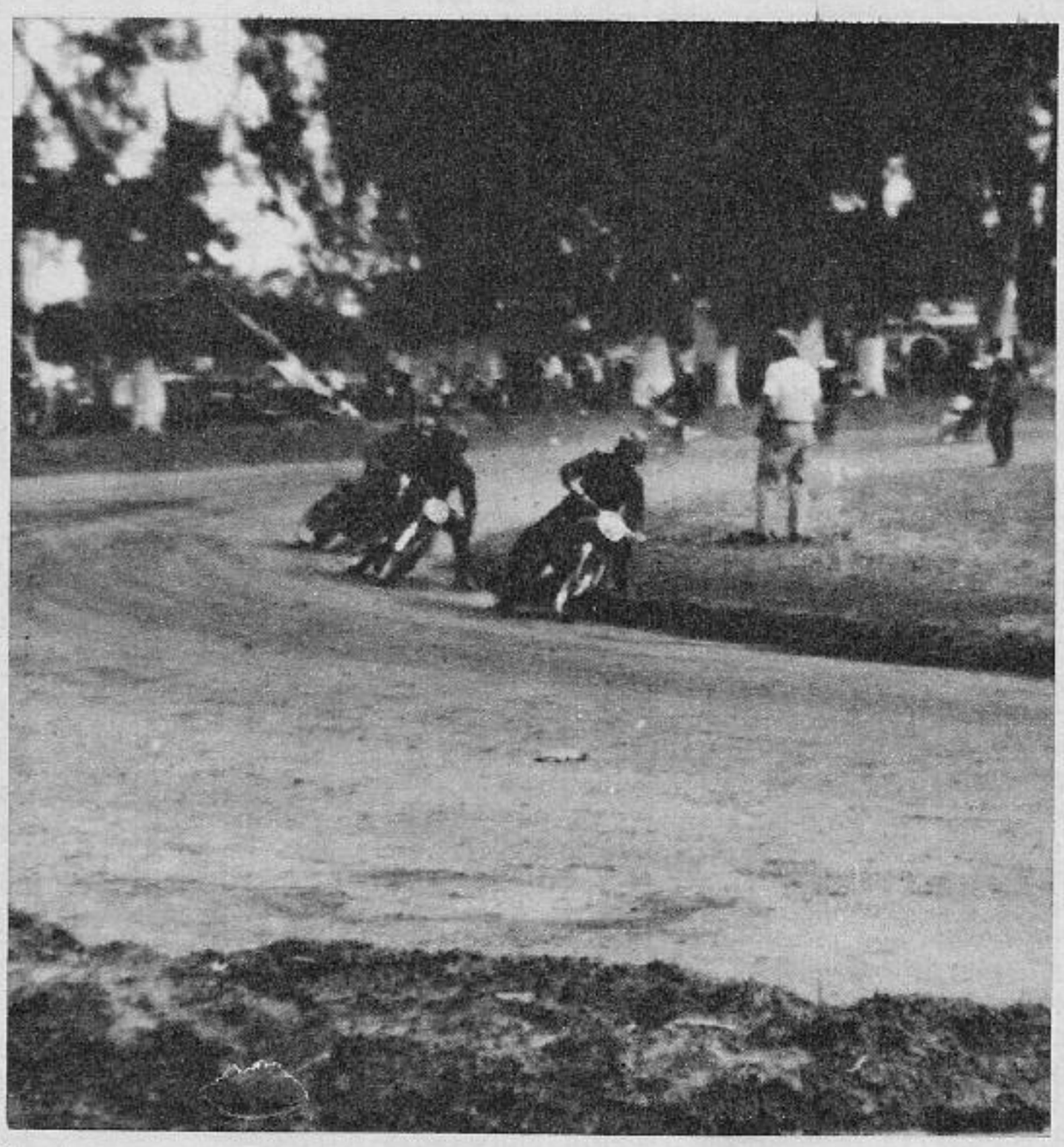
cabuco tomó la punta. Pero no todo terminó allí Dos vueltas más adelante Ibarbia hizo un trompo y otra vez Ratto no tuvo otro remedio que pasarlo, hasta que se produjo la recuperación y apareció otra vez Ibarbia en punta. Otro trompo de éste y volvieron a cero. Esto hasta que llegó Irese de sopetón y aprovechando un semitrompo de los dos de punta se colocó al frente. Pero no todo quedó así y, ante el delirio del público, comenzó la arremetida de Ratto que de cualquier manera quería alcanzar a Irese, que había descontado ya varios segundos. Por su parte también Ibarbia venía recuperando terreno hasta colocarse tercero, posición que no abandonó hasta el final. Faltando dos vueltas, Ratto consiguió culminar con éxito su persecución y superó a Irese, adjudicándose así la carrera más emocionante de la tarde.

Después siguió en el orden de programación la final de Limitada del 27 en la que no sucedió nada que merezca mención.

Una vez largada la final de 600 renació nuevamente el interés de los presentes. Luego de varias escaramuzas el panorama se aclaró y encontramos nuevamente a Ibarbia luchando con Ratto. A la hora de la bandera nuevamente Ratto primero y esta vez Ibarbia segundo. Así llegaron a la meta luego de esta final un tanto intrascendente.

SANTA FE

NUEVA CATEGORIA PROMOCIONAL



HUMBOLDT. — Se realizó con la presencia de los delegados de la mayoría de las instituciones afiliadas la asamblea anual de la Asociación Motociclística Zonal del Litoral Santafesino.

Entre diversas mociones presentadas para dar más brillo y realce a las competencias y fundamentalmente provocar la participación y formación de nuevos valores, se dispuso la creación de la categoría promocional Sachs 98 cm³, que se disputará en todos los circuitos como carrera preliminar. Cilindro, caja, tapa y múltiple de admisión serán originales de fábrica, el carburador original (se permitirá gicleur regulable), encendido original (se permitirá la bobina exterior), caño de escape y cuadro libre.

Además se seguirán disputando las categorías de 100 cm³ Preparación Libre, 125 cm³ Estándar Exterior y 175 cm³ Preparación Libre por los respectivos campeonatos.

Se distribuyen en cada carrera un total de 100.000 $. El primero de la categoría 100 cm³ se lleva 12.000 $, el primero de la 125 cm³ 10.000 $, al de 175 cm³ 15.000 $ y al primero de la categoría promocional 5.000 $.

A pedido de los clubes afiliados, se confirmaron las siguientes fechas:

Mayo 17 Fidela; mayo 24 Progreso; junio 7 Esperanza; junio 28 Grutly; agosto 9 Santa Clara de Buena Vista; agosto 16 Esperanza; agosto 17 Progreso; agosto 30 Felicia; octubre 11 Bella Italia, y muchos otros pedidos que serán confirmados en los próximos días.

CORDOBA

Regularidad en Villa María

VILLA MARIA. — Con la organización del Almagro Básquetbol Club, entidad pionera del automovilismo de esta localidad —pese a su denominación basquetbolística— se disputó el domingo 26 una importante prueba de regularidad sobre 105 kilómetros que unieron Villa María con Arroyo Cabral, Luca, Dalmacio Vélez, Ticino, Pasco, La Laguna, Ausonia y Sanabria. Participaron 32 volantes locales, de Córdoba y Bell Ville. La competencia se realizó bajo el sistema de autocontrol y evidenció un alto gradó de capacidad por parte de los especialistas.

La clasificación de los diez primeros puestos fue la siguiente:



1º	Alassia-Bruno	31
2º	Ruiz-De San Pedro	40
3º	Mata-Ferrer	48
4º	Monetti-Primo	57
5º	Cavagliato-Ahumada-Alcázar	57
6º	Seghini-Salazar	59
7º	Macua-Ayassa	63
8º	Carmona-Salcedo	70
9º	Gilli-Pidoux	73
10º	Angeli-Trevisan	75

LA PAMPA

Motociclismo y karting en Guatraché

Guatraché. — El pasado 19, en las instalaciones del Club A. Pampero, de esta localidad de La Pampa, y organizadas por la Cooperadora de la escuela Nº 113 Instituto Alberdi, se realizaron competencias de motociclismo y karting en un circuito de 300 metros de longitud que fue preparado cuidadosamente.

Un baluarte en la organización del campeonato es el señor Juan Pedro Verna, quien secundado por un núcleo de hombres afectos al deporte ha hecho realidad el desarrollo de un campeonato pampeano que permitió presenciar competencias de muy alto nivel.

En esta oportunidad la policía cooperó muy bien.

En la final de motos de 100 cm³ fue ganador Dante Gariglio, de Colonia Barón.

En la final de karting con caja de 100 cm³ fue ganador Darío Torres, de Jacinto Aráoz.

En la final de karting especial de 100 cm³ ganador fue Luis F. Salvi; segundo salió Ceferino, de Bordenave; tercero Luis Berton, de Jacinto Aráoz; cuarto Luis Stoessel, de Darragueira, y quinto Osvaldo Rodríguez, de Bordenave.

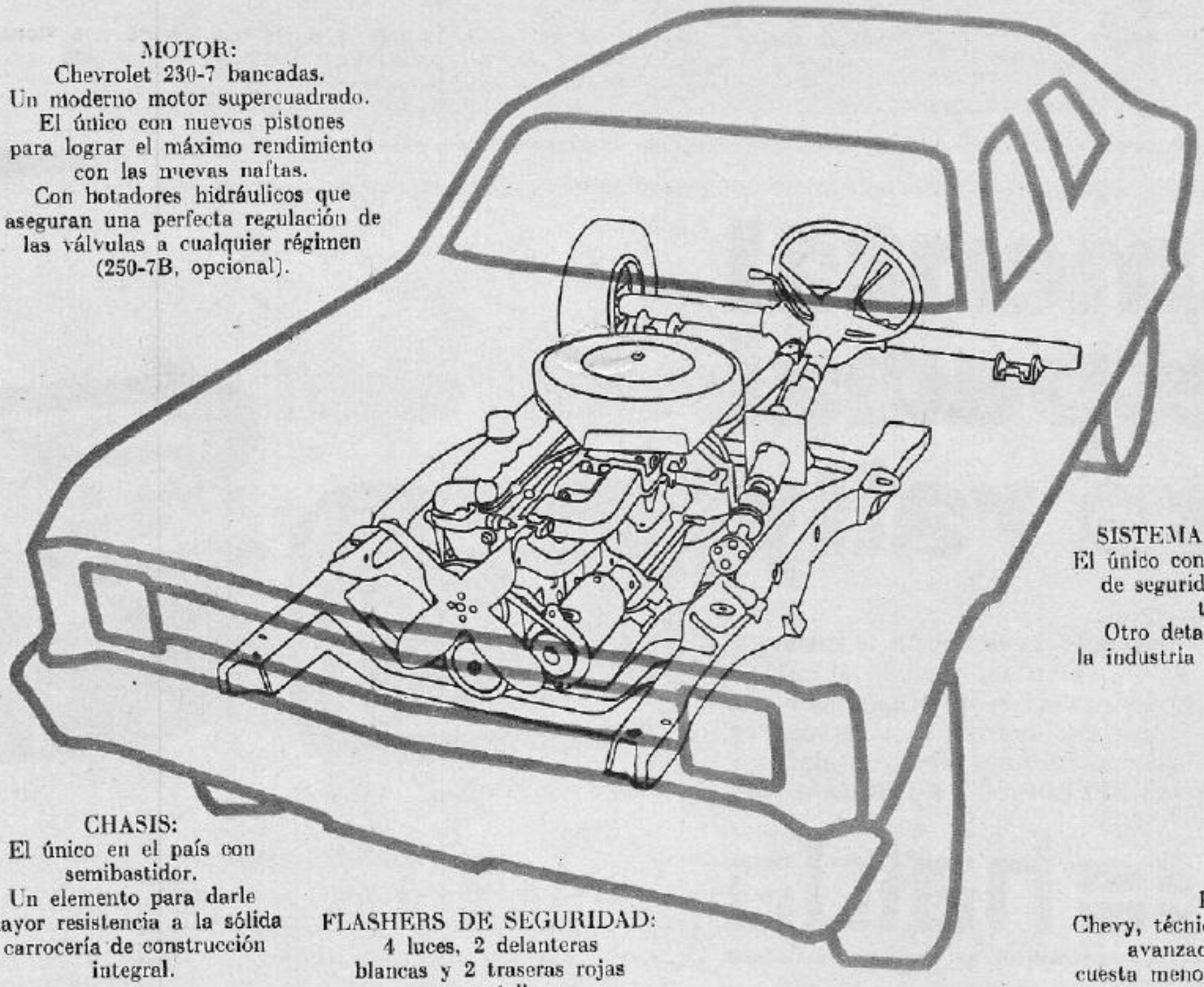
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Chevy, técnicamente el auto más avanzado.

Vamos a explicarle por qué:

Chevy no se conformó con tener
la línea más linda, trajo
mucho más. Detalles técnicos que
hacen del Chevy el auto
más avanzado.

MOTOR:
Chevrolet 230-7 bancadas.
Un moderno motor supercuadrado.
El único con nuevos pistones
para lograr el máximo rendimiento
con las nuevas naftas.
Con botadores hidráulicos que
aseguran una perfecta regulación de
las válvulas a cualquier régimen
(250-7B, opcional).



FRENOS:
Un sistema de frenos que no
admite fallas:
sistema de doble circuito
(frenos a disco de potencia,
opcional).

SISTEMA DE DIRECCION:
El único con columna de dirección
de seguridad de construcción
telescópica.
Otro detalle que revolucionó
la industria automotriz argentina.

CHASIS:
El único en el país con
semibastidor.
Un elemento para darle
mayor resistencia a la sólida
carrocería de construcción
integral.

FLASHERS DE SEGURIDAD:
4 luces, 2 delanteras
blancas y 2 traseras rojas
que centellean
simultáneamente. De esta
manera usted puede detenerse
en lugares mal iluminados
con el máximo de seguridad.

PRECIO:
Chevy, técnicamente el auto más
avanzado y completo...
cuesta menos de dos millones de
pesos m/n. (veinte mil pesos
ley 18.188).

GM
CHEVROLET

Chevy, la gran tentación

EL A.C.A. PUSO PRIMERA

"Tres o cuatro carreras como ésta por año y después me cuentan si la motonáutica resurge o no". Estas palabras de Horacio Valente resumen la opinión general del rotundo éxito que significó la primera reunión organizada por el Automóvil Club Argentino. Sesenta lanchas inscriptas, un escenario adecuado, un paisaje que nos recordaba el Lago de Palermo. Después de mucho tiempo los corredores volvieron a virar una boya, y decimos esto porque virajes de 180º hacía rato que no figuraban en los programas.

El Acuódromo (requiescat in pace) ofrecía curvas amplias. El Luján con su angostura, en cambio, permitió apreciar las virtudes que muchos mantienen intactas y que algunos no conservan. Separemos dos cosas: una la reunión en sí y otra lo que significa la intervención del ACA en la motonáutica. Si el ACA vuelve a hacer lo mismo

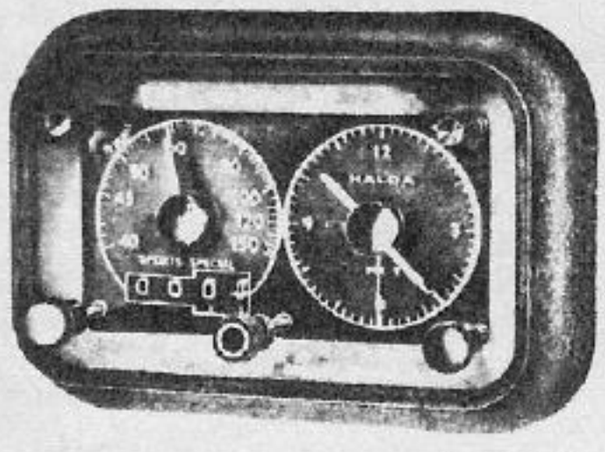
Arrancó el Automóvil Club Argentino con competencias motonáuticas y tuvo significativo éxito. Muchos corredores, mucho público y una esperanza de futuro para el deporte. Las actuaciones de Guembe y Matthesius



Oscar Guembe al comando de su lda. Excelente piloto que quebró una racha de mala suerte con un triunfo de resonancia. El catamarán anda rápido y dobla como si tuviera un riel debajo.

Instrumental especial para rally

La exacta medición de la distancia recorrida, como así también el cálculo de atrasos y adelantos en el cumplimiento de los horarios establecidos en la hoja de ruta, son controlados y medidos por aparatos SPEEDPILOT y TWINMASTER.



SPEEDPILOT



TWINMASTER

halda

LOS PRIMEROS INSTRUMENTOS DE CARRERA DEL MUNDO

Distribuidor exclusivo en la Argentina:

JAEGER

JAEGER ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA

Consulte a nuestros distribuidores autorizados:

ROT-CAR San Nicolás 2850 - Capital T. E. 50-0682 - 72-7248	**GILOTAUX S. A.** Salguero 3172 78-8036/37 - Capital
O.D.A.R. S. R. L. Monroe 2773 - Capital T. E. 78-5448	**MEJOR S. A.** Av. Santa Fe 1170 Acassuso T. E. 792-3094

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

que hizo el domingo 3 de mayo, en cuanto a organización se refiere, no hay duda que saldrá adelante el deporte.

Las carreras en sí dieron para mucho. El triunfo de Oscar Guembe es justo premio a un piloto y una lancha a los que se le venía negando una satisfacción. La Orca GT de Luis Fernández no pudo por problemas de carcaza presentar lucha en forma pero Oscar y su catamarán dieron un espectáculo magnífico, tanto es así que el tiempo de Guembe fue el más cercano al de la Mojarra triunfadora. Ya que hablamos de Mojarra digamos que está pendiente la definición de la categoría; hay denuncias de por medio en un asunto no muy claro del que hablaremos más adelante. Por ahora, y en cuanto al desarrollo de la prueba en sí, no queda ninguna duda que Alfredo Matthesius sigue siendo poseedor de una conducción increíblemente perfecta y un medio mecánico fabuloso. Germán Barbot por su parte aceptó con filosofía su segundo puesto y se llevó 300 puntos más para el campeonato argentino. Soriano sigue firme en la punta de fuerza libre con su Algramar y Alberto Reverdito terminó su primera carrera con el nuevo catamarán. Es un aparato que va a dar que hablar en cuanto se consiga que levante un poco más la popa y le permita entrar algo más fuerte en las curvas. El Chrysler 135 parece que empuja muchísimo.

El espacio es breve para comentar cosas importantes: denuncias, descalificaciones, corredores que caminan por las lanchas como si fuera una plaza, etc. Y volveremos sobre ello. Pero como balance algo bien positivo: la motonáutica puede volver a ser grande como deporte, la reunión del 3 de mayo fue la mejor demostración.

N. G.

PREMIO CENTRO TURISTICO DEL DELTA 1970

CLASIFICACION GENERAL

Clase Anexo P hasta 45 HP

Pos.	Nº	Embarcación	Piloto	Motor	Vtas.	Tpo.
1	5	Segunda Susana .	Alex R. Lubary	Chrysler 45	5	31m 1s
2	6	Mazzita I	Carlos Mazza	Chrysler 45	4	29m47s

Clase Anexo P hasta 60 HP

1	39	Tahuta	José Apini	Mercury 50	5	29m47s
2	34	Loca Lifa	Gustavo Maffi	Mercury 50	5	29m53s

Clase Anexo P hasta 85 HP

1	48	Vaguada	Carlos Egouzcue	Evinrude 85	6	30m45s
2	41	Huayra II	Marcelino García	Mercury 85	5	28m59s

Clase Anexo P hasta 105 HP

1	66	Rosa C	Francisco Orden	Mercury 100	6	28m10s
2	68	Caprichito	Víctor Garrido	Mercury 100	6	28m31s

Clase Anexo P de más de 105 HP

1	82	Marali	Francisco Omella	Mercury 110	5	30m10s

CLASE ARGENTINA TURISMO

Categoría BT (Para motores fuera de borda de más de 250 hasta 400 cm3)

1	1	Terca	Rafael Tozzoli	Mercury 20	4	29m12s

Categoría CT (Para motores fuera de borda de más de 400 hasta 500 cm3)

1	17	Hijitus	Ernesto Piercamilli	Carniti 30	4	31m54s

Categoría DT (Para motores fuera de borda de más de 500 hasta 700 cm3)

1	7	Apolo XI	Miguel Giorgio	Carniti 40	6	32m 9s

Categoría ET (Para motores fuera de borda de más de 700 hasta 850 cm3)

1	69	Miss Sanitizied ..	Enrique Jornet Rojo	König 65	6	27m38s

Categoría GT (Para motores fuera de borda de más de 1000 hasta 1150 cm3)

1	60	Chita II	Raúl Vagnoni	Mercury 80	5	24m36s

Categoría HT (Para motores fuera de borda de más de 1150 hasta 1350 cm3)

1	12	Gundi	Fernando Salcedo	Chrysler 75	4	26m 3s

Categoría IT (Para motores fuera de borda de más de 1350 hasta 1500 cm3)

1	3	Ida	Oscar Guembe	Evinrude 115	6	23m17s

Categoría JT (Para motores fuera de borda de más de 1500 hasta 1650 cm3)

1	8	Cimarrón	Mario Chique	Mercury 125	6	24m49s

Clase OD (Hidroplanos de carrera)

1	4	Piratín	Floro Uris	Mercury 50	6	7m11s

Clase Mojarra (Hidroplano de carrera con motor Ford 60)

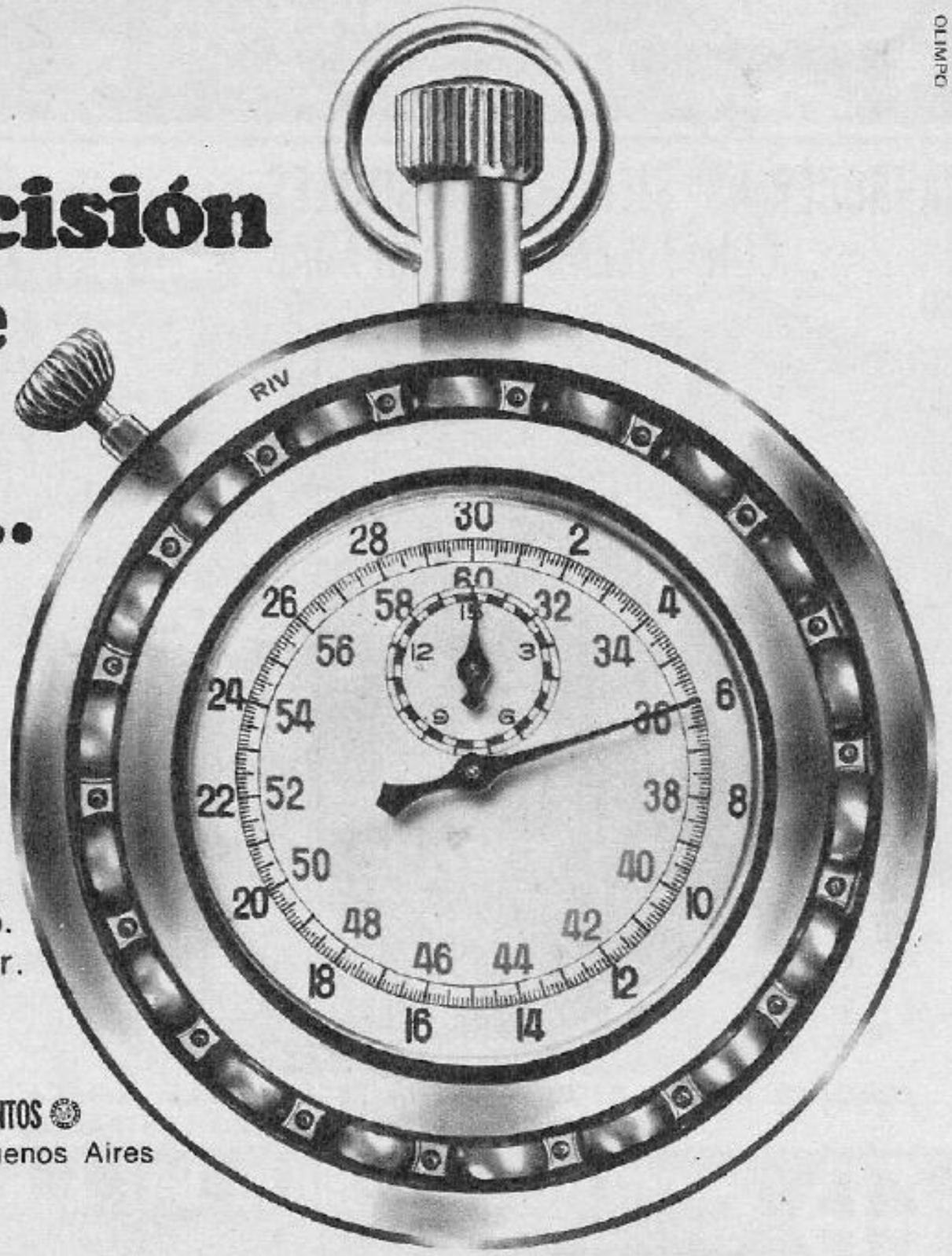
1	6	Estrellita	Alfredo Matthesius		6	22m23s

Fuerza Libre

1	7	Algramar	Pedro Soriano	Ford F-100	6	19m48s

OLIMPO

Cuando la precisión se mide en fracciones de segundo...



RIV pone su seguridad. Rodamientos absolutamente precisos y seguros. Como lo exige nuestra moderna industria automotriz. Y lo requieren también las máquinas y motores industriales, agrícolas... y hasta el simple aparato para el confort hogareño. Así colabora RIV, eficientemente, a su mayor bienestar.

RODAMIENTOS RIV

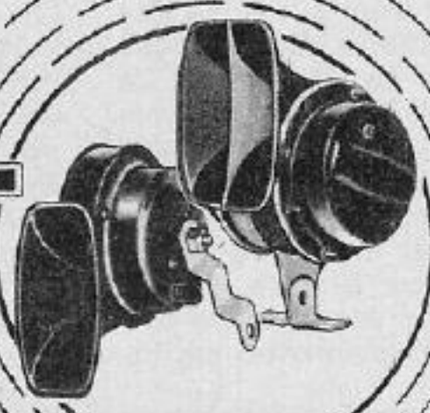
Distribuye
COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS
Perú 699 esq. Chile - Buenos Aires
Tel. 34 - 8455/6 y 7

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



MAREL



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

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

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

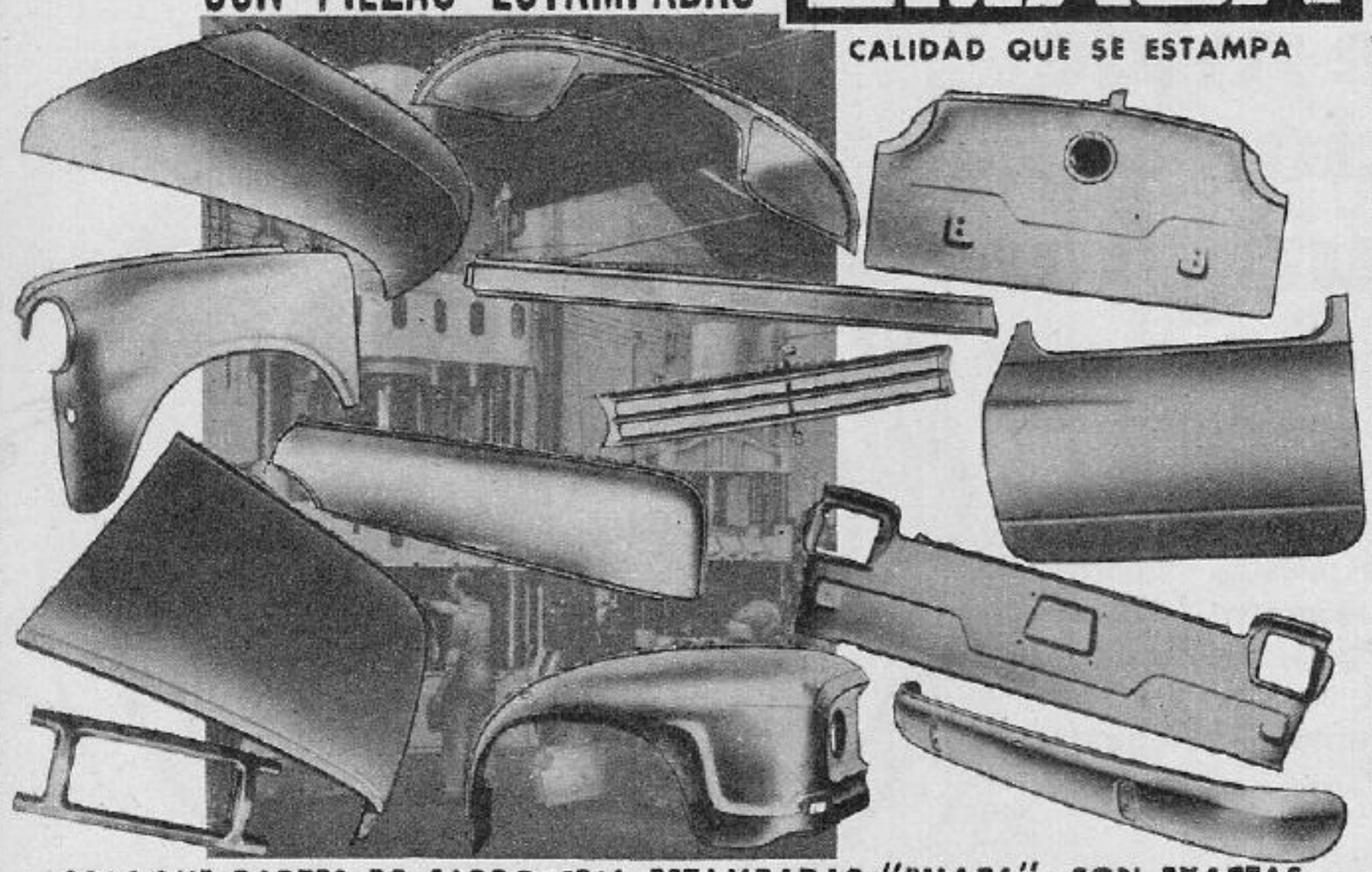


¡AL FIN!
NUEVOS FAROS DE TODO FORMATO RECTANGULAR EXTRA CHATOS DE ESPECIAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI.
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671
ART. 1051

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

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347.
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge
Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino
Fiat 600/770/800

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
FRENTE A LAS ANTENAS — PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

UNA ASOCIACION NECESARIA



En el más típico estilo europeo el clan de Sport Prototipo ha formado una asociación que los agrupará de ahora en adelante y que estará encargada de salvaguardar los derechos y defender posiciones de los cocurrentes, pilotos y Comisiones de Concesionarios ante cualquier problema.

Ya en una época las reuniones eran del tipo como las de la Jabonería de Vieytes pero en la casa de Gastón Perkins donde Cupeiro, Copello y otros conversaron y discutieron distintos temas que afectaban directamente a la categoría. Pero ahora la cosa es mucho más seria y la Asociación ya ha lanzado por medio de la oficina de Prensa su primer comunicado que dice así:

"Informamos a la Prensa y al público en general que los corredores y concurrentes de la categoría Sport Prototipo, como así también las Comisiones de Concesionarios afectados, se han constituido en Asociación a partir de la fecha.

"Se ha resuelto nombrar apoderado al señor Horacio Steven, el que a los efectos ha constituido su domicilio provisorio en la calle French 2976, Piso 3º, Dpto. 8, teléfono 80-0428.

"A los fines de coordinar esfuerzos, en mutuo beneficio, solicitamos a todas las Instituciones que de alguna forma tengan relación con la categoría, tomen contacto con el suscripto.

"Firmado; Horacio Steven, apoderado."

Y esto, aunque parezca una noticia más, tiene un gran valor ya que hasta ahora y por la gente que se agrupa en dicha asociación, todo indica que los fines que se persiguen se lograrán a breve término. Nuestros mejores deseos para la nueva Asociación.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PREMIO PARA LOS CATALANES

Organizar un Grand Prix de fórmula 1 por supuesto que no es cosa fácil. Todos los años la International Racing Press Association, agrupación que nuclea a los principales periodistas especializados del mundo, entrega un premio a la mejor organización de la temporada.

En este caso, vemos a nuestro corresponsal en Europa, Franco Lini, representando a IRPA, quien hace entrega al señor Fábregas del codiciado premio.

Vale decir que Fábregas pertenece a la sociedad que organizó el Gran Premio de España de Fórmula 1 en 1969, y fue por esta carrera que la IRPA distinguió a la asociación.

La entrega del premio se llevó a cabo en los momentos previos a la carrera de fórmula dos disputada hace dos domingos en Barcelona.

Todavía no nos explicamos cómo pueden suceder cosas tan dispares a tan pocos kilómetros de distancia. La frase viene a cuenta, ya que mientras en Barcelona se reciben premios por la magnífica organización que reina en el circuito de Montjuich, en Madrid periodistas y corredores coincidieron en la desastrosa organización reinante en el circuito de Jarama. Como vemos, en todo el mundo se cuecen habas, y nadie está exento de errores y culpas. El premio en sí, consiste en el diploma que sostiene el señor Fábregas junto con nuestro corresponsal, Franco Lini, en el cual vemos la parte trasera de un fórmula 1 y el escudo de la International Racing Press Association, con la leyenda de PRIZ ORANGE —premio naranja— más las firmas de Bernard Cahier y Franco Lini, ambos visitantes de nuestro país en la última temporada internacional.

Firestone hace las cubiertas más fuertes. Y lo demuestra.

Así prueba su exclusiva Construcción Triple Fuerte.

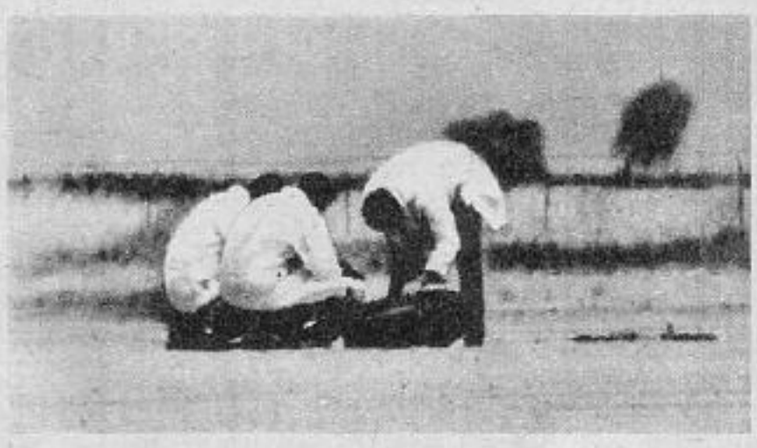
Usted quiere kilometraje extra. Entonces necesita una cubierta extra fuerte.



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



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





LA CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

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

Por eso La Fuerte aguanta más kilómetros en su auto.

Sea cruel con La Fuerte.
Firestone se lo pide.



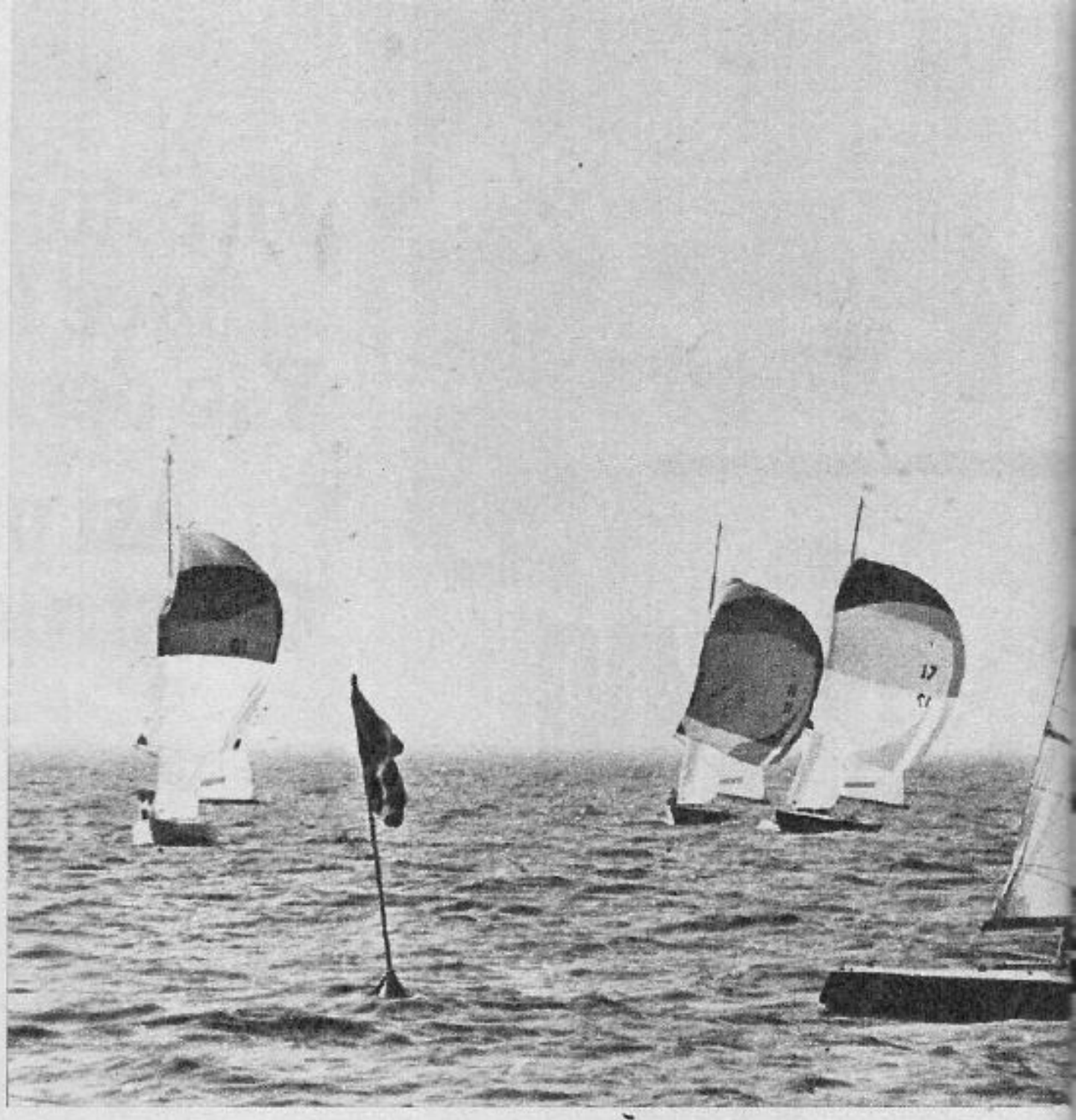
Firestone

CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

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

YACHTING

UN VETERANO RUMBO A POOLE



Por fin los solingistas argentinos tienen al timonel que los representará en Poole (Inglaterra) en el próximo Campeonato Mundial a correrse entre el 9 y el 16 de junio; para ello aprovecharon el Campeonato de Otoño que organizó el Yacht Club Argentino y que se corrió sobre un total de siete regatas con descarte de una, siendo el puntaje una rara mélange. La razón fue designar al mejor timonel a lo largo del torneo. En cambio para el Campeonato de Otoño se utilizó el puntaje olímpico y éste era para el barco, sin tener en cuenta quién lo timoneaba.

El evento en general fue muy disputado y hasta último momento no se sabía a ciencia cierta quién podía ser el ganador; también hubo varias protestas que dificultaron aún más el vaticinio de las posiciones finales de cada uno de los once inscriptos, por cierto número muy elevado teniendo en cuenta la juventud de la clase en nuestro país. Desde un comienzo la cosa se planteó bastante fiera, hubo problemas con las mediciones (falta de plantillas, aún no llegadas de Dinamarca) y un poco de pavura con los foques que aparentemente eran chicos, y decimos aparentemente porque tras mucho medir y medir se llegó a la conclusión de que el corte de los mismos tiende a una baluma máxima; por suerte todo no pasó de unas cuantas corridas.

LAS REGATAS

La preparatoria en la que ganó Ricardo Boneo fue calesita, pero de todos modos sirvió para poner a punto los barcos, algunos de los cuales tenían muy pocas regatas sobre el lomo.

La primera serie se corrió el 5/4/70 con viento Este de 20 km y desde el vamos se cortó Boneo en la delantera; por su parte Adrián Obarrio se tiró un borde maldito que lo colocó requete cola, lo que no fue traba para que tras caminar como endemoniado llegara en el segundo lugar.

De la segunda serie corrida el 11/4/70 con viento Norte de 14 km no hay mucho que comentar dado que se desarrolló con muy pocas variantes, salvo que en esa oportunidad fue Campi el que cruzó en primer término la línea de llegada.

La tercera serie, disputada al día siguiente se largó con una suave brisa del Este que refrescó durante la primera ceñida hasta unos 10 km, se caracterizó por ser una regata con borneos y rachitas que complicaron la vida a más de uno; en barlovento viró primero el "Huija", pero durante el segundo reach el mando del pelotón lo tomó el "Rumor", que comenzó a escaparse gradualmente, mientras las rachas que venían de atrás favorecieron el avance de todos los demás, los que lograron alcanzar al "Huija" y pasarlo, pero como algunos estaban haciendo de las suyas, Obarrio presentó una protesta por llevar los spinnakers un poco voladitos, es decir, con el puño alejado del tangón. La protesta fue desestimada por no cruzar la línea con bandera de protesta; sin embargo el oficial de regata elevó una nota denunciando haber observado irregularidades, que justamente eran las mismas contra las que protestaba el timonel del "Huija", sin especificar cuáles eran los barcos en infracción; tomando en cuenta estos hechos, la Comisión de Protestas optó por descalificar a Boneo, Bolletta y Campi. Este último desde el primer momento negó la infracción, presentando una apelación que se resolvería a su favor.

La cuarta serie, corrida el 18/4/70 con río en bajante y viento Norte de 10 km, fue toda de Campi, aunque al comienzo punteó el "Huija" con escasas diferencias sobre el ganador, quien aprovechó un embrollo en el spinnaker de Obarrio para escaparse. Hablando de embrollos y spinnakers, creemos aconsejable que los amigos Andru Robinson y Martín Costa to-

RESULTADOS DE LAS REGATAS

CLASIFICACION FINAL:

1)	Horacio Campi	Solange	12	puntos
2)	Alberto Obarrio	Huija	14	"
3)	Ricardo Boneo	Pampa	28,5	"
4)	Horacio Bolletta	Flipper	62	"
5)	Rodolfo Vollenweider	Dolores	62,7	"
6)	Carlos Castrillo	Tabú II	64	"
7)	Carlos Villar Castex	Pamperito	64,8	"
8)	Jorge Brauer	Rumor	68,4	"
9)	Boris Belada	Numa	77	"
10)	Esteban Berisso	Doña Estela	80,7	"

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

CAMPEONATO DE OTOÑO: CLASE SOLING

1)	Alberto Obarrio	Huija	9	puntos
2)	Horacio Campi	Solange	14,7	"
3)	Ricardo Boneo	Pampa	28,5	"
4)	Horacio Bolletta	Flipper	62	"
5)	Rodolfo Vollenweider	Dolores	62,7	"

CAMPEONATO DE OTOÑO: CLASE DRAGON

1)	Jorge Salas Chaves	Karin	0	puntos
2)	Rodolfo Rivademar	Tango	24	"
3)	Juan A. Zuccoli	Chajá	34,8	"
4)	Héctor Schenone	Calafate	41,1	"
5)	Carlos Preloocker	Dusty	55,4	"

CAMPEONATO DE OTOÑO: CLASE GRUMETE

1)	W. Santarcangelo	Neuquén	0	puntos
2)	Carlos Diehl	Yagan	29,7	"
3)	José M. Luelmo	Lapacho	30,1	"
4)	Pedro Iglesias	Nunky	46	"
5)	Gerardo Crespo	Mataco	54,8	"

Organizada por el Tigre Sailing Club se corrió una regata de 21 millas para la clase Grumete, en la que intervinieron 14 inscriptos.

1)	Pedro Seybold	Onix	2h 44m 23s
2)	Jorge Sabotinsky	Ventura	2h 46m 43s
3)	Hugo Strassburger	Kamerad II	2h 48m 41s

El Club Náutico Buchardo hizo correr regatas en Olivos para las clases:

RIO DE LA PLATA, CON CABINA

1)	Ramón Roverano	Bermejo	2h 50m 00s
2)	José Mesina	Delta	2h 50m 20s
3)	Guillermo Seijo	Robi	2h 53m 05s

RIO DE LA PLATA, BERMUDA

1)	Roberto Loiacono	Paraná	2h 24m 00s
2)	Aldo N. Alonso	Tunuyán	2h 25m 00s
3)	María Cristina Piaggio	Poseidón	2h 25m 05s

FLECHA

1)	Ruperto Canals	Release	2h 31m 00s
2)	José L. Barletta	Puppi	2h 32m 00s
3)	Alberto Tagliaferri	Sayonara	3h 03m 00s

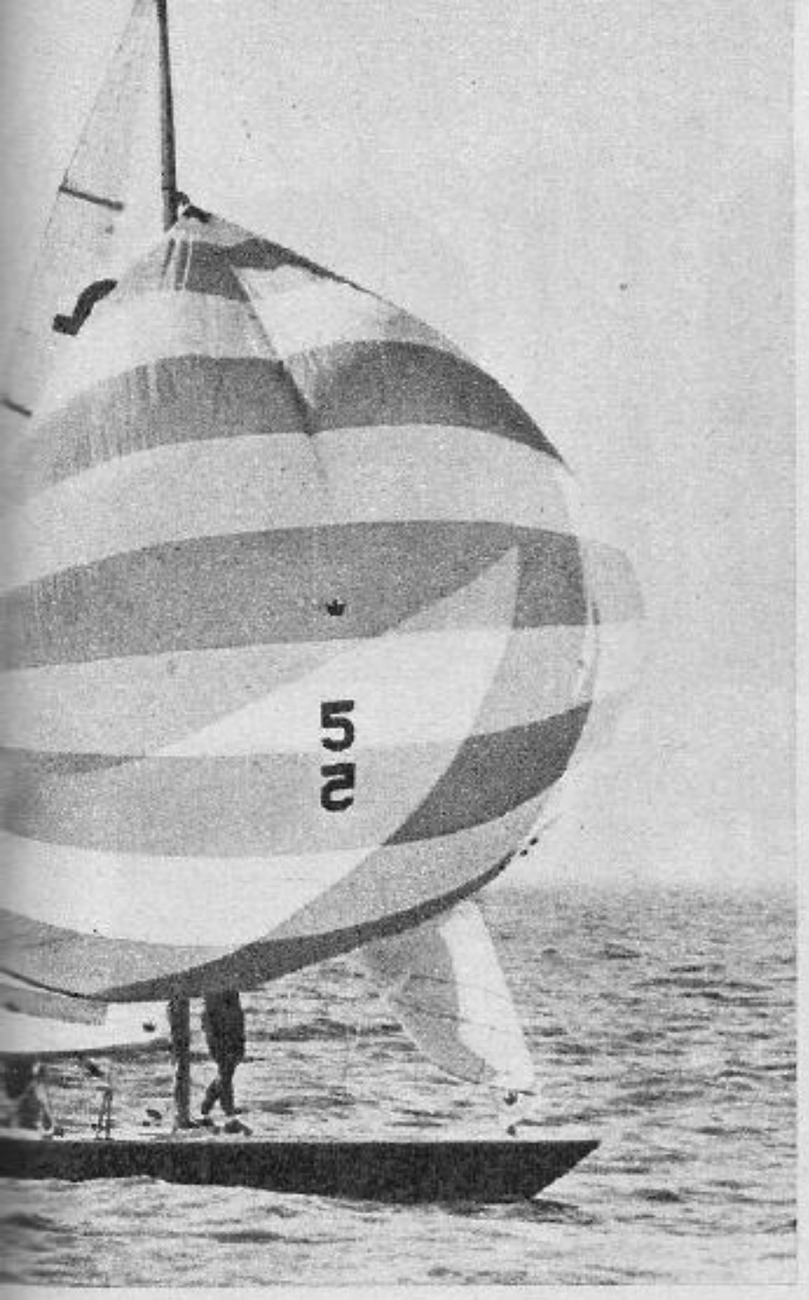
LIGHTNING "B"

1)	Fernando Müller	Capaliti	2h 37m 10s
2)	Raúl J. Roverano	Aguaray	2h 41m 30s
3)	Jorge Miano	Kiwi	2h 50m 21s

ORCA

1)	Mario Berdes	Alhena	2h 59m 30s
2)	Agustín Cerruti	Uruguay	3h 02m 20s
3)	Juan C. Oliva	Teuco	3h 07m 00s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Horacio Campi será el representante argentino en el Campeonato Mundial de la Clase Soling, derecho que adquirió al vencer en la selección correspondiente.

por J. PEDRO SIEDMANN
fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO

Virada del reach, ya trabuchado el "Huija" de A. Obarrio, acercándose a la boya el "Solange" de Campi, el "Tabú II" y el "Dolores".

En plena ceñida el "Solange" de H. Campi, quien se adjudicó la selección para el Campeonato Mundial de la clase.

men algunas lecciones de cómo se debe embolsar un parachute antes de largar, aunque, bien mirado, un ocho lo hace cualquiera, ¿o no?

Volviendo a la regata, ésta siguió sin incidentes hasta que sobre el final se presentó una situación que motivó la protesta de Bono contra Obarrio y que luego fue desestimada por la C. de P.

En la quinta serie, largada con viento NE de 25 km, no pasó nada de interés; el "Huija" se fue de entrada con el "Solange" siempre detrás, no llegándose ni siquiera a un match que diera un poco de sabor a la competencia.

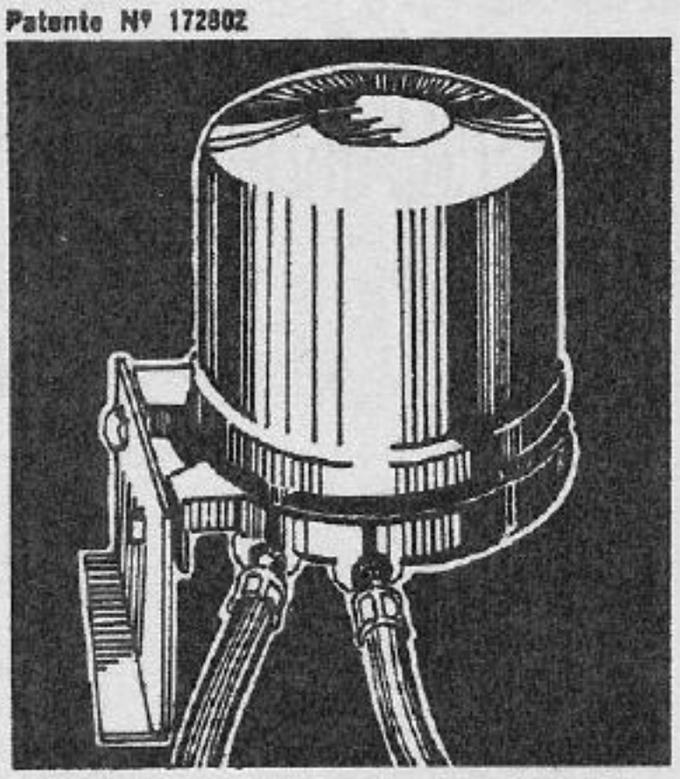
La sexta serie se largó el 25/4/70 con Eolo soplando del SE a 15 km; en barlovento se juntaron el "Huija", "Pampa" y "Numa"; a este último se le fue el parachute o la canasta del mismo al agua, por lo que perdió preciosos metros que lo relegaron al segundo puesto, mientras que Obarrio, esta vez tripulado por su hermano Adrián y por Caravelli, se alejaban para terminar con casi cinco minutos de ventaja. Sin lugar a dudas el "Huija" se dedicó a cambiar los tripulantes a troche y moche.

Finalmente la séptima y última serie se largó al día siguiente con viento Sur de 15 km y se trasformó en un diálogo entre Campi y Obarrio en procura del puesto de vanguardia, aunque siempre con el "Huija" adelante. En la largada hubo una colisión entre Boneo y Bolletta y que motivó la protesta correspondiente; evidentemente, en este torneo Boneo se dedicó a coleccionar protestas, ya sea a favor o en contra.

En síntesis, debemos destacar la actuación de Obarrio durante el trascurso del Campeonato de Otoño y, aún más, el desempeño de los tripulantes del "Solange", Horacio Campi (tim.), Roberto Haas e Inés Hilbert (trip.), que se hicieron acreedores al derecho de representar a nuestro país merced a su capacidad regatística. Desde ya les deseamos el mayor de los éxitos.

El único coche más económico que el Citroën es el Citroën con UFU - 707.

Patente Nº 172802



El Citroën es perfecto. Parece que no necesitara nada más. De acuerdo, pero pruebe a ponerle el filtro de aceite UFU 707. Todo lo que necesita es andar 200 Km. con el UFU 707.
Después estará seguro de que su Citroen era casi perfecto.
Fíjese: baja el consumo de aceite y lo mantiene limpio por muchos más kilómetros. Aumenta la vida de su motor. El filtro de recambio (con válvula de seguridad) lo coloca usted mismo cada 4.500 Km. Hágale este favor a su Citroën.

UNIDADES FILTRANTES UNIVERSALES UFU 707

ZONAS DISPONIBLES

FILTREX ARGENTINA S.R.L.

JOAQUIN V. GONZALEZ 1015 - BS. AS. - TEL. 67-8858

la línea más completa en elementos filtrantes de aceite combustible y aire para automotores

CAPITAL **Ruta Sport** Pampa 4791 • **Automec** García del Río 3240 • **Rumor S. C. A.** Asamblea 257 • **Taller Nialcar** J. B. Alberdi 2972 • **Abrego y Russo** Neuquen 1860 • **Talleres Los Amigos** J. B. Justo 8651.• **GRAN BUENOS AIRES** **José M. y Emilio Rodríguez** Av. Rivadavia 12936 Ciudadela• **R. A. De Leo** Av. Rivadavia 231000 Ituzaingó • **Citroen Caseros** Justo J. Urquiza 1351 Caseros • **R. Quiroga** Borda 847 Hurlinghan • **Cit-Pol** Av. Cevallos 2286 Castelar **Moli-Car** Rivadavia 14070 R. Mejía • **Km. 48 S. R. L.** Ruta 200 y Quintána M. Paz. • **Constantini Hnos.** Moisés Lebensohn 460 Castelar.• **INTERIOR** **Casa Ferzola** San Martín e Irigoyen Navarro Prov. Bs. As• **La Casa del Filtro** Jujuy 1901 Rosario • **Orcal S. R. L.** Salta 165 S. M. de Tucumán. • **José M. y Emilio Rodríguez** Vieytes 30 Chacabuco


HUGO GUERRERO MARTHINEITZ


BLACKIE


RODRIGUEZ LUQUE


GARAYCOCHEA


ALBERTO HUGO CANDO


ULISES BARRERA


LEOPOLDO COSTA


MIGUEL ANGEL MERELLANO


RAUL CALVIÑO


MANUEL REY MILLARES

TODO LO QUE UD. ESPERA DE LA RADIO

YA ESTÁ EN BELGRANO

¡LAS 24 HORAS DEL DIA!

ESTA ES LA PROGRAMACION CON ESTILO BELGRANO: LA NUEVA DIMENSION EN RADIO.

DE LUNES A VIERNES

EL SHOW DEL MINUTO - de 14 a 19
Con Hugo Guerrero Marthineitz, el hombre que inventó el minuto más largo y entretenido de la radio.

DIALOGO... con BLACKIE - de 12 a 14
Música, notas y comentarios de una gran figura reconquistada por la radio.

LA GALLINA VERDE - de 9:30 a 11
Con todas las plumas nuevas: Enrique Walker, José De Zer Garaycochea, Fernando Espí, Raúl Calviño.

MUSICA EN EL AIRE - de 9 a 9:30
Rodríguez Luque, en un diálogo con las tres juventudes.

FELIZMENTE... - de 8 a 9
Un servicio radial exclusivo. Manuel Rey Millares, Oscar Gálvez, Horacio Speratti, Hector Grossi, Kive Staif

GENERACION ESPONTANEA - de 2 a 5:30
Noche a noche, acompañándolo. Un cálido equipo humano integrado por Miguel Angel Merellano, Santo Biasatti, José De Zer, Efrain Pérez Ibañez.

MUSICA BRAVA - de 19 a 19:30
Música así, de esa que gusta a todos.

LOS JUEGOS DE LA MEDIANOCHE - de 0 a 2
Un programa que mantiene despierto... hasta el interés!

DEPORTE CON LOS QUE SABEN - de 21 a 21:30
Alberto Hugo Cando, Ulises Barrera, Roberto Maidana, Mario Wainer, Leopoldo Costa.

VERTIGO - Domingos de 8 a 14
Con LR2 Radio Argentina y la rueda de emisoras, una audición tuerca, dinámica, distinta, con estilo

BAJO LAS LUCES DEL RING - Sábados de 22 a 0:30
Los Sábados del Luna Park, en el relato de Bernardino Veiga y el comentario de Ulises Barrera.

LA VOZ DEL ROMBO - Domingos de 14:30 a 18:30
La Música que conquistó la tarde del Domingo.

Este año es el año de la radio.
El año de Radio Belgrano.
Una radio con estilo!

●

Administración: Arenales 1925
Estudios: Uruguay 1237
Tel. 42-9661/69, Buenos Aires.

LR3 RADIO BELGRANO

BLANES-IPPOLITO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS AMIGOS

HOY: ANTEO PISANI

Esta columna estará dedicada semanalmente a aquellos que están ligados al automovilismo de alguna u otra forma sin ser pilotos o intervenir en forma directa. Ningún título mejor que el de "Los Amigos" para los que desfilen por esta columna. Queremos cumplir con esos anónimos que en muchos casos "hacen" al automovilismo. Hasta todos los martes con otros "amigos"...

.....

¿Quién no conoce a Pisani, el de la Deportiva? Sin duda todos los que estamos en esto. ¿Quién es? Bueno, el lector no tiene por qué saberlo y por eso se lo presentamos hoy, para que conozca a uno más entre los muchos que forman parte importante de este "métier" y que son generalmente ignorados. **Anteo Aroldo Pisani** (47 años, casado, dos hijas de 20 y 19 años) es uno de ellos. **"Nací en Palermo un 14 de abril. De joven estaba en Tucumán trabajando y cuando murió mi madre tuve que venirme a Buenos Aires... no podía dejar a mi padre solo y me quedé a vivir aquí en la capital. El automovilismo me interesaba pero no era fanático y nunca pensé que terminaría trabajando en la Comisión Deportiva. El 9 de septiembre de 1963 entré en el Automóvil Club y directamente fui a la CD... como ves, no hace tanto que estoy. El trabajo que desempeñé ya lo saben... encargado de las licencias en el séptimo piso del ACA, cronometrista durante las carreras... y así me fui haciendo al ambiente. No sé si tengo enemigos, creo que no, pero estoy seguro de que son muchas, muchas más las amistades que coseché en los siete años que estuve en la CD."**

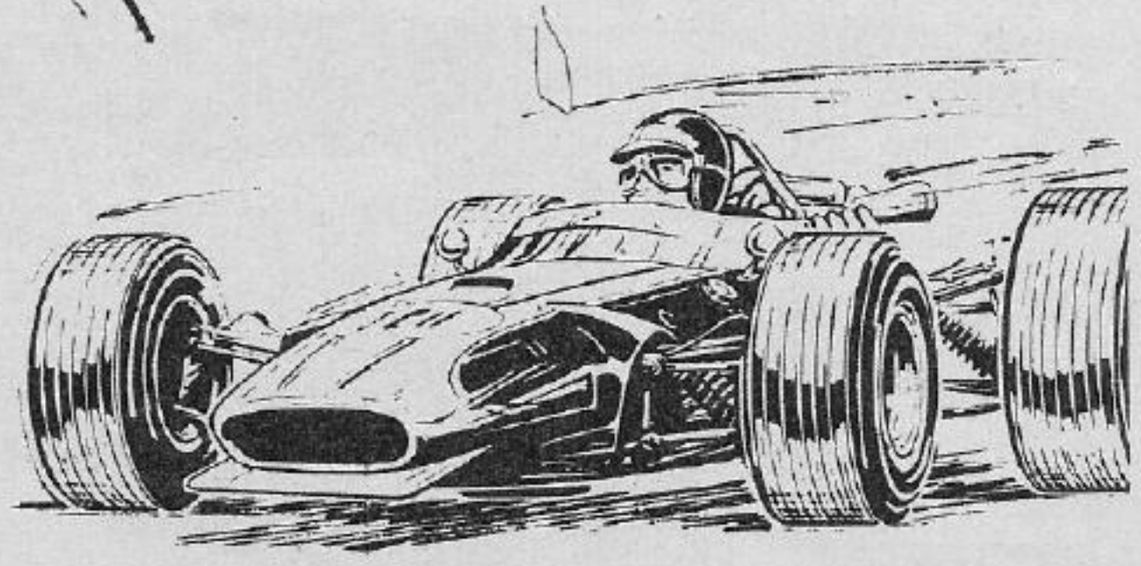
Pisani siempre fue el hombre de las "gauchadas" y todos los que alguna vez corrieron lo saben. Pero su voluntad por solucionar todos los problemas se acrecentaba cuando los Grandes Premios de Turismo. Allí aparecían los que no tenían licencia y necesitaban sacarla en el mismo día, los que no tenían el dinero de la inscripción y ni siquiera podían sacar la "galerita" NSU del taller, pero querían correr el GP, los que debían rendir examen y los que sobre el filo lo llamaban por teléfono a Pisani y le decían: **"Por favor, Pisani, anotame en el GP que se cierran las inscripciones en media hora y no puedo ir".** Ahí siempre estaba Pisani, siempre solucionando problemas, ayudando... y por eso mismo es que nunca ninguno de los favorecidos le falló. Por eso sus amigos podrían hacer una ronda en la manzana del ACA y por esa razón no hay piloto que no le deba algo a don Anteo.

Ahora ya no está más en la CADAD. Para encontrarlo hay que ir a la sección Turismo del ACA. **"Al principio sufrí mucho cuando nos separaron de la CADAD, pero ahora ya medio me acostumbré. Igual a los muchachos los veo siempre..."**

Pisani es junto con Neira la pareja que queda de los de la vieja ola. Y Pisani se siente un poco padre de todos con mucho derecho porque los vio nacer y hacerse en el automovilismo. Por eso se llena de orgullo cuando escucha sin querer por un pasillo, o en una carrera: **"Pisani es un amigo".** Nada más cierto.



GOOD YEAR



CUBIERTAS GANADORAS DEPORTIVAS Y DE COMPETICION

GOODYEAR

Tenemos, entre otras, de estas medidas:

450/1060-15	550/920-15
600/1000-15	600/1370-15
600/1390-15	600/1550-15
800/820-15	1035-15
1040-15	1245-15

PIDALAS A

NEUMATICOS GUTIERREZ

La gomería más moderna de Buenos Aires

Av. Santa Fe 4997 - Tel.: 771-1154 y 773-2091

el gran premio TEHUELCHE

Al estilo de los primeros GP del ACA la gente del sur organizó su carrera con autos standard y una categoría para "vale todo". El éxito hace prever que en lo sucesivo se repetirán este tipo de competencias

Por PEDRO PIGNATARO

Superados los inconvenientes y el escepticismo con que tropezó frecuentemente la organización del Gran Premio Automovilístico Provincia de Santa Cruz, a cargo de la Asociación Española de Socorros Mutuos de San Julián, fueron 54 los corredores que a la hora de la verdad se anotaron en las cuatro categorías que comprendía la prueba: A-1, hasta 800 cm3; A, hasta 1.150 cm3; B, de 1.150 a 2.000 cm3, y finalmente la clase C, de 2.000 a 4.000 cm3.

Todas las categorías debían presentarse standard, salvo la C que admitía la preparación libre Turismo Carretera. Representantes de Comodoro Rivadavia, Trelew, Patagones, Mar del Plata, Sarmiento, Caleta Olivia, Pico Truncado, San Julián, Puerto Deseado, Puerto Santa Cruz y Río Gallegos, fueron arribando al punto de largada, convulsionado por la afluencia de participantes y espectadores de este Primer Gran Premio de proyección extrazonal.

Tocóle al Intendente de San Julián, señor Ansel Patterson, dar la señal de comienzo. Ello ocurrió a las 8.31 del miércoles 30, cuando la bandera argentina cayó sobre el Torino 380 de Alfredo Tait; a intervalos de 30 segundos fueron largadas las demás máquinas que sumaban 12 coches en la C, 19 en la B y 18 entre la A y la A-1. En la categoría grande fue evidente la intención de Costilla de deglutirse la primera colocación desde el vamos y a pocos kilómetros de la largada ya figuraba primero por tiempo y en el camino, posición que conservó hasta el final. En la clase B mientras tanto, jugaban al "tomalavosdámelaaml", los hermanos Cuesta, Williams y Mottino, mientras Lafuente y Hawkins, Fiat Cupé y Peugeot 504, hacían su carrerita propia. Finalmente el parcial fue de Williams. Y en la clase menor, subdividida en dos categorías, insinuaban sus pretensiones de punteros los volantes Pereyra, Boilto, León, Bolita Viajera y Wohr. En Comodoro, Pereyra estuvo primero con algo más de 12 m sobre Boilto.

SEGUNDA ETAPA. Estamos en San Julián; vientos cruzados, rumbo 270º; velocidad 70 km/hora, arena fina que impide la visión y quema la piel expuesta; las máquinas vuelven de Comodoro Rivadavia, donde se boicoteó abiertamente el correcto desarrollo de la prueba. Sí señor, no se equivocó, léalo de nuevo: SE BOICOTEO LA PRUEBA. Evidentemente el nuevo autódromo

GRAN PREMIO AUTOMOVILISTICO PROVINCIA DE SANTA CRUZ - CLASIFICACION GENERAL

CATEGORIA C

1º	Costilla	Torino Liebre 1½	11h37m53s 3/5
2º	Fernández	Torino 380 W	11h56m27s
3º	Boga	Torino 380 W	13h11m24s 4/5
4º	Meteorito	Falcon	13h12m37s 1/5
5º	Pereyra	Peugeot 404	14h00m09s 3/5
6º	Chaval	Torino 380 W	13h11m24s 4/5

CATEGORIA B

1º	Williams	Peugeot 404	14h00m53s
2º	Cuesta	Fiat Cupé	14h15m46s 3/5
3º	Lafuente	Fiat Cupé	14h18m05s 2/5
4º	Santostéfano	Peugeot 404	14h43m21s
5º	Pirucho Martín ...	Fiat	15h04m06s
6º	Basugno	Fiat	15h18m15s 1/5
7º	Plaza	Peugeot 404	15h43m04s 3/5

CATEGORIA A

1º	Boilto	De Carlo	19h06m10s
2º	León	Renault	20h00m46s
3º	Do Carmo	Renault	20h34m02s
4º	Giacobo	Fiat 1100	20h45m45s
5º	El Quilmeño	DKW	21h01m45s
6º	Sutherland	Renault	21h24m40s

CATEGORIA A-1

1º	Salas	Fiat 600	18h42m50s 4/5
2º	Bolita Viajera	Fiat 600	19h17m21s 2/5
3º	Wohr	Fiat 600	19h39m28s
4º	El Africano	Fiat 600	20h46m01s 2/5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ha creado Napoleones del automovilismo en la capital del petróleo.

Pero vamos a la crónica: Héctor Costilla con su Torino Liebre y Ramonín Fernández descollaron en la grande; los 182 y fracción hablan a las claras del ritmo de carrera no obstante el fuerte viento cruzado que afecta la tenida; Chabert nos pareció falto de velocidad, dadas las características de su máquina, un felicitado para Tom Meteorito, que nos impresionó muy bien.

En la clase B se centró la mayor expectativa debido a la gran cantidad de debutantes dentro de un lote mayoritario. El local Cuesta entró en punta con su cupé Fiat; un acertado cambio de rodado le dio el triunfo en una etapa veloz, que bien puede llamarse etapa FIAT ya que su escolta fue el riogalleguense Carlitos Lafuente con otra cupé y tercero entró Stich con una berlina. La marca del león se desinfló en general, incluyendo al magnífico ganador de la primera etapa, Norman William, con un 504 de andar extraordinario; parece ser que la sección maestra de los Peugeot perjudicó su performance frente a los pequeños Fiat. Santostéfano nos gustó con su sólido caminar y es promesa, junto con Plaza, Martínez y Hawkins.

En los más chiquitos mientras tanto, Pereyra y Boilto por un lado y Salas y El Quilmeño en la A-1, hacían el gasto buscando consolidar sus posiciones.

TERCERA ETAPA. Gran labor de Ramón Fernández y muchas chispas en la Categoría B, caracterizaron a esta etapa. A las 8.30 arrancaron desde San Julián con rumbo a Gobernador Gregores las máquinas encabezadas por el Torino Liebre 1 ½ de Costilla, que mantuvo esa colocación en el parcial. Luego de la neutralización de media hora en Gregores, la punta pasó a manos de Fernández que buscó afanosamente disminuir la ventaja en la general y así lo vimos adjudicarse la etapa.

En la clase B nuevamente Williams subió al podio en la primera colocación, con Lafuente y Cuesta en la conversación, en ese orden. Muy distanciados los tres punteros de esta categoría del resto de competidores y grandes posibilidades para Lafuente, que está tercero en la general a 8m3s del primero.

En cuanto a los menores, lamentamos consignar el abandono de Pereyra, quien debió ceder el liderazgo a Boilto en la categoría A, mientras que en la A-1 Salas y Bolita Viajera arribaban en ese orden, perjudicados todos por el fuerte viento que también en esta jornada redujo notablemente los promedios.

CUARTA ETAPA. Nuevamente frío, esta vez bajo cero; los coches no quisieron arrancar, pero finalmente cedieron ante la insistencia de pilotos y camionetas que empujaron y empujaron. La partida se hizo puntualmente y Ramonín Fernández, el primero en partir, no pudo desasirse en toda la etapa de Costilla, el ganador de la categoría, que pagó dos pesos. La etapa era de "pata y fe", y salvo imprevistos —que no hubo— el resultado estaba cantado. Costilla pudo hacer una etapa más cómoda, pues llevaba en la general al terminar la 3ª etapa, nada menos que 18 minutos.

En la categoría de los tifosos volvieron a repartirse el marcador Williams, Cuesta y Lafuente, que entraron en ese orden, destacándose la cerebral labor de Santostéfano y la sorpresa de Plaza, que recién en esta etapa consiguió un rendimiento satisfactorio de su auto. Hawkins quedó en promesa y Guerreiro también debió abandonar. En cuanto a las clases A y A-1, Boilto resignó su triunfo en la etapa en manos del DKW de El Quilmeño que cambió tapa en Gallegos, mientras que Salas ganó la etapa por cuarta vez consecutiva con una abrumadora diferencia sobre Bolita Viajera. El humo de los asados en la aproximación a San Julián, final de la etapa y de la carrera, nos hizo pensar por un momento que el espíritu del TESHE se había refugiado en nuestra Provincia. Largaron 49 máquinas y terminaron 26; la carrera SE HIZO A PESAR DE TODO; se soportó escepticismo y falta de colaboración antes y durante su realización; el próximo paso, SIN LUGAR A DUDAS, es la Vuelta de la Provincia. El Automóvil Club Río Gallegos, donde tantas veces se tiró la idea sobre la mesa, tiene la palabra.

SERPENTARIO SANTACRUCEÑO

Puerto Santa Cruz también tuvo su representante en el G.P. Se trata de Arturo Santostéfano, y para él y por él colaboró toda la población de la localidad.

Team-manager, gerente de public relations, ¿qué no es el Gordo Mon? Lo convenció para que corra a Cacho Hawkins, lo acompañó a inscribirse —por las dudas— y además salió a la calle y le arrimó para gastos casi medio palo de contribuciones.

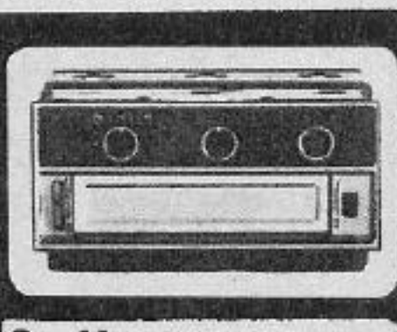
Para los que tengan dudas acerca de cómo puede boicotearse la carrera a la llegada y salida de Comodoro Rivadavia, por parte del Automoto Club, entidad que había aceptado la fiscalización de la prueba en la 1ª y 2ª etapa, vamos a hacer un pequeño resumen: 1) los tiempos oficiales de la primera etapa (operación bien sencilla), se conocieron bien tarde en la noche; y el puntero había llegado a Comodoro poco después del mediodía; 2) al día siguiente, con público y corredores en el autódromo, se resolvió NO CORRER las 10 vueltas que debía dar cada categoría: 3) en el autódromo no había policía, ni ambulancia, ni grúa, ni banderilleros, ni bomberos, NI BANDERA DE LARGADA, ES DECIR, BANDERA ARGENTINA. Sogoló (CADAD) tuvo que largar la prueba con una franela atada a un palo...; 4) nadie se acercó a la gente de San Julián —Coletto, Camporro, Sogoló— para concretar la colaboración ofrecida, por lo cual estuvieron hasta las 3 de la mañana en el hotel Comodoro llenando planillas y hojas de ruta.

Oímos a algún colega criticar la descalificación de Marich, motivada por haber llegado al control tres minutos después del cierre. Claro que haciendo una carrera sin reglamento, ¡seríamos todos mucho más simpáticos!

Todos los que quieran ver y tocar a un Intendente tuerca, pueden correrse hasta Caleta Olivia, provincia de Santa Cruz

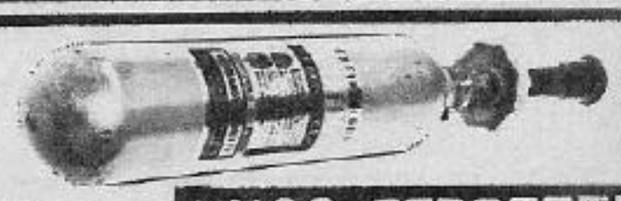
Queda a unos 60 km de Comodoro Rivadavia. Allí preguntar por el señor Valenzuela, pues de él se trata, que va de navegante con Julio Guerreiro en un 404.

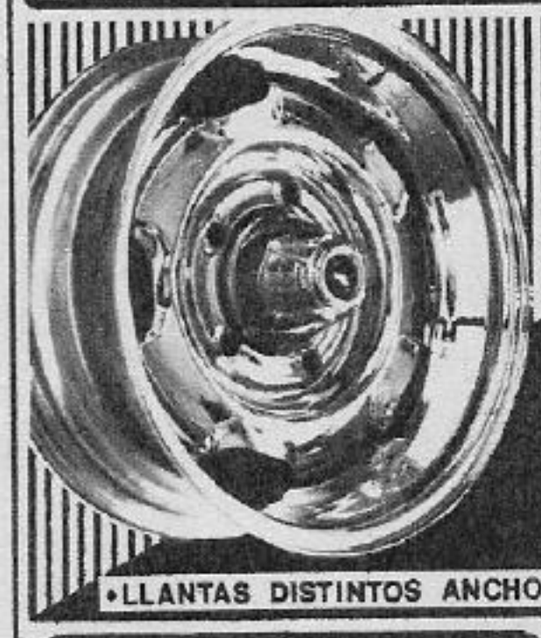
en rosario
Lopez Puccio S.R.L.
Parabrisas CORSA

AUTORADIOS ESTEREOS

• aire acondicionado y
• calefacción para automoviles
Pte. Roca 1686
T.E. 27553
ROSARIO
AUTO RADIO maica

PEUGEOT
FIAT

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

EXTINGUIDORES
PARA AUTOMOVILES

"BOTAFOGO"
INFLADOR Y EXTINGUIDOR
HNOS. FERRETTI
AV. PELLEGRINI 1218 TE 62825


DISEÑOS EXCLUSIVOS
RUEDAS DEPORTIVAS
FABRICANTES
INDARA S.R.L
SAN MARTIN 2646
ROSARIO T.E. 811166 80025
•LLANTAS DISTINTOS ANCHOS•CROMADO EXTRA-GARANTIDO•

repuestos y accesorios
MILTON JORGE BARBAGALLO
N-S-U
DKW
FIAT
ISARD
CITROEN
HEINKEL
ISETTA
DE CARLO
RENAULT
PEUGEOT

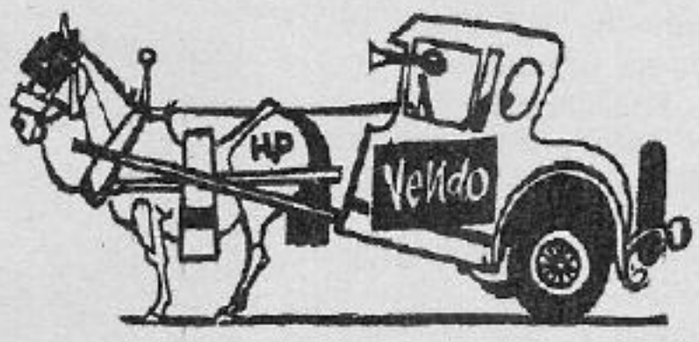
Av. Alberdi 270
Rosario T.E. 39-4522
envios al interior contrarreembolso

DESDE LA LUNA A ZUBON
GALVEZ y ENTRE RIOS
Tel. 814734
EN 1 HORA CAMBIA SU

CAÑO DE ESCAPE

NUEVA FIRMA
NUEVO SURTIDO
NUEVOS PRECIOS
AUTOGOL S.R.L.
para su
AUTO UNION D.K.W.
toda la linea
repuestos y accesorios
legitimos e importados
ELECTRICIDAD-CHAPERIA
Pedidos Contrarreembolso al interior
3 de FEBRERO 1563 T 45364
ROSARIO

AVISOS corsificados



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

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

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

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

KARTING. Hnos. Chiviló venden: bastidor Tecno, piso, butaca, puntas de eje, portabatería, batería 8 volts, total $ 400.— (Ley 18.188. Motor RF Special, preparación de Pedro Vidal $ 500.— (Ley 18.188). Tinogasta 5445. T.E. 64-6464 o 53-2502.

FIAT 1500 CUPE. Preparación "Anexo J" de Galuzzi, lista para largar. INTERMEDIA-



RIOS ABSTENERSE. Tratar: tel 30-1856 y 34-5259 de 11 a 18 horas.

MONOPLAZA LIMITADA 27. Vendo completo. SIN MOTOR. Diferencial y tren Ford 46, caja 4 marchas Delage y 6 ruedas Rudge, con cubiertas nuevas, radiador agua y aceite, frenos Girling, butaca (pintada a duco). OPORTUNIDAD. Tratar: San Martín 225, MORON, tel 625-9076.

COLECCIONISTAS. Packard 1936. Estado excelente. Vende dueño. Bernardi 538 esq.



Campos, San Andrés (Prov. de Bs. As.), tel. 755-9333.

TABLERO DE FALCON 66, nuevo, sin instrumentos. Lo vendo "tirado" 10.000 pesos m/n. ($ 100 Ley 18.188). También liquido tapa de cilindros Ford "T" 1925 $ 4.000 moneda nacional (Ley 18.188). Tratar: Obligado 1770 PB "A", tel. 73-2349.

WEBER 40-40 vendo. Ideal para Turismo Grupo 2 Fiat y Peugeot. Mismos carburadores qqe utiliza Ferrari Dino. Ver en Neuquen 1860, Capital.

ALFA ROMEO SPRINT SPECIALE. Llevado a Italia y puesto a nuevo (205 kilómetros). Llamar a tel. 80-3920.



Sport Prototipo venden Boretto-Costanza. Flamante, recientemente construido. Equipado con motor Ford F-100, provisto por el departamento deportivo de Ford Motor. Caja ZF, frenos disco, ruedas magnesio. Listo para largar. Conjuntamente 1 casco y chasis Coupé Ford 1940 turismo carretera, flamante, sin motor, ni tren delantero, con diferencial Torino y varios elementos inherentes. En pago aceptamos automóviles marcas comunes modelos corrientes. Dirigirse horas de comercio San Martín 827, Mendoza, teléfono 47834, días festivos y horas no comerciales, Tiburcio Benegas 985, teléfono Nº 19657, Mendoza.

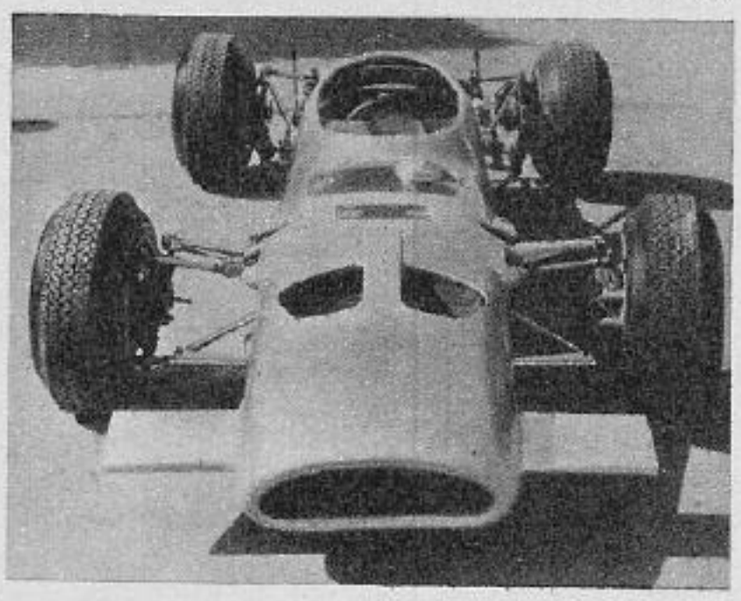
TALLER "EL COPILOTO" especialidad Fiat y Torino. Mecánica general, alineadora de dirección, carburación, puesta a punto, encendido. Atendido por sus dueños (uno de ellos nada menos que el popular gordito García Hermo, acompañante de Larreta, Cóncaro, etc.), en la calle Malabia 1475, tel. 72-0718. Venga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

FIAT 600 E modelo 1967. Buen estado. Color gris claro. Vendo. Tratar: Sr. Fóppoli, avenida Juan B. Justo 2842, de 10 a 18 hs.

CARBURADORES WEBER 4040, de competición. Vendo, nuevo sin uso, equipo normal. "Ferrari-Dino" 40DCNF3. Llamar: tel. 38-2630, Sr. Carlos.

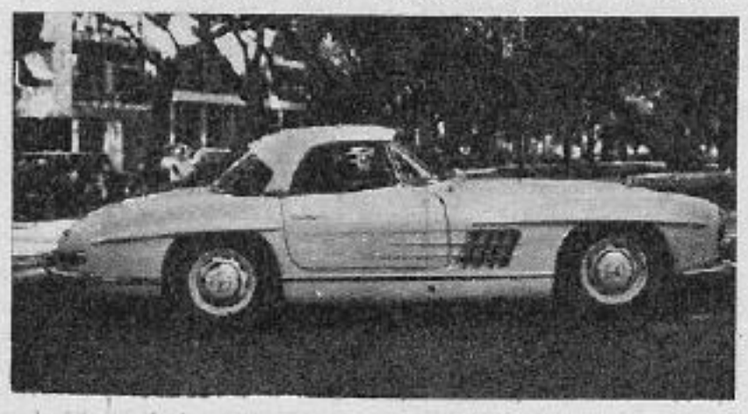
CARBURADOR 32 mm. Listo con base especial, para colocar en Fiat 600. Gran oportunidad. Llamar: tel. 78-0576 (martes a sábados) y tel 59-2369 (lunes), Sr. Morandeira.

FORMULA DOS: vendo o permuto sensacional monocasco, construido en Alclad (dural). Estructura a cajón cerrado, portamazas de MG, suspensión tipo Lotus, barra antirrolido interna, bajo peso no suspendido, llantas de MG CRESPI (Turdera)



gomas Firestone Indy, perfil bajo de 9 y 11 pulgadas. Motor Peugeot, preparación Kissling, caja Hewland de cinco marchas Precio total, 2.000.000 de pesos moneda nacional (20.000 Ley 18.188) o cupé Torino o similar. Canje a convenir. Tratar: Oscar Leo, Francia 3337, tel. 740-7976.

MERCEDES BENZ Typ 300 SL, modelo 1961. Equipado por fábrica para la expo-



sicion del automóvil, 29.000 millas recorridas, SERRA LIMA Ltda., Pueyrredón 2415, Capital.

VARELA-R con mecánica Renault Gordini, cupé, 2 puertas, 4 asientos. Totalmente hecho a mano; tapizado símil cuero, instrumental SIAP, volante deportivo, etc.



Mecánica 0 km y totalmente standard. Modifico a partir de un modelo nuevo o usado, en serie limitada. Luis MG Varela, calle 40 Nº 324, LA PLATA, tel 32657.

PICK-UP CHEVROLET/70, 0 km, vendo URGENTE por viaje, $ 15.000 Ley 18.188,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONTADO. Tratar: Sr. Salvador, teléfono 27-6183.

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

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

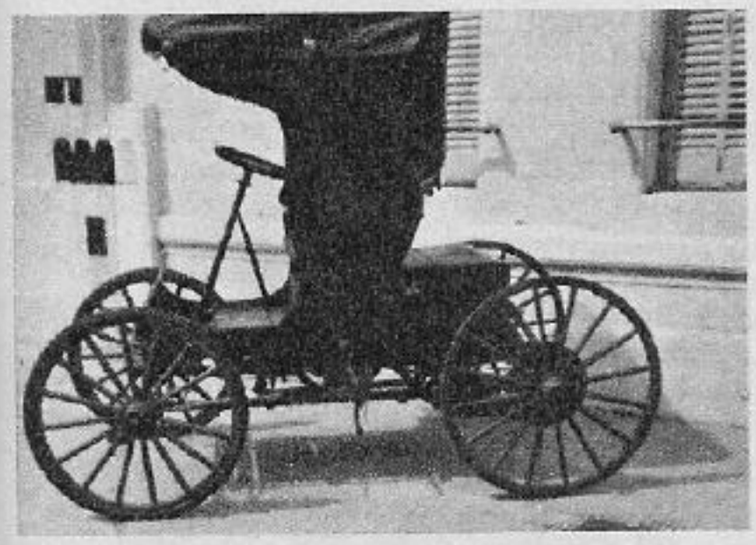


CO. Envíe sus datos completos y recibirá el folleto titulado "El fascinante mundo del plástico". H. von HASENN Y ASOCIADOS. Casilla de Correo 1238 - Correo Central.

MINI-COOPER nacionalizado, todo nuevo. Vendo o permuto. Tratar: en Ugarte 1721, Dto. B, Olivos, o llamar a 797-5206 ó 31-3573, Sr. Moreau.

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

AUTO ANTIGUO VENDO - MAC INTYRE AÑO 1894, Sr. Roberto Parodi - Honduras



5499 esq. Humboldt, Capital. 84-1510 ó 771-4723.

(.N. de la R.) ¿Otro candidato a la exportación?

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

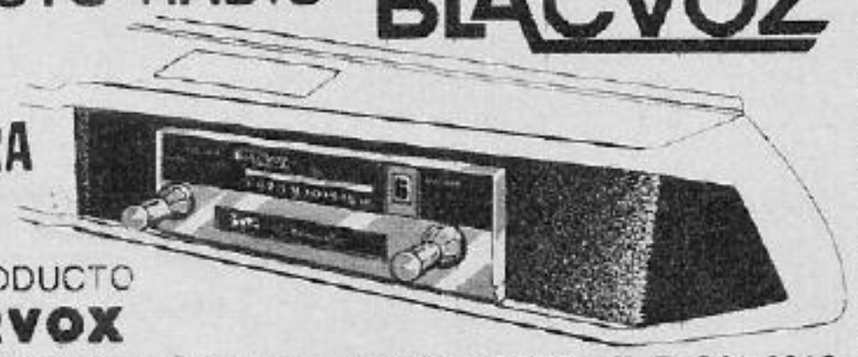
Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

PARA SU RENAULT 4!...

AUTO RADIO **BLACVOZ**

MODELO **GUANTERA**



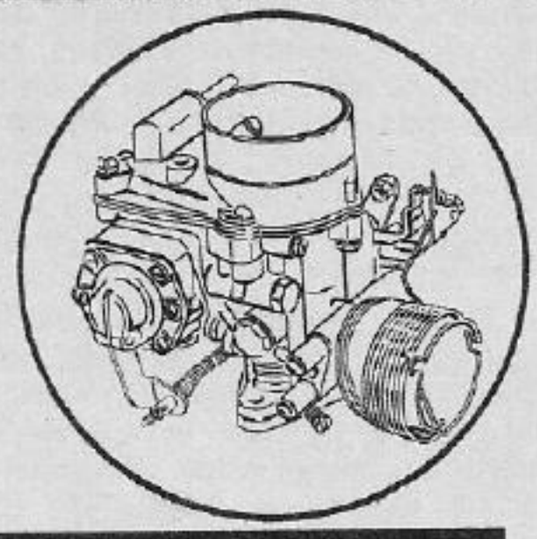
ES UN PRODUCTO **MOTORVOX**

FABRICA: **HUMBERTO 1º 2126 - LANUS OESTE - T. E. 241-3012**
VENTAS: **VIEYTES 1437 - T. E. 21-2932 - CAP. FED.**

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

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

PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA: **CARCION**

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



REPUESTOS Y ACCESORIOS **SIMCA**
• ARONDE - ARIANE VDT
• PEUGEOT 403 - 404
• FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS



Taller especializado en ajustes, peritajes, asesoramientos, reparaciones integrales.
Trabajos totalmente garantizados.
MUZZIN - PARDAL - POLICELLA
QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T.E. 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)

PIENSE EN SU TORINO 380 W



TRANSFORMAMOS SU VOLANTE ORIGINAL FORRANDOLO EN GOMA Y CUERO.
NETAMENTE DEPORTIVO.
FABRICA:
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - 50-7572
Altura Av SAN MARTIN 7100, Capital

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

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

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

Parabrisas CORSA

correo

PROMOCION EN EL EXTERIOR

de Roberto Folgueiras, Tablada, Pcia. de Bs. As.

Señores: es muy sabido que una de las formas de hacer conocer a la Argentina en el exterior es a través del deporte. Quizá sea la más productiva pues llega a vista y oído de las grandes masas.

Comprendo no obstante que es doloroso que en Europa se nos conozca o identifique por un deportista. Así por ejemplo, la imagen de nuestro país en Italia está ligada a las personalidades de Fangio o Sivori. ¡Pero no desfallezcas, Argentina! Es un orgullo para nosotros no conocer a dicho país (Italia) por Farina o Ascari sino por la abundante bibliografía existente en nuestro medio, junto con la curiosidad congénita de sus habitantes.

Personalmente hace largo tiempo que estoy abocado a una tarea de difusión de nuestra imagen en el exterior —en la medida que me lo permiten mis medios—, y el blanco para lanzar una campaña propagandística fue España, país donde tengo parientes y amigos con quienes me escribo e intercambio periódicos y revistas que, además de cumplir una función meramente ilustrativa, informan de lo que ocurre en nuestro querido suelo.

Entre las publicaciones semanales que envío, figura en primerísimo lugar CORSA, que exporto en "cantidades industriales". Comprendo que muy poco o nada puedo hacer yo para combatir ese mal europeo del desconocimiento... pero si todos pusieran un granito de arena, otro sería el cantar. Como dije al principio, el deporte, doloroso o no, es nuestro mejor embajador y debemos machacar con él.

De la madre patria recibo varias revistas corsas: Autopista, El Automóvil y Velocidad, y todas ellas reflejaron en sus páginas la temporada internacional argentina de SP, llegando a una conclusión unánime: éxito rotundo. Pero mi mayor sorpresa en este sentido la recibí leyendo la edición del 31 de enero último de El Automóvil, donde aparece una nota compuesta por 32 comentarios y chimentos —adornados con quince fotografías— y que en total ocupaban cuatro páginas, precisamente de nuestra temporada internacional. Una de las fotos tiene el siguiente epígrafe: "...el coche es el Torino 380 W, orgullo nacional tras la maratón de las rutas". De más está decir que es efectivamente un Torino 380 W en su versión Spider y en el cual están sentados Di Palma y Jackie Stewart. Tampoco falta la foto de Ternengo con su Chevrolet de F-1, virando el mixto del Autódromo Municipal.

De las notas firmadas por el periodista Rafael Fuentes extraje los siguientes fragmentos: "El Berta LR fue el eje de la atención para todos. Beltoise y Koch estuvieron largo rato observando la suspensión trasera. De Adamich incluso lo filmó, con toda clase de disimulos". ... "Opiniones del auto argentino. Entre ellas la de Pescarolo: "Increíble". Bonnier se preguntó: "Y digo yo... ¿todavía está en período de prueba?" El sueco Brostrom afirmó: "Este coche es un milagro"; Franco Lini (de Auto Sprint): "es un verdadero Can-Am". Y así otras opiniones por el estilo".

"Las dos mangas (series) de las 200 millas se llamaban Caja Nacional de Ahorro Postal y ELMA respectivamente. El ejemplo debería cundir aquí". (Hasta nos ponen de ejemplo, ¿qué les parece?)

"La opinión de Franco Lini es digna de tenerse en cuenta siempre. Su juicio sobre el autódromo de Buenos Aires fue categórico: "El trazado me parece fantástico. Pocas veces he visto una cosa tan bien hecha".

"El campeón mundial Jackie Stewart presenció las 200 Millas desde los boxes. En los entrenamientos charló con Oreste Berta, sobre el LR interesándose vivamente en él. Se sentó en el Berta, haciendo observaciones sobre la colocación del cambio y el volante. Manifestó que conocía de la existencia del coche ya que en su visita a Cosworth pidió el motor más potente de la firma para el March... y no lo consiguió porque ya estaba en la Argentina."

Primero Nürburgring, luego la temporada internacional de SP, ahora el Rally Londres-México y equipo ACA en Europa. Espero que sigamos en la brecha, sin perder el ritmo. Todo redundará en beneficio nuestro y nada más.

GILERA, OPEL Y OTROS

de Julio Figari R., Lima, Perú.

Señores de CORSA: el motivo de la presente es hacerles tres preguntas para obtener otras tantas contestaciones y de paso felicitarlos por la calidad de los artículos informativos y didácticos vertidos en vuestra prestigiosa revista, sin lugar a dudas una de las mejores en su género, así como un ejemplo para los restantes países sudamericanos.

1) Tengo una moto Gilera 300 italiana que tiene el motor completamente dañado, por lo que quisiera saber si es posible obtener un motor completo 0 Km en la Argentina y saber desde ya cuál es su precio.

R) Consultada la firma Gilera Argentina, nos contestan que por razones fiscales ellos no proveen motores armados o completos separados de los cuadros. Solamente podría comprar un motor nuevo si lo hiciese como repuestos, es decir desarmado, pero en ese caso le saldría completamente antieconómico. La solución más indicada para su caso estaría en traer el motor y ponerlo a 0 Km cambiándole las partes dañadas. En este caso le convendría dirigirse a los hermanos Pesce en Manzone 1065, Acassuso (suburbio de Buenos Aires), ya que es gente especializada en la reparación de estos motores. Cabe destacar que el ejemplar italiano es idéntico al 300 que se fabrica en nuestro país.

2) A fines del presente año pienso hacer un viaje de turismo con mi familia desde el Perú hasta Buenos Aires, y el medio de transporte elegido es mi viejo Opel Kaddett del '64, por lo que quisiera saber si en Argentina se podrían conseguir piezas de repuesto en el caso de ocurrir algún percance mecánico.

R) Creemos que puede ser problemático pues en nuestro país no se han importado muchas unidades similares a la suya. Otro caso sería si fuera modelo Olympia o Record, de las que sí entraron cantidades importantes especialmente entre los años 1956/62.

3) ¿La moto Zanella es ciento por ciento argentina?, ¿qué pasó con la motocicleta marca Puma? ¿No se fabrica más?

R) Efectivamente la Zanella es 100 x 100 argentina. En un principio tal fábrica era licenciataria de Ceccatto italiana pero desde hace aproximadamente siete u ocho años fabrica sus vehículos de diseño propio. Con respecto a la motocicleta Puma, Ud. ha dado en el clavo: no se fabrica más.

¿HAY CAMELO?

de Ignacio Jeremías, Mendoza.

Señores: leyendo los últimos números (por otra parte excelentes y pletóricos de material) de CORSA, "denderrepente" se me cruzó por mi maquiavélica y atravesada sesera una duda. Esta se refiere a las firmas que aparecen en las notas enviadas desde Europa: ¿en realidad Germán Sopeña y el barbado Sánchez Ortega están allá, o se trata de un artificio (vulgo: camelo) para hacernos creer a los lectores que CORSA está en todos lados? De ser verdad me gustaría saber —pues soy absolutamente neófito en la materia— cómo llega a vuestro poder la nota periodística.

R) Bueno, lo único que faltaba es que se piensen esas cosas tan feas de nosotros. En realidad Sopeña ya se encuentra nuevamente entre nosotros, pues precisamente el Barba Sánchez Ortega fue el encargado de relevarlo en tan delicada como difícil y "sacrificada" misión de recorrer Europa. También Héctor Acosta, nuestro corresponsal en la ciudad de Córdoba, se encuentra en el viejo continente mandándonos material. Este viene generalmente, en lo que a texto se refiere, por medio de una maquinita llamada Télex, que ¡oh magia! aprovecha las populares ondas hertzianas de una manera singular. Se escribe en una máquina de escribir en Europa, y en otro aparatito similar que tenemos acá en la Editorial va apareciendo simultáneamente —y como cosa e' Mandinga— los textos a enviar Los rollos de fotos vienen por envíos aéreos que una vez en nuestro poder son revelados y de ellos se extraen las fotografías a utilizar.

Ahora que se lo explicamos le queremos hacer un pedido muy especial, señor Jeremías: prométanos que no nos va a hacer la competencia pues ya somos muchos en el negocito este de hablar sobre coches de carrera. ¿Estamos?

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

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
Concesion Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ESTARA MEJOR CONSIDERADO, INCLUSO EN MUCHOS CASOS PODRA INDEPENDIZARSE

¡Es tan fácil lograr QUE LE SUBAN EL SUELDO! Empleando poco tiempo diario, Vd. podrá aplicar a su trabajo los conocimientos técnicos que vaya aprendiendo. Sus jefes se darán cuenta enseguida de que Vd. ya no es el empleado u obrero de antes sino un TECNICO al que no pueden perder. Usted subirá de categoría y de salario y llegará a poseer un TITULO de TECNICO DIPLOMADO que le abrirá las puertas de las mejores colocaciones. El cupón que se adjunta y un simple sello de correos pueden ser el principio de una VIDA MEJOR para usted y los suyos. Envíelo HOY mismo. No existe ningún compromiso. Vale la pena probarlo ¿no le parece?

CURSOS TECNICOS DE CEAC

MECANICA: Técnico Mecánico • Maestro Ajustador • Maestro Tornero • Maestro Fresador • Técnico en Soldadura • Maestro Soldador • Encargado Mecánico
DECORACION: Decoración General • Decoración del Hogar
CONSTRUCCION: Técnico en Construcción • Maestro Albañil
DIBUJO: Nuevo Curso de Dibujo
DIBUJO TECNICO: Delineante Mecánico • Delineante en Construcción • Delineante General
ELECTRICIDAD: Instalador Electricista • Montador Electricista • Maestro Electricista • Técnico Electricista
MOTOR Y AUTOMOVIL: Técnico en Motores • Mecánico de Automóviles • Mecánico Motores Diesel • Electricidad del Automóvil

UN CURSO DE

ceac

HA HECHO TRIUNFAR A MUCHOS EN LA VIDA AHORA LE TOCA A USTED...

CEAC / RIGLOS 119 - BUENOS AIRES (S24)

Solicite folleto sin compromiso

Este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete!

Me interesa folleto de los Cursos de: _____

NOMBRE _____

DOMICILIO _____

LOCALIDAD _____ *FCN*_____

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

NO ES NECESARIO ENVIAR ESTE CUPON. INDIQUE LA REVISTA Y FECHA DE EDICION



(Y de coche, y de mujeres...)

Pero no de cigarrillo.
Commander, vos sos lo único que no cambian.
Porque sos como ellos.
Muy exagerado, muy exagerado...
pero cierto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com