m/n 100 $1

N° 244

Parabrisas

CORSA

del 22 al 28 de Diciembre de 1970.

Las revistas de Mauro

GP TC "A"

ROAD TEST RENAULT 6

sólo algo muy especial puede inaugurarse todos los días...

estrenarse con tanto placer . . .
Un fresco placer que se vuelve más intenso bajo el sol y en el verano . . . cuando usted destapa y sirve y bebe y vuelve a beber Quilmes Imperial.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GP EL TC "A" PARA DI PALMA



Pocas veces un Gran Premio se definió en forma tan categórica. Luis Di Palma ganó las tres etapas, corrió adelante casi todo el G.P. y además se adjudicó el campeonato. 2º Perkins y 3º Malnatti que es el subcampeón

por CARLOS FIGUERAS y SERGIO CORNEJO

fotos: ALFREDO ALBORNOZ

→

Pese a cualquier tipo de críticas que se le pueden hacer a este Gran Premio —sobre todo de tipo organizativo— creemos que el saldo fue sumamente favorable para la categoría. Demostrativo de ello fue el hecho de que lo único que le faltaba a la categoría, para graduarse, era un carrera con la importancia del Gran Premio.

Este que organizó como de costumbre el Automóvil Club Argentino (¡quién si no!) adoleció de varios defectos de los ya largamente criticados, pero es justo reconocer que debió improvisarse casi a último momento. Sin embargo, fue importante que ACA tomara la batuta al respecto, ya que de esta manera las cosas salieron bien y por lo menos se hicieron, que ya es importante.

En el aspecto deportivo, mucho más importante, se dio absolutamente la lógica, ya que si en nuestro país hubiera apuestas tipo box (EE. UU.) Luis Di Palma habría sido favorito antes de largar por una proporción de 7 a 1, pese a no ser uno de los pilotos más indicados para ganar un Gran Premio, por su temperamento fogoso. No hay que olvidar que si detrás de una botella de Crespi hay un montón de expertos, debajo del capot de la Liebre I de Luis Di Palma está la mano bruja de Oreste Berta.

Di Palma hizo lo suyo, como de costumbre, con la pata enroscada al acelerador y si hablamos de los 10 Km/h plus que tiene el auto de Di Palma, con respecto a cualquier otro de la categoría veremos allí una razón más para el éxito habido en el Gran Premio. Gastón Perkins fue, a la postre, lo mejor del resto. Tempone luchó con poca máquina pero logró clasificarse bastante bien detrás de Malnatti.

El porcentaje de arribos fue realmente bajísimo, ya que los abandonos, sobre todo en la última etapa, fueron monstruosos. Una de las razones fundamentales de la **debacle** fue que los autos de TCA no estaban preparados para pasar del asfalto velocísimo a la tierra, y allí fue donde la gran mayoría de los abandonos se debieron a deficiencia en las suspensiones y transmisiones que se fueron resintiendo a través de lomos de burro, huellas, ripio y desniveles. ¿Es que nadie preveyó el tema? ¿Es que acaso no se dijo una y otra vez que había tramos realmente malos y que iba a ser muy difícil pasar? Nunca nadie lo sabrá.

En el Parque Cerrado de la primera etapa, vimos llegar autos que no se podía saber seguro si eran autos, paquebotes o banderas, por la manera de moverse y de flamear, característicos en un fierro al que se le volaron los amortiguadores o los elementos básicos de toda suspensión que se precie de tal.

En Mendoza, la mayoría de los autos en los cuales se trabajó, recibieron el reconfortante cambio en los órganos de la suspensión. Los Dodge particularmente sufrieron muchísimo la dureza del camino, los Torino tampoco se quedaron atrás y se pudo ver varias cañoneras en forma de bananita. La carrera de las marcas —que la volvió a ganar Torino— por el momento sigue siendo despareja por lo menos numéricamente hablando.

General Motors estuvo ausente, y su único brillante defensor (Cupeiro) no estuvo en la largada. Ford brilló por su ausencia en el P. C. de Mendoza. Dodge hubiera sido el rival más importantes de este G.P. fue el dado la mayoría; pero de todas maneras demostró que está para ganar en cualquier momento. (El Dodge de Fangio punteó durante gran parte de la primera etapa). Otro de los items importantes de este G.P. fue el tema público. No lo hubo en la cantidad a que estábamos acostumbrados en otros G. P., ni tampoco, tenía la efusividad de otrora. Dos razones pueden justificar la frialdad: O la poca difusión del G.P. en el interior, o el bache que hubo durante tanto tiempo en los G.P. de T.C.

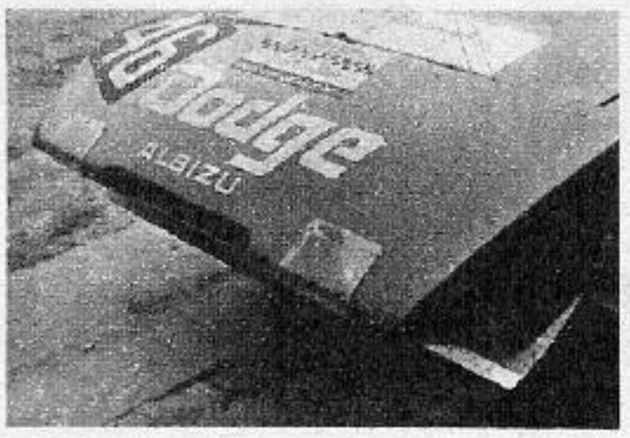
Habrá que esperar al próximo. En definitiva, toda crítica que se le pueda hacer a este G.P. debe contabilizarse como positiva. Uno de los hechos más concretos es la demostración de una categoría que recién surge y ya puede presentar 60 autos en la línea de largada. Y esa nueva categoría, que recién nace y que puede dar 60 autos en la línea de partida, ya tiene su primer campeón: Luis Rubén Di Palma.

PRIMERA ETAPA

Generalmente, en casos como éste, las opiniones son muy encontradas. Están los que por un lado opinaron que la etapa era una barbaridad, y los que estaban conformes pese a los guadales, la tierra suelta y demás. Pero sin duda alguna todos los inconvenientes enumerados y muchos más, son los que forman parte —inevitablemente— de un Gran Premio, o como en este caso de un "petit" Gran Premio.

Podríamos ponernos nuevamente a hilar fino y tejer prolijo sobre estras tres etapas sin días de descanso intermedio pero para el caso ya da lo mismo. Los argumentos que muchos esgrimieron ante el temor de relajarse a gusto en Mendoza y Zapala durante un día, fueron de tipo económico. Estirar el GP a cinco días significaba un gasto mayor de estadía para mecánicos y auxilios Estos fueron los que triunfaron en el debate en tanto los otros —más lógicos y ahora viene el porqué— opinaban que era inhumano sacrificar a los colaboradores de ruta







Las Trompas del TCA en el GP: *De arriba hacia abajo, Cacho Fangio; Dorita Bavio; Omar Cuvertino y José Manzano. La trompita más linda es la de Dorita Bavio (La Mimosa)...*



Campeón y subcampeón abrazados en parque cerrado. La ruta quedó atrás.

GRAN PREMIO DE TC "A"

Automóvil Club Argentino - 18, 19 y 20-XII-70

CLASIFICACION GENERAL FINAL V. TUERTO VIEDMA (2.830 km)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Procedencia
1º	1	Luis R. Di Palma	Torino	17h43m33s	Arrecifes
2º	9	Gastón Perkins	Torino	18h20m55s	Alberdi
3º	4	César H. Malnatti	Torino	18h36m47s	San Miguel
4º	4	Antonio O. Tempone ...	Torino	19h00m43s	Mar del Plata
5º	39	Francisco Espinosa	Torino	19h27m38s	Chacabuco
6º	60	Adrián Villegas	Torino	20h13m10s	Buenos Aires
7º	20	Norberto P. Rondelli ...	Torino	20h42m52s	Pergamino
8º	69	"Lizeviche-Winograd" ..	Torino	20h49m58s	Las Flores
9º	12	Rogelio Scaramella	Torino	20h55m16s	Bragado
10º	42	Norberto Castañón	Peugeot 404	20h58m58s	Lanús
11º	34	Oscar M. Gagliardi	Peugeot 404	22h48m27s	Capital
12º	72	Antonio Brischetto	Peugeot 404	25h32m07s	
13º	27	Cayetano Saladino	Torino	26h10m21s	Neuquén

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,023 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

haciéndolos viajar de noche constantemente y durmiendo apenas un par de horas durante cuatro días. Además, indicaban que el problema económico era algo muy teórico pues si bien eran dos días más de duración, se podía ir con una camioneta menos de auxilio ya que les sería mucho más fácil movilizarse en el camino. La cosa que el A.C.A. y la ACTC decidieron hacerlo con tres parciales al hilo y al que no le guste que le vaya a tirar piedras a los trenes, como diría el Nene García Veiga.

Por otra parte y cambiando de tema, éste debe haber sido el GP con menos promoción de los que disfrutó la categoría TC. ¿Por qué? Las causas son las mismas que dimos cuando el GP por Bolivia y Paraguay. El desinterés por lo que vimos a lo largo de la ruta y cabeceras como Mendoza, fue general, y sólo en los poblados grupos de gente se dignaron a ver pasar a los conocidos que peleaban la punta y a los "desconocidos" que irrespetuosamente se colaron en puestos importantes en una categoría donde es posible este tipo de cosas debido a la paridad mecánica y a la falta de circuitos sinuosos.

Cuando aún no habían terminado de largar los sesenta que iniciaron el tramo a Mendoza, ya los primeros controles estaban dando los pasos con el puntero esperado: Luis Di Palma y su Liebre 1 by Oreste Berta que, de no pararse, siempre gana. Después Malnatti, Cacho Fangio y otros muy cerquita y entremezclados. Así fue como hasta Vicuña Mackenna en los primeros puestos se oyeron nombres que más tarde desaparecían o se retrasaban en las clasificaciones. Ejemplos a la vista fueron Bordeu, Valsagna, Cuvertino, Volpicina, Loeffel, y otros que llegaron casi a la decena.

La lucha se circunscribió sin embargo a tres hombres. Di Palma, Malnatti y Gastón Perkins que a través de toda la etapa estuvieron conversando en voz alta hasta que don César tuvo que ceder posiciones finalizando el tramo de tierra porque su auto era un auténtico "flan" totalmente ingobernable. De ahí en más la Liebre plateada fue con mucho cuidado y pisando seguro para no hacer ninguna macana y poder llegar a Mendoza. Di Palma, amén de una detención para agregar aceite y otra para "rapiñar" una tapa de aceite a una Estanciera que para desgracia de su dueño estaba paradita al costado del camino, no tuvo otros problemas de no ser el temor a romper porque el manómetro de aceite se había vuelto loco en los últimos 150 km. Gastón Perkins, según sus palabras, tuvo un solo pero vital inconveniente... falta de velocidad con respecto al auto de Luis y no pudo hacer más de lo que su clasificación indicó. **"En la tierra anduve palo y palo y en los últimos kilómetros también le di con todo... tanto que pasando Casuarinas hice dos trompos completos en una curva."**

Además de los tres nombrados, Tempone, Saint Germes, Alfredo y José Manzano entre otros se dedicaron exclusivamente a demostrar en el parque cerrado de Mendoza la superioridad apabullante de los Torino contra los al comienzo ofen-

→

sivos Dodge para terminar la labor con un "Cacho" Fangio furioso como mejor representante de la marca y que se quejó porque lo único que andaba bien era el motor. Bordeu tirado en el camino con el tren delantero desintegrado en la parte de tierra a causa de los lomos de burro y el diferencial roto.

Chevrolet y Ford ausentes —pocos en la lista de largada— y desamparados. Dodge que continúa prometiendo pese a los tropezones que se va dando pero con muchas posibilidades de que la suerte cambie y las cosas se vuelquen a su favor mientras los Tornado aprovechan su muy buen momento para acabar con todo tipo de habladurías.

El porcentaje de arribados fue menor al esperado y en realidad las condiciones de los caminos así lo dictaminaron. Una prueba irrefutable es un simple hecho que saltaba a la vista cuando un auto entraba a parque cerrado. Al subir el cordón en el Liceo Militar los autos quedaban flameando por un buen tiempo demostrando que los amortiguadores hacía mucho tiempo que habían dejado de cumplir con su importantísima función. El resto quedó con trenes delanteros rotos, embragues inservibles, o una buena cantidad de piñas (léase Valsagna, Brown, que corría con Amadeo Carrizo de acompañante, Francisco Alcuaz, Sampol y otros).

Buena luz de Di Palma sobre Gastón, lo que le permitía hacer una carrera a conciencia y las posibilidades de llevarse el campeonato que estaba en juego entre él y Malnatti.

Entre los que no "suenan" mucho todavía pero cumplieron una labor interesante en el tramo inicial, Tempone que cada vez se acerca más, Alfredo Manzano, Saint Germés, Ayarza Garré y Espinosa. En total diez Torino en otros tantos primeros puestos. Todo un batacazo.

EL DESARROLLO DE LA PRIMERA ETAPA

El primer paso cronometrado por el ACA de la caravana del Gran Premio se verificó a 98 kilómetros de la largada en Venado y fue Di Palma el primero en registrar ese paso por el control de Rufino a un promedio de 211,336 km/h seguido muy de cerca por el 2 de Malnatti. Una máquina que había escalado posiciones en forma vertiginosa fue la de Bordeu que habiendo largado de Venado en la 29ª posición pasaba por Rufino en el 3er. lugar por tiempo. Valsagna y "Cacho" Fangio también establecían una performance interesante al colocarse 5º y 6º en este primer paso. Cuvertino y Pelan, con números altos, también estaban trenzados en la conversación.

En Estación Vicuña Mackenna (265,6 km) Perkins pasaba a ser primero en la carrera, mientras el hasta ese momento puntero, Luis Di Palma, se retrasaba hasta la 7ª posición. Bordeu lograba mantenerse en la tercera posición. Valsagna abandonaba antes de pasar el control por problemas en el motor, dejando su posición en manos del mendocino José Manzano que comenzaba a escalar posiciones. A esta altura de la carrera era impresionante el avance de Norberto Castañón que con un Peugeot 404 lograba ubicar en la 15a. posición al mejor auto de "Turismo". Por San Luis, llegada de la neutralización, (470 km) Perkins seguía comandando la carrera a 143,760 km/h de promedio, mientras Di Palma recuperaba y se colocaba segundo a 19 seg. de Gastón. Bordeu mantenía su posición seguido de Tempone, Saint Germés, Manzano, Del Vitto, Castañón y José Manzano. Castañón, a todo esto, seguía escalonando posiciones y pasando autos en la ruta. "Cacho" se retrasaba por problemas en la caja.

Luego de la neutralización (ocasión que aprovechó Malnatti para reparar suspensión) continuó la carrera pasando el puntero por La Tranca a 163,809 km/h de promedio (Di Palma), seguido por Perkins, Tempone, Saint Germés, A. Manzano, Ayarza Garré, Malnatti, J. Manzano, Del Vitto y Cacho Fangio. En este puesto se supo que Juan Manuel Bordeu estaba detenido cambiando diferencial y suspensión delantera debido a un brusco panzazo en un lomo de burro. Otro que se retrasaba era Castañón, mientras Eusevi (Fiat 1500 Cupé) escalaba posiciones hasta ubicarse en la 16a. posición. Por Las Casuarinas (754 km) las posiciones eran las siguientes: Di Palma (169,642 km/h), Perkins, Tempone, Malnatti, Ayarza Garré, A. Manzano, Saint Germés y J. Manzano. Era notorio el avance de los hermanos Manzano, que estaban discutiendo los primeros lugares sobre un terreno que conocen bien.

La llegada a Mendoza fue inaugurada por Di Palma que llegó a las 12h17m57s y lo siguieron, en este orden, Perkins, Tempone, Malnatti, Manzano (José) y Saint Germés que fue el ordenamiento final de la etapa.

BOCINEADAS DE LA PRIMERA ETAPA

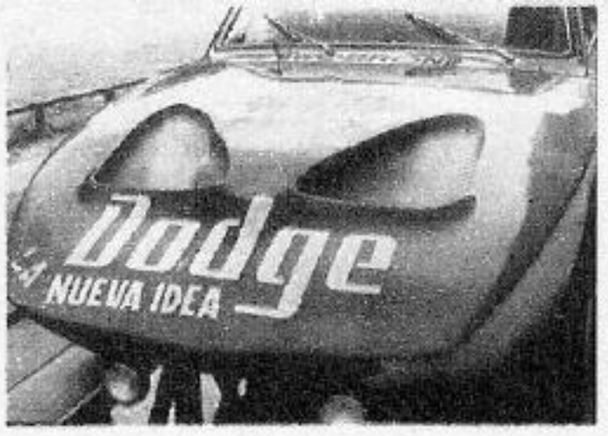
Tempone anduvo muy fuerte y en general si problemas. Lo único que le hizo perder un poco de tiempo fue un cable de bujía que se desprendió. **"Los autos golpeaban una barbaridad; la parte de tierra estaba demasiado poceada."**

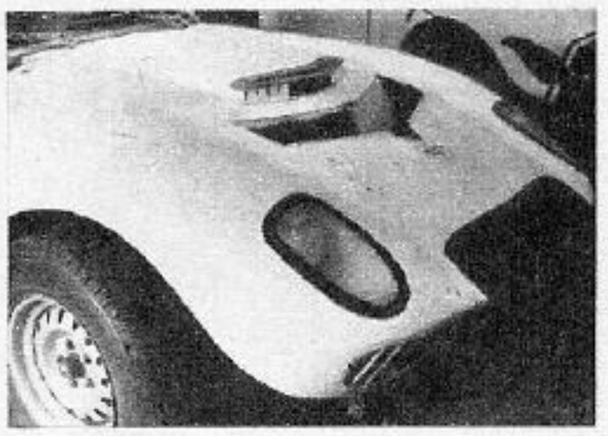
Malnatti salió a pelear por el campeonato con dientes y uñas. De entrada discutió la punta con Luis pero al entrar a la tierra en uno de los primeros golpes rompió los dos amortiguadores traseros. De ahí en más hizo lo que pudo. D'Angelo: **"el auto navegaba muchísimo, no entiendo cómo no nos salimos del camino, sobre el asfalto inclusive no podíamos pasar los 120 km/h."** ... ...

Al llegar a San Luis cambió los amortiguadores y salió con todo a recuperar, cosa que logró ya que finalmente llegó cuarto.

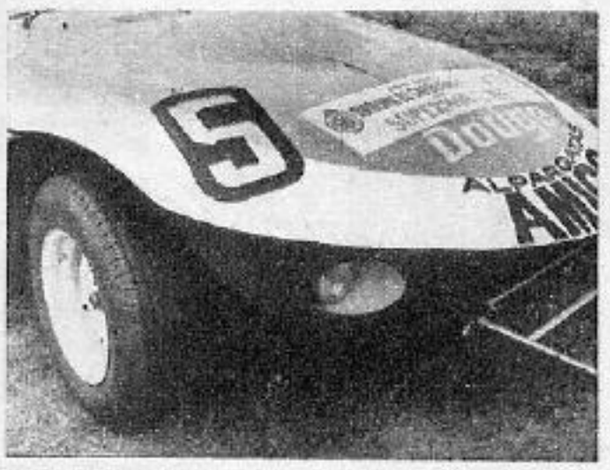
José Manzano no se encontraba del todo contento a pesar de haber llegado. **"Mis aspiraciones eran superiores pero dos inconvenientes no permitieron que se cumplan. Por un lado rompimos amortiguadores y por otro, cuando el coche marcaba normalmente, por ahí se le corría el punto y comenzaba a viajar 600 vueltas menos. Mañana (por el sábado) saldré con todo a recuperar. La ruta la conozco muy bien y el piso me gusta mucho."**

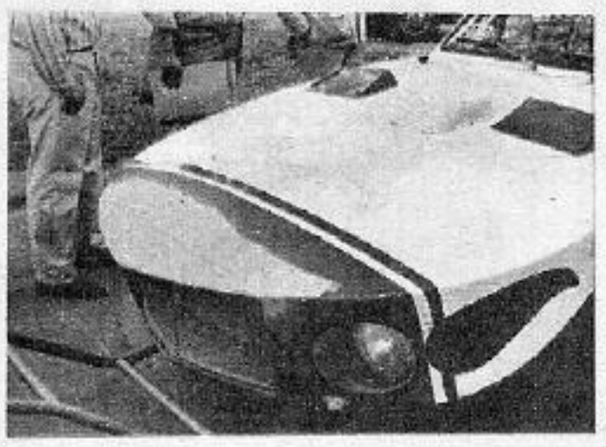
Volpicina rompió dos gomas; fuera de eso las cosas anduvieron

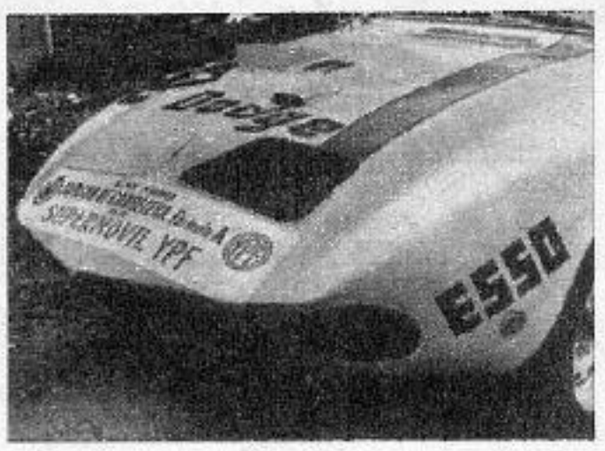












Siguen las trompitas: *De arriba hacia abajo, Pichón Luluaga, un diseño innombrable, por ser discretos; Aurelio Santoro; "Libera-Bozzone"; Doménico Modugno y Carlitos Loeffel.*

Amadeo Carrizo incursionó por el TC. Como acompañante le hicieron el gol en la primera etapa...





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Gastón Perkins, hombre de Grandes Premios. Seguro y regular consiguló su merecido segundo puesto.



Eduardo Volpicina, el hombre de Morón se destacó al principio para desinflarse al final.

bien. **"La carrera es larga, no es cuestión de maltratar el auto de entrada, veremos mañana qué sucede."**

La Liebre de Prats llegó al parque cerrado de Mendoza conducida por Ayarza Garré. El motor Berta rindió sus frutos. Problemas tuvo como todos; en uno de los saltos en la tierra rompió un soporte de la barra estabilizadora; además también se desacomodó el varillaje de la caja de cambios a causa de uno de los saques.

El Tío Fritz llegó un poco mufado. **"Anduve despacio porque tenía miedo de romper el auto; así y todo me parece que rompí una parrilla de suspensión."**

Por la tarde, cuando los mecánicos de Carlos Loeffel fueron a retirar el auto al parque cerrado se encontraron con la novedad de que las ruedas traseras estaban totalmente trabadas, seguramente a causa de un problema en los rulemanes. Una grúa del Automóvil Club prestó auxilio en la ocasión.

Rodi Marincovich volvió a ver un parque cerrado. **"La etapa fue muy dura; nosotros gracias a Dios no tuvimos problemas, solamente se nos trabó una vez el cable del acelerador."**

Roque Boyle salió por segunda vez a probar suerte con la rendidora mecánica de Juan Carlos Zurita. Los problemas que tuvo fueron prácticamente los de todos; amortiguadores. Perdió 20 minutos en cambiarlos.

Pichón Luluaga llegó con su Dodge a Mendoza. **"Tuve problemas de temperatura desde que salí, paré para cargar agua unas cuantas veces. Fuera de eso, todo anduvo al pelo."**

Pocho Rondelli entró al parque cerrado con una goma pinchada que terminó de desinflarse cuando detuvo el motor. **"No sé si voy a largar mañana; me sacaron demasiado tiempo. En la tierra despatarré todo el tren delantero y para colmo después estuve parado quince o veinte minutos por culpa de la batería que estaba totalmente planchada."**

El Torino que conduce el seudónimo "Eddie" mostraba un agujero bastante considerable en su trompa. Resulta ser que en una YPF de San Luis un buen señor que manejaba una pick-up no advirtió que estaba él atrás y le propinó un golpazo. Así es que el problema de bomba de nafta no fue su único inconveniente. "Eddie" viaja en este Gran Premio muy bien acompañado por una empulpadita representante del sexo femenino que responde al apelativo de Alfa.

Cuando alguien le comentó a Carlitos Loeffel lo del accidente de Luis Castellani y la consecuencia del mismo, que fue la amputación de una pierna, inmediatamente preguntó dónde estaba para ir a verlo.

"Nadie mejor que yo para llevarle un poco de tranquilidad y darle un empujón moral."

Primer abandono del Gran Premio. **Roberto Mouras** con su Torino. Pistón pinchado a 35 kms. de Venado Tuerto. Otra vez será...

Luis Di Palma: "Por Vicuña paré a sacarle una tapa de aceite a una Estanciera que estaba por ahí parada. La mía se cayó y me tiraba todo el aceite afuera. En San Luis lo único que hicieron fue cambiarme un amortiguador. ¿El peor tramo? El de Laboulaye... muy pesado. Bué... me voy a bañar y descansar un rato, por lo menos el auto está entero". Luego sacó el auto del parque cerrado. Cambió los amortiguadores e hizo un repaso general.

Gastón Perkins: "El auto no llega ni a los 205 km/h. Con eso no podés llegar a ninguna parte. Ahh... ¿sabés una cosa?... Me mandé un doble trompo sensacional cerca de Las Casuarinas. Entré demasiado fuerte... ¿la ruta? Mucha tierra; no tiene sentido correr por ahí."

Luis Saint Germés: "No creí estar tan bien clasificado... el coche no pasaba de las 4.900 vueltas y eso es algo así como 190 km/h. Vamos a ver qué pasa en la próxima, por ahora todo marcha macanudo".

"Larry" no selló en Buenos Aires y no largó. El auto estaba listo y los mecánicos a la espera de él. Sufrió un accidente aéreo sin consecuencia en Corrientes y no pudo llegar. ¡Lástima!

Cacho Fangio: "Ni me pregunten qué me pasó. Lo único que funciona bien es el motor. Después todo anda mal. No tengo embrague, se me cortó el caño de escape y desaparecieron tres de los cuatro amortiguadores que habrán quedado tirados en el camino. Yo no llego a entender cómo nos hacen correr por acá".

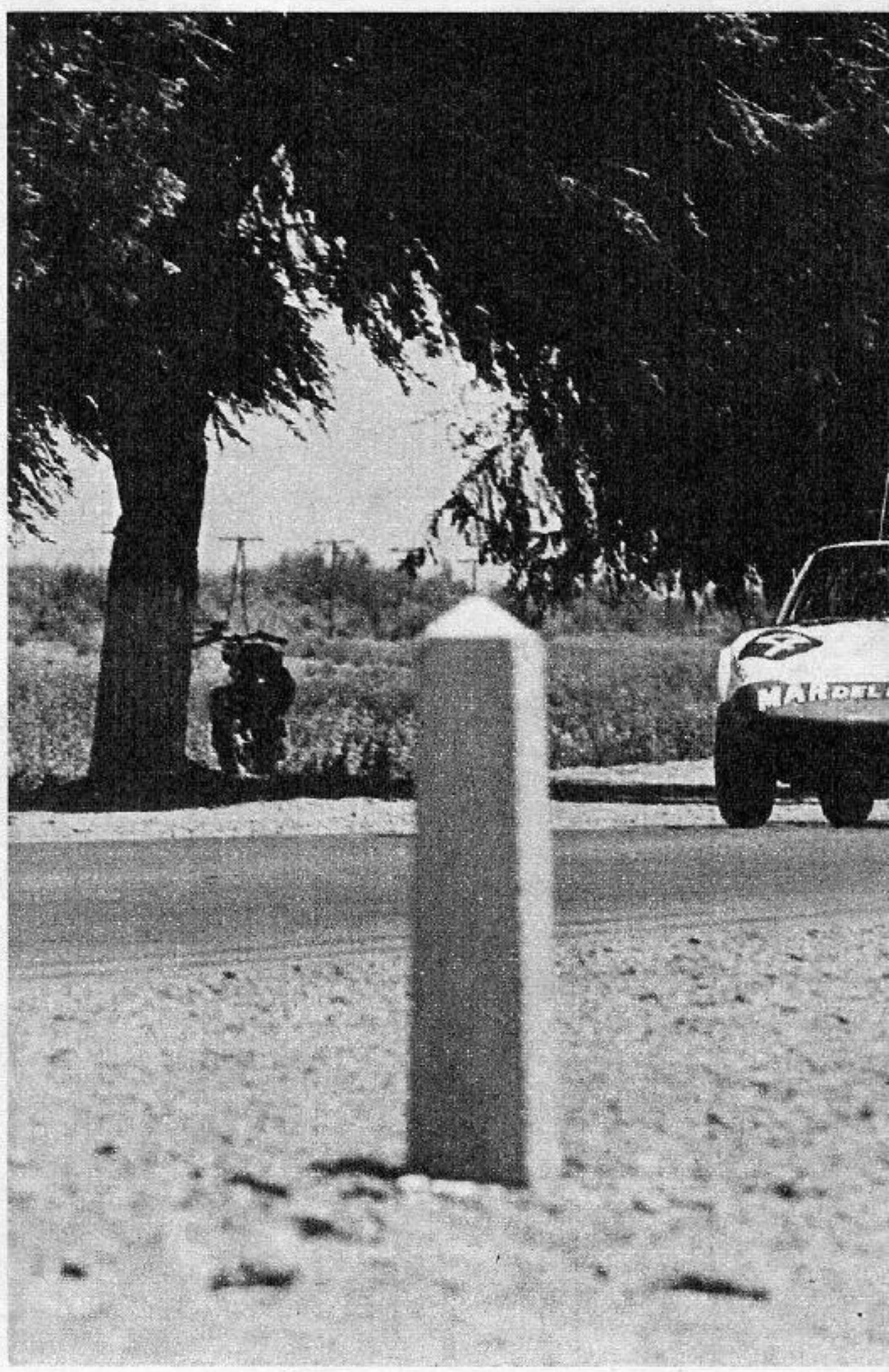
Con diferencial largo (11/40) y las 7.000 rpm. que levantaba la cupé Fiat, Alberto Eusevi llegó a viajar en los 200 km/h. Se clasificó 14º en estupenda performance. Sólo pinchó una goma. En la segunda etapa tenía cifradas esperanzas.

Otro de los "hasta 2.000 cm³." fue Norberto Castañón que pese a haber estado detenido casi media hora por un problema en el sistema eléctrico entró 16º. **"El coche pasa de los 180 km/h pero la carrocería se desintegró. Claro, te anticipo que le di como en la guerra, los lomos de burro con todo, siempre a fondo... ahora me fijé y está rajaada por todos lados. Por lo menos me divertí como un loco."**

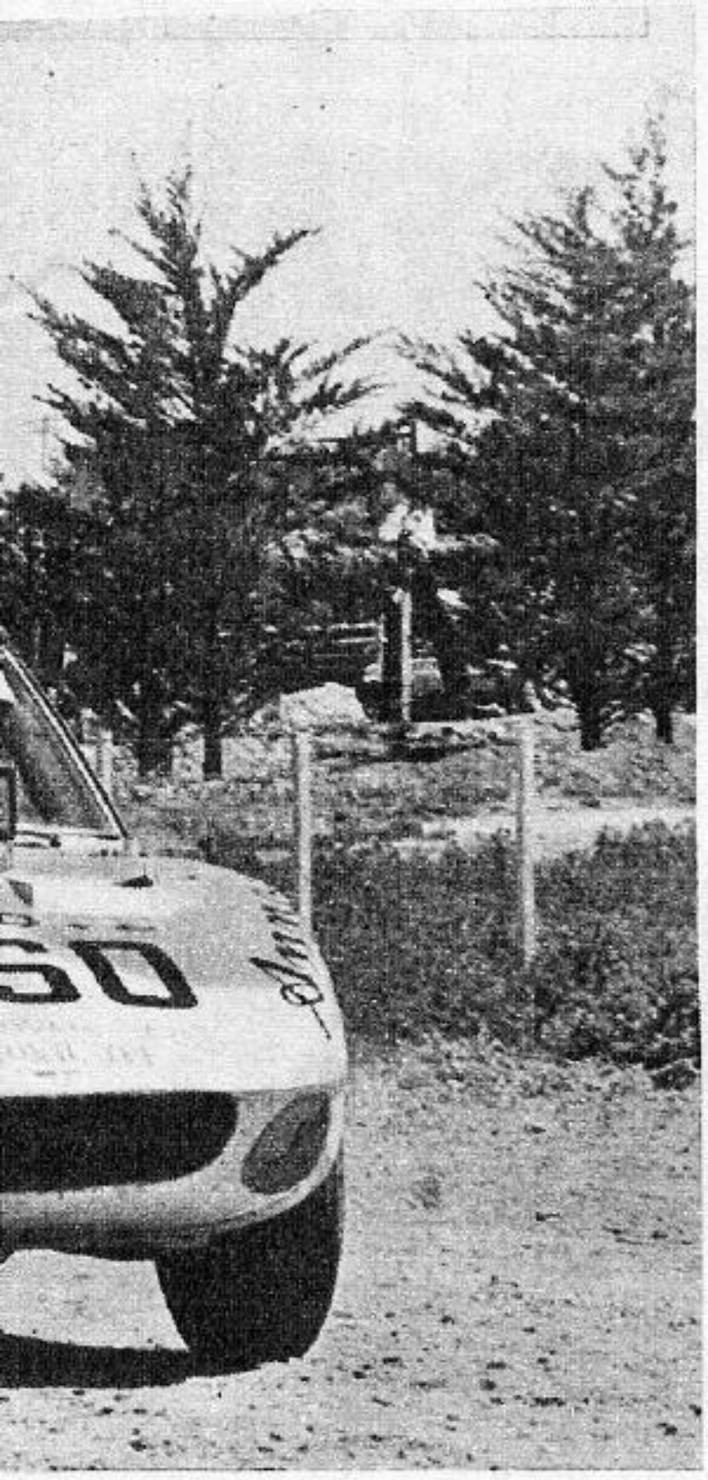
SEGUNDA ETAPA

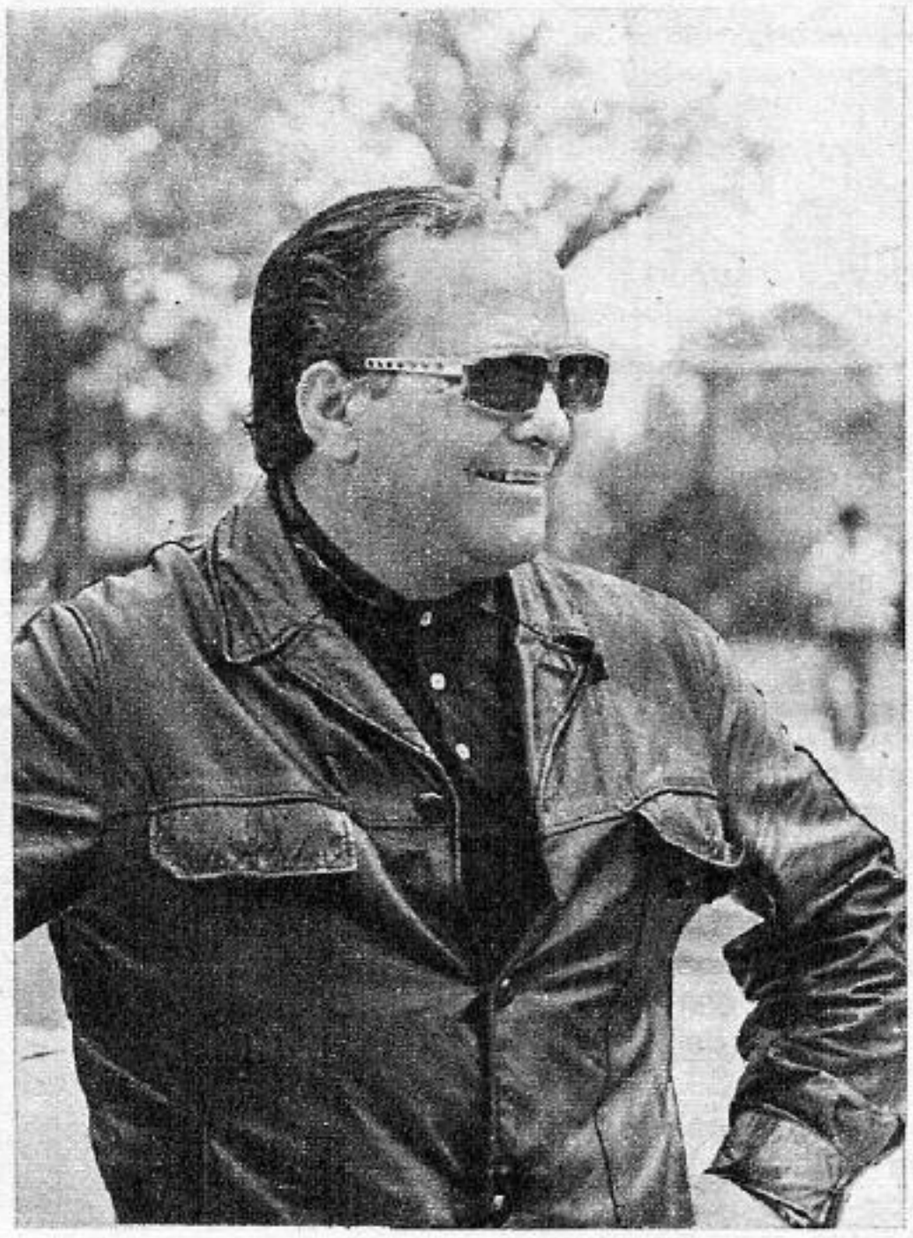
A las 7 de la mañana, Luis Di Palma inició desde Tunuyán (Mendoza) la segunda etapa del Gran Premio. Contra lo que la "cátedra" predecía —escapada de Di Palma—, fue Cacho Fangio quien pasó a comandar la carrera por las Pareditas (41,6 km) seguido de Malnatti, Di Palma, Volpicina, Espinosa, Cuvertino, Tempone, J. Manzano y "Lixeviche-Winograd". Los atrasos más notorios en este primer caso fueron los de Saint Germés y Castañón, como así también el de Gastón Perkins, que bajó hasta ubicarse 11º en la clasificación por tiempo de





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Arriba izquierda: Don César Malnatti fue tercero en el GP y segundo en el campeonato: un buen año.

El Torino de Tempone mantuvo una marcha regular durante todo el GP. Consiguió un merecido cuarto puesto.

Arriba derecha: Muy bien acompañado este chico 'Eddie": La diferencia está en la butaca derecha...

Antonio Tempone: hombre de Mar del Plata, hombre del TC.

VENADO TUERTO - MENDOZA (883,2 km)

PRIMERA ETAPA

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Luis Rubén Di Palma	Torino	5h07m57s
2º	9	Gastón Perkins	Torino	5h16m58s
3º	4	Antonio O. Tempone	Torino	5h22m43s
4º	2	César Malnatti	Torino	5h24m38s
5º	43	Alfredo Manzano	Torino	5h30m05s
6º	10	Luis Saint Germes	Torino	5h31m10s
7º	37	Juan Ayerza Garre	Torino	5h31m18s
8º	39	Francisco Espinosa	Torino	5h31m30s
9º	3	José Manzano	Torino	5h32m25s
10º	60	Adrián Villegas	Torino	5h38m37s
11º	14	Oscar E. Fangio	Dodge Polara ...	5h40m20s
12º	6	Eduardo Volpicina	Torino	5h40m43s
13º	7	Antonio L. Del Vito	Torino	5h47m43s
14º	32	Eduardo E. Eusevi	Fiat 1500 Cupé ..	5h48m07s
15º	31	Norberto Villa	Torino	5h56m36s
16º	42	Norberto Castañón	Peugeot 404	5h58m13s
17º	46	Omar Mura Cuvertino	Dodge Polara ...	5h59m45s
18º	12	Rogelio Scaramella	Torino	6h02m52s
19º	45	Rodolfo Marincovich	Peugeot 404	6h03m49s
20º	67	"Eddie"	Torino	6h05m55s
21º	24	Carlos W. Loeffel	Valiant	6h07m10s
22º	38	Roque Boyle	Torino	6h09m10s
23º	69	"Lizeviche-Winograd"	Torino	6h09m13s
24º	55	Juan F. Luluaga	Valiant	6h12m36s
25º	51	Aurelio S. Santoro	Dodge	6h15m40s
26º	20	Norberto Rondelli	Torino	6h20m36s
27º	68	Néstor R. Perlan	Torino	6h27m42s
28º	50	Nello Marsilli	Valiant	6h36m37s
29º	34	Oscar Gagliardi	Peugeot 404	6h41m00s
30º	47	José Santagatti	Torino	7h10m39s
31º	41	Críspulo Villanueva	Dodge Polara ...	7h13m15s
32º	27	Cayetano Saladino	Torino	7h18m20s
33º	19	Dora Bavio	Peugeot 404	7h23m42s.
34º	72	Antonio V. Brischeto	Peugeot 404	7h24m14s
35º	33	Oscar O. Grilli	Chevrolet	7h25m17s
36º	53	Jorge A. Gentile	Torino	8h00m00s

PROMEDIO DEL GANADOR: 172,079 km/h.

NO SELLARON: Larry (Torino), Arturo Damin (Chevrolet), Oscar Mauricio Franco (Torino), Héctor Roberto Manzotti (Fiat 1500 Cupé), Juan Carlos Gómez (Fiat 1500), Carmelo Galbato (Ford Falcon), Rubén Miotti (Peugeot 404), Faure Fernández Cota (Torino), Henry Pesino (Dodge), Osvaldo Luis Lofeudo (Fiat 1500 Cupé) y Alberto José Gómez (Peugeot 404).

NO ENTRARON PARQUE CERRADO: Juan R. Machado (Torino 300), Juan A. De Maio (Torino).

ABANDONARON: "Libbera-Bozzone" (Valiant), Rodolfo Marich (Torino) , Edison Valsagna (Torino), Carlos Alesina (Torino), Eduardo Matias (Ford Falcon), Perry Mason (Fiat 1500 Cupé), Ernesto Pierangelo (Torino), Roberto Mouras (Torino), Carlos D. Onainty (Fiat 1500 Cupé), Francisco Alcuaz (Ford Falcon), José Manuel Faraoni (Torino), Juan Manuel Bordeu (Dodge Polara), Ricardo Belliti (Torino), Eloy González (Chevrolet), Norberto Castelli Torino) Santiago J. González (Chevrolet), Daniel Favre (Chevrolet), Félix Mabellini (Peugeot 404), Domingo Novisky (Torino), Emilio Sampol (Peugeot 404), "Hermanos Suárez" (Valiant), Héctor J. Brown (Torino), "Queirolo" (Peugeot 404), Hugo Armando Gimeno (Valiant).

RECARGOS DE PARQUE CERRADO: Cayetano Saladino (19m29s), Félix Mabellini (06m17s), Antonio Vrischetto (05m21s).

la etapa, —pero manteniendo el 2º puesto en la clasificación general progresiva desde Venado. Eusevi y su Cupé Fiat seguía escalando y se situaba 13º en la general.

Omar Mura Cuvertino era otro de los que verificaba serios retrasos, pero esta vez fue a causa de las sucesivas roturas de cubiertas a que se vio sometido el Dodge-Albizu.

Por San Rafael (144 km), el puntero Di Palma mantenía una ventaja sobre Fangio de 1m26s en el parcial, y 1h27m en la general. Cuvertino, ya solucionados los problemas se encaramaba a la tercera colocación en el parcial seguido de Malnatti, Espinosa, "Lizeviche-Winograd", Volpicina y J. Manzano. El promedio de Di Palma en el tramo era de 195,479 km/h, mientras que en la general fue de 174,891 km/h.

Luego de la neutralización de San Rafael, el próximo paso fue por El Sosneado (275 km) donde Di Palma seguía encabezando la competencia seguido de Fangio, Malnatti, Espinosa, Ayarza Garré, "Lizeviche-Winograd", Manzano, Volpicina, y Gastón Perkins. Saint Germes se había retrasado y marchaba en la 18ª posición en el parcial. Por Bardas Blancas (391 km) el orden del parcial era el siguiente: Di Palma, Malnatti, José Manzano, Perkins, Espinosa, Ayarza Garre y "Lizeviche-Winograd". Di Palma había clavado 181,088 km/h en el tramo lo que hacía notorio el aumento de las dificultades del camino en esos tramos. Cacho Fangio hace abandono de la carrera antes de pasar por el control de Barrancas (538 km) por rotura de motor.

El orden en Barrancas era el siguiente: Di Palma, Malnatti, Perkins, José y Alfredo Manzano, Espinosa y Castañón en gran actuación. Por Cos-Malal (668,6 km) los cinco primeros eran Torino y el sexto puesto estaba en manos de Castañón con un 404. Di Palma, Perkins, Malnatti, Tempone y Espinosa se encolumnaban en el tramo. En Churriaca (741 km) se mantenía el orden del paso anterior y el promedio de Di Palma bajaba hasta clavar 135,070 km/h.

A las 13h51m49s., Di Palma entró al control de llegada en Zapala seguido de Perkins, Malnatti, Tempone, Espinosa, Saint Germes (que había logrado superar a Castañón en el camino) y Castañón mismo.

CHIMENTOS DE LA SEGUNDA ETAPA

Cuando llegó el momento en que Luis Di Palma debía sacar el auto del Parque Cerrado en Zapala, los que lo rodeaban pudieron confirmar que el "loco" había cuidado al auto hasta el máximo. Las operaciones a que sometieron al Torino Nº 1 fueron las siguientes: Lavado de carrocería y chasis, cargar el tanque de nafta, poner agua y aceite. ¿El motor?... como recién salido del atelier de Alta Gracia.

Aventuras y desventuras de los Dodge en la segunda etapa: Bordeu rompió diferencial y tren delantero en la segunda etapa, gracias a un panzazo de los buenos; Cuvertino venía con problemas en los balancines y Loeffel descalabró suspensión delantera. Para peor, el avión que llevaba a la gente de Chrysler y que sobrevolaba los autos de la marca, se prendió fuego en el aire, y los pilotos debieron mandarse en un arenal de super-emergencia. Una vez en tierra, debieron caminar 15 kilómetros hasta encontrar la ruta. Parece que don Luis Strianesse no quiere saber más nada con aviones. Mal fin de semana para la gente de Dodge.

José Manzano volcó espectacularmente en una zona de Sinuoso cerca de Barrancas. Su hermano Alfredo se detuvo y perdió muchísimo tiempo y cuando reanudó revoleaba la cola. Afortunadamente, tanto José como su acompañante no sufrieron heridas y la familia contenta. ¡Los hermanos sean unidos...!

Algunos abandonos y sus causas en la segunda etapa: José Aníbal Gentile abandonó en Las Pareditas con la junta quemada; Alberto Eduardo Eusevi paró primero en el Sosneado por rotura de distribuidor, pero abandonó poco más adelante; Nello Marsilli rompió biela en Bardas Blancas; Aurelio Santorio tuvo el mismo problema a 20 kms. de Bardas Blancas; "Cacho" Fangio abandonó en Bardas Blancas por rotura de motor; Eduardo Volpicina rompió la caja de velocidades a 15 Km. de Barrancas; José Santagati abandonó por rotura de palier (el 2º de la etapa). Detenciones más importantes: Cayetano Saladino rompió embrague y siguió en carrera; "Lizeviche-Winograd en Chos-Malal paró en el control del ACA a cambiar neumático.

Grande fue el susto que se pegaron algunos pilotos de autos de más de 2.000 cm³ cuando Castañón y su 404 aparecieron entremezclados entre los primeros puestos en la zona trabada. No era para menos, atrás del "404" de 1.800 cm³ había muchos famosos a los cuales no les gustó nada el asunto.

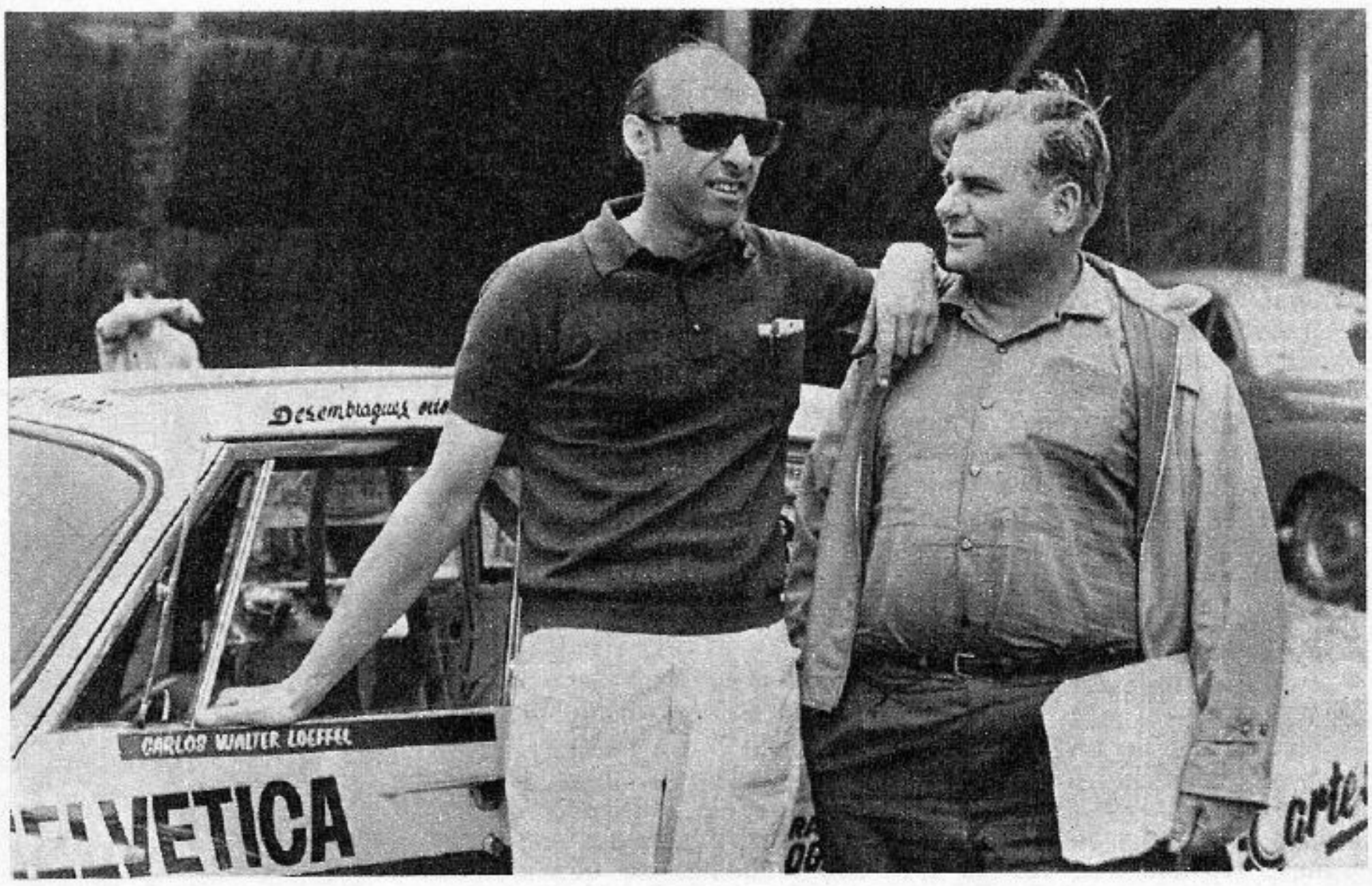
Dos 404 cumplieron todo el recorrido del Gran Premio, bastante retrasados pero con muchas ganas de llegar al final de la carrera en Viedma. Oscar





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Una parejita brava: Carlos Loeffel y Aldo Bellavigna como en otros tiempos. Lástima el abandono.



Arriba izquierda: Di Palma entrando en Parque Cerrado. Mano en alto, triunfo en el bolsillo.

Otro abandono lamentado fue el de Luis Saint Germes (grupo sanguíneo A - RH +).

TUNUYAN (Mendoza) - ZAPALA (863,4 km)

SEGUNDA ETAPA

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Luis Rubén Di Palma	Torino	6h21m49s
2º	9	Gastón Perkins	Torino	6h36m05s
3º	2	César Malnatti	Torino	6h38m20s
4º	4	Antonio O. Tempone	Torino	7h00m54s
5º	39	Francisco Espinosa	Torino	7h06m00s
6º	10	Luis Saint Germes	Torino	7h10m18s
7º	20	Norberto Rondelli	Torino	7h13m05s
8º	42	Norberto Castañón	Peugeot 404	7h13m50s
9º	12	Rogelio Scaramella	Torino	7h18m44s
10º	60	Adrián Villegas	Torino	7h30m06s
11º	69	"Lizeviche-Winograd"	Torino	7h35m16s
12º	38	Roque Boyle	Torino	7h35m54s
13º	41	Crispulo Villanueva	Dodge	7h46m54s
14º	45	Rodolfo Marincovich	Peugeot 404	7h51m51s
15º	31	Norberto Villa	Torino	7h54m53s
16º	19	Dora Bavio	Peugeot 404	8h02m17s
17º	7	Antonio L. Del Vitto	Torino	8h03m26s
18º	34	Oscar Gagliardi	Peugeot 404	8h08m31s
19º	46	Omar M. Cuvertino	Dodge	8h11m10s
20º	72	Antonio V. Brischetto	Peugeot 404	8h29m27s
21º	27	Cayetano Saladino	Torino	10m03m32s

PROMEDIO DEL GANADOR: 135,677 km/h.

NO LARGO: Juan F. Luluaga (Dodge).

ABANDONARON: José Manzano (Torino), Eduardo Volpicina (Torino), Oscar Espinosa Fangio (Dodge Polara), Eduardo Eusevi (Fiat 1500 Cupé), Oscar Grilli (Chevrolet), Juan Ayarza Garre (Torino), Alfredo Manzano (Torino), José Santagati (Torino), Nello Marsilli (Valiant), Aurelio Santoro (Dodge Polara), Jorge A. Gentile (Torino), "Eddie" (Torino).

CLASIFICACION GENERAL PROGRESIVA 1ª y 2ª ETAPAS:

VENADO TUERTO - ZAPALA (1.746,6 km)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Luis Rubén Di Palma	Torino	11h29m46s
2º	9	Gastón Perkins	Torino	11h53m04s
3º	2	César Malnatti	Torino	12h02m58s
4º	4	Antonio Tempone	Torino	12h23m37s
5º	39	Francisco Espinosa	Torino	12h37m30s
6º	10	Luis Saint Germes	Torino	12h41m28s
7º	60	Adrián Villegas	Torino	13h08m43s
8º	42	Norberto Castañón	Peugeot 404	13h12m03s
9º	12	Rogelio Scaramella	Torino	13h21m36s
10º	20	Norberto Rondelli	Torino	13h33m41s
11º	69	"Lizevich-Winograd"	Torino	13h44m29s
12º	38	Roque Boyle	Torino	13h45m04s
13º	7	Antonio Del Vitto	Torino	13h51m09s
14º	31	Norberto Villa	Torino	13h51m28s
15º	45	Rodolfo Marincovich	Peugeot 404	13h55m40s
16º	46	Omar M. Cuvertino	Dodge	14h10m55s
17º	34	Oscar Gagliardi	Peugeot 404	14h49m31s
18º	41	Crispulo Villanueva	Dodge	15h00m09s
19º	19	Dora Bavio	Peugeot 404	15h25m59s
20º	72	Antonio Brischetto	Peugeot 404	15h53m41s
21º	27	Cayetano Saladino	Torino	17h21m52s

PROMEDIO DEL PUNTERO: 151.929 km/h.

Gagliardi y Dorita Bavio hicieron las cosas lo mejor posible para clasificarse y no romper nada. Lamentablemente y pese a arribar, Dorita no entró en clasificación final.

Cuando los TC "A" llegaron al trabado no lo podíamos creer. Pasaban haciendo ruido, pero muy, muy despacio. Viéndolos andar así, pensamos que si hubiera sido una carrera de Turismo G.2, por el mismo camino, los Renault Gordini habían tramitado la montaña a mayor ritmo.

El tramo entre la llegada en Zapala y el Parque Cerrado parecía una etapa más. Los autos debían atravesar un centro altamente poblado y lo hacían como venían. Por más que la policía intentaba encauzar el tránsito los autos de carrera viboreaban por entre los coches particulares a cualquier velocidad. Podría haber pasado cualquier cosa. Por suerte no fue así.

Algunos datos sobre la cantidad de personas que movió el ACA para el desarrollo del Gran Premio: Oficiales deportivos, comisiones técnicas, controles de paso, etc... 72 personas; Control Central en Buenos Aires: 6 personas; Información y Prensa: 4 personas; Telecomunicaciones: 14 personas; Servicio Aéreo de Emergencia: 2 personas y Señalización y Relevamiento: 4 personas. Total: 102 personas, que con Quiroga, el bufetero del 7º piso del ACA, son 103 personas. ¡Qué tal!

TERCERA ETAPA

Fueron 21 los autos que se alinearon en Zapala para cumplir el último tramo, el más largo del G. P., de 1.054,5 Km. hasta Viedma. Las novedades más importantes previas a la largada de este último paso del G. P. fueron el recargo de 28m. que le aplicaron a Luis Saint Germés por entregar tarde el auto a Parque Cerrado y el no ingreso a P. C. del Torino de Del Vitto.

El primer control oficial del ACA estaba ubicado en Aguada Florencia a 85,6 Km. del punto de partida, y el encargado de inaugurarlo fue Perkins que pasó detentando la punta seguido por Di Palma a 8 segundos y Malnatti a 1m. Luego se encolumnaban Tempone, Scaramella, Espinosa, "Lizeviche-Winograd" etc... Dora Bavio estaba 14ª y Cuvertino 13g, Castañón se había retrasado y pasó 18º (anteúltimo). El promedio de Di Palma hasta ese control era de 167,754 km/h.

A 199,4 Km. de Zapala, Di Palma había vuelto a recuperar la punta en el Empalme de la Ruta Provincial 50, seguido de Perkins a 10 segundos, Malnatti, Tempone, "Lizeviche-Winograd", Sacaramella, Cuvertino y Rondelli. Castañón seguía retrasado y fue relegado en el tramo al último puesto.

Por Picun-Leoufu, el orden del tramo era el siguiente: Di Palma, Perkins, Tempone, Malnatti, "Lizeviche-Winograd", Espinosa, Rondelli y Villegas, mientras en la general hasta ese control, se escalonaban de la siguiente forma: Di Palma, Perkins, Malnatti, Tempone, Espinosa, Villegas y Rondelli. En Neuquén el orden del paso fue el siguiente: Di Palma, Perkins, Tempone, Malnatti, Espinosa, etc...

Hasta Choele Choel, la caravana seguía corriendo con 16 autos, pero al pasar el control dos máquinas se quedaron en el camino: Roque Boyle y Críspulo Villanueva. El 19 de Dorita Bavio pasó muy retrasado por Choele-Choel, siguió en carrera aunque a un régimen inferior al que venía trayendo.

Di Palma entró finalmente al final del G. P. en Viedma a las 13h33m47s seguido de Perkins a 15 minutos. Luego entraron, Malnatti, Tempone, Espinosa, Villegas, Rondelli, Scaramella, Castañón, Gagliardi, Saladino y Dora Bavio.

BATIDAS DE LA TERCERA ETAPA

Luisito Di Palma llegó al P. Cerrado de Viedma como si estuviera en carrera. Frenó encima, dobló, enganchó un cambio, pisó, acomodó el auto y se bajó. Tal cual como si en vez de ser el Parque Cerrado hubiera sido la última curva de algún autódromo. Lo que pasa es que Luisito llegó eufórico y no podía aflojar el rollo a último momento. 15 minutos después pudimos acercarnos a él y se suscitó el siguiente diálogo:

CORSA — ¡Bien, Luis! ¡Además de ganar el G. P., ganaste el Campeonato y además hiciste todo bien! La última etapa la corriste con la cabeza ¿no?

DI PALMA — ¡Vos estás loco...! Vine con la chancleta enroscada toda la etapa.

CORSA — !!!??? ¡¡Y bueno!!

Antonio Oscar Tempone paró en la segunda etapa por el vuelco de Manzano: **"Estaba des-**



Gastón Perkins: pie en la tabla por caminos del sur. Le faltaban km/h para alcanzar a Di Palma.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


WOMRON
#550

hecho y todavía las ruedas estaban dando vueltas. Fue una piua fea pero con mucha suerte". Alfredo tuvo un furio-pista 40 Km. antes que su hermano José. ¡Viva la hermandad!

El recibimiento que se le brindó al periodismo y a los pilotos fue bárbaro. Almuerzos, cenas en la gobernación, reservas de hospedaje..., etc., fueron un ejemplo más de la hospitalidad sureña. Entre los que trabajaron en esto, se destacaron el Tte. Coronel Zeno Díaz, el Sr. Rivera, Preteri y muchísimos colaboradores.

Gastón Carlitos Perkins en Parque Cerrado de Viedma: **"El auto anduvo mucho mejor que en las dos primeras etapas. En la tercera etapa con el auto en cuarta tiraba 6.200 vueltas; lo que nunca, ¿viste? ¡Pero te puedo asegurar que me divertí como un loco!".**

Norberto Castañon fue el mejor de todos los que corrieron con autos de 2 litros. Tuvo muchos problemas en el camino pero llegó bien clasificado. Podría haber andado mejor pero debió cambiar el embrague y ponerle uno standard, con lo cual no podía pasar de 130 km/h pues patinaba como un loco.

Oscar Gagliardi fue otro de los hombres épicos del G. P. Con el 404 que corrió el G. P. de Turismo al Norte y con el que se clasificó, logró dar la vuelta al G. P. de TCA. Cobró y todo. ¡Bien, "Chaca"!

Dos alegrones grandes fueron los de Espinosa y Di Palma al confundirse en un abrazo. Otro lagrimón hubo cuando llegaron "Lizeviche-Winograd". No podían hablar y hasta vimos alguna lagrimita bien justificada.

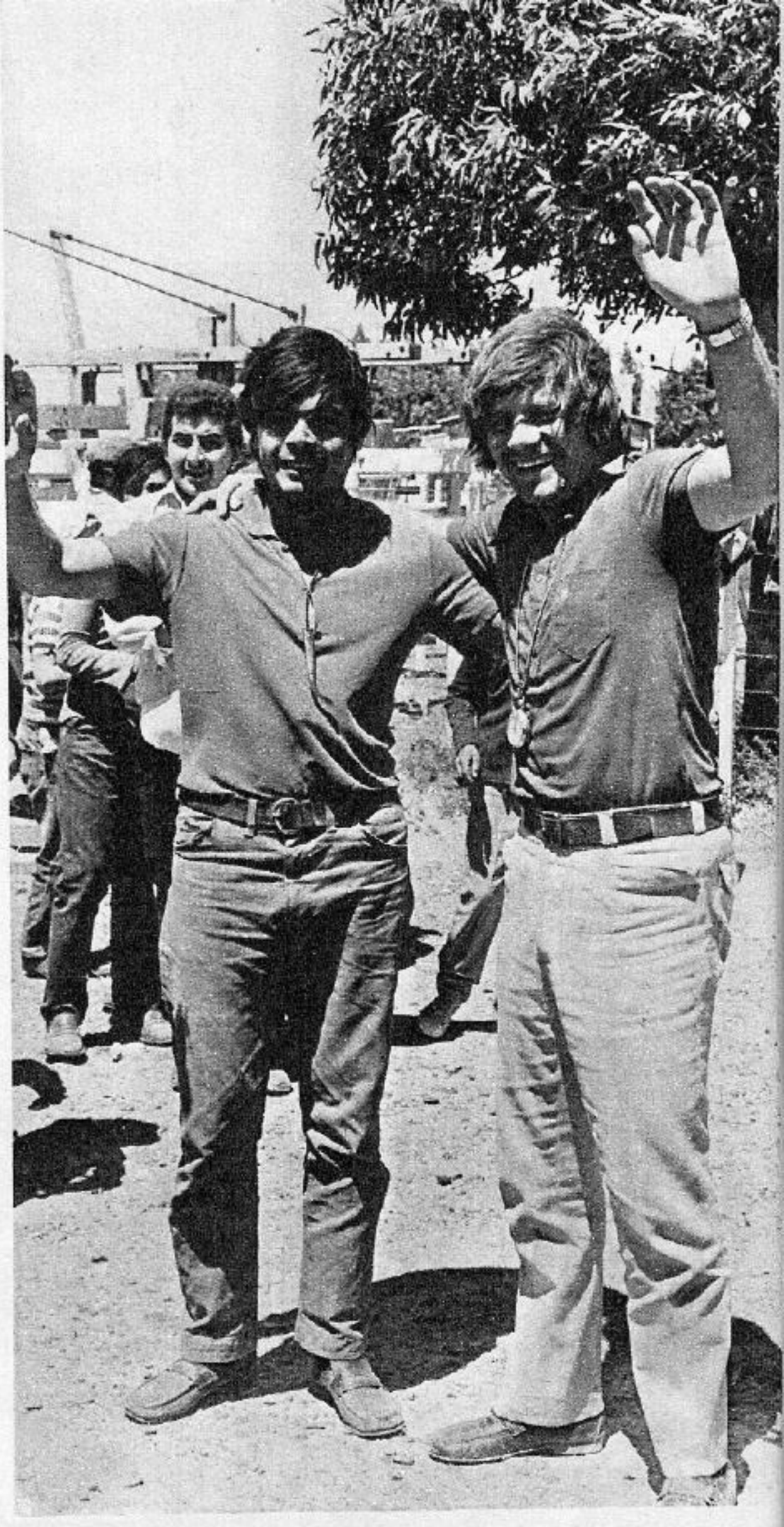
Malnatti, el hombre de San Miguel, no estaba contento con el rendimiento de su máquina: **"5.200/300 y no pasaba de allí. En Neuquén anduvo bien y sonaba lindo. ¡Qué le vas a hacer! No pude darme el gusto.**

En el Parque Cerrado de Viedma: A. Daporta: **"Yo no entiendo más nada, estos autos están todos mal hechos de suspensión, cómo van a aguantar..."** Spada: **"Y claro; nosotros cuando corríamos con la Cupé, no se rompían porque cuando el camino era medio malo, le poníamos dos amortiguadores por rueda y chau..."**



Molesto Cacho Fangio en Parque Cerrado: "Salvo el motor, todo lo demás es un desastre".





Luis Di Palma, que no pierde ni el pelo ni las mañas, en TC y en lo que sea se las sabe todas. Digno Campeón.

Pocho Rondelli, valor de Pergamino, acostumbrado a llegar.

ZAPALA - VIEDMA (1.054,5 km)

TERCERA ETAPA

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Luis R. Di Palma	Torino	6h13m47s
2º	9	Gastón C. Perkins	Torino	6h27m58s
3º	2	César H. Malnatti	Torino	6h33m49s
4º	4	Antonio O. Tempone	Torino	6h37m06s
5º	39	Francisco Espinosa	Torino	6h50m08s
6º	60	Adrián Villegas	Torino	7h04m27s
7º	69	"Lizeviche-Winograd"	Torino	7h05m29s
8º	20	Norberto Rondelli	Torino	7h09m11s
9º	12	Rogelio Scaramella	Torino	7h33m40s
10º	42	Norberto Castañón	Peugeot 404	7h46m56s
11º	32	Oscar Gagliardi	Peugeot 404	7h58m56s
12º	27	Cayetano Saladino	Torino	8h48m29s
13º	72	A. Brischetto	Peugeot 404	9h38m26s

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,269 km/h.

ABANDONOS: Crispulo Villanueva (Dodge), Omar Mura Cuvertino (Dodge), Roque Boyle (Torino), Antonio Brischetto (Peugeot 404), Norberto J. Villa (Torino), Rodolfo Marincovich (Peugeot 404), L. Saint Germes (Torino).

NO ENTREGO AUTO A PARQUE CERRADO: Antonio Del Vitto (Torino).

RECARGO EN PARQUE CERRADO: Luis Saint Germes (Torino).

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC FORMULA "A"

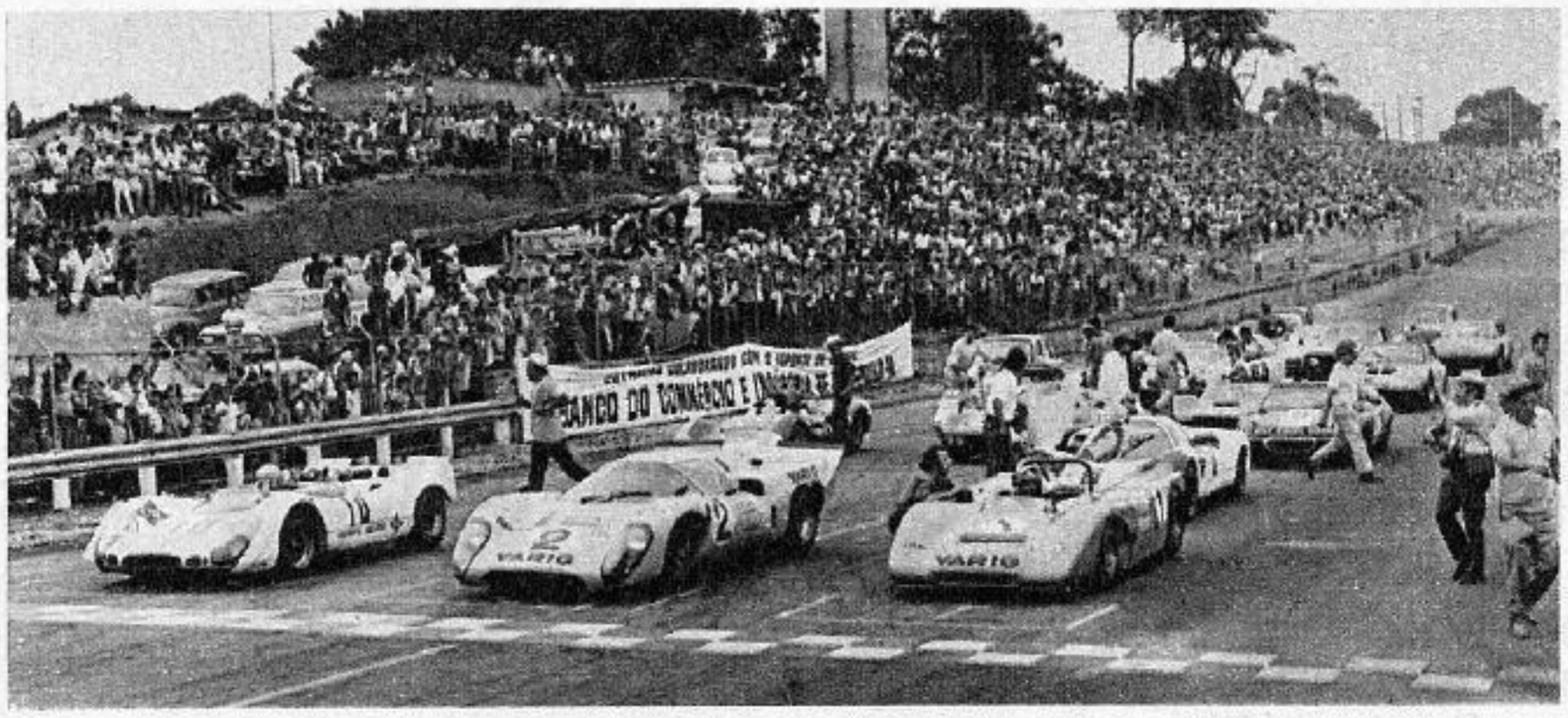
POSICIONES FINALES

1º	Luis Rubén Di Palma	51
2º	César Malnatti	34,50
3º	Gastón Perkins	19
4º	José Manzano	12
5º	Antonio O. Tempone	10,50
6º	Carlos Giay	9
7º	Juan Rubén Machado	6
7º	Eduardo Volpicina	6
9º	"Libera-Bozzone"	4
9º	Antonio Del Vitto	4
11º	"Larry"	3
11º	"Larry"	3
11º	Ricardo Zunino	3
11º	Rogelio Scaramella	3
15º	Rubén Lence	1
15º	Eduardo Matías	1
15º	Rodolfo Marich	1
15º	E. Rodríguez Canedo	1
19º	Oscar Fangio	0,50

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COPA BRASIL: SE POSTERGO LA TERCERA

"A pesar de la fuerte lluvia yo dejé que la carrera continuara. Pero después, cuando los coches comenzaron a derrapar y se detenían en la recta principal no tuve más control sobre la carrera y tuve que suspenderla." Así explicó sus razones Angelo Juliano, Director de esta tercera prueba por la Copa Brasil y Presidente del Automóvil Club Paulista. Obligado por el diluvio que inundó el circuito paulistano de Interlagos, la tercera fecha por este torneo de cuatro competencias debió postergarse para hoy, martes 22.



Amenazaba lluvia desde antes de la largada. Emerson Fittipaldi había pedido ya que sus neumáticos de lluvia fueran traídos hasta la pista. Pero la salida fue dada antes que comenzara a llover. Los tres primeros en la grilla eran los Lola de Emerson, Wilson y la Ferrari del italiano Moretti. Emerson salió al frente y antes de terminar la recta principal para entrar a la curva en bajada, ya la Ferrari y el Lola T 70 de Wilsinho lo habían pasado. La ventaja de estos dos sobre Emerson aumentaba en las rectas pero en las partes trabadas comenzó un progresivo descuento y así, al pasar por primera vez frente a las tribunas, el Lola spider estaba nuevamente al frente. Fue entonces que comenzó el diluvio y la pista quedó completamente inundada. En la recta principal los cinco primeros coches iniciaron un ballet en medio de incontrolables derrapes. Sin que milagrosamente ninguna sufriera un solo golpe. Un Puma, el de Paulo Gomes, quien venía más atrás, se descontroló y pegó contra un barranco. Por ese motivo y en ese momento, la prueba se suspendió. Hubo discusiones entre los pilotos si debía o no reiniciarse la carrera. Emerson, Wilson, los dos españoles, el italiano y los argentinos del Avante se inclinaban por la negativa y decían que no largarían de nuevo. Los demás (coches de fabricación brasilera y pilotos novatos) querían salir otra vez a la pista. Los japoneses que recién en esta tercer carrera debutaban con un Nissan Z 43 2R también optaron por continuar. Aunque prefirieron no hacer una reclamación oficial para no resultar antipáticos frente a los demás pilotos. Después de muchos sí y muchos no, quedó decidido realizar una nueva carrera recién hoy martes y con las puertas de acceso al circuito abiertas al público. La largada se hará de acuerdo a las posiciones que tenían los coches en el momento de suspender la prueba.

El Avante Tornado que nos representa, bajo la fuerte lluvia y momentos antes de que la carrera se detuviera, se golpeó contra una barranca en un fuerte derrape. El golpe lo recibió una rueda y el único inconveniente serio que sufrió fue simplemente la rotura de esa rueda. Estará perfecta para la carrera de hoy.



motos y karts en el autódromo

Dos carreras rescatables de motos y otras dos de karts fueron el saldo favorable de la reunión del domingo 13 en el autódromo. Nery Varona ganó en 125 cm³ y en karts "K", Del Campo ganó a casi 120 Kms/hora de promedio



SE FUE LA ULTIMA

El domingo 13 de diciembre, conmemorando el Día Nacional del Petróleo, volvieron a girar en el circuito Nº 10 del Autódromo de Buenos Aires motos y karts. Todas las categorías de motos en vigencia según las fórmulas de la FAM (50 cm³ standard y F.I., 100, 125, 175, y sidecar F.I.) además de karts fórmulas Junior y "K" —ambas de 100 cm³— tuvieron sus carreras.

MOTOCICLETAS

No difirieron mucho las carreras de motos de lo que fue la constante todo el año en la categoría: pocas máquinas y un parque que no se renueva pese a los repetidos y ya desgastados anuncios por parte de las autoridades de la Federación respectiva, en el sentido de que sería importada una cantidad de motos de competición libradas de los recargos aduaneros para fomentar este deporte.

Alfredo Ubieta —ganador en todos los cálculos— no tuvo ningún problema en sumar otro lauro en **50 cm³ F.I.** corrida simultáneamente con **50 Standard.** En esta última clase, Miguel Besteiro luchó denodadamente con Carlos Polio que terminó a menos de dos segundos del primero. Más pobre fue **100 cm³ F.I.** Sólo un competidor —Roberto Médici— pudo cumplir las 12 vueltas estipuladas ya que el segundo, Roberto Ramírez, campeón de la clase en 1969, por problemas técnicos perdió una vuelta. El tercero llegó a tres vueltas del ganador y queda dicho todo.

La de **125 cm³ F.I.** fue la más interesante de las corridas de motos solas. Desde el vamos se entabló lucha entre Hugo Vignetti con la poderosa Bultaco de seis marchas refrigerada por agua, Raúl Ubieta con la Zanella preparada por Luciano Fernández y Nery Varona con una vieja Bultaco (modelo 1959) TSS4 sobreviviente en la Argentina de un grupo de esas máquinas que traídas por el equipo español a la temporada de 1960 fue propiedad de Bragantini.

Los tres citados se alternaron en la conducción del lote hasta que en la séptima vuelta Ubieta rueda —había mucha tierrita suelta en el pavimento proveniente de los arreglos que se efectúan en la pista— y además del abandono contabiliza una fractura en uno de los dedos de su mano. El gasto continuó sin embargo a cargo de los dos restantes, con evidente superioridad en las zonas de manejo, por parte del puntano Varona que ganó por más de 40 segundos aunque favorecido al final por fallas en la Bultaco de su rival.

Opaca fue la de **175 cm³ F.I.** Se quedó Varona y, ausente Ubieta, todo se redujo a saber qué diferencia haría Vignetti sobre la Ducati de Pancracio Catania. Nada más.

Pero el campanazo lo dio **Sidecar 500 cm³ F.I.** Baste decir que cuatro máquinas llegaron al final separadas por apenas un segundo y dos décimas. Y estas cuatro motos se fueron cambiando la punta durante las ocho vueltas de la carrera para arribar a aquel resultado con el veterano y siempre entusiasta Pomesano padre, acompañado del no tan veterano pero sí muy entusiasta Cuaremba, a la cabeza del compacto pelotón. Lepiane, que no fue de la partida, hubiera contribuido sin dudas a hacer más brillante la tenida.

AUTODROMO MUNICIPAL DE BUENOS AIRES
PREMIO SUPERNAFTAS YPF
Motocicletas y Karts en el circuito Nº 10

Motos 50 cm³ Standard

1º	255	Miguel A. Besteiro	Demm	19m14s2	10
2º	403	Carlos Polilo	Demm	19m16s3	10
3º	258	José Reynoso	Demm	——	

PROMEDIO: 81,889 km/h.

Motos 50 cm³ F. I.

1º	73	Alfredo Ubieta	Itom	18m57s1	10
2º	52	Sexto Chinassi	Demm	——	10
3º	145	Roberto Ehlich	Demm	——	9

PROMEDIO: 83,113 km/h.

Motos 100 cm³ F. I.

1º	41	Roberto Médici	RF Special	19m40s3	12
2º	46	Roberto Ramírez	RF Special	21m35s	11
3º	53	Jorge Meneguello	RF Special	19m40s2	9

PROMEDIO: 96,949 km/h.

Motos 125 cm³ F. I.

1º	27	Nery Varona	Bultaco TSS4 ..	22m58s6	16
2º	80	Hugo Vignetti	Bultaco 6	23m45s4	16
3º	58	Roberto Vaneta	Zanella RK	——	15

PROMEDIO: 105,180 km/h.

Motos 175 cm³ F. I.

1º	80	Hugo Vignetti	Bultaco 6	23m57s5	16
2º	24	Pancracio Catania	Ducati	24m33s3	16
3º	27	Nery Varona	Bultaco TSS4 ..	——	16

PROMEDIO: 102,259 km/h.

Sidecars F. I. 500 cm³

1º	2	Pomesano - Quaremba..	Norton	17m00s	8
2º	12	Giordano - Puig	Norton	17m00s4	8
3º	3	Rodríguez - Comas	Triumph	17m00s6	8
4º	1	Pomesano - Carnota ..	Norton	17m01s2	8

PROMEDIO: 92,647 km/h.

Karts 100 cm³ Fórmula Junior

1º	79	Héctor Scarlatto	Dart - RF Scarl .	19m07s1	12
2º	41	D. Vázquez Ramis	Dart - Herceg ..	19m20s3	12
3º	6	Alfredo Pugliese	Titanio - RF ...	19m29s0	12
4º	39	José Cinquemani	Dart - RF	19m40s4	12
5º	66	Norberto Benvenutti	Dart - RF	19m58s0	12
6º	73	José Quintas	Fox - RF	20m01s2	12
7º	42	Daniel Torchio	D'Arminio - D'Ar.	20m14s4	12
8º	93	Jesús Fernández	Herceg	20m20s2	12

PROMEDIO: 98,867 km/h.

Karts 100 cm³ Fórmula "K"

1º	2	Roberto del Campo	Dart - Herceg ..	16m52s1	12
2º	9	Carlos Nani	Fox - Herceg ..	17m21s3	12
3º	31	Alfredo Pugliese	Titanio - RF ...	17m37s2	12
4º	29	Héctor Di Maro	Fox - Herceg ..	17m47s4	12

PROMEDIO: 118,055 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

fotos y texto de **CARLOS NEIRA**

Cátedra de manejo de Nery Varona en 125 cm3. En 175 se quedó.

Héctor Scarlato: grata revelación como piloto y preparador.



KARTS

Como final del programa se corrieron dos carreras de karting. En la primera una figura de las que surgen hizo suya la Junior. Nos referimos a Héctor Scarlatto que no estaba en los papeles de nadie, pero que con un RF modificado por él mismo en su admisión Sflappers en vez de la válvula rotativa original, se mantuvo toda la carrera segundo de Jorge Palagi. Cuando éste en la última vuelta dijo "no va más", se adueñó de la punta cómodamente y consiguió su primer triunfo ante 35 calificados rivales. El promedio de casi 100 kms/hora habla de por sí de cómo se está andando en esta clase promocional donde la limitación de un solo carburador y nafta y aceite en la mezcla pesan. Vázquez Ramis fue digno segundo y completó el "un-dos" de los chasis Dart del equipo de Horacio Turner.

En **Fórmula "K"** se daba la interesante circunstancia de que cuatro pilotos en caso de triunfar podrían ser consagrados campeones argentinos de la especialidad. Eran Valls, Amorrortu, Oscar García y Arlandi. Y sucedió lo insólito: abandonaron los cuatro. Amorrortu fue el primero en mostrar el camino y luego al irse quedando lo sucedió Valls que hizo el gasto hasta la octava vuelta en la que también se quedó. Del Campo tomó la punta entonces y no la dejó más demostrando que sus esporádicas actuaciones en karting no han mermado su extraordinaria calidad conductiva. Otro "prócer" del autódromo, Carlos Nani, fue segundo y la serie de motores Herceg fue interrumpida por Alfredo Pugliese, el mejor de los errefeístas.

En conclusión dos cosas resaltan: pocas motos y sólo dos carreras rescatables. En karts es inexplicable que, con el parque que hay, no ocupe este microdeporte mecánico el lugar de semillero que le corresponde. Urgente en ambos casos es buscar causas y aportar conclusiones.

EN CORDOBA ¿ CORSA
López Puccio S.R.L. Ctda. Buenos Aires 350 - T.E. 43726 - Córdoba

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

auto radio integral
radio estereo - grabador
avellaneda 327 t.e. 22707 cba.
con las más fáciles facilidades de córdoba
ARI

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

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

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

DICOR S.R.L.
BV. LAS HERAS 812
T.E. 76454 - CORDOBA
REPRESENTACIONES
REPUESTOS LEGITIMOS E IMPORTADOS
DI TELLA
Riley Argenta Traveller
Magnette MORRIS MG
★ Artículos de goma
★ Cables y extremos
★ para automotores
★ de todas las marcas
★
★
★ Calidad seleccionada
★ Ventas por mayor y menor
★ Envios al interior/contrarreembolso

Dodge Valiant
PERKINS
BARTOLEY S.R.L.
REPUESTOS MOTORES
TUCUMAN 33 - T.E. 6380 - BELL VILLE
SUCURSAL: SARMIENTO 166 T.E. 48229 CORDOBA

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

ALFRAN S.R.L.
REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
PEUGEOT - CITROEN
ISARD - DE CARLO
TABLADA 357
T.E. 24287 CORDOBA

REPUESTOS CAMIONES
FIAT 643 682 619
OM SUPER ORIONE
BELLINI Hnos.
JUAN B. JUSTO 1810 - T.E. 78344 - CORDOBA

FILTROS
PARA ACEITE COMBUSTIBLE Y AIRE
PARA AUTOMOTORES
INDUSTRIA Y EQUIPOS VIALES
Proveemos cualquier tipo y medida
Consúltenos.
CORDOBA FILTROS S. R. L.
Bv. Las Heras 580
T.E. 76259 - Córdoba.

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

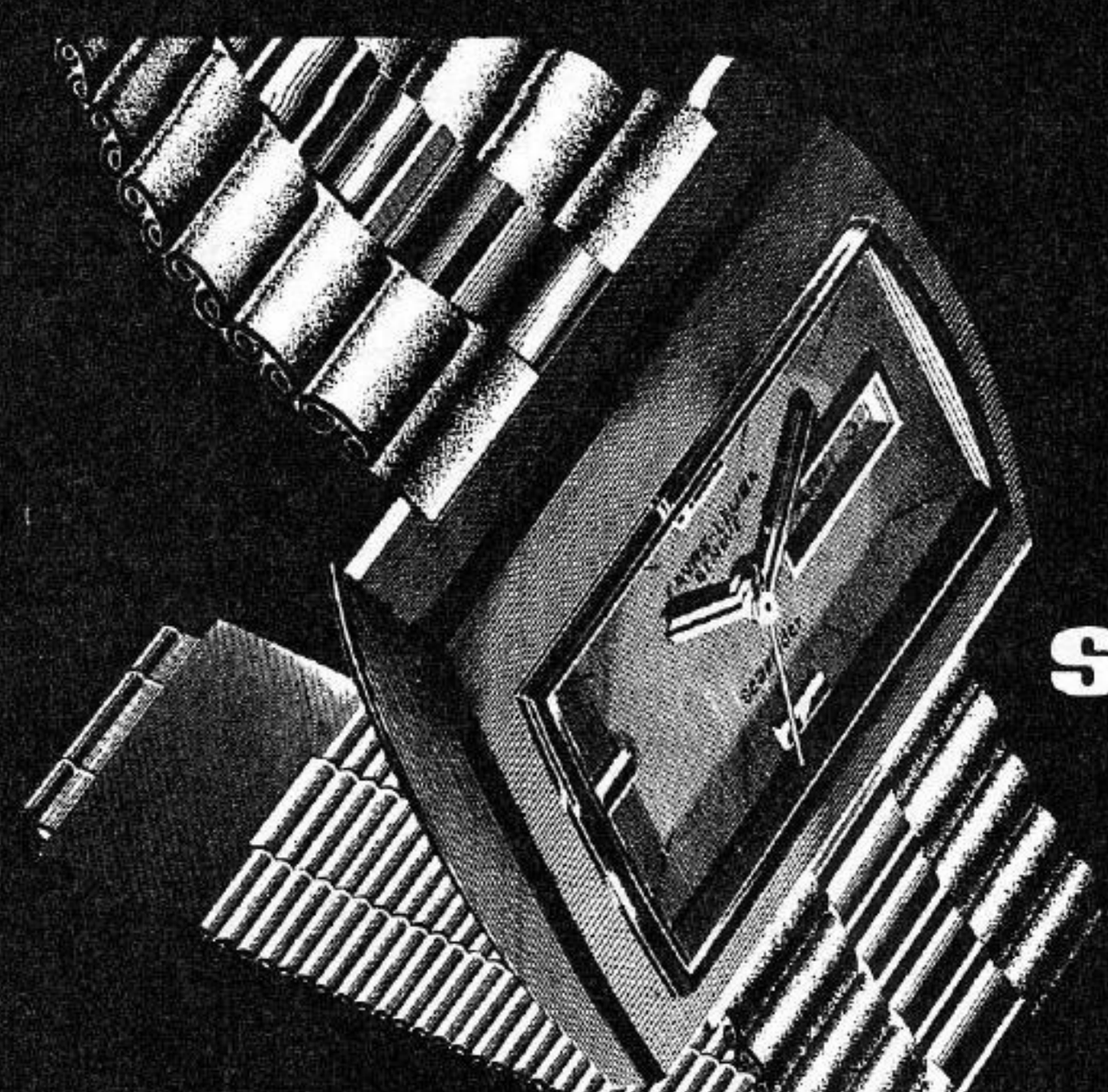
toda la linea de repuestos y accesorios citroën
2 CV y 3 CV
peucicor S.R.L.
Sarmiento 209
T.E. 28686 - Córdoba
Envios al interior contrarreembolso

JAEGER-LECOULTRE

ARGENTINA S. A.

Tiene el placer de comunicar
la llegada de los prestigiosos relojes

DE SU NUEVA REPRESENTADA



AUDAZ Y
PODEROSO
DE FORMA

sea raider

FAVRE-LEUBA

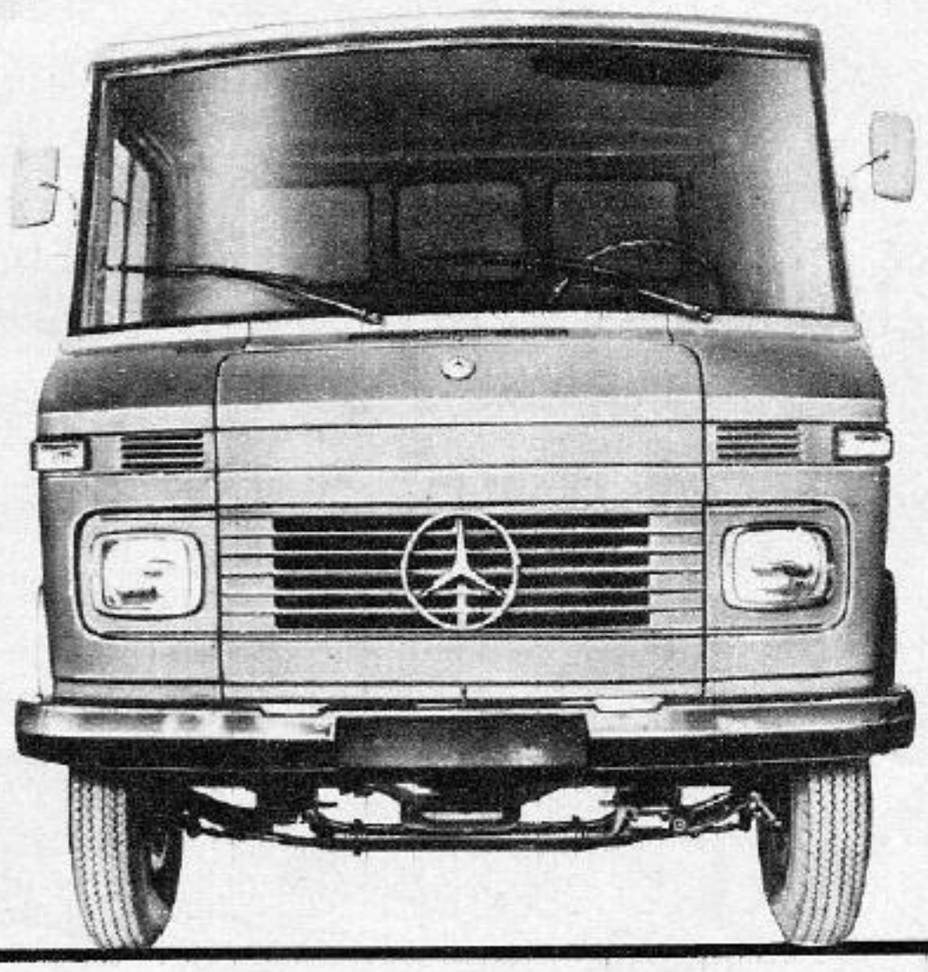
desde 1737 *geneve*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A todos los transportistas
Muchas Gracias

por su participación en la encuesta Conteste... y Gane un Transporter L 608 D Mercedes-Benz

A los ganadores: ¡Felicitaciones! Y les comunicamos que en el local del concesionario Mercedes-Benz donde depositaron el cupón ya los esperan para entregarles el premio correspondiente. Con este anuncio termina nuestro certamen "Conteste... y Gane" con 100 premios encabezados por dos Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel, fabricados en nuestro Centro Industrial con calidad Mercedes-Benz. Calidad que nos hizo líderes en el mercado de vehículos Diesel de más de dos toneladas para el transporte de pasajeros y carga.



Ganadores de los 12 primeros premios del sorteo:

1er. premio: Un Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel Furgón integral, Carrocerías EL DETALLE: Sr. Hugo Rubén Aimale, Alvear 510, Luján, Pcia. de Bs. Aires.

2º Premio: Un Transporter Mercedes-Benz L 608 Diesel Caja Playa, Carrocerías EL DETALLE: Sr. Jesús Cereijo, San José 915, 1er. piso, dto. "C", Cap. Federal.

3er. premio: Juego de cubiertas para L 608 D, marca FATE: Sr. Juan Antonio Ripoll, Mendoza 987, Sur, San Juan, Ciudad.

4º premio: Juego de cubiertas para L 608 D, marca PIRELLI: Sr. Ismael Gómez, Colombo 1119, Gualeguaychú, Pcia. de Entre Ríos.

5º al 8º premio: Aparatos de Televisión PHILIPS: Sr. Jorge Manuel Pardiñas, Cucha Cucha 394, Avellaneda, Pcia. de Bs. Aires. Sr. Eusebio Cecchi, Paroissien 4074, Cap. Federal. Sr. Jaime Cywis, Remedios 3667, 1er. piso, "E", Cap. Federal. Sr. Carlos Ulloa, Sáenz Peña 766, Tres Arroyos, Pcia. de Bs. Aires.

9º al 12º premio: Radios para camión con su correspondiente antena, marca MOTOROLA: Sr. José Marcelino Morandi, Virrey Loreto 2493, 1º B, Cap. Federal. Sr. Jacobo Samgorodsky, Luis Viale 1417, Cap. Federal. Sr. Raúl Alfano, Saavedra y Palavecino, Bolívar, Pcia. de Bs. Aires. Sr. Bernardo Miguenz Caiña, Trole 545, Cap. Federal.

Los ganadores de los restantes 88 premios serán notificados por correo. La lista completa de los ganadores puede ser consultada en los locales de exposición y ventas de nuestra Red de Concesionarios que abarca todo el país.

Escribano interviniente: Benito Roitstein (Titular Registro Público Nº 110)

Los premios se mantendrán a disposición de los beneficiarios por 90 días a partir de la fecha.

Mercedes-Benz Argentina S.A.
y su Red de Concesionarios

Miembro de ADEFA



ROAD TEST RENAULT 6

Cumple satisfactoriamente su fin: el espacio interior lo habilita como coche económico familiar y el robusto motor para viajar a velocidades de cruceros cómodas.La quinta puerta admite gran capacidad de carga volteando el asiento posterior. Aquí las cifras e impresiones

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RENAULT 6

Fotos
GERMAN SOPEÑA
CARLOS AGOSTINI y
ALFREDO ALBORNOZ

La conclusión a que llegaron los vendedores franceses de la casa Renault en Billancourt fue clara: los poseedores del elemental y práctico R-4 sentían el llamado de la evolución y había que darles un auto que les cayera justo. Existía un modelo de características mucho más lujosas (tracción delantera también) denominado R-16 pero que por su precio se ponía fuera del alcance económico del señor en plan de ascenso. La casa tenía otro, el R-8, intermedio entre aquellos dos pero su motor trasero y unas cuantas cosas más ("pichicata" Gordini, etc.) hacían de este modelo en particular un coche sobre el que caían los favoritismos exclusivos de la juventud. Faltaba el cochecito mediano, práctico y familiar. Y la respuesta institucional fue el Renault 6, a mitad de camino entre el 4 y el 16. Aunque se acerque mucho más al pequeño 4 que al más grande (a pesar que sus líneas de diseño y aspecto lo asemejen definitivamente al R-16 en escala reducida). Un auto con tracción delantera y motor ídem dispuesto en sentido longitudinal al chasis. Con la misma carrocería tipo rural de cinco puertas ya experimentada justamente con el 16.

Naturalmente, el lanzamiento de este mediano en nuestro país implicó los mismos planteos a priori. El salto de un status automovilístico a otro se veía limitado para nuestros coterráneos por la falta de autos medianos intermedios de la clase tipo 1.100 cm3. Y la consecuente aprobación del nuevo proyecto trajo aparejado a la casa el cimbro-

→









nazo de una importante inversión de pesos (tanto aquí como allá). Pero para eso los cerebros galos trabajaron antes en pos de una positiva reducción de gastos, decidiendo que la costosa introducción del nuevo modelo se abaratara mediante la utilización en éste de la misma plataforma —chasis, suspensión y trasmisión del más ancianito R-4. Aunque con efectivas mejoras que hicieron del recién nacido un coche sensiblemente mejor.

MOTOR MAS POTENTE

Estas mejorías se acentuaron aún más en R-6 de IKA Renault. Nuestro R-6 trae un motor de 1.118 cm3 y cinco bancadas, a diferencia de su original europeo que sale de fábrica con la misma planta impulsora que el 4. Eso le otorga performances de aceleración y velocidad de crucero mucho más aptas y adecuadas para movimientos en el tránsito nacional como para cubrir viajes entre nuestras dilatadas distancias geográficas. Los 51 HP SAE a 5.500 r.p.m. lo hacen capaz de reacciones nerviosas y ágiles a través de la caja de cuatro marchas de accionamiento idéntico al del R-4. Este, en su versión 4 S trae el mismo motor de 1100 que no es otro sino el que empuja a la última producción de la Renault de Billancourt, el R-12. Originalmente este motor tiene 1.300 cm3 de cilindrada. Aquí, mediante camisas de menor diámetro y más pared, se lo disminuyó a 1.118 cm3. Esto le otorga al motor una robustez destacable que agregada a la calidad del resistente cigüeñal y las características de distribución (árbol de levas) permiten un uso confiable. Tanto en manos de despreocupadas mujeres (en el caso de apelar a éste como segundo coche familiar) como de viajantes de comercio (aprovechando la capacidad de carga que admite el asiento trasero rebatible).

En 20 segundos alcanzamos los 90 km/h con partida detenida. A partir de esa velocidad la curva de aceleración comienza a caer. No obstante, la caja tiene un buen escalonamiento de marchas, con la segunda y tercera juntas. Esta caja puente tiene exactamente las mismas relaciones de marchas que las que trae el R-12 con el motor 1300 cm3. Y en nuestro caso nos pareció acertadísima también para el caso de este motor menos potente. Todas sus marchas están sincronizadas (incluida la 1ª). El embrague de diafragma, monodisco seco, confirmó los slogans publicitarios del fabricante que destaca la solidez del sistema. Viajamos y lo mantuvimos al R-6 de test durante muchos miles de kilómetros sin que se saliera de regulación el embrague ni perdiera efectividad como solía ocurrir con antiguos modelos de la casa.

Desde el diferencial integrado a la caja (relación 3,875:1) la trasmisión a las ruedas se efectúa por dos árboles cardánicos homocinéticos (cada uno está provisto de dos juntas).

Como crítica final al sistema de trasmisión, digamos únicamente que la palanca de cambios en una oportunidad quedó en nuestras suaves manos sin ningún tipo de ligadura con el extremo que manda a la caja directamente. Problema de chaveta, acusó la fábrica. Después volvió a salirse de su lugar sin llegar a quedar suspendida en el vacío pero haciendo prácticamente imposible enganchar ningún cambio. Volverla a su lugar requirió también esta vez mínimo esfuerzo. Por lo demás, la trasmisión no presentó inconvenientes. Es más, quedamos ampliamente satisfechos con el embrague y la caja.

SUSPENSION, DIRECCION Y FRENOS

Nosotros —en su momento— casi todos tuvimos oportunidad de desplazarnos en algún modelo de R-4. Y este último Renault, como "Renoletón" que fue bautizado (apodo derivado de la Renoleta-4L), bien vale que se lo compare con aquél en su comportamiento. La Renoleta, a pesar de su buena tenida en ruta, siempre sufrió ataques por su comportamiento extremadamente subvirante y tremendo ángulo de rolido. En la adaptación de la plataforma-chasis del modelo más antiguo para recibir la carrocería del nuevo R-6, estos vicios fueron eliminados por una serie de cambios que en conjunto constituyen un buen estudio en el mejoramiento de suspensiones. Aunque la distribución de pesos y la altura del centro de gravedad sean muy similares en ambos coches.

Mucho de esta mejoría se debe atribuir al sistema de dirección distinto. Los giros de volante necesarios para llegar de tope a tope variaron de 4½ vueltas a 3½ vueltas, lo que hace más simple y efectiva la maniobra necesaria para corregir una actividad levemente subvirante. Asimismo los ingenieros de la casa aumentaron el avance de perno en el R-6 para hacerlo más autocentrante.

Bajando el centro de rolido de la suspensión delantera la trasferencia lateral de peso se redujo, reduciendo al mismo tiempo la actitud subvirante. Pero un centro de rolido más bajo adelante podría significar que el coche rolara más y para eso, así como se endureció la suspensión delantera para compensar el mayor peso total del coche, la suspensión trasera se hizo más dura aún para reducir el rolido. Una trocha delantera un poco más ancha contribuye a evitar también el rolido. Como resultado, la trasferencia lateral de peso en la parte posterior fue aumentada, creando una reacción mayor para evitar que subvire. En definitiva, todos estos cambios hacen que el R-6 sea mucho menos subvirante que su hermano el 4 y con una tendencia marcadamente reducida al rolido.

El aumento de peso del vehículo como las performances de velocidad más elevadas han obligado a mejorar los frenos. Pero sin ninguna duda pudimos comprobar que el R-6 no posee en este aspecto una de sus mejores virtudes. El sistema hidráulico actúa por doble cilindro en las ruedas delanteras, con campanas mayores a las del 4. El circuito trasero tiene como solución destacable una válvula correctora sensible a la carga del vehículo. Esta válvula está sujeta al chasis y conectada a uno de los brazos de la suspensión trasera. Cuando el auto está descargado la tensión en la barra de torsión es leve y una presión moderada actúa sobre el pistón para cerrar la válvula e impedir que se trasmita mayor presión a los frenos traseros. Bajo una carga mayor, la barra se dobla más y se hace necesario un esfuerzo mucho mayor del freno antes que la válvula se cierre e impida que las zapatas presionen aún más.

A pesar de ello, las cifras que obtuvimos en el frenado no son extraordinariamente cortas. Aunque son buenas. A 100 km/h se detuvo en 71,80 metros con el tiempo de reacción incluido y 57,80 metros con la reducción del proceso humano. A 120 km/h, velocidad de crucero, frenó en 91,20 metros total y 74,70 con descuento. Las cifras son elevadas pero a las distancias obtenidas hay que agregar que el coche se detuvo progresivamente en línea recta y bajo cualquier condición de carga.

CONFORT Y CONTROL

Es cómodo y el interior, en movimiento, es descansado; absorbe todo tipo de irregularidades con apenas un poco más que el tum-tum-tum de las ruedas golpeteando y el balanceo suave de toda la carrocería. A velocidades bajas, no obstante, es ruidoso en caminos muy irregulares y en parte por el sonido del motor, pero es muy estable incluso con vientos fuertes laterales. La estabilidad sin embargo cambia cuando llueve; pero ello debe atribuirse, simplemente, al tipo de neumáticos y no al auto en sí.

Los asientos delanteros separados con respaldo fijo impiden buscar una posición mejor para la espalda, aunque el diseño, en general, del respaldo y el asiento propiamente dicho, son cómodos en relación inversamente proporcional a la altura del conductor. Soportan bien el cuerpo, pero el desplazamiento de todo el conjunto de adelante hacia atrás es limitado en su posición extrema alejada del vo-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



lante. El soporte lumbar en los sillones delanteros y posteriores es confortable hasta la altura de los hombros, inclusive. La posición de manejo es un poco erguida aunque satisfactoria, pero el manejo se complica por la mala alineación de los pedales, se hace difícil pivotear rápido el pie del acelerador (muy bajo) hasta el pedal de freno (ubicado bastante más arriba).

Desde afuera da la impresión de que no hubiera lugar para las rodillas en el asiento trasero. Pero la concavidad de los sillones delanteros permite que un adulto se siente cómodo. La altura es buena; en ningún momento imprevisto, la cabeza de ningún pasajero, ante irregularidades del camino, tocó contra el techo. A pesar que el coche es más bajo que el 4, uno tiene la impresión de estar sentado alto en el tránsito, lo que ayuda a sortear automóviles y desplazarse con dominio. La visibilidad es buena hacia atrás y excelente hacia adelante. Hacia atrás presenta el grave inconveniente de variar de acuerdo a la carga que lleve el coche ya que la luneta de la puerta trasera, cuando el coche lleva mucho peso, baja considerablemente. Para colmo, por efecto aerodinámico, se ensucia permanentemente, llegando a ser en algunos casos de viaje en ruta un problema crítico. Otros ángulos de visión se ven obstruidos por elementos estructurales como en el caso de los parantes delanteros que crean una gran zona oscura en posición cómoda de manejo. Los limpiaparabrisas dejan también, cuando funcionan bajo la lluvia, un área sin barrer bastante grande en la parte superior del parabrisas.

Los controles en general se encuentran muy cómodos al alcance de la mano. La palanca de cambios está en el lugar exacto, mucho más accesible que si estuviera en el piso.

El sistema de calefacción logra calentar el auto en pocos minutos y las entradas de aire permiten que se cree una corriente que cuando el sistema térmico está funcionando, los vidrios se desempañen fácilmente. Las entradas sobre el tablero delante de la cara de

→



RENAULT 6 - FICHA TECNICA

MOTOR
Tipo: 4 tiempos.
Nº de cilindros: 4 en línea.
Diámetro de cilindros: 68 mm.
Carrera: 77 mm.
Cilindrada: 1.118 cm³.
Relación de compresión: 8,5 : 1.
Potencia efectiva: 51 HP / 5.500 rpm (S.A.E.).
Cupla máxima: 8,5 MKg/3.000 rpm (S.A.E.).
Capacidad de lubricante: 2,4 lts. (s/filtro).
Renovación de lubricantes: c/5.000 km.

CAJA - PUENTE
Tipo: 4 marchas hacia adelante totalmente sincronizadas y M.A.
Relación de velocidades: 1ª 3,625 : 1
2ª 2,263 : 1
3ª 1,480 : 1
4ª 1,032 : 1
M.A. 3,076 : 1
Relación de diferencial: 3,875 : 1 (8 x 31).
Capacidad de lubricante: 1,9 lt.
Renovación de lubricante: c/10.000 km.

SISTEMA COMBUSTIBLE
Capacidad tanque: 36 lts.
Marca de carburador: Solex.
Tipo de bomba: mecánica a diafragma.
Tipo filtro de aire: húmedo en baño de aceite - dos etapas para servicio pesado.

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO
Capacidad: 5,5 lts. (s/calefactor).
Tipo de sistema: forzado a presión.

FRENOS
Tipo: hidráulico.
Delanteros: a tambor con doble zapata primaria; superficie de frenado: 336 cm².
Traseros: a tambor con zapatas autocentrantes. Válvula distribuidora de presión sensible a la carga, superficie de frenado: 231,4 cm².
De estacionamiento: mecánico sobre ruedas traseras.
Cantidad de líquido: 0,2 lt.

NEUMATICOS
Medida: 145 x 330.
Tipo: Convencional.
Presión: 1,6 kg/cm².

SUSPENSION DELANTERA
Tipo: Independiente, a paralelogramo deformable trasversal con barras de torsión longitudinales, amortiguadores hidráulicos telescópicos de acción directa y doble efecto, y barra antirrolido.

SUSPENSION TRASERA
Tipo: Independiente a brazos de suspensión longitudinales, con barras de torsión trasversales, amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto y barra antirrolido.

CARROCERIA
Tipo: semiportante, de acero, fijada a una plataforma de chasis donde están montados los órganos mecánicos principales.
Versión: Limousine, 4 puertas y puerta trasera de acceso al baúl.
Capacidad: 4/5 plazas, con espacio para equipaje.
Peso aproximado: 840 kg.



los ocupantes de la parte anterior son efectivas y cumplen su función de refrigeración y renovación del aire. Aunque en algunos casos permiten la entrada de polvo con más facilidad que otros sistemas dirigidos al mismo fin.

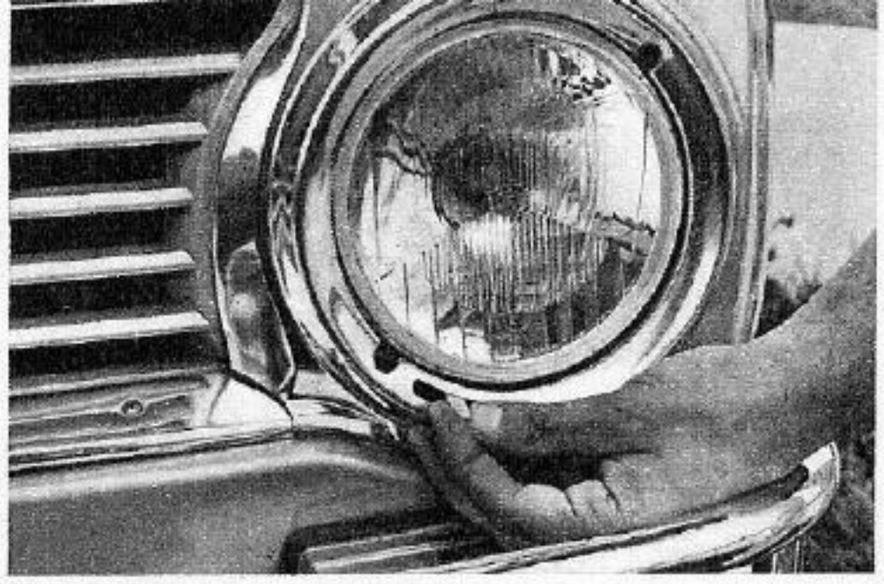
Como el ángulo de inclinación de la "trompa" varía de acuerdo a la carga que lleve el auto, un sistema de palanca permite variar fácilmente hacia arriba o abajo la dirección del haz de luz de los faros delanteros. La palanquita debajo de los faros adecua la luz que siempre nos resultó eficaz a las velocidades que alcanza el Renault 6.

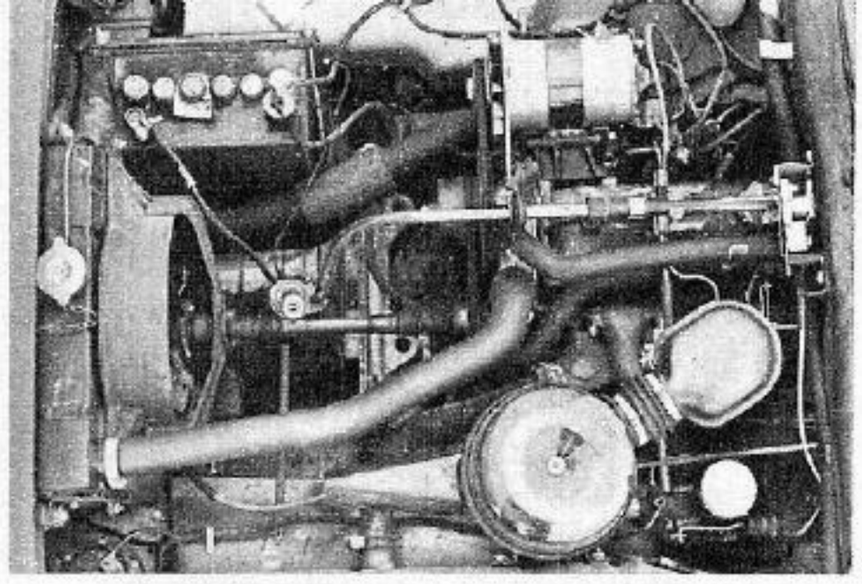
Para un coche de su categoría dentro del mercado y para el precio de venta a que se ofrece, el R-6 está bien equipado. El interior y los detalles son agradables (aunque espartanos) y muy al estilo francés, que significa mucha chapa a la vista. El plástico negro y la imitación madera del conjunto de panel delantero, tablero y volante son discretos y muy agradables.

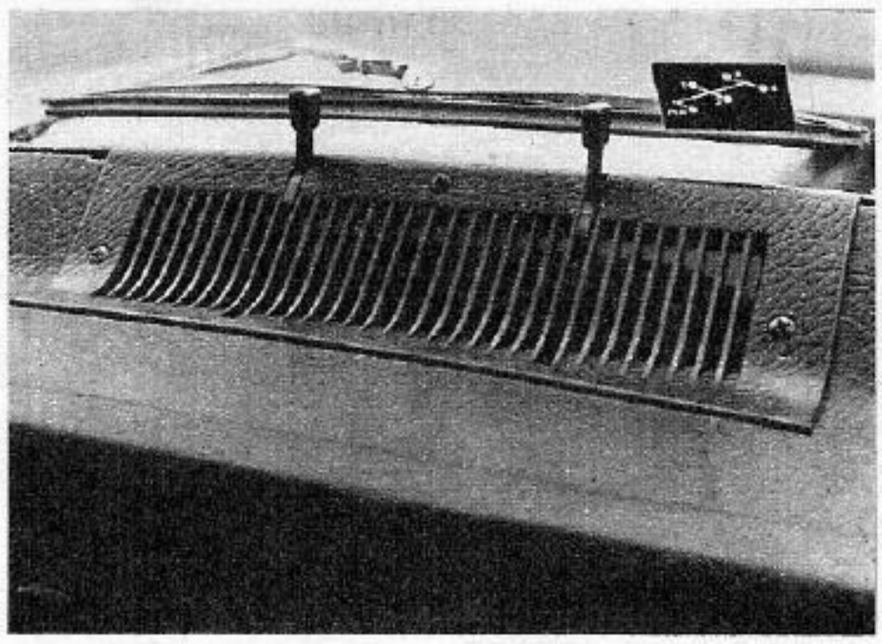
En el extremo izquierdo del tablero, detrás del volante de dirección se dispusieron dos perillas escalonadas para conectar el ventilador del sistema de calefacción y el limpiaparabrisas. Por lo demás, el instrumental es insuficiente y muy pobre. Un único instrumento, el velocímetro, con ur cuentakilómetros que cambia de cifras cada kilómetro. Un amperímetro y el indicador del nivel de combustible completan el tablero de lectura (muy difícil por cierto); lo demás se indica por luces.

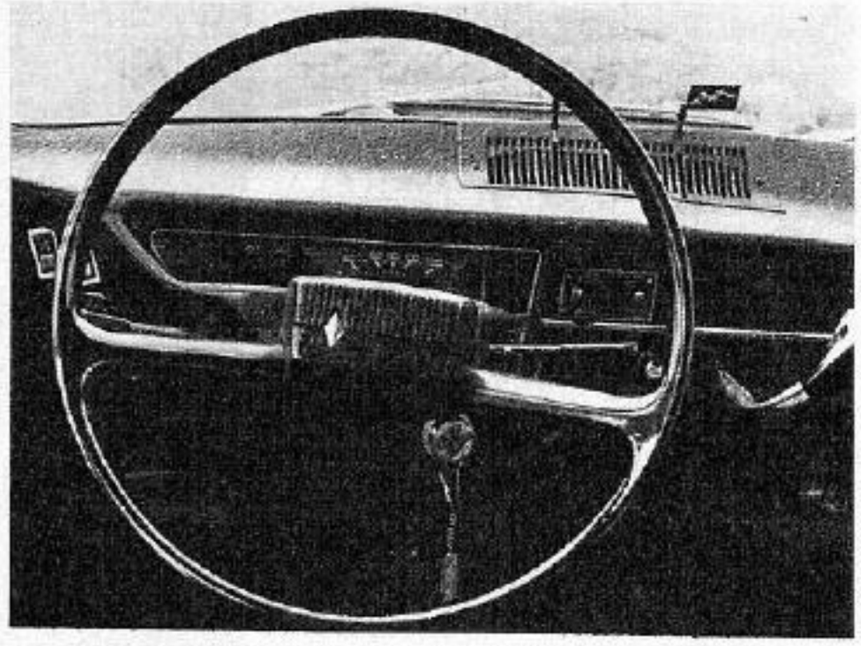
FIN

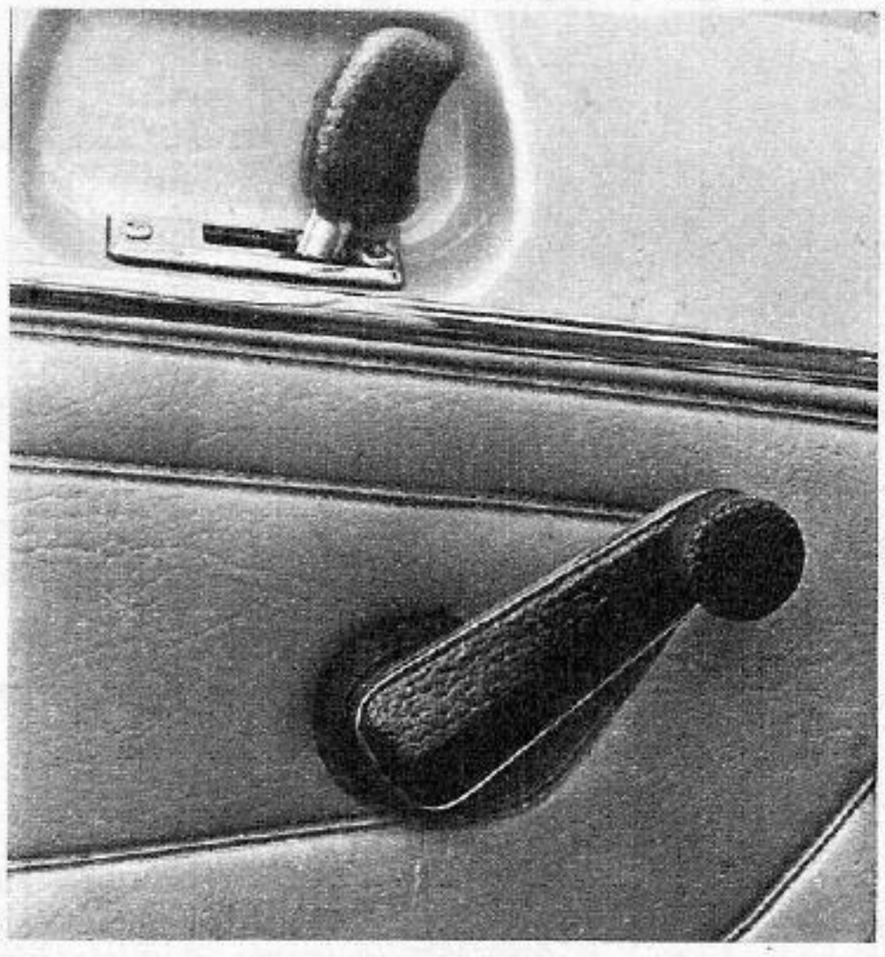
El Renoletón cumple su cometido. Por abajo, la suspensión es marcadamente mejor que la del R-4. Se han corregido vicios de comportamiento en el camino haciéndolo mucho más franco y neutro que su antecesor. El motor es inobjetable desde el punto de vista del requerimiento que debe cumplir. Es fuerte y confiable. Capacitado para sobre-


1


5


2


6


3

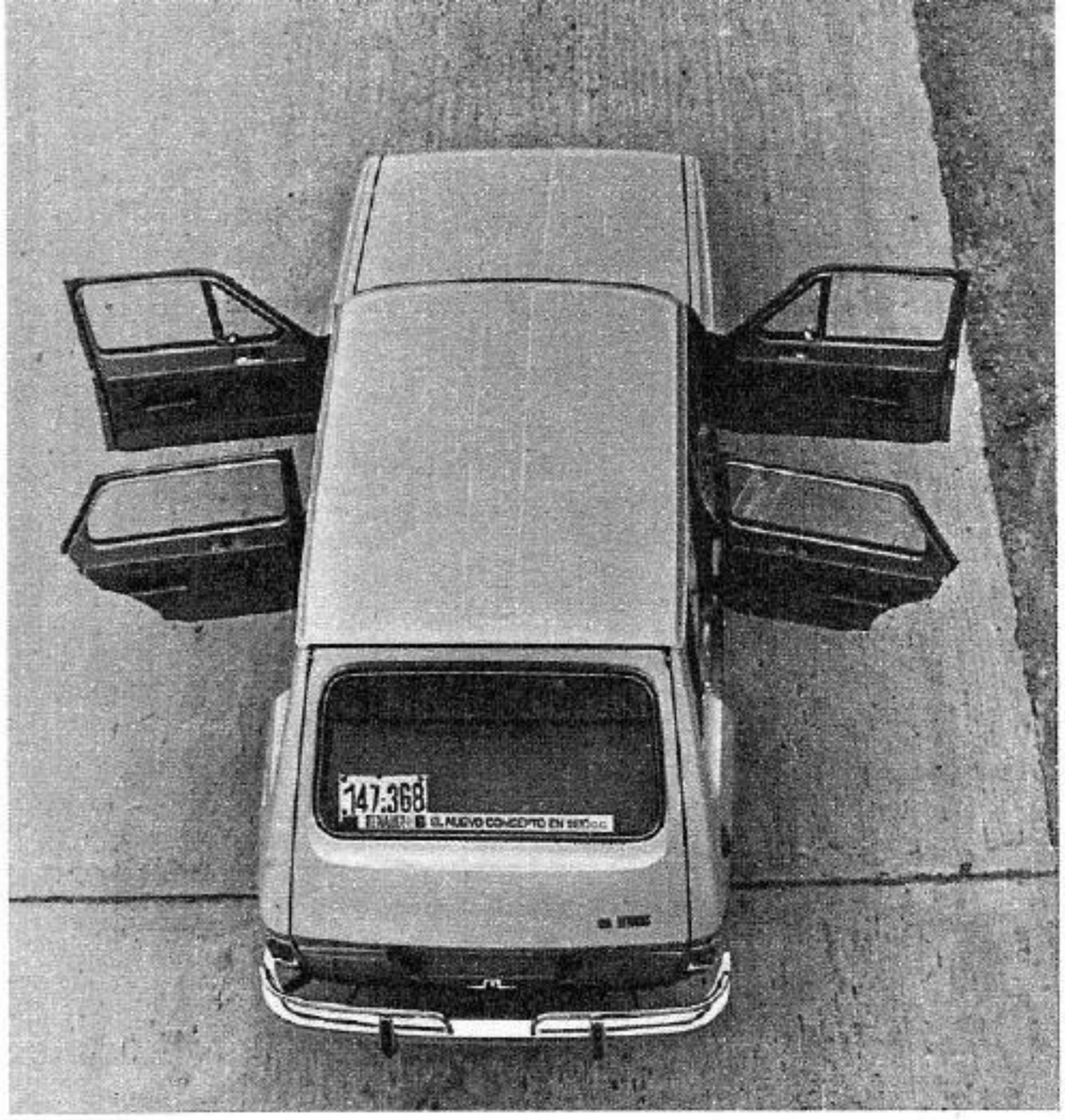
1. La regulación de los faros se realiza fácilmente mediante la palanquita que vemos en la foto. — 2. El sistema de aireamiento es novedoso y cómodo, bien diseñado. — 3. Cómodas y elegantes las manijas y embutida por seguridad la que comanda la apertura de las puertas. — 4. El área de barrido de los limpiaparabrisas presenta algunas zonas sin barrer y justamente en el lado del conductor. Sería interesante modificar levemente el sistema para mejorar ese aspecto. — 5. Al abrir el capot se aprecia esto. Grupo motor-caja-diferencial, el varillaje de la caja y todos los elementos mecánicos en general. La accesibilidad del motor no es nada superlativa. — 6. El tablero es más bien espartano y con instrumentos no muy cómodos para leer. Hay una práctica bandejita para llevar cigarrillos, fósforos o anteojos, por ejemplo.


4

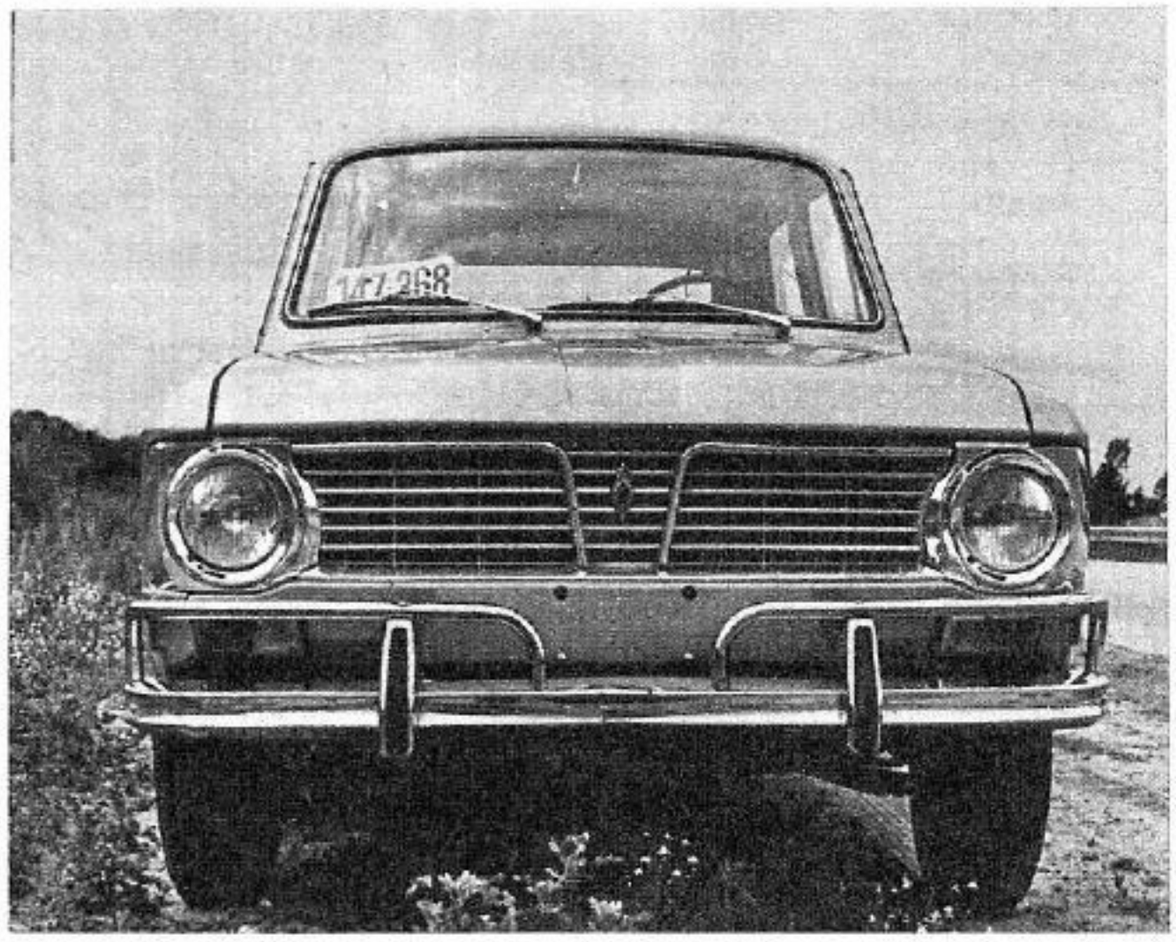

7

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


147:368
RENAULT 6 EL NUEVO CONCEPTO EN 1300 c.c.
RENAULT


147:368




147:368


147:368
RENAULT 6 EL NUEVO CONCEPTO EN 1300 c.c.
RENAULT 6

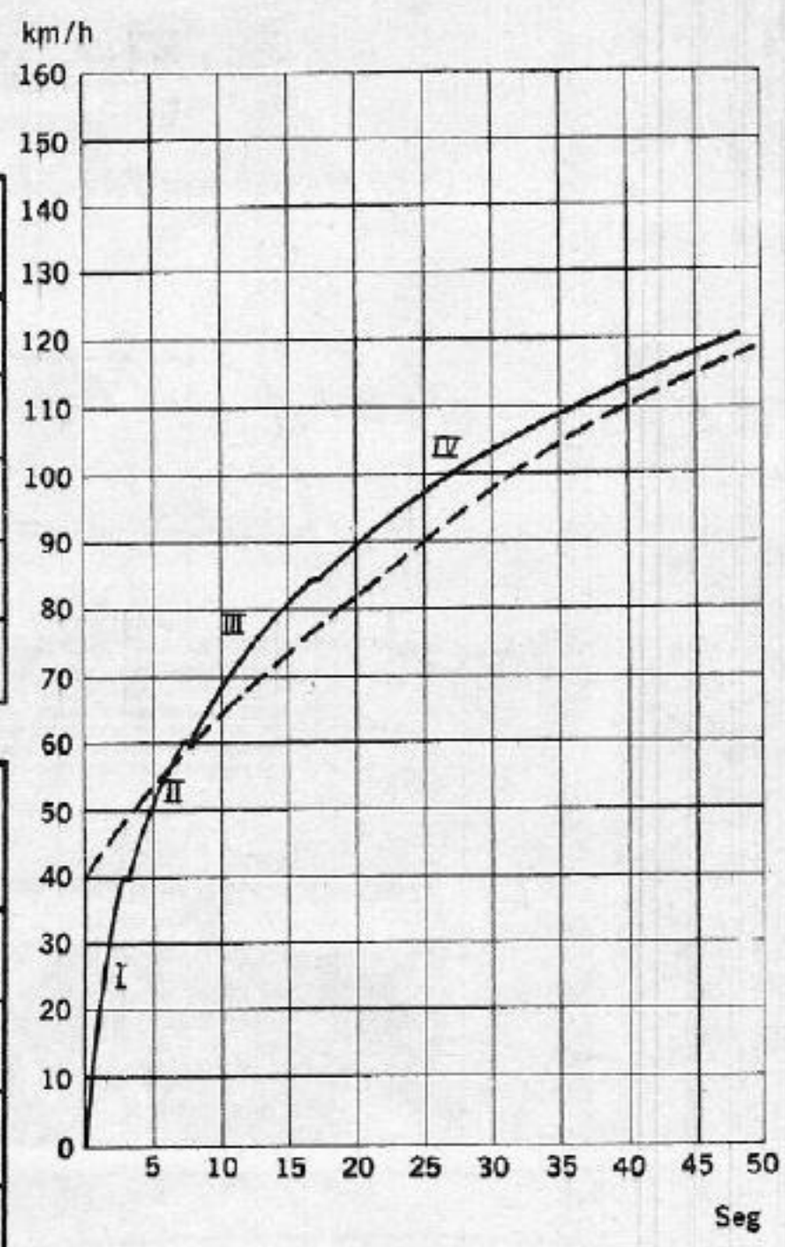


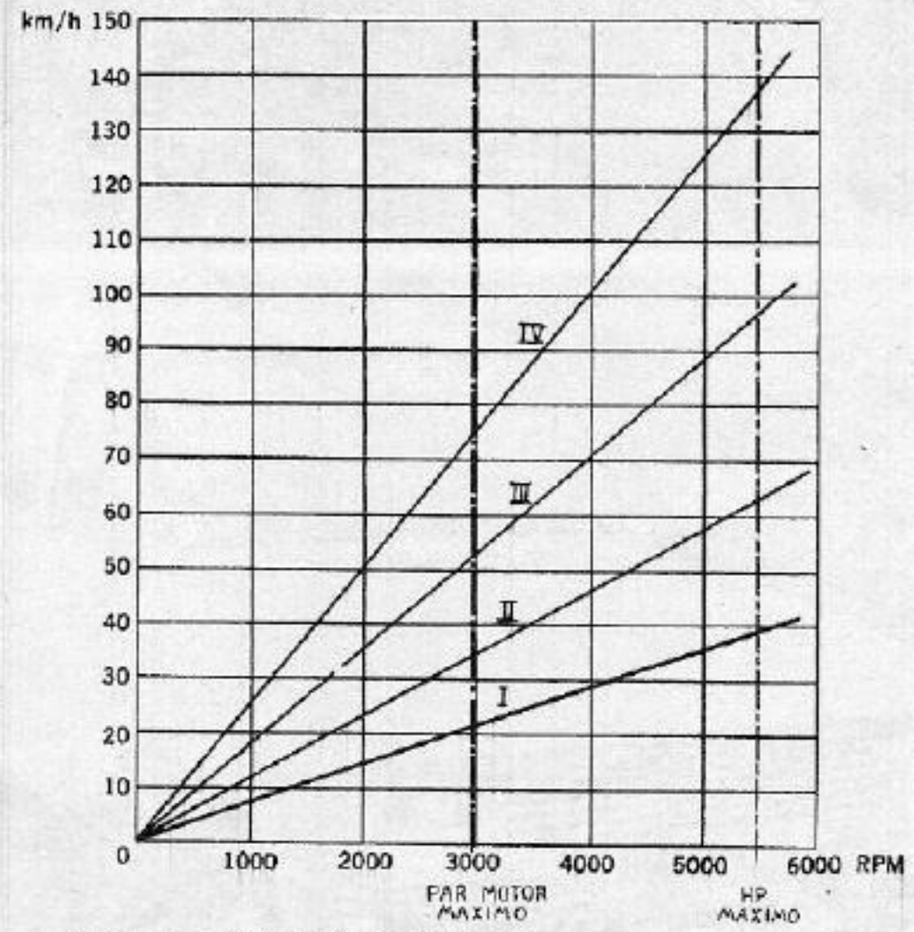


La aceleración en directa —ver cuadro— es buena para el tipo de auto y al usar la caja se aprecia que las marchas están bien escalonadas.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	1,4
0-40	3
0-60	7
0-80	14,4
0-100	26,4

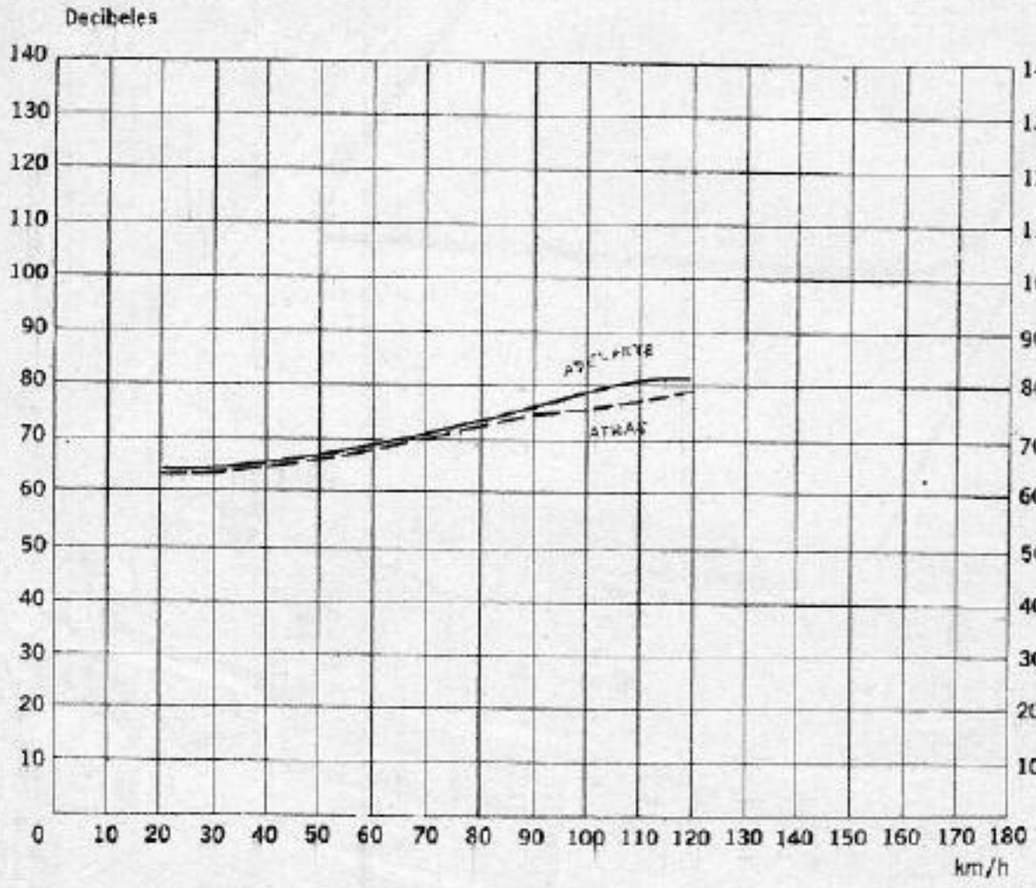
Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	8
40 — 80	18
40 — 100	31,8
40 — 120	67,4





RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	7,03
1000	II	11,46
1000	III	17,63
1000	IV	25,12

El escalonamiento de la caja —según se observa en los gráficos— indica que la segunda se superpone un poco con la tercera, lo cual indica que esta velocidad podría ser un poco más larga. Pero es muy cómoda.



← Martillo neumático (134)

← Subterráneo pasando por una estación (113)

← Ruido en una ciudad con tránsito intenso (98)

← Ruido en una fábrica promedio (73)

← Ruido en una oficina (52)

← Ruido promedio en una casa habitación (32)

← Nivel mínimo promedio de percepción auditiva. (13)

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	63	63
40	65	65
60	69	69
80	73	73
100	78	76
120	81	79

El auto es bastante ruidoso, probablemente ocasionado por lo económico del tapizado. Se nota ostensiblemente a partir de los 65 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

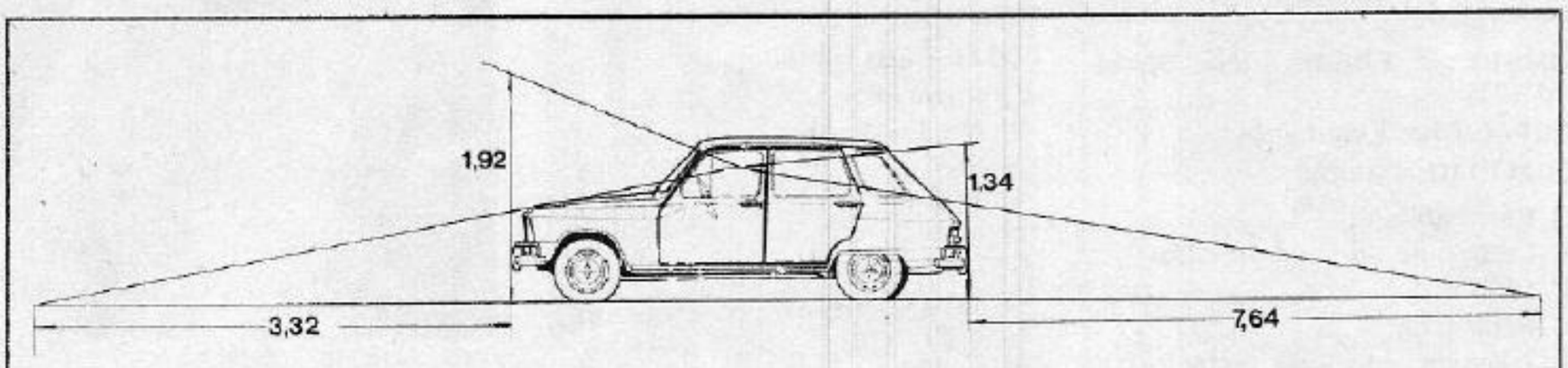


El baúl es adecuado para el tipo de auto. Sin rebatir el asiento caben dos valijas grandes de 48 x 22 x 80 cm, una valija de 40 x 15 x 60 cm y otras dos valijas de 33 x 14 x 49 cm. Obviamente, con el asiento inclinado la capacidad se agranda notablemente.

RENAULT 6

llevar largos viajes a las velocidades de crucero necesarias para no hacer del trayecto un padecimiento interminable. Su interior es cómodo y extremadamente adaptable. La quinta puerta permite cargarlo en forma casi inexplicable, entra de todo cuando se vuelca el asiento trasero. Finalicemos entonces con el consumo que resultó bajo, muy adecuado a las prestaciones del coche y a lo que sus propietarios pretenden de él.

→



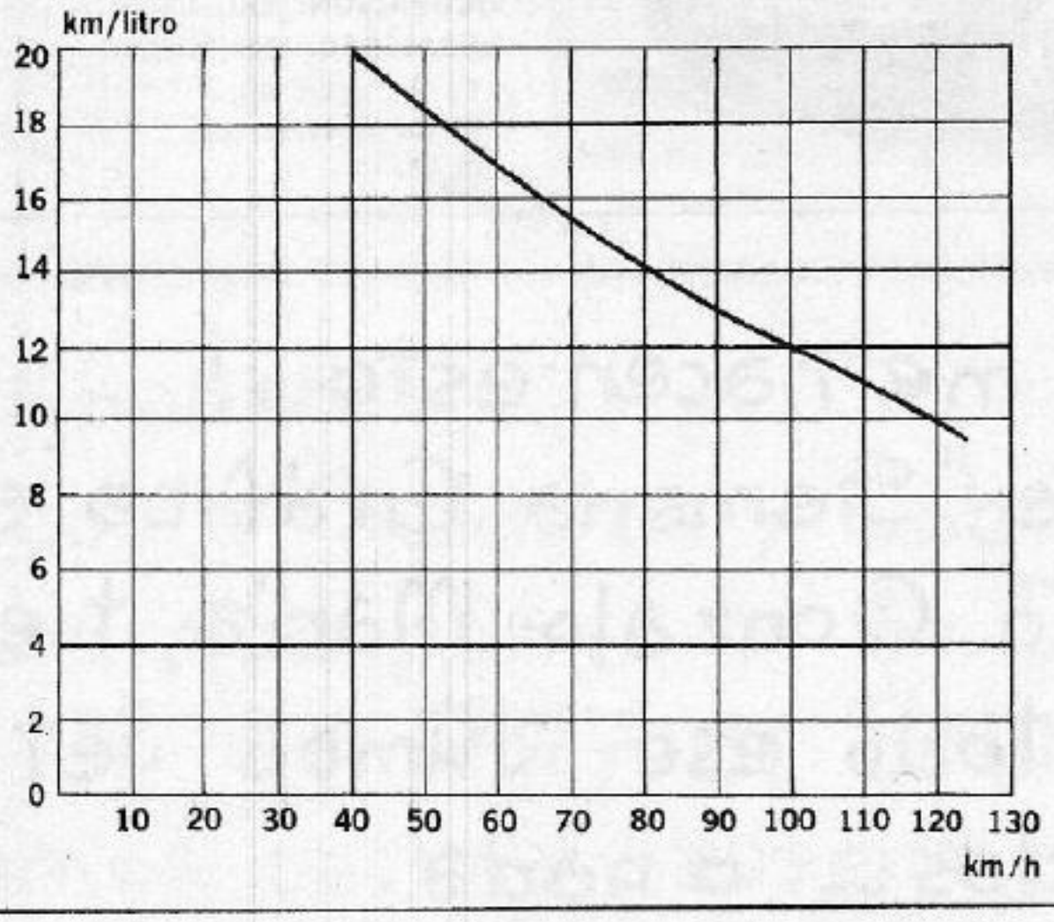
La visibilidad es excelente hacia adelante y buena hacia atrás. La ventanilla trasera (luneta) limita un poco el campo visual en altura.

DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
20 Km./h. a 0	2,7 m	0,65	D. T. = 3,35
40 Km./h. a 0	5,5 m	6,80	D. T. = 12,30
60 Km./h. a 0	8 m	15,20	D. T. = 23,20
80 Km./h. a 0	11 m	32,27	D. T. = 43,27
100 Km./h. a 0	14 m	57,80	D. T. = 71,80
120 Km./h. a 0	16.5 m	74,70	D. T. = 91,20

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	Consumo km/litro
40	20
60	17
80	14
100	12
120	10



Una gran virtud, si no la mejor de todas, del Renault 6. La curva de consumo indica a la vez que éste no aumenta exageradamente con la velocidad.

CONTROL DE VELOCIMETRO

Veloc. que indica km/h	Velocidad real km/h
20	17
40	34,2
60	52,6
80	71
100	90,4
120	111,111

VELOCIDADES MAXIMAS EN CADA MARCHA

1ª	37,285 km/h
2ª	60,738 km/h
3ª	93,439 km/h
4ª	125,470 km/h

VELOCIDAD MAXIMA

125,470 km/h (promedio de dos pasadas a un tiempo de 28,5 y 29,3 segundos respectivamente en ambos sentidos). Arrojando velocidades de 123,827 km/h el peor y 127,659 km/h el mejor.

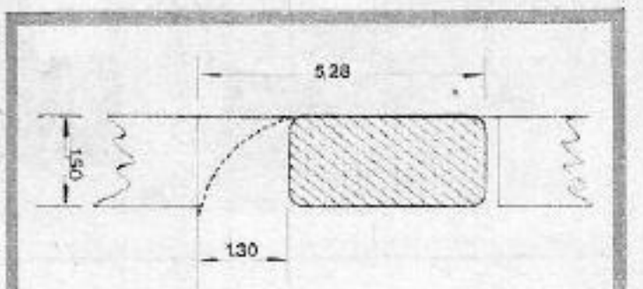
ACELERACION 0-500 METROS

25,2 segundos (promedio de dos pasadas en ambos sentidos).

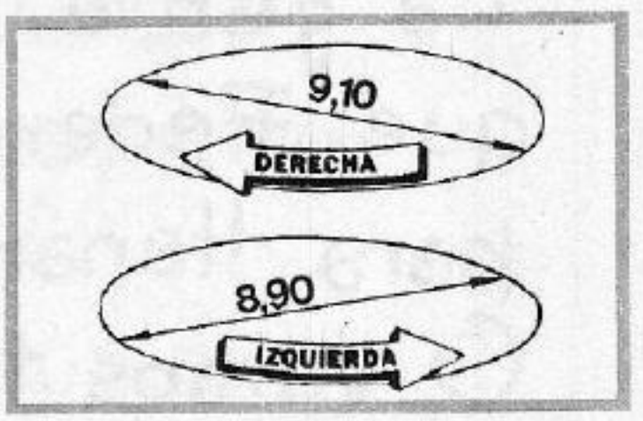
ACELERACION Y FRENADO (0-100-0 KM/H)

18 2/5 segundos (promedio de dos pasadas en ambos sentidos).

Las cifras del frenado no revelan nada excepcional. Es probablemente el punto más oscuro del R-6 que pierde en la comparación de números con el 4 L en ese sentido.



El auto sale relativamente fácil de los estacionamientos. El radio de giro es normal y la dirección es apenas un poco pesada por la tracción delantera.



ENCUESTA A LOS PROPIETARIOS DEL RENAULT 6

En un test anterior habíamos iniciado estas encuestas a los propietarios del automóvil como complemento del road-test que les ofrecemos mensualmente. Ya les habíamos adelantado que el objeto de estas entrevistas relámpago era hacerles conocer la opinión de quienes usan el auto con un fin determinado, sea trabajo, diversión o ambos.

Con el Renault 6 resulta difícil obtener impresiones realmente auténticas como hubiéramos deseado y eso se debe a que dada la poca vida que tiene este modelo, quienes lo poseen aún no pueden haberse formado una opinión bien clara sobre algunos de los puntos que trata el cuestionario. Además, la mayoría de sus dueños se encuentran muy entusiasmados más por la novedad del autito nuevo que por las virtudes con que éste cuenta y esta situación les impide contestar con la objetividad que nosotros hubiésemos deseado. Así y todo, el solo hecho de haber entrevistado un gran número de personas nos ha permitido formarnos una opinión de la aceptación que ha tenido este automóvil por parte de sus dueños.

Hemos seleccionado un grupo más o menos heterogéneo para que tengan opiniones de las más variadas tendencias, pero así y todo podrán notar que hay coincidencias que, en general, son positivas.

CUESTIONARIO

1) **Precio 0 km.**
2) **Valor de reventa.**
3) **¿Volvería a comprar otro Renault 6?**
4) **Uso que le da al vehículo.**
5) **La velocidad máxima, ¿es razonable para este tipo de coche?**
6) **¿Y la potencia?**
7) **Maniobrabilidad.**
8) **Terminación.**
9) **Atención de concesionarios.**
10) **Consumo.**
11) **Frenos.**
12) **Capacidad del baúl.**
13) **Principal defecto.**
14) **Virtud más destacable.**

NOMBRE Y EDAD: Alicia Santaló (21).
OCUPACION: Estudiante.
LOCALIDAD: Capital.

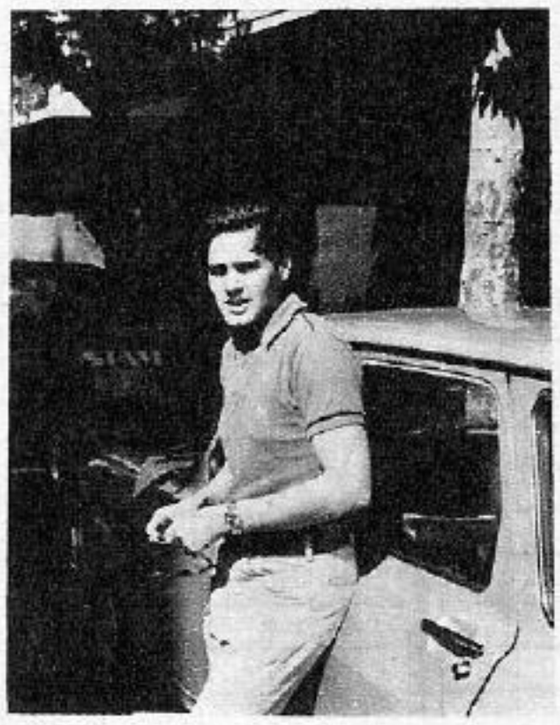
1) Razonable.
2) Creo que no baja mucho.
3) ¡Sí!
4) Para todo.
5) Tiene la velocidad justa.
6) Está bien.
7) Buena.
8) Buena, mejor que el 4L.
9) Normal.
10) ¡No llevo control!
11) ¡Frena muy bien!
12) Tiene mucha capacidad por el asiento rebatible.
13) No le encuentro ninguno porque nunca manejé otro auto (?).
14) Es simpático.





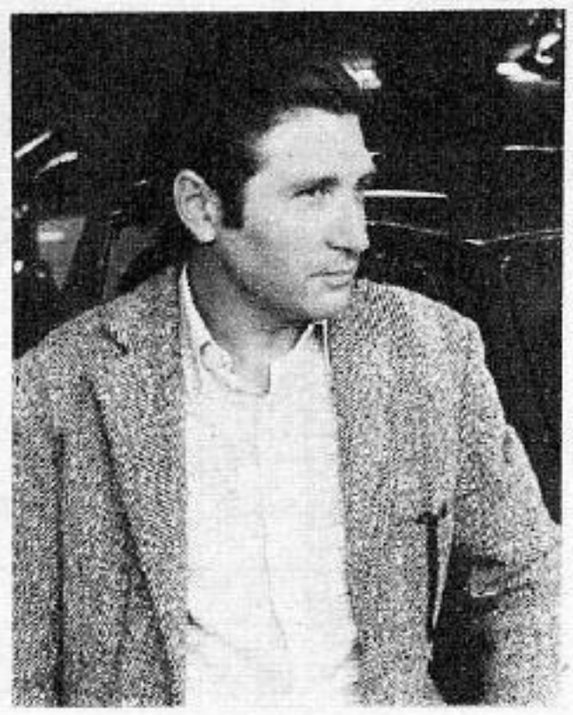
NOMBRE Y EDAD: Ricardo Real (40).
OCUPACION: Comerciante.
LOCALIDAD: Sarandí.

1) Razonable.
2) No lo conozco.
3) Sí.
4) Trabajo en ciudad.
5) Ideal.
6) Muy buena.
7) Extraordinaria.
8) Bien...
9) Buena.
10) Perfecto.
11) Chilla un poco pero frena.
12) Muy, muy buena.
13) No lo encuentro.
14) Comodidad general de manejo.



NOMBRE Y EDAD: Alberto Grau Bastiani (21).
OCUPACION: Estudiante.
LOCALIDAD: Capital.

1) Un poco alto.
2) Se desvaloriza.
3) Sí.
4) Todo uso.
5) Razonable.
6) También.
7) Buenísima.
8) Algunos detalles...
9) Ningún problema.
10) Normal, relativamente poco.
11) Buenos.
12) Muy amplio.
13) Aspecto poco sólido.
14) Motor: no me quedo atrás en ningún lado.



NOMBRE Y EDAD: Osvaldo Kraemer (32).
OCUPACION: Técnico mecánico.
LOCALIDAD: Ciudadela.

1) Razonable.
2) No sé.
3) ¿?
4) Para el trabajo.
5) Está bien.
6) Buena.
7) Muy buena.
8) Buena.
9) Depende de cuál.
10) Está bien.
11) Ruidosos.
12) Muy buena.
13) Palanca de cambios y cenicero.
14) El concepto del "cinco puertas".



-Pero cómo me hacen esto..!
La gente de "Semana Gráfica" sabe muy bien que Federico Gonzalo María, tiene amigos para llenar todo ese Jumbo Jet 747...
O vamos todos... o nada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOMBRE Y EDAD: Héctor F. Petek (32).

OCUPACION: Supervisor general.

LOCALIDAD: Capital.

1) Está bien.
2) Tengo que ver.
3) Depende del resultado que me dé.
4) Trabajo.
5) Sí, está bien.
6) Menos en segunda, le falta un poco.
7) Buena.
8) Normal.
9) Normal.
10) Está bien.
11) Muy buenos.
12) Excelente.
13) Los rieles del asiento rompen las medias. (?)
14) Confort general.



NOMBRE Y EDAD: Alfonso Fernández (44).

OCUPACION: Chofer de corretaje.

LOCALIDAD: Capital.

1) Está en precio.
2) No sé.
3) Sí, es lindo.
4) Corretaje.
5) Está bien.
6) También, aunque algo más le vendría bien.
7) Muy buena.
8) Bastante bien.
9) Regular.
10) Anda bien.
11) Bien.
12) Está bien.
13) Ninguno.
14) Muy buen caminar.



NOMBRE Y EDAD: Antonio Barletta (20).

OCUPACION: Mecánico.

LOCALIDAD: Isidro Casanova.



NOMBRE Y EDAD: Cristina M. Idda (20).

OCUPACION: Estudiante.

LOCALIDAD: Vicente López.

1) Un poco caro.
2) No tengo idea.
3) Sí.
4) Para todo.
5) Sí, es razonable.
6) Bárbara, tiene un pique fabuloso.
7) Muy buena.
8) ...más o menos...
9) Muy buena.
10) Está bien.
11) Bárbaros.
12) Muy buena.
13) No se agarra mucho al piso.
14) Lo gauchito, lo simpático que es.

CONCLUSIONES



PRO

— Comodidad interior, buen diseño general del auto.

— Bajo consumo.

— Adecuada velocidad máxima y agilidad en el tránsito.

— Buena visibilidad.

— Dirección blanda a pesar de la tracción delantera.

— Buen andar.

CONTRA

— Frenos relativamente pobres.

— Varillaje de caja débil.

— Pedalera incómoda.

— Se ensucia la luneta en los viajes.

— Cierta inaccesibilidad para sacar las bujías.

— A los compañeros
de la sección Créditos y Cobranzas:
Al primero que ponga al Sr. Despotini
en la lista del 747 de Braniff,
lo colgamos de una palmera hawaiana.

MOTOCICLISMO

LAS LATAS DE SARDINAS

Con esa expresión, un tanto irónica, los ingleses se referían a los primeros carenados que ostentaban las Guzzi y las NSU. Los resultados obtenidos pronto modificaron esa actitud británica. Los estudios en túneles de viento. Las modificaciones reglamentarias

por LUCIANO FERNANDEZ

La aplicación de la aerodinámica en los vehículos terrestres, nace casi con la necesidad del logro de una mayor velocidad. Es conocido y aceptado desde las primeras manifestaciones inherentes a su aplicación, que el incremento de la velocidad de desplazamiento, está limitada por la resistencia ofrecida por el volumen del cuerpo en el medio ambiente en que éste se desplaza.

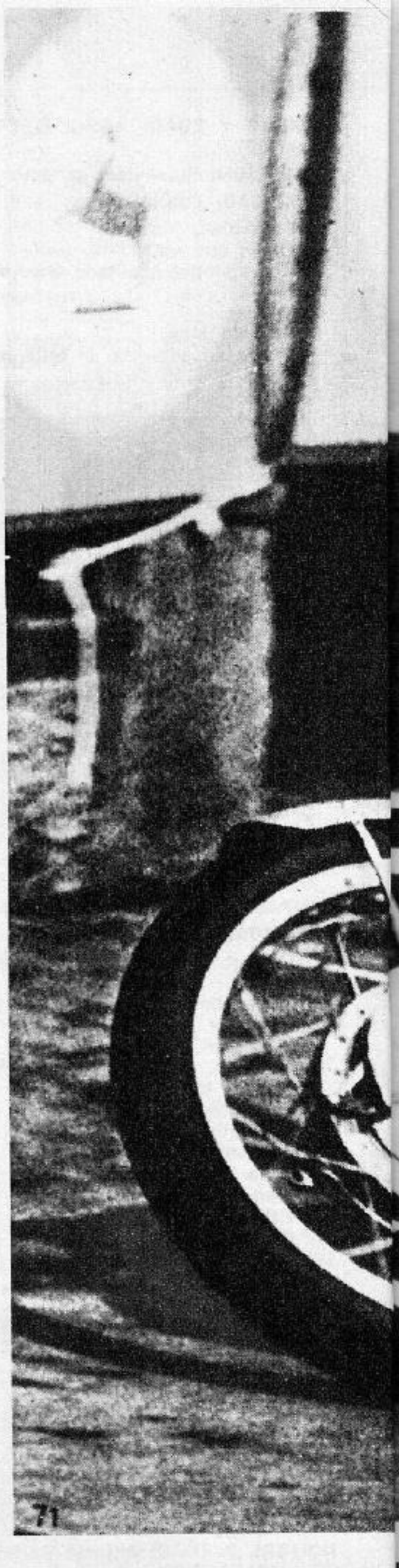
Un ejemplo simple de lo expuesto estaría demostrado por la comparación de comportamiento de un cuerpo de forma cúbica y otro de su mismo volumen y peso, pero de forma redonda. Al ser introducidos a un mismo tiempo en un envase que contenga líquido espeso, podremos comprobar que el cuerpo de forma cúbica, tardará más tiempo en llegar al fondo del recipiente que el cuerpo redondo.

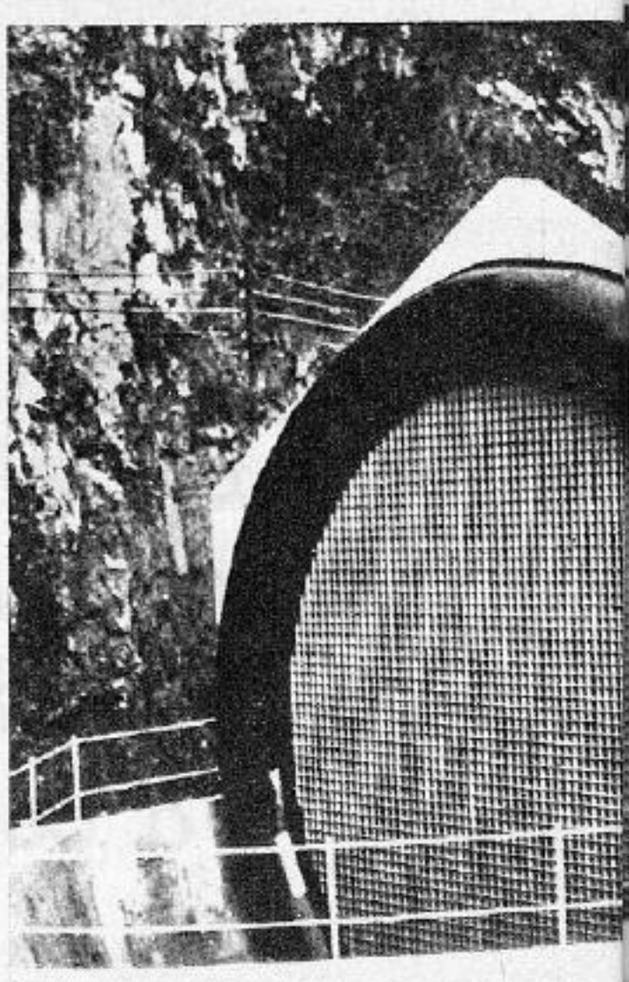
Esto así explicado, sirve como base para establecer la importancia de las formas a pruebas de velocidad pura, (intentos de record de velocidad tope y de aceleración). En estos casos, la limitación de maniobra (desplazamiento en línea recta) permite diseños perfilados y alargados similares a gigantescos cigarros, que más tienen de fuselaje de aviones que de vehículos terrestres.

En la práctica del deporte motociclístico en competencias sobre pistas o circuitos, estas formas aerodinámicas se tradujeron originariamente, allá por los años de la década del veinte, en exóticas posiciones de manejo adoptadas en las largas rectas por sus "arrojados conductores". Examinando material fotográfico de la época, no obstante las deformaciones lógicas de la imagen, originadas por la falta de velocidad de obturación y sensibilidad de la película, características de las cámaras fotográficas de entonces, se alcanzan a divisar posiciones de manejo similares a las utilizadas en nuestros días, con el torso inclinado hacia adelante, barbilla apoyada sobre el plano superior del tanque de combustible, brazos recogidos y piernas apretadas a los laterales del tanque y bastidor. Variantes de este tradicional estilo se observaron en los más audaces, que pregonaban la técnica de las piernas cruzadas por detrás y arriba del guardabarros trasero, que adoptaban en rectas prolongadas, pero que luego fue abandonada por su práctica peligrosa ante la necesidad de efectuar movimientos para retornar a su posición tradicional, para negociar la zona "de los mixtos", que cada vez fueron más frecuentes en el trazado de los circuitos.

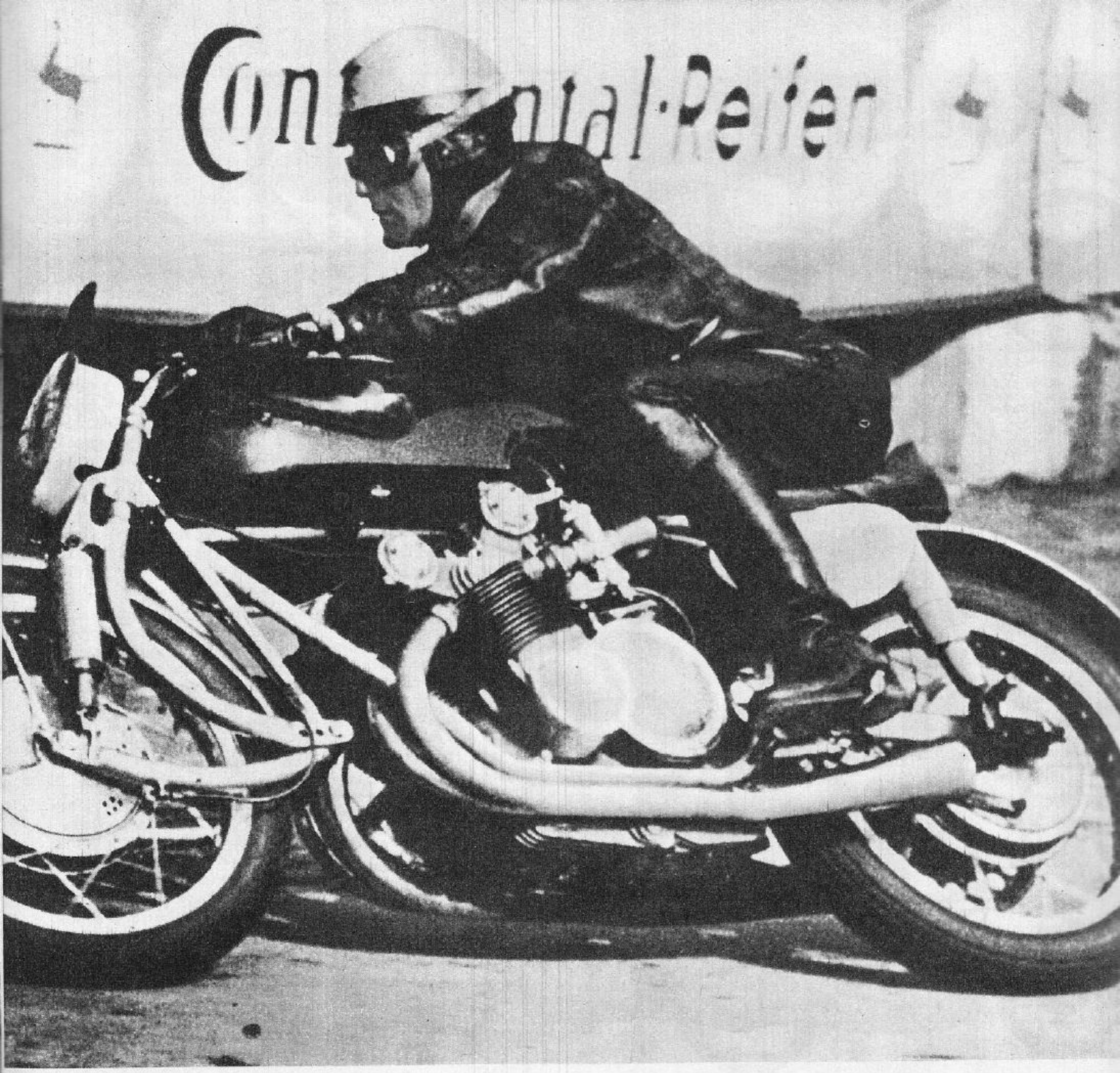
Esta inquietud puesta de manifiesto por los conductores de la época encontró su resonancia en los fabricantes de las versiones deportivas. Paralelas a la enunciación de aumentos de potencia, como argumento decisivo para volcar la elección y decisión del presunto adquirente, los fabricantes incorporaron a sus campañas de promoción publicitaria, la enunciación de *"tácitas normas aerodinámicas"*, términos como el de *"bajo centro de gravedad"*, posición de manejo *"anatómica"*, *"acceso fácil"* a los comandos y el de *"línea perfilada"*, lo que sugería un cambio en la mentalidad técnica.

Posiblemente, los primeros estudios de aplicación aerodinámica propiamente dicha, como ventaja decisiva en la performance de las motocicletas de carrera, fueron los realizados por la casa Guzzi, quien contaba para tales estudios con uno de los primeros y más modernos túneles de viento, en Mandelo del Lario. Allí se practicaron ensayos de resistencia al avance, para lo cual se sometió a un modelo de carrera de la casa a una corriente de aire frontal de 100 millas por hora de velocidad. Estos intentos trajeron como consecuencia nuevos diseños de →





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

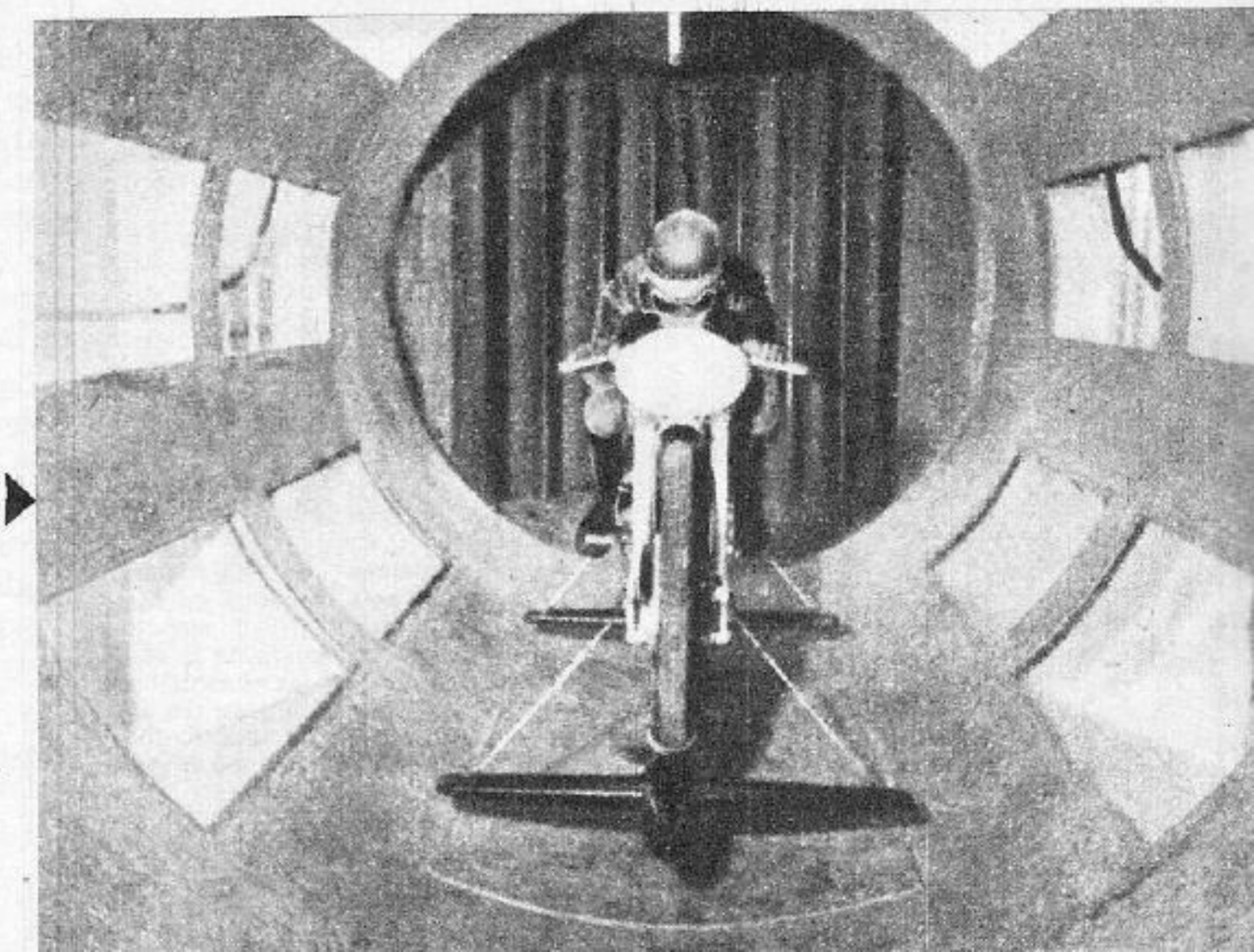


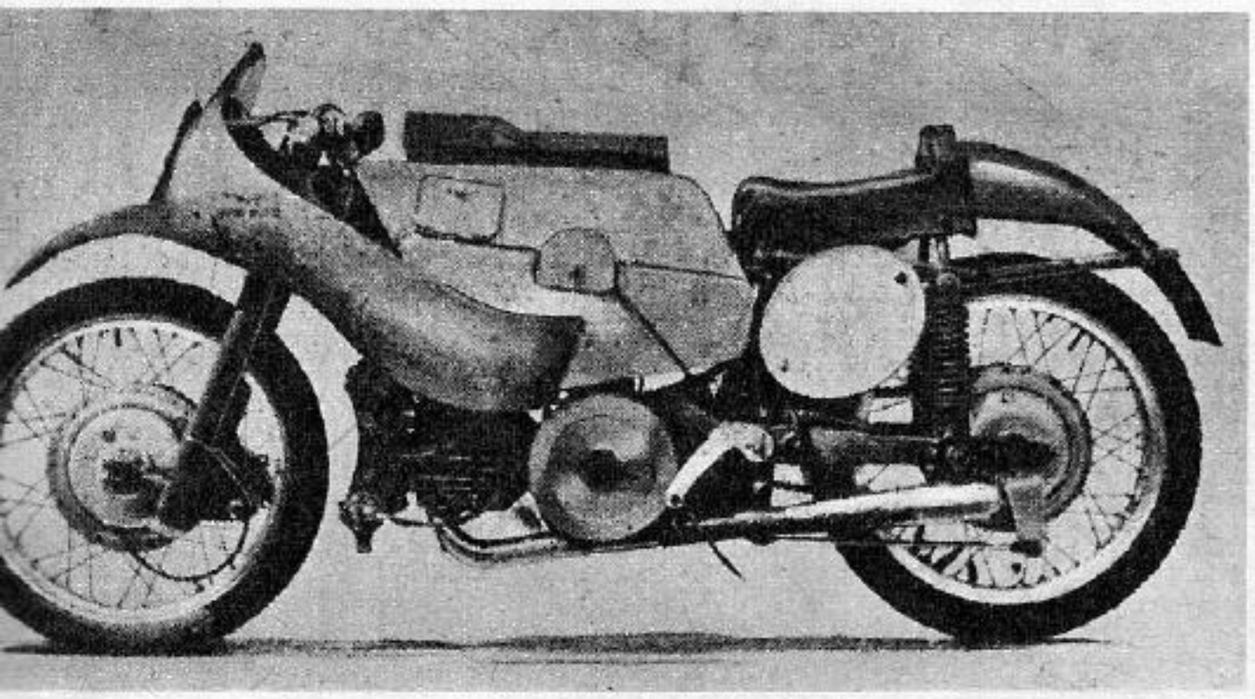


Posición de manejo utilizada antes de la aparición de los carenados y que con pequeñas variantes se utiliza en la actualidad. En esta foto el piloto aparece un poco más erguido por estar tomando una curva, ya en plena el mentón se pegará al tanque en la clásica posición "apilado".

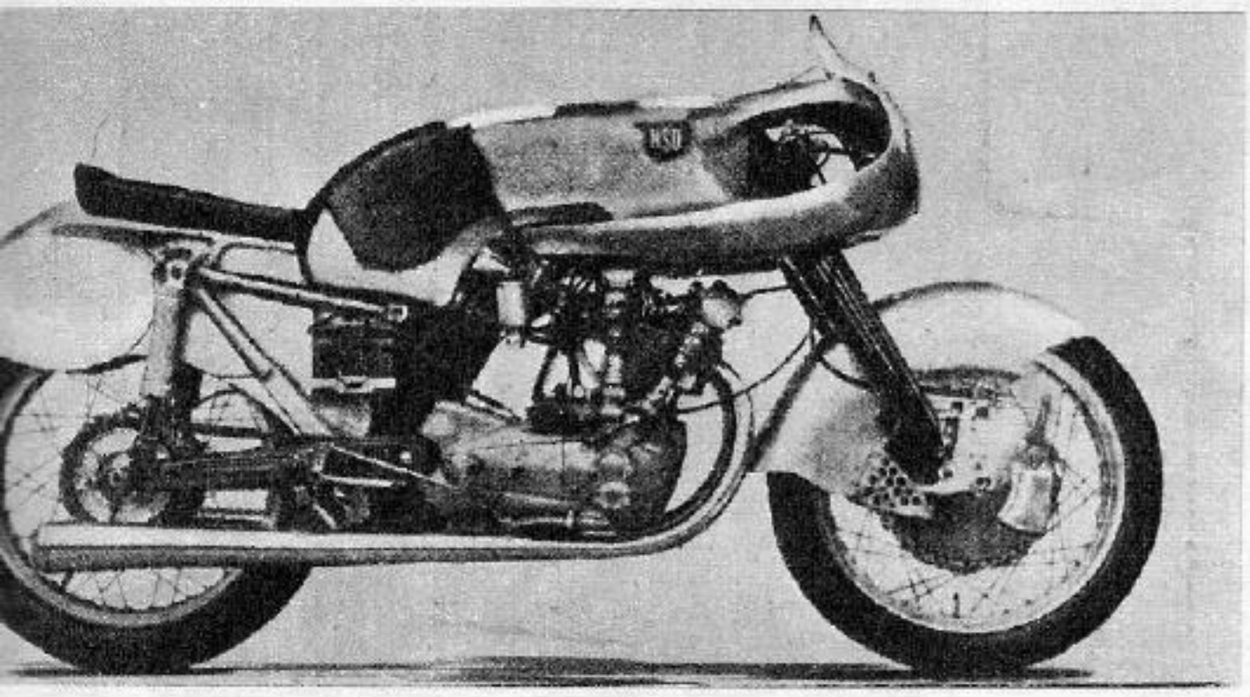
Ensayo de un prototipo en el túnel de viento de la casa Guzzi.

El túnel de viento de la firma Guzzi.

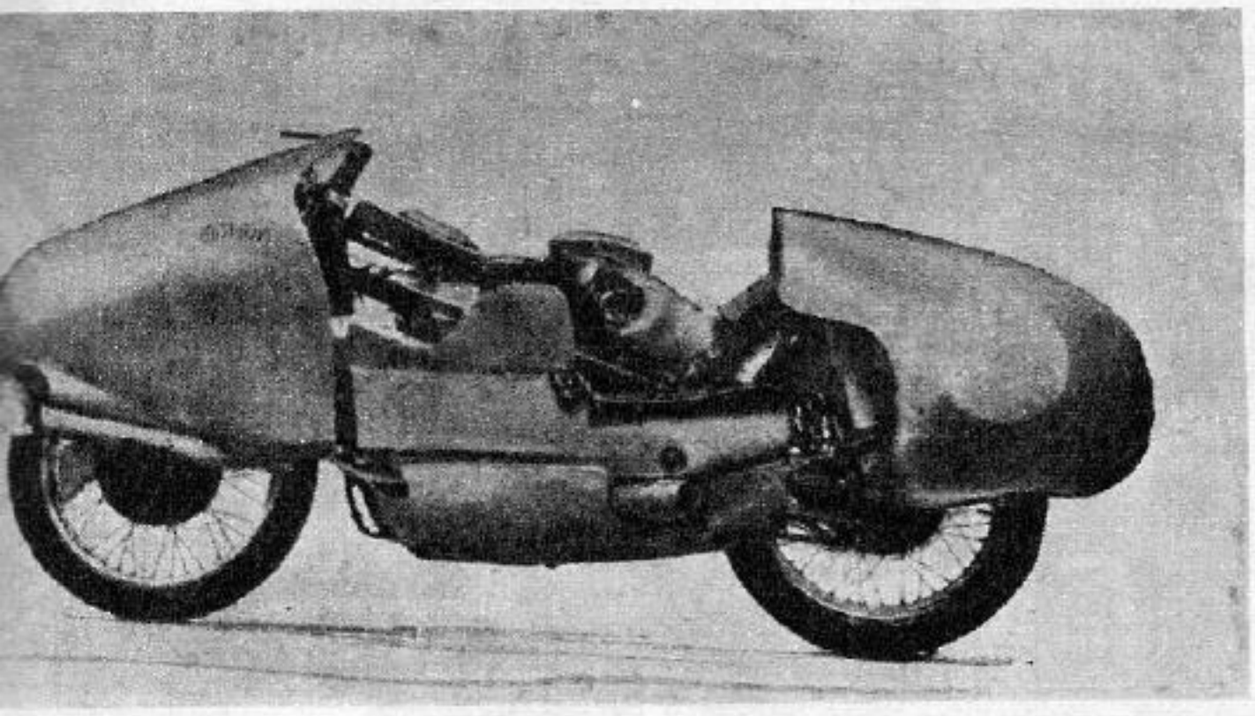




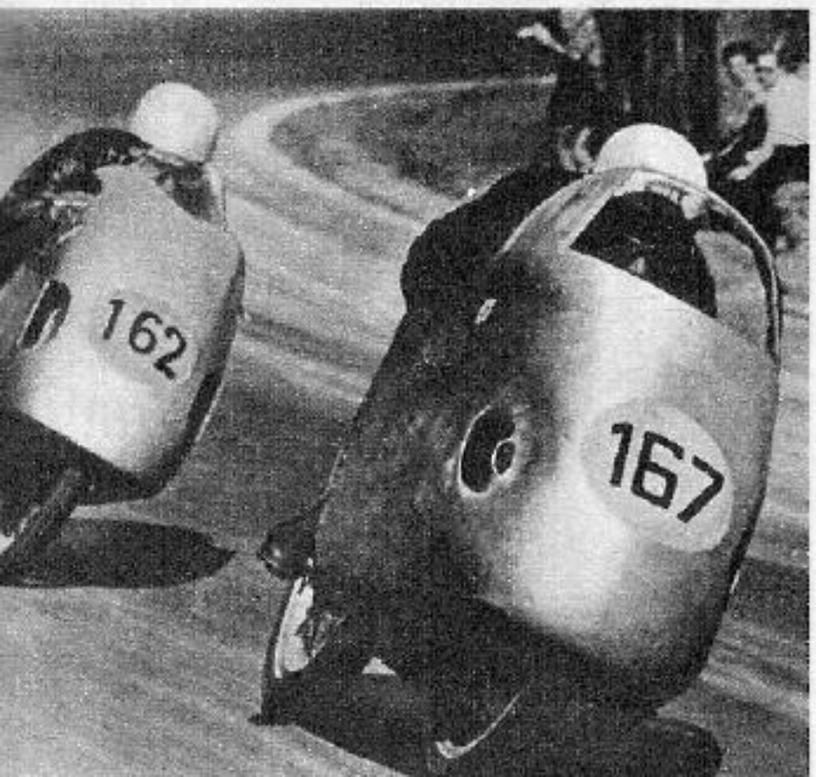
Uno de los primeros diseños de carenados, resultantes de los ensayos realizados por Guzzi y aplicados a su modelo Gambalunghino de 250 cm3. Los ingleses la llamaban "Tetera".



Réplica de la "Tedesca" NSU a la proliferación aerodinámica de los modelos italianos.



"Pez Volador", expresión idiomática aplicada por los "fans" ingleses a las características de esta Norton oficial, que se presentó en el T.T. al comando del campeón Ray Amm; la posición semiacostada y el carenado posterior son los detalles más sobresalientes.



Exponentes de carenados alemanes e italianos en pugna W. Hass (NSU) modelo Sportmax, seguido de la exitosa M.V. del campeonísimo C. Ubialdi en una de las últimas confrontaciones utilizando estos carenados denominados "ballena".

tanques de combustibles, portanúmeros frontales envolventes y manillares más angostos. La posición de las piernas y los pies en oportunidad de accionar los cambios mereció especial atención, ya que una posición inadecuada (estribar con punta abajo) representaba una merma de 1 kilómetro y fracción en la velocidad de desplazamiento.

La seriedad de este tipo de estudios permitió a la casa Guzzi dictar cátedra en materia de coberturas aerodinámicas, aplicadas a la competición motociclística. La aparición de sus máquinas causó revuelo en el ambiente y de inmediato surgieron "imitadores" y seguidores. Los alemanes recibieron el reto, para lo cual se dedicaron a aplicar toda la experiencia recogida en la aplicación de la aerodinámica a sus exitosas escuadras automovilísticas de preguerra. Bien pronto, por medio de la casa NSU los italianos se vieron si no superados, emparejados en materia de conocimientos al respecto; pero quizás esta firma germana merece el mérito de recomendar el uso de determinado carenado construido en aluminio (material en boga en la década del 50) para sus producciones de la Sportmax, versión destinada a corredores particulares y que se realizó en grandes series.

Los ingleses, fríamente, no se "daban por enterados" amparados por la cadena de triunfos de sus imbatibles Norton y A.J.S. en las clases senior y junior (500 y 350 cm³). Su referencia humorística a las "latas de sardinas" germanas e italianas, sirvieron de tema en más de una ilustración de revistas especializadas. Poco a poco, fue más difícil extraer potencias a las monocilíndricas, las "multis" crecían en potencia ante el estancamiento de las Norton y A.J.S.

La fábrica de la primera, inesperadamente, presenta una versión carenada especial en manos de uno de sus mejores exponentes, Ray Amm; los seguidores de la marca se horrorizaron ante su presencia, pero gritaron enloquecidos al cruzar victoriosa luego de su presentación en el T. T.

No obstante este ejemplo, las máquinas particulares carecían de carenados, los ingleses no estaban convencidos ante los intentos no del todo alentadores, de artesanos chapistas que al desconocer la materia, complicaban las cosas. Noel Pope, brillante preparador inglés, tomó la decisión de hacer las cosas bien y equipó una Norton con un carenado de la más neta inspiración "Guzzística", su piloto Bob McIntire "el escocés volador" (este fue el primero), hizo maravillas y a ambos les corresponde el mérito de hacer variar la corriente de opinión de sus connacionales con respecto al uso y ventajas del carenado.

La lucha por la supremacía en la efectividad de diseños, llevó a las fábricas a un grado de perfeccionamiento que conspiraba contra la imagen de la motocicleta deportiva; accidentes de graves consecuencias fueron atribuidos al comportamiento del vehículo carenado.

Esta situación se reflejaba en la expresión que presentaban los rostros de los pilotos de equipos oficiales, quienes debían enfrentarse continuamente a nuevas modalidades de comportamiento de sus montas y conjurar con soluciones nada ortodoxas de manejo. La práctica de este deporte profesional ya configuraba un incremento en los riesgos, que lo acercaban peligrosamente a los que debe considerar un piloto de pruebas de un prototipo aeronáutico.

En ese estado, las cosas no podían durar invariablemente; la entidad rectora de este deporte, la Federación Internacional de Motociclismo, en el congreso celebrado en 1958 refrendó el criterio y reglamentación para el uso del carenado en motocicletas de competición, sustentado por la Comisión Deportiva Internacional en reunión previa al mencionado Congreso y los modelos en uso debieron ser abandonados.

Próxima nota: El carenado y las limitaciones reglamentarias. Consejos útiles para su uso en nuestro medio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

KM

HORA

"Para conseguir el mejor promedio no es suficiente acelerar"

(ni aún teniendo la mejor máquina)



"Gane" con estos 2 productos de fama mundial

HOLLEY Carburetor Co.

CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

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

Equipo original en la mayoría de los automóviles nacionales

DISTRIBUIDORES:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

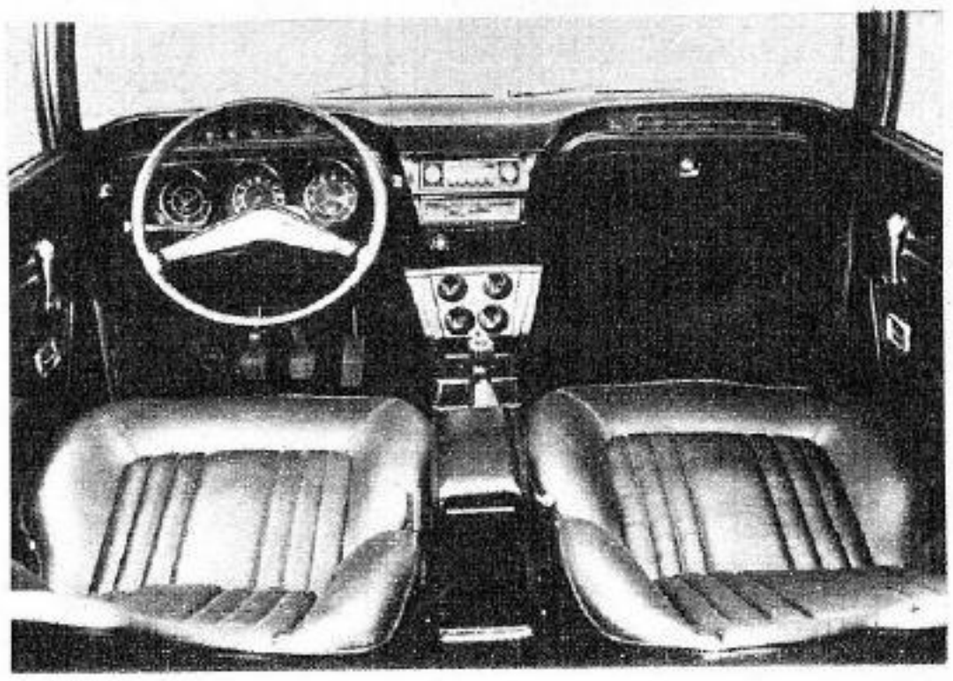
Rosmaldo Visintini, campeón argentino Clase "A"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


BATERIAS DE LITIO
21
STP

LOS NUEVOS CO

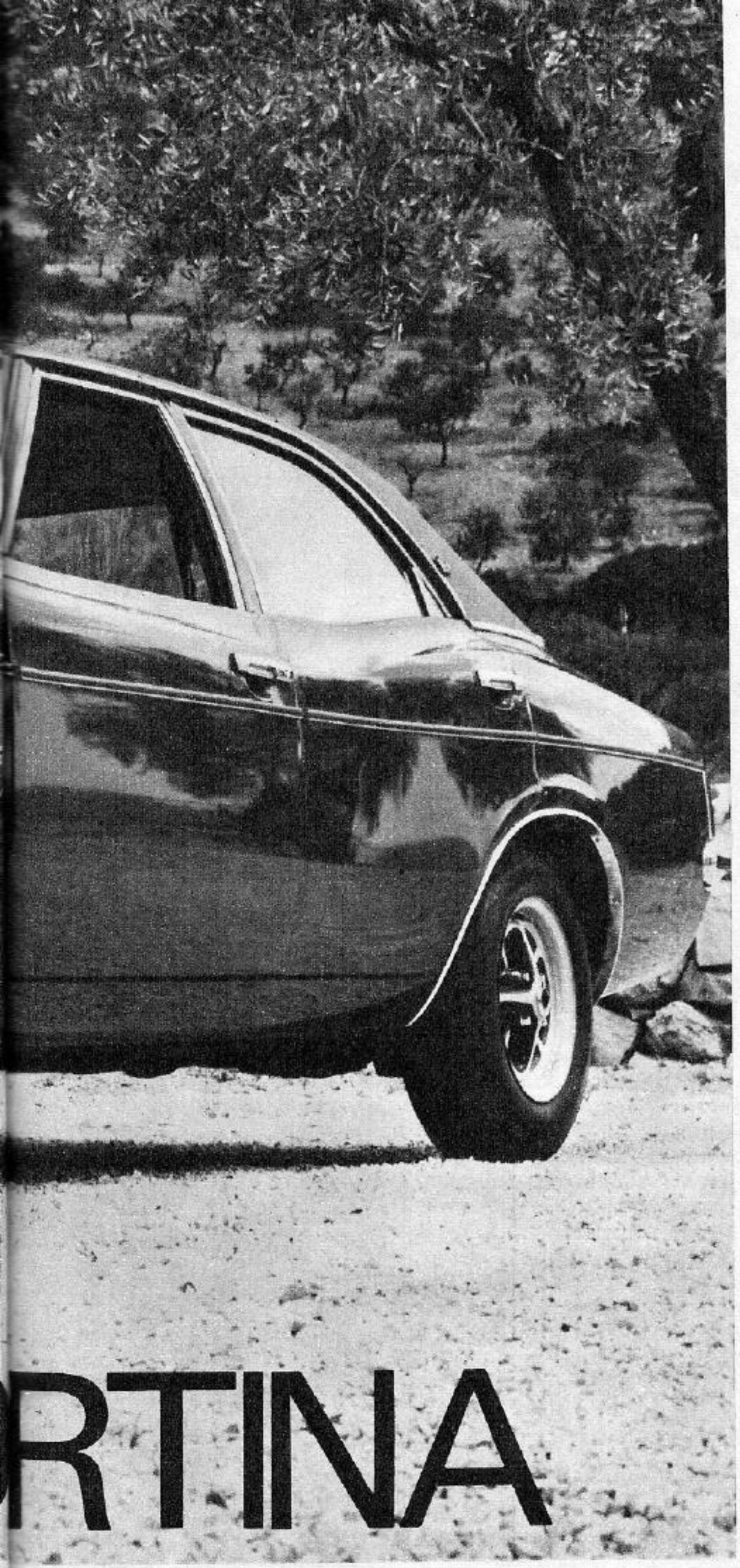
Renovados en cuanto a su diseño e incorporando nuevas posibilidades de motor -por primera vez Ford incorpora en el Cortina un motor de más de 1,6 litro- se presentan los autos que significaron un suceso y record de ventas y exportación para Ford Inglesa



Arriba: el Cortina GXL —el más avanzado de toda la serie— incorpora dos motores nuevos, de 1,6 y 2 litros, ambos con árbol de levas a la cabeza. En este caso, la versión cuatro puertas.

Tablero del nuevo Cortina, en el que pueden advertirse todos esos relojitos con numeritos y perillitas tan útiles para saber qué pasa por ahí cerca.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Un Ford Cortina totalmente nuevo —la tercera generación del auto de mayor suceso construido en Inglaterra— ha sido presentado recientemente. Su elaboración responde a la experiencia acumulada por dos millones de propietarios y un espléndido record en el terreno deportivo, cualidades que sumadas han determinado las improntas fundamentales a partir de las cuales se inició la reelaboración del Cortina.

Fundamentalmente, ofrece un nuevo diseño exterior, más bajo en su perfil y pulido en cuanto a detalles ornamentales; más espacio interior; una lista de elementos standard en cuanto a confort y seguridad que hasta ahora figuraban como opcionales; motores más potentes, incluyendo el nuevo 1600 GT y el 2 litros con árbol de levas a la cabeza; doble circuito independiente de frenos y una serie de particularidades que hicieron que desde hace ocho años la producción del Cortina se mantenga constante, significando un verdadero record de exportación para la industria británica.

Existen 35 modelos de Cortina, a partir de un programa básico que se reduce a sedanes de dos y cuatro puertas y una rural de cuatro puertas. Los niveles de performance aumentan de acuerdo con las siglas L, XL, GT y GXT, que identifican a los diferentes modelos.

Los motores son 1300 cm3, 1600 cm3, 1600 cm3 GT y 2000 cm3. Es la primera vez que el Cortina pasa del 1,6 litro para montar un motor standard de dos litros. Este último, así como el 1600 GT, es un nuevo diseño con árbol de levas a la cabeza. La gama de motores permite alcanzar velocidades desde 135 km/h.

También ofrece el Cortina una variedad de cajas de velocidades, todas de cuatro marchas, o bien una trasmisión Borg Warner Type 35 totalmente automática; esta última es optativa en todos los modelos, salvo en los 1300.

La suspensión delantera es independiente, montando junto al piñón y corona de dirección, en un subchasis especialmente diseñado para los nuevos Cortina. La suspensión trasera comprende al tradicional eje rígido guiado por cuatro brazos reactores tipo "four link bar". Ambas suspensiones complementadas —por supuesto— con los infaltables amortiguadores y resortes helicoidales, siendo destacable en este caso que los valores de los resortes —en cuanto a tensión— son variables y acordes con la performance y el peso del modelo.

En cuanto a estilo, si bien por su tamaño se mantiene dentro de lo tradicionalmente europeo, su dibujo lo aproxima a los nuevos modelos americanos, especialmente en el plano ascendente del guardabarros trasero y la solución estética que se ha adoptado para la parrilla y faroles.

El tablero incorpora los tres tradicionales diales circulares —cuentavueltas, velocímetro y reloj— directamente frente al volante. A ambos lados del tablero, en la parte superior, las salidas de ventilación; en la consola central, la radio y comandos de climatización, encendedor, cuatro instrumentos auxiliares —presión de aceite, nivel de nafta, amperímetro y temperatura de agua—; inmediatamente la utilísima palanca de cambios, ideal para hacer los cambios; más atrás, un vano portaobjetos, luego el túnel de trasmisión, el asiento trasero, la luneta, el baúl, la defensa trasera, la calle, la bocacalle, la ruta...

Lamentablemente, el auto acaba de irse, así que damos por terminada la nota.

-Vamos, Ricardo, para qué están los amigos?
Poneme en la lista del 747.

OSCAR TEMPONE

UN MARPLATENSE EN TC

Cacho Tempone, un marplatense que busca el triunfo que tantas veces se le ha negado. Sus comienzos, su trayectoria

por FRANCISCO A. CANALE





Para muchos, el T.C. fórmula "A" es una de las categorías con más futuro. Oscar Tempone es de los que piensan esto. Tal vez para muchos su nombre sea familiar, para otros es tan sólo un corredor más y para otros es "Cacho".

Oscar "Cacho" Tempone nació en Mar del Plata el 11 de noviembre de 1924. Como la mayoría de los chicos, el primer deporte que llegó a apasionarlo fue el fútbol. Su dedicación lo llevó junto con uno de sus seis hermanos a fundar el Fútbol Club "El 13". Claro que el fútbol duró bastante poco, más precisamente hasta que con su hermano Miguel fueron auxilios del recordado Tito Logulo. Con esta cupé Chevrolet 39 acompañaron a Tito, a la vez que en las horas libres se trenzaban en cuanta picada se hacía en la costa marplatense y que se organizaban entre Rabbione, Paradiso y los tres Tempone: Cacho, Miguel y Tito.

Fue a mediados de 1950. La noble cupé 39 ya estaba un poco fuera de época, decidieron entonces hablar con su amigo Logulo y fue así como consiguieron un motor con un cigueñal de 4 y 1/8 que colocaron en una cupé Ford. Una mañana Cacho llegó a la agencia y vio la cupé totalmente desmantelada; antes de salir de su asombro se enteró que su hermano Miguel la había llevado a Ignacio Resiglione para reformarla. Ya que estaban en eso, Armando Vidosa, vecino y preparador de Logulo se puso a trabajar en el motor y al poco tiempo quedó listo para estar en la cosa. De esta manera en 1962 comenzó su campaña con varios segundos, terceros y cuartos puestos, pero el triunfo aún le era esquivo. Durante una "Vuelta de Tres Arroyos", Miguel y Vidosa estaban de auxilio muy cercanos a José Froilán Gonzalez. De la charla que mantuvieron con él ese día surgió la idea de preparar un Chevrolet con el cual tratarían de salir a ganar. Pero entre 1965 y 67 corrieron 30 carreras de las cuales tuvieron que abandonar 28. Añoraron quizás la época de la cupé Ford con la cual habían debutado con un noveno puesto en Tres Arroyos, habían logrado un segundo puesto detrás de Emiliozzi en Bahía Blanca y un valiosísimo segundo puesto en la difícil "Dos Océanos"; y en ese momento, quizás por tratarse de un motor poco experimentado no dieron en la tecla con el Chevrolet y la sucesión de abandonos fue interminable.

En 1968 Tempone dio quizás uno de los pasos más importantes de su campaña. En el mes de marzo adquirió el Torino con el que Eduardo Copello acababa de ganar en San Juan e hizo su debut al comando de la nueva máquina en la "Vuelta de Balcarce" con el número 32. La emoción de sus amigos era incontenible cuando Cacho en la bajada del asfalto se encontraba tercero; pero la suerte aún no estaba con ellos y al llegar a Necochea el motor dijo basta. Pero después de esta desilusión llegó la hora de mirar más seguido la bandera a cuadros.

Séptimo en Allen en el 68 y 69; séptimo en Venado Tuerto, décimo en Los Cóndores. Se reforma el reglamento, la limitación de un solo carburador y en Salto ¡tercero Tempone!, detrás de Rondelli y Emiliozzi.

Pero lo que había comenzado bien, de golpe se va tornando oscuro y abandono en Hughes, filtro de aceite en San Nicolás y biela en Chivilcoy. Comienza el 1970 y la nueva fórmula A. Debut en Salto con un octavo lugar; abandonó por el filtro de nafta en Venado Tuerto y un merecido cuarto puesto en Los Cóndores seguido de un segundo en Bragado. Lo mejor fue Chivilcoy donde ya parecía que se iba a dar, hasta que se cortó un caño de nafta. Hasta aquí lo hecho por Oscar Tempone. No muchos trofeos materiales y sí mucha plata gastada pero Cacho quizás sea uno de los hombres que más amigos ha cosechado a lo largo de su paso por el automovilismo. Por ahora no piensa en prototipos; mucho tiempo y mucha más plata. Pensamos que Cacho no es corredor por error sino por vocación. Es algo que está en la sangre de toda su familia. Su esposa Lilia Blanco de Tempone prefiere que corra permanentemente para que esté siempre en condiciones. Su hija Sonia Beatriz, a pesar de sus veinte años, ya quisiera prenderse en alguna competencia y la menor Diana Rosa es feliz cuando su padre la lleva a hacer alguna tiradita.



Cacho conductor, Pocho Vitale preparador y acompañante, Pancho Rocco, jefe de equipo.

Arriba, izquierda: Cacho Tempone, esposo y padre. Su familia es el mayor aliciente para seguir corriendo.

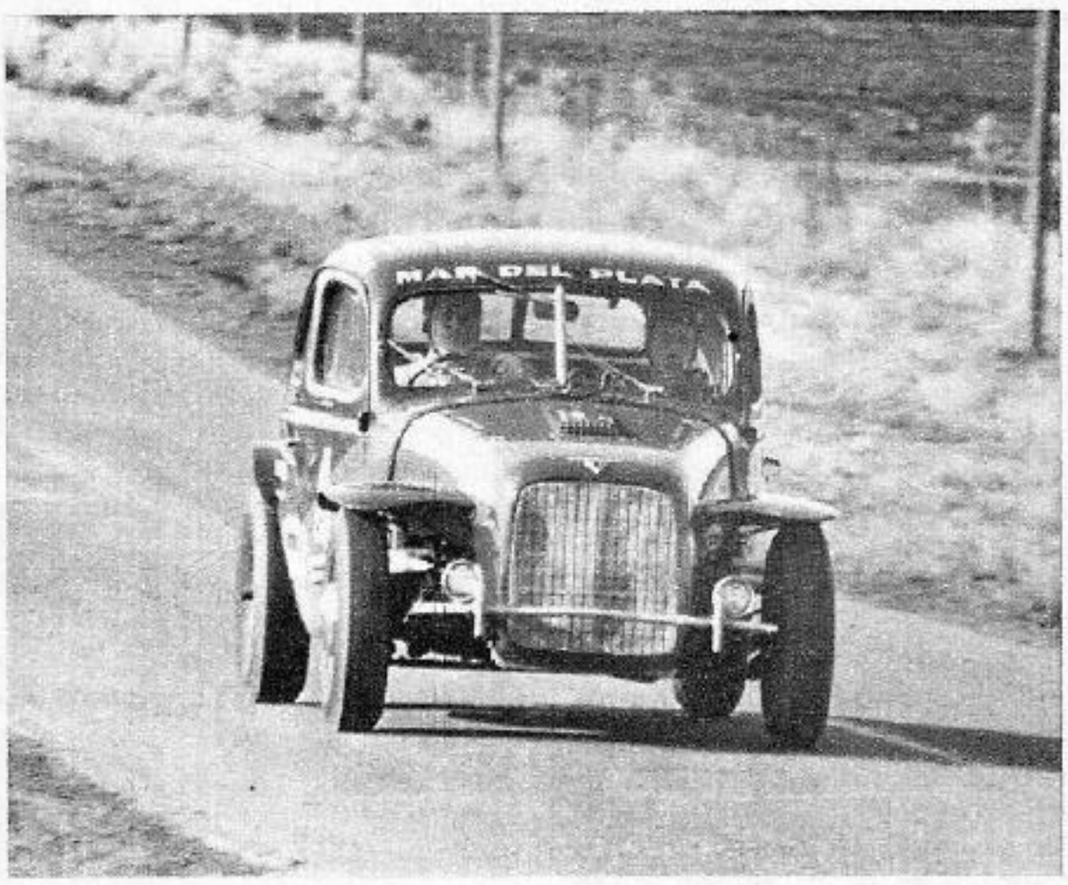
Arriba, derecha: Este es el Torino ex Copello, con que compite actualmente acompañado por Juan José Carro.

Abajo, derecha: La cupecita Ford de las satisfacciones.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





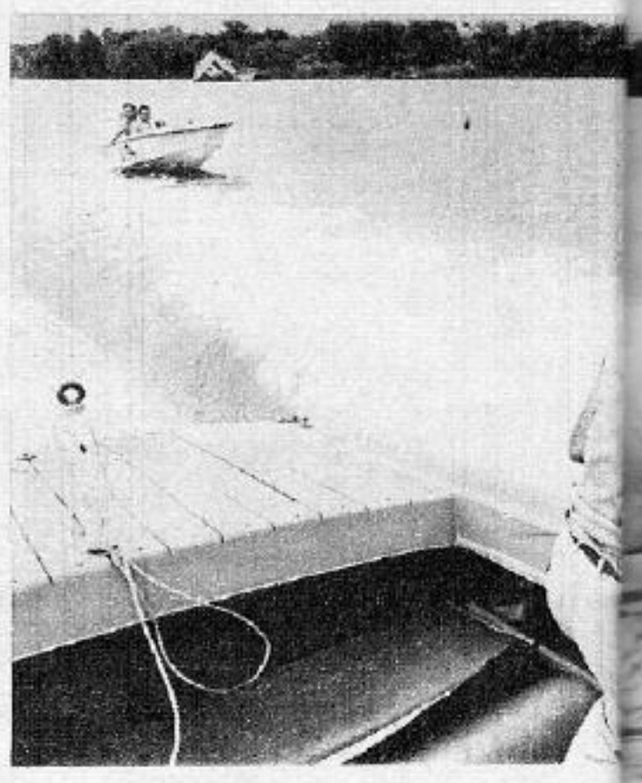


OCHENTA PREGUNTAS A CACHO TEMPONE

UN LIBRO: El profeta de la pampa
UN AUTO: Torino
UNA PELICULA: El Cid
UNA BEBIDA: Whisky
UNA MOTO: Gilera
UNA SERIE DE TV: Intriga de pasiones
UN LUGAR DE VERANEO: Mar del Plata
UN LUGAR DE REUNION: Antón
UN AMIGO: Mi hermano Miguel
UN RITMO PARA BAILAR: Bolero
UN DESEO: Ganar una carrera
UNA SUPERSTICION: No tengo
UNA CABALA: No tengo
UNA CARRERA: Mar y Sierras
UN PILOTO: Oscar Gálvez
UN JEFE DE EQUIPO: Rocco Pancho
UN MECANICO: Pocho Vitale
UN CONSTRUCTOR: Berta
ALGO ANTIPATICO: La hipocresía
UN GUSTO: Estar en mi casa
UNA COMIDA: Asado
UN RESTAURANTE: Tempone's
UN DEPORTE: Automovilismo
UN ACOMPAÑANTE: Carro, J. J.
UN ACTOR COMICO: Luis Sandrini
UN PROCER: Sarmiento
UN JUEGO DE AZAR: Ruleta
UN CIGARRILLO: L M
UNA MUJER: Mi madre
UN PAIS: Mi país
UNA CIUDAD: Mar del Plata
UN HOMBRE: John Kennedy
UN ERROR: Muchos
UN TRAUMA: Revisación médica
UNA ALEGRIA: Muchas
UNA BRONCA: No poder largar
UN RELOJ: Omega
UN ACCIDENTE QUE LE IMPACTO: El de Alberto Logulo
UNA MUERTE: John Kennedy
UNA REVISTA: Muchas
UNA PELEA: Locche-Fuji
UN BOXEADOR: Félix Merantino
UNA FORMA DE VESTIR: Sport
UN DISCO: Tango-D'Arienzo
UN VINO: Blanco
UN CONJUNTO: Los Hermanos Abalos
UNA GASEOSA: Paso de los toros
UNA PERSONA QUE LE GUSTARIA CONOCER: Indira Gandhi
UN DIARIO: La Nación
UN MEDIO DE TRASPORTE: Avión
UNA GOLOSINA: Confite de almendra
UN ARMA: Carabina Winchester
UN ANIMAL: El perro
UNA FIERA: El león
UNA OBRA DE ARTE: La Gioconda
UN EQUIPO DE FUTBOL: River
UN JUGADOR DE FUTBOL: Pelé
UN EQUIPO DE RUGBY: Los Pumas
UN COLOR: Blanco
UN COLOR MUFA: Ninguno
UNA VIRTUD: Honradez
UN DEFECTO: Muchos
UNA MANIA: Correr
UN AVISO: Sylvapen "clic"
UNA ADMIRACION: El descenso lunar
UN POLITICO: Churchill
UN MILITAR: San Martín
UNA PICKUP: Ford
UN CAMION: Scania Vabis
UN TRACTOR: John Deere
UN POSTRE: Algo con nuez
UN PILOTO JOVEN: Luis Di Palma
UNA FRUTA: Manzana
UNA PROFESION: Medicina
UN PILOTO INTERNACIONAL: Fangio
UN AUTO DE F-1: Ferrari
UN PILOTO COMO HOMBRE: Dante Emilozzi
UN ESCRITOR: J. Borges
UNA ESCRITORA: Silvina Bullrich
UN NUMERO MUFA: No tengo.

- Margarita: acordate que si ganamos el concurso del 747 yo quiero la ventanilla.





CARRERAS DE RIO

Características de las carreras en río abierto. Conocimiento de la ruta y su recorrido previo. Acción de corriente y viento. El problema del combustible y su reaprovisionamiento. Función del acompañante. ¿Qué espera para correr?

Lo más importante es recorrer el circuito completo. Como esto resulta a veces difícil de realizar por cuestiones de tiempo, lo más aconsejable es buscarse un acompañante que haya recorrido el itinerario de la carrera. En uno u otro caso es conveniente tomar nota en un croquis o una carta de todas las referencias: bancos, eventuales obstáculos sumergidos, enfilaciones convenientes en curvas de gran amplitud o cruces muy anchos. Identificación segura de todas las curvas para no despistarse. Tener noción aproximada de cuánto tiempo debe emplearse entre un cambio de ruta y otro, a fin de saber si uno sigue bien en ruta o se pasó olímpicamente.

Pero conocer el recorrido no es saberlo recorrer. En esto influye mucho el tipo de embarcación que se posee y el estado de las aguas que se encuentre. Si, por ejemplo, se encuentran aguas bien tranquilas y la corriente es favorable, nada se opone a que busquemos la parte del cauce más profundo a fin de aprovechar al máximo la velocidad del agua. Las curvas pueden tomarse más abiertas, sin problemas, por la misma razón. Con la corriente en contra es aconsejable tirarse a la costa para aprovechar el "freno" que la orilla produce sobre el agua. Si hay viento fuerte la orilla puede ser un buen resguardo; cuando se elija una costa para protegerse de la marejada, obviamente debe elegirse aquella en que la acción del viento sea menor, por lo que el cruce del río en que se navega deberá enfrentarse al principio o al final, según las circunstancias. Ya que hablamos de cruzar el río, digamos que, salvo condiciones excepcionales de tranquilidad, no debe afrontarse su cruce en diagonal sino en línea recta de costa a costa. Supongamos que hay que recorrer un buen trecho por el Paraná de las Palmas y el recorrido sigue más allá. Al tomar el Paraná podemos adoptar dos criterios: o navegar pegados a la orilla por babor y luego cruzar para tomar el desvío correspondiente, o cruzar de entrada y navegar pegados a la orilla por estribor. La elección dependerá del viento, de forma tal de elegir la orilla más protegida.

Una situación ya clásica es la que representa el cruce del río Uruguay (aproximadamente 14 kilómetros) en la San Fernando-Carmelo. Allí, al salir del Guazú se distingue claramente la antena de radio de Carmelo y no es raro ver corredores que apuntan directamente a la misma, afrontando un cruce "en diagonal" que, a pesar de ser más corto en distancia, resulta siempre más largo en tiempo. Lo aconsejable es recostarse sobre la margen derecha, buscando aguas de menor profundidad y más tranquilas, donde puede desarrollarse toda la velocidad de la lancha y solamente al llegar "frente" a Carmelo efectuar el cruce en línea recta. Una palabra más antes de terminar con el circuito. Nunca se llega a conocer del todo: no sólo la corriente es la que puede variar, es el viento, los bancos, etc. En una hábil conducta frente a cada circunstancia puede ganarse mucho tiempo. No hay que dejarse llevar por el rumbo que toma la lancha que tenemos adelante sino aquel que resulte más conveniente para nuestra propia embarcación.

Otro tema interesante es el del combustible. ¿Hay o no que llevar desde la largada combustible para toda la carrera, o conviene efectuar reaprovisionamiento? La causa de esto último es obvia: a menor peso embarcado, menor resistencia y mayor velocidad de la lancha. Siempre que sea posible, es mejor reabastecerse que llevar mucho combustible a bordo. Una cosa razonable es llevar dos tanques de 25 litros cada uno; de esta forma, al consumir uno deberá cambiarse la manguera al otro, operación que realiza el acompañante y que normalmente no le insume más de diez segundos. Como los carburadores tienen capacidad en sus depósitos para más de 20 segundos, en la mayoría de los casos esa nafta permite seguir andando al motor sin detenerse mientras dura el cambio. Inmediatamente de conectado el nuevo tanque debe bombearse rápidamente la "perita" de succión para evitar cualquier escasez momentánea de nafta y reponer el nivel normal de mezcla en el carburador.

En caso de contarse con una lancha de auxilio, se procede de la siguiente manera: se elige una parte del circuito abierta y tranquila, abierta para que el auxilio vea venir con tiempo al corredor y tranquila para trabajar cómodamente. Resulta elemental que la lancha de auxilio debe tener una velocidad si no superior (lo ideal), por lo menos comparable a la que corre. Al ver venir a la lancha en carrera, el auxilio comienza su marcha en el mismo sentido y se le pone a la par; lo normal es que el corredor disminuya algo la velocidad, a fin de asegurar la maniobra que vamos a describir y no haya que efectuarla dos veces. Apareadas las lanchas, desde la de auxilio se tira un tanque lleno o un bidón con nafta; éste cae en la de carrera, donde el acompañante pasa el combustible a su tanque (si le tiraron un bidón) o simplemente reemplaza el tanque vacío que tiene a bordo (si le tiraron un tanque lleno). Inmediatamente arroja al agua el bidón o tanque sobrante, que será recogido por el auxilio.

Pero dejemos un rato la figura del piloto, al que nos hemos referido desde un principio, y prestémosle un poco de atención al acompañante. La descripción de sus múltiples funciones da una clara idea de lo que es la carrera de río. En cuanto pasó el infierno que es normalmente la largada, lo primero que se piensa es cómo quedó uno ubicado dentro de su categoría. Primera pregunta, pues, al acompañante, que deberá estar en condiciones de saber si estamos primeros o si mezclados en la estela de los 125 HP se "coló" uno de nuestra categoría. No sería la primera vez que un piloto se pone a "regular" su marcha creyéndose puntero cómodo y al llegar se encuentra con que si bien llegó efectivamente cómodo, lo hizo en segundo puesto. Así como en circuito el acompañante oficia más bien de "peso muerto", en el río es distinto, y por eso es usual (aunque no muy reglamentario) que modifique su posición en la lancha hasta conseguir aquella en que de acuerdo a viento y marejada la velocidad sea mayor. Dejando de lado el cambio de tanques o reaprovisionamiento ya mencionado, el acompañante debe estar listo para el famoso "¿qué pasa?". Eso es lo que pregunta el piloto cuando el motor tose, cuando algo hace ruido, cuando algo anda suelto por el fondo, cuando el asiento cruje, cuando la lancha da un salto, cuando la dirección se endurece, cuando la carcaza se afloja,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Largada de una carrera en río abierto. Pasado ese momento de verdadero infierno, cada corredor debe fijarse en los de su categoría, y en base a ellos y a las características de su propia embarcación, adoptar la forma de correr que más convenga.



Un aspecto que evoca épocas gloriosas del TC. Reaprovisionamiento en ruta. Allá lejos se acerca el corredor, mientras en el auxilio se prepara el bidón que habrá de arrojarse.



¡OJO AL BIDON! Apareadas las lanches lo más posible, se tira el bidón. Normalmente el conductor no debe mirar para atrás, pero parece que al piloto le interesaba en este caso saber si el bidón embocaba o no dentro de la lancha.

Y con rostros impasibles efectuaron el reaprovisionamiento; ni la expresión del acompañante ni la del conductor dejan traslucir la más mínima preocupación por la operación.

en resumen, cuando pasa cualquier cosa, el piloto, que no puede dejar de manejar, recurrirá al acompañante y éste deberá solucionar el inconveniente sin que la lancha pierda velocidad y mucho menos detenerse.

Poco queda por decir sobre carreras de lancha. O, mejor dicho, es mucho lo que falta decir, pero porque no puede decirse, porque hay que sentirlo desde adentro, porque hay que bajar hecho sopa de una lancha después de cuatro horas de carrera para recibir una copa para sentir que se ha hecho deporte ciento por ciento. Pocos deportes ofrecen, como la motonáutica, la oportunidad de competir con equipos tan standard, donde siempre hay una categoría para la embarcación que cualquiera posee y donde puede debutarse en cualquier momento, por la creciente frecuencia con que se desarrollan las competencias. Ya sea que usted elija circuito o río para empezar, hágalo pronto; para ello no tiene más que ponerse en contacto con algún club motonáutico, donde se le informarán las próximas carreras a disputarse. La inscripción le va a costar entre 1.000 y 2.000 pesos viejos (10 a 20 pesos ley 18188), pero lo más probable es que le regalen la nafta, así que ni siquiera tiene que poner plata. ¡A animarse, y suerte!

Cuando piense en su fuera-borda, piense en El Rendidor

(Hasta 1 litro de aceite cada 50 de nafta.)



El nuevo aceite para su fuera-borda.
Mantiene más limpio el motor.
Reduce los riesgos del autoencendido.
Y rinde más del doble que los otros aceites.
Hasta un litro por cada 50 de nafta.
El próximo fin de semana, cuando piense en su lancha, piense en Shell Super Outboard Motor Oil.
Para usted, El Rendidor.

Shell Super Outboard Motor Oil.



SHELL

El Rendidor.

(*) Consulte el manual del fabricante del motor y siga sus instrucciones.
El Rendidor se presenta en envases plásticos de medio litro.

carreras de Fiat 600

UN AÑO IMPOR



Largada de Libres. La primera curva es quizás la más espectacular. Es aquí donde las técnicas de viraje se terminan para dar paso a la ley del más fuerte, del que no "levante".



La distancia entre auto y auto es muy poca. Lo más normal es que las carreras se dividan en pelotones, lo que da aún mayor emoción.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Texto y fotos: CARLOS AGUSTIN

TANTE

Las cuadreras de "bolitas" con sus pro y sus contra. Soluciones y proyectos





"Mirá, todos los que estamos acá queremos llegar a algo más. No pretendemos que de golpe todo el mundo hable de nosotros, pero nuestro fin no es correr en tierra y cuadreras por el siglo de los siglos."

Los Fiat 600, las bolitas, los más chiquititos, el auto de las señoras. Muchas son las denominaciones que recibieron a lo largo de sus ya casi diecisiete años de vida. En realidad el Fiat 600 no fue en su origen un auto concebido para competencias; pero la mentalidad del hombre no se conformó con un auto para "andar en el centro" y poco a poco lo fueron convirtiendo en una "piu bella maquina da corsa". En nuestro caso quizás todo partió de las picadas o las populares trenzadas entre bolitas, de semáforo en semáforo.

"Lo importante es pasar un día al aire libre, comer un asadito y de paso ver cómo los muchachos se dan como en la guerra"; un espectador respondió de esta manera a nuestra pregunta sobre la carrera del domingo 6 en Pilar.

Pero lo que más nos interesa es contar lo que es en verdad una carrera de Fiat 600. Como dijo uno de los organizadores: *"Esto es un mundo aparte"*. En verdad no estaba equivocado. Ya sea en la estancia Carabassa de Pilar o en el resto de los circuitos (Moreno, Las Heras, Campana, San Andrés de Giles y Escobar) las populares cuadreras tienen un buen número de habitués que reúnen entre ellos a numerosas señoritas, algo que →

Ama a tu prójimo.

(Ponlo en la lista del 747 de Braniff).

Y ámate a ti mismo.
Participa en el concurso que organiza "Semana Gráfica".
Puedes ganar para ti y para las nueve personas que más quieres en el mundo, un viaje a Hawaii en el 747 más personal del mundo.
En su vuelo regular del 31 de Enero.*
Son siete días en Hawaii con todo absolutamente gratis (hasta las propinas).
Los cupones se encuentran en la revista Semana Gráfica, Braniff o en su agente de Viajes.
Suerte.



Festejando su personal **747**
(la nueva manera de volar)

Braniff ama a su prójimo más que nunca.

* desde Dallas

casi nos habíamos olvidado a ver en el profesionalizado automovilismo nacional. Si bien por lo general los artículos tercero y cuarto del reglamento en lo referente a la puntualidad no se cumplen (el domingo 6, en Pilar, la primera serie comenzó con una hora y media de atraso) esto no es inconveniente para que al promediar la mañana el circuito muestre un numeroso público en casi toda su extensión.

Pero no todo es gente y días felices. *"El parque de autos es realmente numeroso. Hay una gran cantidad de carreras, y en todas ellas el público es numeroso; entonces no entiendo la poca difusión que se le da a la categoría"*; con estas palabras Miguel Lascuraín, asiduo concurrente, nombró uno de los grandes males. Es cierto; la difusión de este tipo de competencias es prácticamente nula; pero todo tiene un porqué. Los pilotos se quejan de que Fiat no brinda ningún tipo de apoyo. Eso es totalmente cierto; pero también es cierto que el Fiat 600 no tiene absolutamente nada homologado, por lo cual no puede competir en carreras nacionales de Grupo 2. Otro de los motivos es consecuencia directa de éste: al no tener trascendencia nacional y no estar incluidos en ninguna categoría, las carreras no pasan de ser cuadreras zonales.

Otra de las fallas es la falta de promoción de los propios organizadores, que se limitan en muchos casos a darle sólo una intensa promoción solamente en la zona de influencia. Dentro de este panorama, el futuro de la categoría no podía ser más desalentador, pero tiene, no obstante, algunas soluciones bastante lógicas. Una de ellas es quizás la propuesta por el Vicente López Automóvil Club, quien se encuentra en tratativas para realizar por lo menos una carrera mensual en el Autódromo Municipal. La otra es un deseo de casi todos los pilotos: ABANDONAR LA TIERRA. Para esto la solución sería tratar de organizar carreras en los diversos autódromos del país, ya que una cosa es inobjetable: las carreras de bolitas son un buen espectáculo y por consiguiente pueden ser un buen negocio.

Aquí comienzan ya a jugar los pesos. El costo de un Fiat libre es, en la mayoría de los casos, bastante elevado. En general la inversión oscila entre los quinientos a un millón de pesos viejos, además del auto. Las diferencias con los semipreparados son pocas, pero fundamentales. En el reglamento de Libres, salvo la carrocería, que debe ser original de Fiat 600 (aunque es permitido modificarla), y el block original, todo lo demás es libre. Para los semipreparados, además de la carrocería y el block originales, deben tener también carburador y distribuidor de fábrica, bomba de agua y refrigeración original sin posibilidad de agregarle radiador de aceite o agua. Muchos autos, o mejor dicho la mayoría, son llevados a 1.000 cm³, e incluso se llegan a hacer autos totalmente modificados, como el Fiat que corriera Horacio Eusevi preparado por Rafael Ballestrini, quien hace una gran mayoría de las tapas que se utilizan en la categoría. Muchos famosos de las categorías grandes se dedican a preparar piezas para los fititos, como en el caso de los árboles de levas hechos por Raponi o Montal, o los autos que prepara Maratea, uno de los cuales será para "Pato" Gutiérrez Núñez (quien hiciera el curso de manejo en Brands Hacht el pasado año). Luisito Grossi fue otro de los que más potencia sacaron de los Fiat; durante mucho tiempo su auto fue el más veloz.

Quizás el mayor aliciente para los que forman parte de esta nueva farándula lo constituyan los premios, que en general son bastante sabrosos. En el caso de los Libres son cien mil pesos viejos para el primero y cincuenta mil para el segundo, y para los semi son cincuenta mil para el primero y veinticinco mil para el segundo. La publicidad paga brilla por su ausencia y sólo algunos pocos privilegiados logran conseguir publicidad para sus autos, aunque ésta nunca supera los treinta mil pesos.

Las bases están echadas, sólo queda ahora organizar 1971 con una renovada mentalidad que la haga más popular y por ende, más publicitada.



Alejandro Bazterrica, dentro de los libres, es de los que mejor y más fuerte andan.



La tierra, en realidad, es un problema. Los autos entran a veces en verdaderas nubes, dentro las cuales no se ve nada.



Carlos Caccopardo, representante de CORSA y uno de los mejores en Semi-preparados.

SI USTED QUIERE CORRER

Tendrá, o bien que comprar, o bien tener un Fiat 600... pero no nos engañemos, es muy probable que corriendo una o dos carreras de Fiat 600 no logre emular a Fangio o a García Veiga, pero sí es probable que por lo menos se pueda dar el gustito de andar un ratito al mango.

Casi todas las carreras se llevan a cabo en la provincia de Buenos Aires y las inscripciones, si bien se pueden hacer durante la semana, también es posible anotarse pocas horas antes de la largada en el mismo circuito. La manera de enterarse de la realización de las competencias es muy sencilla: leer el calendario de CORSA. Por otra parte, existe siempre la posibilidad de ganar unos pesitos. En caso de lluvia las carreras se suspenden, debido a que todos los circuitos son de tierra. La jaula antivuelco no es obligatoria, aunque sí lo son el casco y los cinturones de seguridad .No es necesario tener licencia otorgada por la CADAD, ya que no existe relación, pero sí es indispensable tener permiso legalizado por el padre o tutor en el caso de los menores de 21 años. Las mujeres no están excluidas, y la décima posición del campeonato la ocupa la señorita Marta Ghia Paz en la categoría semipreparados, que es la más recomendable para empezar. Lo único que se le impondría, entonces, quitar los paragolpes tanto delantero como trasero. Claro que no todo es soplar y hacer botellas, recomendamos antes de dar el primer paso ver una dos carreras, porque los muchachos andan fuerte, ¡eh!...

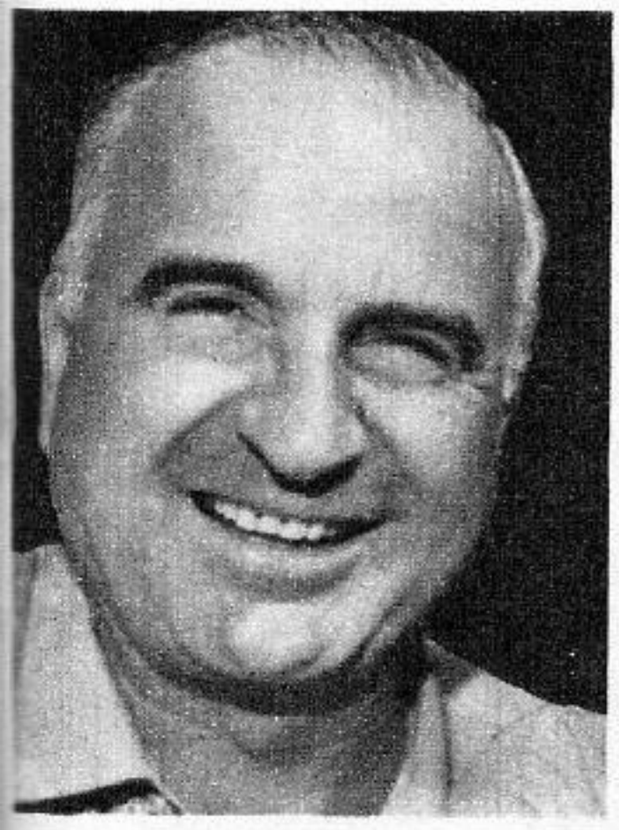
- Corazón destrozado de Villa Marina
a señores de "Semana Gráfica":
Sin ánimo de perturbar, pero con el corazón anegado
por las lágrimas, pido rompan la lista del 747
que mandé ayer. Perico me traicionaba.
Mando nueva lista, esperanzada de olvidar
agravios en Hawaii.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRIMERO MYO

LOS CAMPEONES DEL AUTOMOVILISMO PREFIEREN PRENDAS T.C. TURISMO CARRETERA





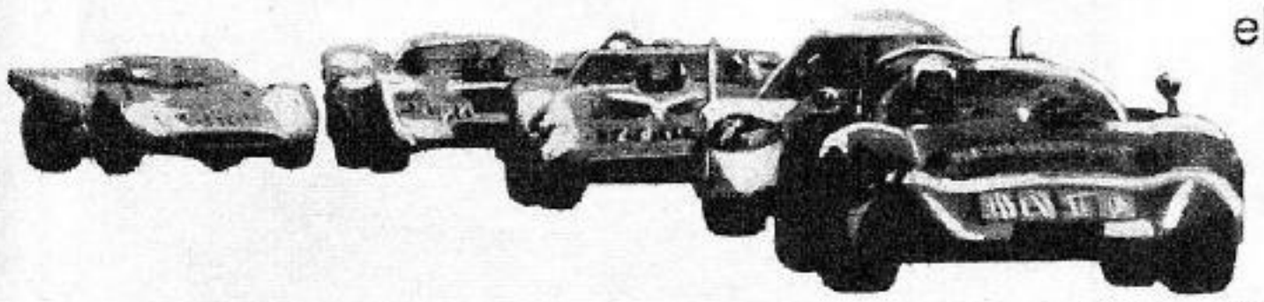






Ellos fueron y son los intrépidos campeones de las rutas o las pistas. Pairetti, Emiliozzi, Rubén Roux, César Malnatti, Copello, Marincovich . . .

Quién no conoce sus hazañas? Siempre unieron a sus triunfos el prestigio, la calidad y la elegancia de las prendas que usaron: Pantalones, camisas y camperas T.C. TURISMO CARRETERA





PARA HOMBRES QUE QUIEREN SER PRIMEROS

PANTALONES, CAMISAS Y CAMPERAS

Anan T.C.

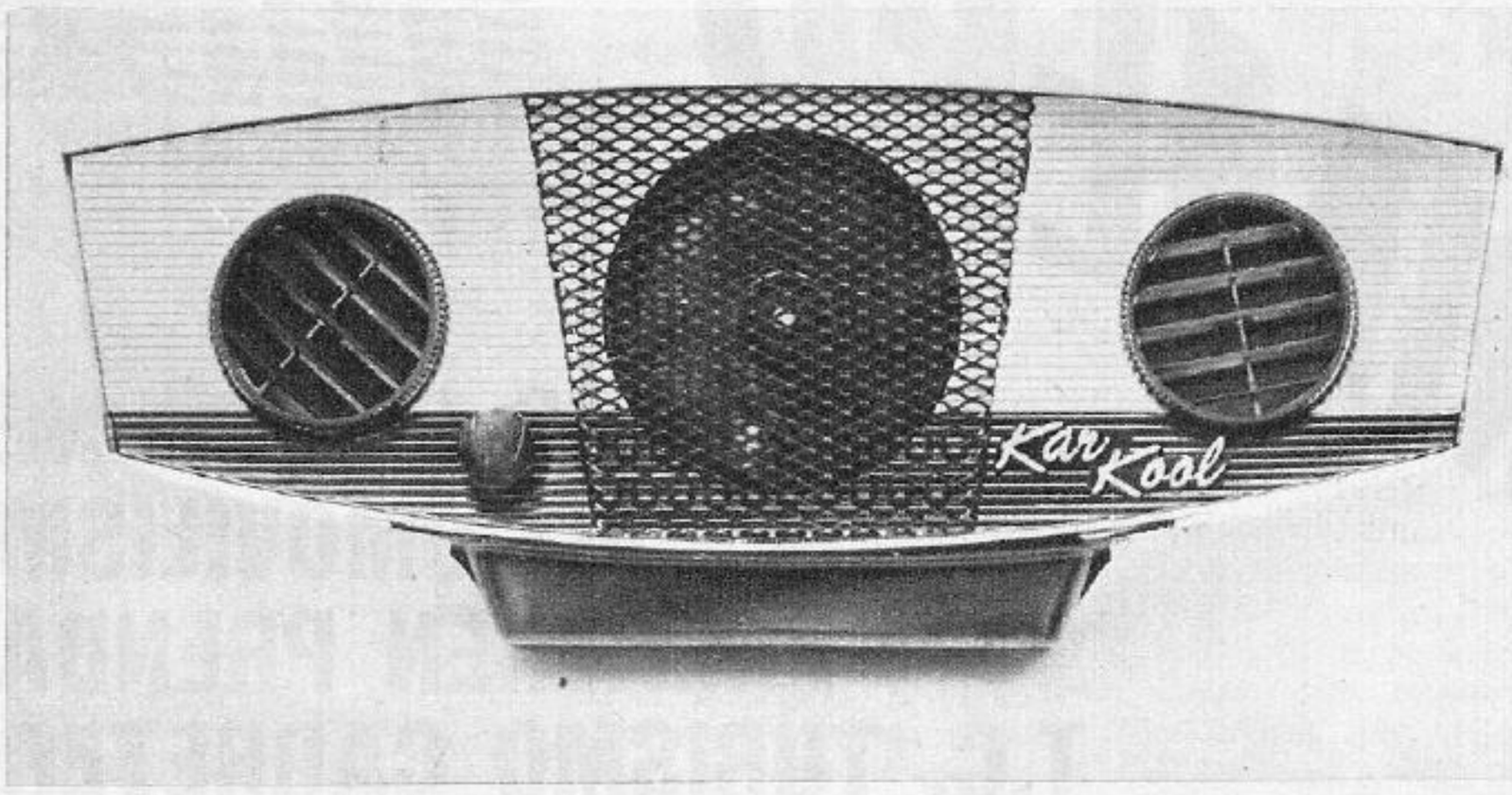
TURISMO CARRETERA

CALIDAD Anan DE PERGAMINO

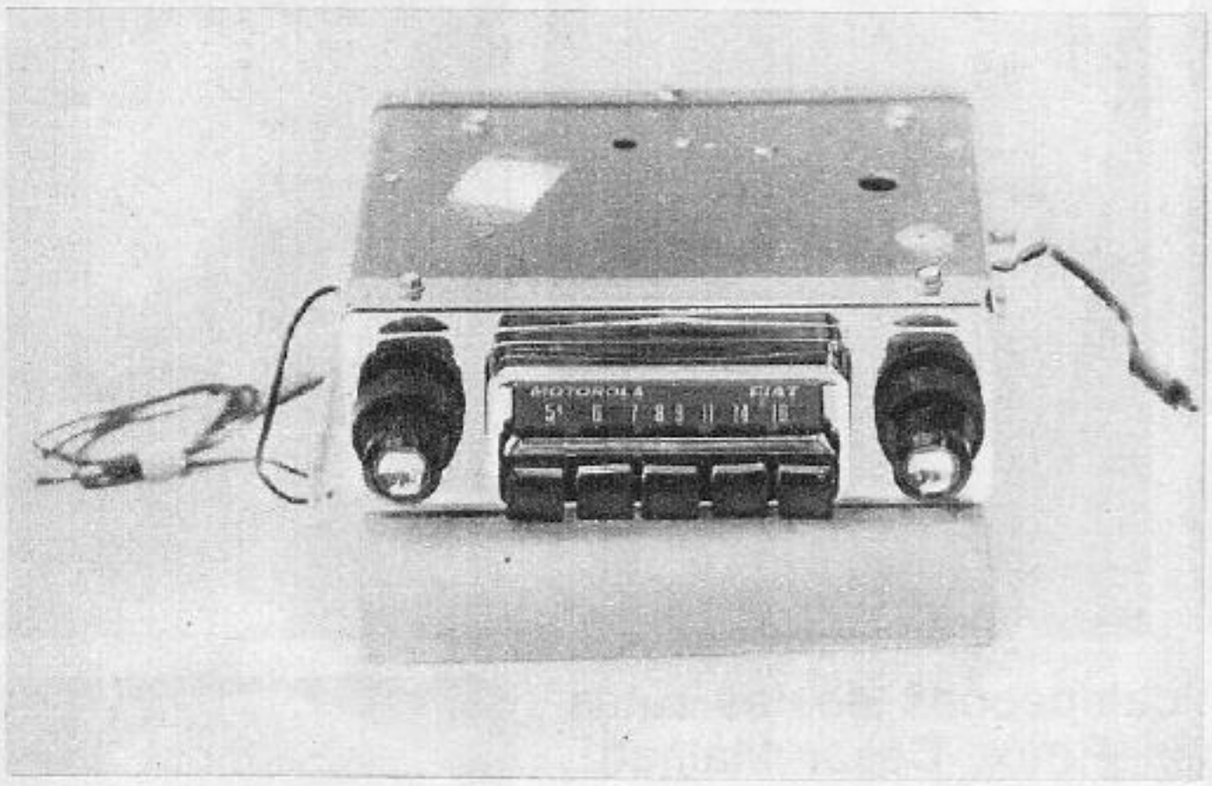
la vidriera de corsa



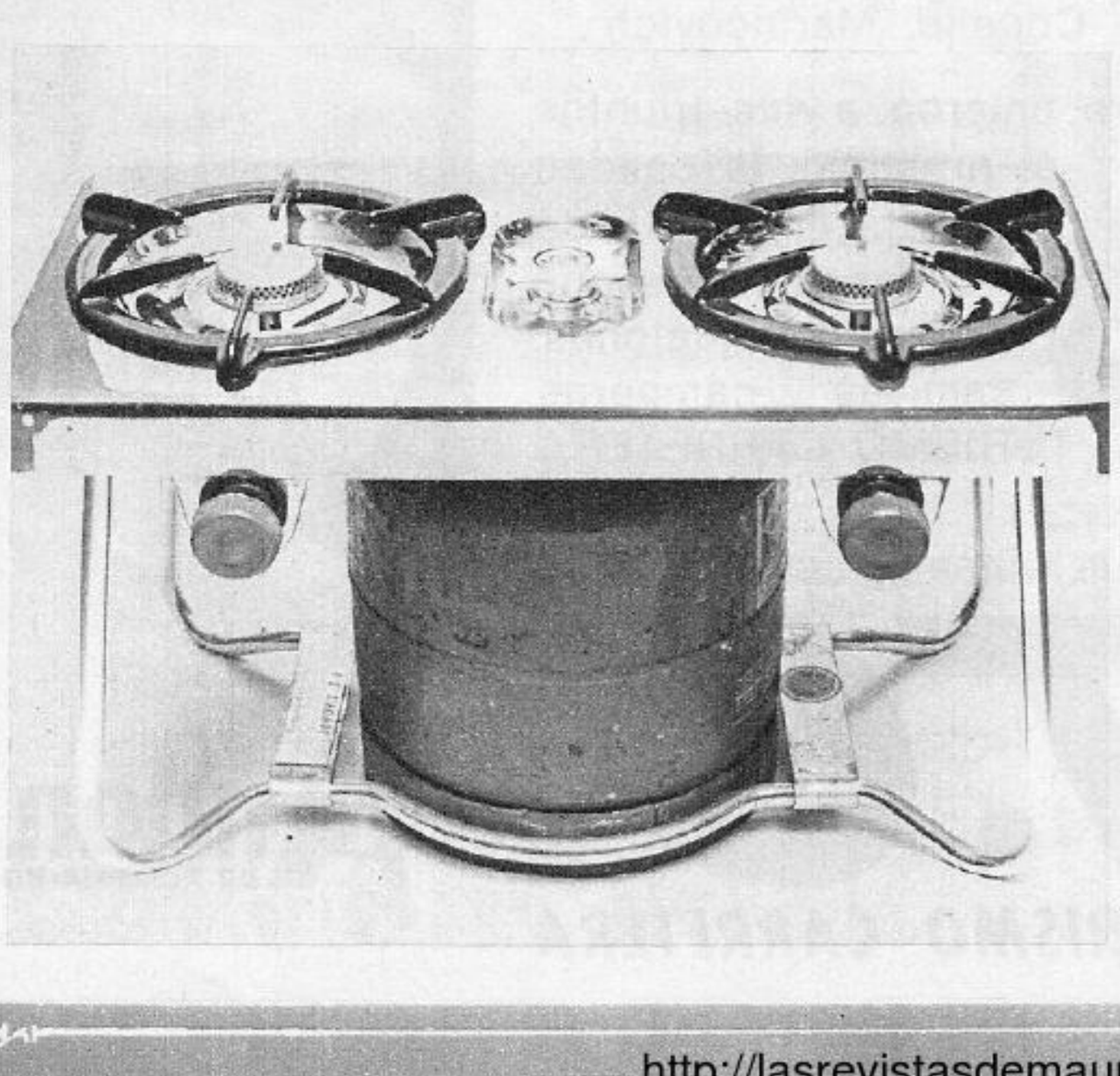
Reloj Electrónico "BULOVA ACCUTRON", a diapasón (igual al dejado en la Luna por la tripulación de la Apolo XI), $ 1.035. En agencias autorizadas.



Renovador del aire "Kar-Kool" para auto, 12 volts. Se enciende al costado con una perilla y trabaja con el agua que se pone en un platillo debajo. $ 165. Harrods, San Martín 890, Capital.



Radio "Motorola", con botonera (para 12 volts). Viene con parlante y antena, $ 349. Harrods.



Cocina para autocamping, con dos hornallas, marca "Longvie", $ 69,90. La "garrafa" de 3 litros (cargada), $ 31,10. Eurocamping.



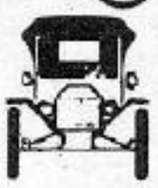
Lancha Paglíettini, modelo "Gacelux", con motor de 125 HP, $ 21.000. Eurocamping, Paraná 761, Capital.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Todos los días, de lunes a viernes, Ud. sale de su casa acompañándose con...



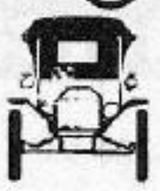
¡¡por supuesto!! **felizmente** ¡con muy buena música!! con la voz de Ricardo Jurado y la calidad inconfundible de



Y cuando regrese, otra vez vendrá contento, "castigándose" con el ritmo de...

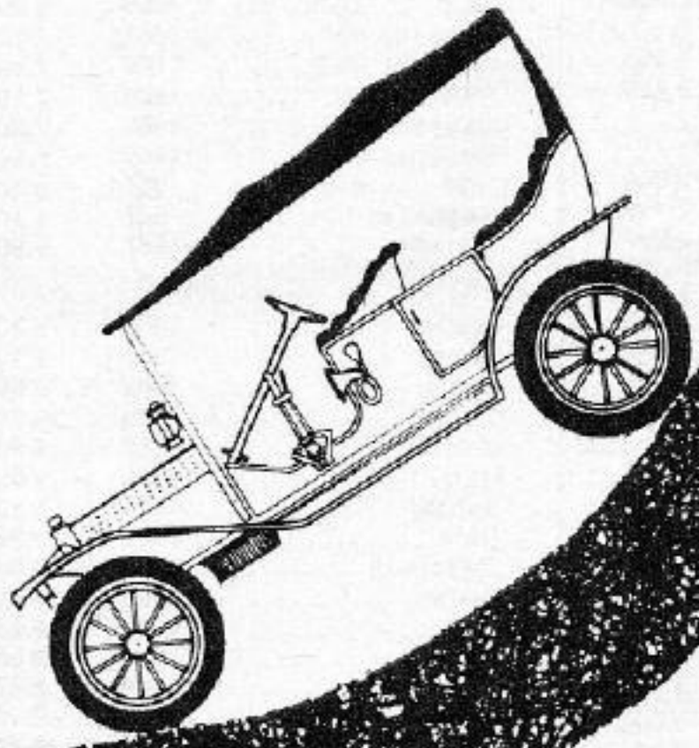


porque ¡ya se sabe! yendo o viniendo, con lluvia o con sol, el confort anda sobre ruedas ¡¡¡ **felizmente**...



LR3 RADIO
BELGRANO

FE
LIZ
MEN
TE...



lunes a viernes de 8 a 9 hs. y de 19 a 19,30 hs.

S. TODARO

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	2.300.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	8.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble traco.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1953	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
160	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	29.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1966	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 ,,	1966	8.500.—
10 ,,	1967	9.300.—
10 ,,	1968	10.500.—
10 ,,	1969	11.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 ,,	1964	6.500.—
D-100 ,,	1965	6.700.—
D-100 ,,	1966	7.500.—
D-100 ,,	1967	8.500.—
D-100 ,,	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 ,,	1963	5.800.—
D-100 ,,	1964	6.000.—
D-100 ,,	1965	6.700.—
D-100 ,,	1966	7.500.—
D-100 ,,	1967	8.500.—
D-100 ,,	1968	9.800.—
D-200 ,,	1969	11.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 ,,	1964	6.500.—
D-100 ,,	1965	6.700.—
D-100 ,,	1966	7.500.—
D-100 ,,	1967	8.500.—
D-100 ,,	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 ,,	1962	6.300.—
F-100 ,,	1963	6.800.—
F-100 ,,	1964	7.100.—
F-100 ,,	1965	8.300.—
F-100 ,,	1966	9.200.—
F-100 ,,	1967	9.600.—
F-100 ,,	1968	11.000.—
F-100 ,,	1969	12.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA ,,	1962	4.600.—
IKA ,,	1963	4.800.—
IKA ,,	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. ,,	1965	5.500.—
Glad. ,,	1966	6.000.—
Glad. ,,	1967	6.500.—
Glad. ,,	1968	7.000.—
Glad. ,,	1969	8.000.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
,,	1965	6.000.—
,,	1966	6.400.—
,,	1967	7.000.—
,,	1968	7.400.—
,, 2ª S.	1968	8.200.—
,, 1ª S.	1969	8.800.—
,, 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.390.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy Súper	20.500.—
Chevy Súper Sport	23.070.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—

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

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Pick up F-100 c/caja I-6	16.882.—
Pick up F-100 V-8	17.459.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507.—
JA3UB t/doble	11.286.—
Jeep Largo t/simple	10.095.—
Jeep Largo t/doble	11.854.—
Jeep T-80	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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

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

MOTOS 0 Km

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

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	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	$	11.620.—
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.—
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.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodin	Mercury	85HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodin	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelu-	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacetux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PROVINCIA DE BUENOS AIRES



Hugo Franco (35), Héctor Fiorda (40), Miguel A. Jurado (34). Duelo en la final categoría "B".

TURISMO ANEXO "J" EN TANDIL

Un sol radiante sobre el circuito "La Cascada", enclavado en medio de un hermoso paisaje rodeado por las pintorescas serranías tandilenses, que constituyen un regalo para los ojos, fue el marco digno para un festival automovilístico que contó con la presencia de gran cantidad de público ávido de emociones, que por cierto no le fueron retaceadas en la reunión que organizó el Tandil Auto Club para las categorías A y B de Turismo Anexo "J". Por la mañana las pruebas de clasificación mostraron como los más veloces en sus categorías a Rubén Roux (h) en su Renault 1093, que marcó 1m00s 2/5 para los 1.390 m del circuito, a una media de 82,847 km/h. Un debutante de Tandil, Juan Carlos Marcovich, con Auto Union, le siguió con 1m01s 2/5 y luego Modesto Satorra, Luis Gullini y José Alvarez. En la categoría mayor el marplatense Luis Regine, con Fiat 1500, hizo un tiempo de 1m 00s 1/5; Ricardo Baratucci, de Tandil, que corría su segunda carrera, marcó 1m01s; Héctor Fiorda, de Mar del Plata, 1m01s 1/5; luego se ubicaron Rolo Rodríguez y Hugo Franco.

La primera serie para la categoría "A" hasta 1.150 cm³ se disputó a 10 vueltas; largaron y Rubén Roux (h) salió al frente, pero en la primera curva quisieron pasar todos juntos; resultado: sólo dos coches quedaron en carrera: el 7 de Roux y el 10 del marplatense Rodolfo Mariani. Germinal García y Rubén Cela lograron reanudar la marcha, aunque con vueltas perdidas, y en ese orden llegaron al final de esta serie.

La segunda batería nos sorprende con el debutante Marcovich en punta desde el vamos, pero pagó tributo a su inexperiencia y en la primera vuelta sufrió un despiste que lo relegó, quedando la vanguardia a cargo de José Alvarez, seguido por Luis Gullini y Luis Fulco. Marcovich apura tratando de recuperar terreno y en ese afán vuelca, sin consecuencias físicas; reanuda la marcha, pero ya no hay nada que hacer, y José Alvarez gana esta serie cómodamente, escoltado por Luis Gullini, Fulco y Marcovich.

Para la categoría "B" hasta 2.000 cm³ es la siguiente serie, en la que deben recorrerse doce vueltas al circuito de 1.390 m; Hugo Franco enseña el camino y lo siguen de cerca Héctor Fiorda, Miguel Angel Jurado y Luis Regine; éste, que había largado mal, trata de descontar ventajas y se va de pista, lo que le provoca desperfectos en ambos extremos de dirección; sigue en carrera, pero ya sin chance. Siempre con Franco en la punta llegamos a la novena vuelta, sin que Fiorda le pierda pisada, y a partir de ese momento comienza el asedio que rinde sus frutos y el Peugeot 404 del marplatense recibe la bandera a cuadros con ventaja sobre Jurado, Bernabé y Ferrero.

La segunda serie de esta categoría ofrece emocionante lucha entre el Fiat 1600 de Barbery y el 1500 de Rolo Rodríguez; esta situación se mantiene durante varias vueltas, mientras se nota desde atrás el avance del 36 de Ricardo Baratucci, que del puesto quinto se ubica tercero, y ya en el sexto giro pasa a comandar el lote, librando vibrante duelo con Rolo Rodríguez hasta el banderazo.

La final para categoría "A", que se preveía interesante, nos mostró a un Gullini muy veloz, pero a cazarlo salieron José Alvarez y Rodolfo Mariani, quien a poco se ubica segundo y reduce palmo a palmo la distancia que los separa; faltando tres de las quince vueltas logra superar a Gullini y se aleja en procura de la meta, llegando a ella con más de 8s de ventaja sobre su rival, que a su vez supera a Marcovich por 1s 3/5.

La final de la "B", programada a 20 vueltas, tuvo como primer animador a Rolo Rodríguez; lo seguían Fiorda —siempre en la conversación—, Jurado, Franco y Barbery. Así se mantienen durante varios giros, notándose gran repunte de Hugo Franco, que del cuarto puesto llega a estar segundo; un fuera de pista de Jurado lo relega y entra a terciar en cuarto término

TANDIL AUTO CLUB - CIRCUITO "LA CASCADA"
1.390 METROS - CATEGORIA "A" HASTA 1150 cc.

Primera serie - 10 vueltas

7	Rubén Roux (h)	Renault 1093	10'31"3/5
10	Rodolfo Mariani	Renault 1093	11'15"1/5
4	Germinal García	Auto Unión	7 vueltas
5	Rubén Cela	Renault Gordini	5 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 79,227 kms/h.

Segunda serie - 10 vueltas

8	José Alvarez	Renault 1093	11'04"2/5
125	Luis Gullini	Renault 1093	11'12"2/5
6	Luis A. Fulco	Renault 1093	12'02"
2	Juan C. Marcovich	Auto Union	6 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 75,316 kms/h.

Final Categoría "A" - 15 vueltas

10	Rodolfo Mariani	Renault 1093	15'44"3/5
125	Luis Gullini	Renault 1093	15'53"
2	Juan C. Marcovich	Auto Unión	15'54"3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 79,400 kms/h.

CATEGORIA "B" HASTA 2.000 cm³

Primera serie - 12 vueltas

40	Héctor Fiorda	Peugeot 404	12'49"1/5
34	Miguel A. Jurado	Peugeot 404	13'02"3/5
38	Daniel Bernabé	Fiat 1500	13'08"
41	Jorge Ferrero	Fiat 1600	13'25"2/5
35	Hugo Franco	Fiat 1500	10 vueltas

PROMEDIO DEL GANADOR: 78,065 kms/h.

Segunda serie - 12 vueltas

36	Ricardo Baratucci	Fiat 1500	12'29"3/5
31	Rolo Rodríguez	Fiat 1500	12'30"4/5
44	Juan J. Barbery	Fiat 1600	13'45"
45	F. Rodríguez	Fiat 1500	14'01"3/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 80,106 kms/h.

Final Categoría "B" - 20 vueltas

35	Hugo Franco	Fiat 1500	19'55"1/5
40	Héctor Fiorda	Peugeot 404	19'56"
31	Rolo Rodríguez	Fiat 1500	20'05"
43	Luis Regine	Fiat 1500	20'16"4/5

PROMEDIO DEL GANADOR: 83,735 kms/h.

FOMENTO AUTOMOVILISTICO MECANICA ARGENTINA HASTA 1933 (CAFETERAS) - Dos series de 12 vueltas

Primera serie

	Oscar Castellano	International 32
	Guillermo Raggio	Dodge 33
	Sebastián Eder	Dodge 33

PROMEDIO DEL GANADOR: 82,687 kms/h.

Segunda serie

	Sebastián Eder	Dodge 33
	Oscar Castellano	International 32
	Guillermo Raggio	Dodge 33

Final por suma de tiempos

2	Oscar Castellano	International 32
33	Sebastián Eder	Dodge 33
12	Guillermo Raggio	Dodge 33

PROMEDIO DEL GANADOR: 82,500 kms/h.



Rodolfo Mariani se aleja de su perseguidor Luis Gullini en la final para cat. "A".

ACTIVIDAD ZONAL

Luis Regine, cuando el afán de Jurado por descontar ventajas le provoca un vuelco (por rara coincidencia, en la misma curva ya había volcado durante la clasificación). Fiorda supera a Rodríguez y se ubica segundo; comienza el asedio al puntero, pero la bandera a cuadros los sorprende con Hugo Franco a la vanguardia seguido de Héctor Fiorda a sólo 4/5.

Se disputó además una prueba para la categoría Fomento Automovilístico Mecánica Argentina hasta 1933 (Cafeteras, es más fácil); ante la escasa cantidad de máquinas (6) se resuelve correr dos series de doce vueltas por suma de tiempos; ambas baterías tuvieron trámite interesante por la paridad de fuerzas entre los tres coches de punta, pero daba la impresión de que los muchachos no se "tiraban", aunque brindaban espectáculo, y así fueron los resultados: Primera serie, Castellano - Raggio - Eder; segunda serie, Eder - Castellano - Raggio; final por suma de tiempos, Castellano - Eder - Raggio.

En suma, una interesante reunión, bien organizada por la gente del Tandil Auto Club, que tuvo una magnífica atención por parte de sus directivos, con el señor Iribarne a la cabeza; la gentileza del señor Barberón nos permitió recorrer el circuito y el joven Cerviño nos tuvo constantemente informados en cuanto a tiempos y promedios, lo que habla bien a las claras de la preocupación de estos dirigentes por hacer bien las cosas; a no dudar, los éxitos se seguirán sucediendo y esperamos la competencia del próximo 27 de diciembre en que culminará el campeonato en este mismo escenario.

CAFETERAS EN LOBERIA....
CON INSOLITO RESULTADO

Organizada por el Jorge Newbery F.C. de Lobería, estaba programada para el domingo 22 la última competencia del campeonato zonal de cafeteras, fiscalizado por U.C.Z.A.

Aduciendo que el circuito se encontraba en malas condiciones, el viernes 19 la comisión decide suspender la reunión y efectuarla el domingo 29. Hasta aquí todo parecía marchar normal, pero resulta que la casi totalidad de los corredores de cafeteras (exceptuando los 6 de Lobería) se reúnen primero en Coronel Vidal y al día siguiente en Balcarce y firman un acta en la que resuelven no participar el domingo en la mencionada competencia por considerar que la suspensión era injustificada y que se perjudicaba a un sector. Pese a ello la entidad organizadora continúa adelante y la carrera se hace con la participación de los seis mencionados corredores locales, además de uno de Tandil y otro de Juan N. Fernández.

Deben efectuarse 3 series con la presencia de todos los mencionados que estuvieran en condiciones de hacerlo (Castellano se quedó sin una biela en la primera vuelta de la primera serie y Rodríguez abandonó también en la primera batería).

Por suma de vueltas resulta vencedor "La Petiza" con 24 giros, seguido por Sebastián Eder con 21, 3º Ermiaga con la misma cantidad, 4º Ceirano con 18 y 5º Raggio con 17 giros (ganó la primera serie y la tercera, abandonando en la primera vuelta de la segunda).

De esta manera, pese a que no sacó ningún punto, UCZA lo consideró campeón de cafeteras 1970 con 63 puntos, seguido por José Solís con 62... Magnífica vuelta olímpica y gran fiesta en la entidad organizadora... pero... llega la noticia que empalidece tanta alegría...

Los demás miembros de UCZA (Unión de Clubes Zonales de Automovilismo) se reúnen en General Madariaga y con la presencia de los representantes de Club Cosme y Club El León (ambos de General Madariaga), del Auto Moto Club Mar Chiquita de Cnel. Vidal y de la Asociación Corredores de Cafeteras, resuelven destituir al presidente de UCZA, señor Marichelar, y dejar sin efecto los poderes que tenían los representantes de los clubes Jorge Newbery e Independiente (ambos de Lobería), anular la carrera mencionada con anterioridad y que se haga disputar las dos competencias que por causa del mal tiempo quedaron sin fecha.

Tanto es así que pese a que se había anunciado que el campeonato finalizaba con la antedicha carrera, se disputarán dos más: una en Coronel Vidal y la última, con entrega de premios y consagración del campeón, en General Madariaga.

Insólito final de un campeonato que había finalizado y que no finalizó... e insólita situación de un campeón coronado el domingo 29 pero que de acuerdo con lo resuelto por los corredores de cafeteras y la mayoría de los miembros de UCZA, aún deberá defender en dos competencias su liderazgo.

"MOTOCICLISMO ESTUVO EN BENAVIDEZ"



Largada categoría 175 c.c.

Con una interesante reunión motociclística, a la que asistieron más de 3.000 personas, el Benavídez Moto Club, afiliado a la F.A.M., cumplió con la realización de una de las últimas pruebas de su calendario deportivo en el presente año. Se disputaron pruebas en 50, 125 y 175 cm³ en la categoría Motos y Motonetas hasta 175 cm³.

Cat. Motos 50 cm³ (10 vueltas):

Jorge Schwedt tomó la punta desde la primera vuelta y Horacio Molina tuvo que conformarse con un meritorio segundo puesto, y 3º Víctor Piccirilli.

Cat. Motos 125 cm³ (15 vueltas):

Juan Carlos Ghinassi, con juventud y garra, Eduardo Amoroso, con veteranía y experiencia, lucharon palmo a palmo por el codiciado primer puesto, que se definió en la última vuelta a favor del "abuelo" Eduardo Amoroso.

Cat. Motos 175 cm³ (15 vueltas):

Nuevamente la emoción estaba asegurada con la participación de Amoroso y Ghinassi, y así fue, pero sólo las primeras vueltas: problemas mecánicos hicieron desertar a Ghinassi. Amoroso se adjudicó así la prueba. 2º Ricardo Torresi en brava disputa con el tercero, Pesce.

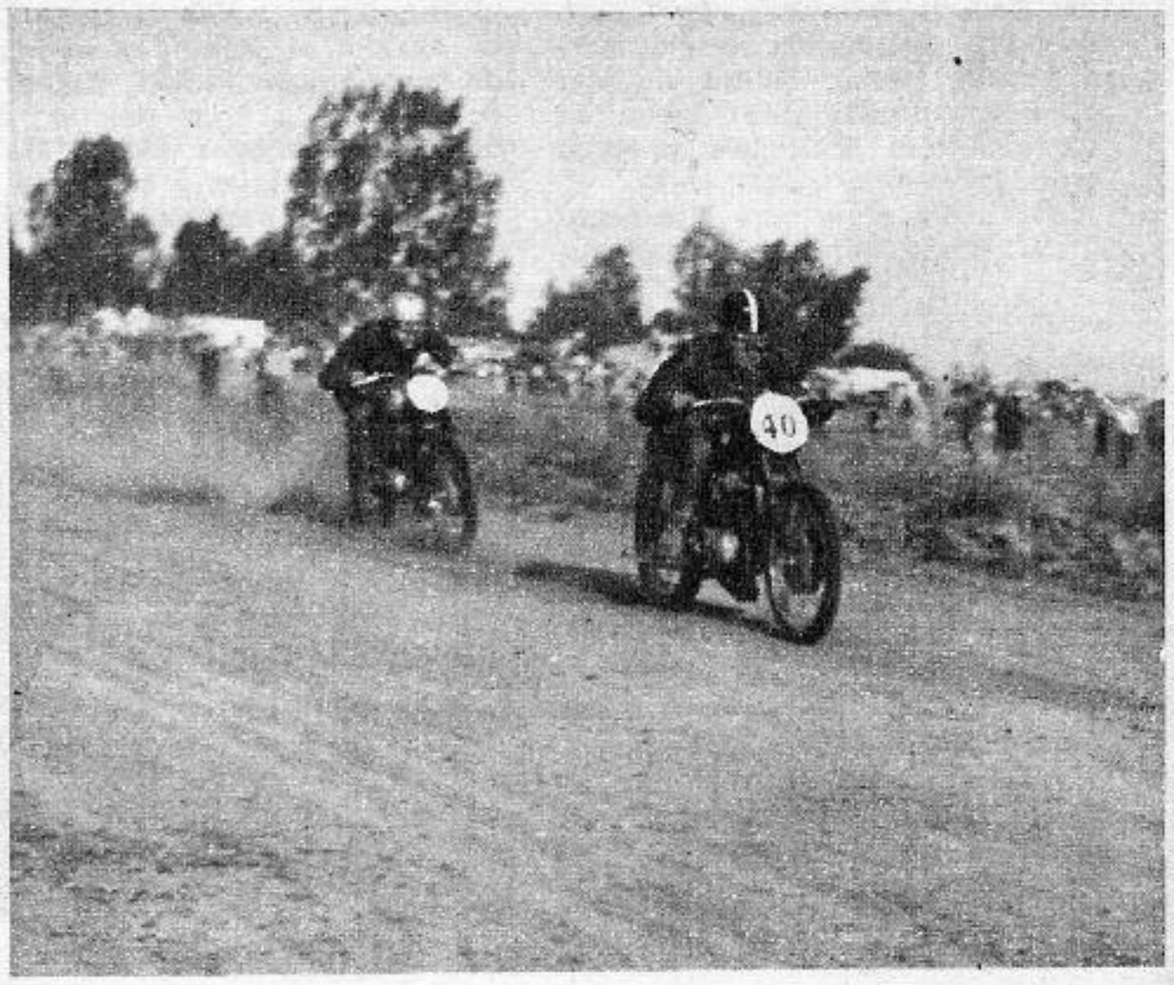
Cat. Motonetas 175 cm³ (10 v.):

Fue ganada por Cialino; 2º se clasificó el competidor Sanabilla y 3º Eduardo Almirón.

Para recordar:

El Benavídez Moto Club tiene su circuito de tierra compactada de 1.000 metros de extensión y está ubicado sobre la ruta Nº 9 a la altura del km 37.

Nº 32 Ricardo Torresi 2º en la categoría hasta 175 c.c.
Nº 40 Eduardo Amoroso ganador en las categorías 125 y 175 c.c.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORDOBA

CAMPEONATO ZONAL DE TURISMO GRUPO DOS: BALANCE POSITIVO

A pesar del ambiente frío que existía a principios de temporada, y contra los más pesimistas pensamientos de fracaso, la Federación Regional Número Cinco pudo llevar a buen término el campeonato de la presente temporada. Algo que también no hay que olvidar es que parte del éxito del certamen se debió en buen grado a la buena predisposición de los pilotos locales.

El calendario se compuso de once pruebas para la categoría hasta 1150 y diez para la clase hasta dos litros.

Las primeras competencias fueron disputadas bajo el reglamento de anexo J, lo que motivó una subdivisión de la categoría menor, es decir, hasta 800 cm³, que tuvo vigencia durante cinco pruebas. Esta decisión fue tomada por la regional para dar tiempo a los pilotos a que preparan sus coches con el grupo dos.

Vamos a analizar por separado cada categoría, para tener una idea de lo acontecido en este año en lo que respecta a pilotos y máquinas, respectivamente.

CATEGORIA A (hasta 1.150 cm³)

Fue la más positiva, y la que brindó mayor espectáculo en cada realización. Por ella pasaron pilotos de nombre en el ámbito nacional, como Angel Rubén Monguzzi y el ingeniero Eduardo Céspedes, ambos con mecánica de los hermanos Batelli. Completando el equipo participó el joven piloto de Carlos Paz, Eduardo Giordano, de destacada actuación en el Gran Premio Internacional de Turismo. También intervino en el zonal José "Pepe" Cano, con el Renault powered by Berta, que tiene encima toda la pimienta del mago de Alta Gracia.

En lo que hace a pilotos netamente zonales, el saldo arrojó un semillero de nuevos valores, que nada tienen que envidiar a los nombrados primero.

Así surgieron nombres como Rizzutto, Colavino, Mazzoni, Oliva Funes, Carrillo, Biangulli, Gasagne, Surchi, Spada, Luppi, Baravalle y Luis María Rodríguez.

Juan Carlos Rizzutto (ruidito, como todos lo llaman) fue el ganador por segundo año consecutivo, del campeonato zonal en esta categoría.

Se adjudicó las pruebas del autódromo Oscar Cabalén, el 14 de junio, y Arroyito, el 4 de octubre. Obtuvo dos segundos puestos en Cruz del Eje y Villa Gloria, y tres terceros lugares en Río Segundo, Pan de Azúcar y Justiniano Posse, los que le significaron la obtención de 42 puntos. Con respecto a Rizzutto, debemos agregar que tiene .. años, es casado y padre de . hijos.

Escolta en el campeonato, y quien más lucha le ofreció en todas las competencias zonales, fue Carlos Colavino, que también triunfó en dos oportunidades: Río Segundo y Villa Gloria. Además se clasificó segundo en Carlos Paz y en el autódromo, finalizando con un quinto puesto en el cruce del Pan de Azúcar.

Angel Rubén Monguzzi, ante sus compromisos en Sport Prototipos y Fórmula Uno, sólo pudo intervenir en tres oportunidades, adjudicándose las dos primeras pruebas del campeonato: Carlos Paz y Cruz del Eje, sumando un segundo puesto en Arroyito.

Otros ganadores fueron Eduardo Giordano, Juan Carrillo, Alberto Oliva Funes, José Cano y Eduardo Luppi.

Mención aparte merece el joven piloto Eittel Mazzoni, que posee un Renault muy picante y que además maneja muy bien, llegando a poner en difícil situación, en más de una oportunidad, a los punteros del certamen. La concreción de sus aspiraciones se trasuntó en el segundo puesto obtenido en la última prueba disputada en Justiniano Posse.

También esta temporada sirvió para dejar reflejada la capacidad de pilotos preparadores, consumándose en la mayoría de los casos. El que debemos destacar es Juan "Pacho" Arce, que ya cuenta en su taller con las unidades del mencionado Mazzoni y de Enrique Spada, de variada actuación y muy mala suerte.

Uno de los pilotos más regulares fue Eduardo Biangulli, que logró clasificarse en seis competencias, todo a fuerza de pulmones.

En definitiva, ésta puede ser "la categoría" de la próxima temporada, de acuerdo con los resultados satisfactorios que hemos podido observar en el trascurso de este año.

CATEGORIA B

Lo que en un momento pudo trasformarse en un fracaso para esta categoría, ya que sólo contaba con tres coches de punta, fue sumando adeptos a través de cada competencia.

Juan Carlos Gómez, con una berlina Fiat 1500 preparada por un incansable grupo de colaboradores, encabezado por Mr. Macías, "bocho" del equipo.

El sanfrancisqueño Héctor Manzotti, ganador del campeonato 1970, lo hizo con una cupé 1500 preparación Bamse, y armada en el taller del señor Luciano en la ciudad de San Francisco; y completando el terceto de pilotos que iniciaron la temporada, tenemos a Félix Antonio Menditto, también con una cupé Fiat 1500, propiedad de la Peña Alta Córdoba, con preparación de los hermanos Pelossi.

A medida que trascurrían las competencias, nuevos valores se iban sumando a la categoría. Así surgieron Roberto Grazzetti, Luis Marco, Alfredo Boiz, Ramón Levis Alladio y Mario Geretto.

Manzotti se adjudicó cinco pruebas: la primera del certamen disputada en Carlos Paz, en el circuito de Santa Rita del Lago; en el autódromo Oscar Cabalén; Cruz del Eje, Arroyito y Coronel Moldes. Además ocupó un tercer puesto en la primera realización de Cruz del Eje, y un cuarto lugar en otra prueba disputada en el Oscar Cabalén.

Juan Carlos Gómez, subcampeón, triunfó en Cruz del Eje, Autódromo y Villa Gloria, clasificándose segundo en Arroyito. Mucha mala suerte acompañó a este piloto, que estuvo presente en todas las competencias, debiendo desertar varias veces antes de largar.

Los restantes ganadores fueron Alfredo Boix en el Cruce del Pan de Azúcar y Mario Geretto, oriundo de Río Cuarto, en la prueba de Justiniano Posse.

La tercera colocación en el campeonato fue para alguien que realmente nadie lo esperaba, y que a pesar de todo supo ganarse el afecto de sus compañeros. Roberto Grazetti, con un Peugeot 404 practicamente standard pero muy roncador, logró alcanzar este puesto a través de su regularidad demostrada en todas las competencias.

Otros que merecen destacarse: Alfredo Boix y Ramón Alladio, ambos con berlina 1500. El primero de ellos se adjudicó brillantemente el doble Cruce del Pan de Azúcar, siendo éste su mejor triunfo, debido a que Boix es casualmente de la ciudad de Cosquín.

En cuanto a Alladio, aunque no logró ningún triunfo en el año, su actuación fue variada, pero con gran cantidad de mala suerte, a pesar de las buenas y desinteresadas intenciones de todo el grupo que lo secunda.

RESUMEN

A los detalles anticipados anteriormente respecto del número de competidores y adelantos en materia mecánica de los coches participantes en el torneo zonal, debemos agregar el hecho de que prácticamente se recorrió la provincia de Córdoba en sus cuatro puntos cardinales, con cada una de las competencias.

En todos los casos se notó el apoyo masivo del público, y donde pasó más inadvertido fue en el mismo autódromo Oscar Cabalén, a pesar del espectáculo que supieron brindar los participantes. Lástima por los organizadores, que vieron "fundidas" sus arcas.

Pero lamentablemente no todo fue bello y hermoso en Córdoba. También estuvo la nota triste que llenó de congoja a todos en general. Primero, don Luis Ramaciotti, padre, llamémosle así, de todos los muchachos que participaban en el zonal; y luego la "chiva" Oliva Funes, que después de darse el gran gustazo de ganar una prueba, perdió la vida al regresar de ella. Dos pérdidas muy sentidas en todo el ambiente que hicieron olvidar por momentos todo lo logrado a través de la temporada.



Felices Fiestas

CHAMPION
Sociedad Anónima

...desea a los
señores usuarios
que han preferido
sus reconocidos productos.

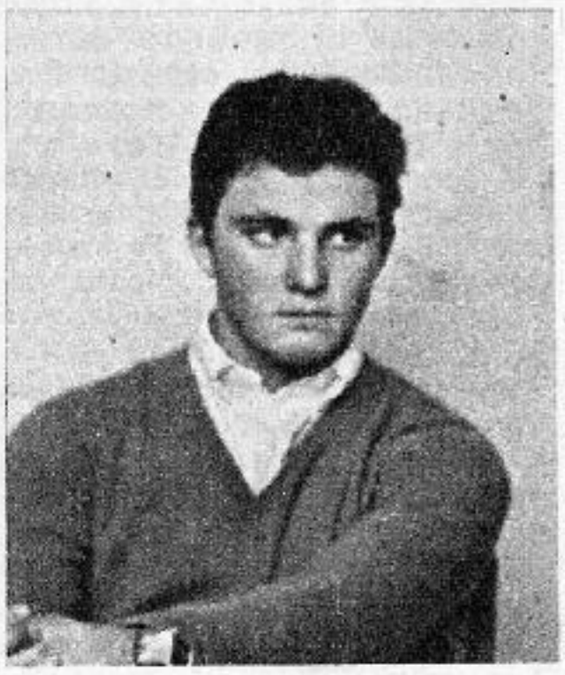






CHAMPION

SIGUEN LOS CAMPEONATOS:



El niñito Andrés Robinson, cabal ganador del Campeonato Junior de la clase Finn y segundo en la clasifica general.

A la derecha: Llegada de la cuarta regata del campeonato de los Polaris; en la primera colocación el ganador del certamen, Osvaldo Franzetti.

Los Finn durante la pierna del reach, en primer plano, a la izquierda el campeonísimo Alberto Obarrio (63)



Osvaldo Franzetti y Alberto Obarrio son los nuevos campeones argentinos de las clases Polaris y Finn, respectivamente- En la clase Finn, el campeón junior resultó ser Andrés Robinson, de gran actuación

CAMPEONATO ARGENTINO CLASE POLARIS

Finalizado el trámite ardiente en el que se desarrolló el Campeonato Argentino, los fans de la clase Polaris ya tienen su primer Campeón, preciado título que supo conquistar Osvaldo Franzetti al timón del Boom, contando para ello con la colaboración de sus dos tripulantes, Luis Ostner y el joven Lucio Vidal. Sin duda la gran regularidad de Franzetti fue el factor preponderante en la obtención del galardón y ello no debe extrañarnos, puesto que el timonel del Boom es algo así como el padre de la criatura, ya que es el constructor de los Polaris, un dibujo relativamente nuevo de Roberto Hossmann.

La clase Polaris nació hace aproximadamente un año y tres meses, siendo diseñada para el aprendizaje y la práctica del yachting; su difusión, realmente acelerada, se logró gracias a que varios clubes de la ribera lo adoptaron como caballito de batalla, por lo que en la actualidad están flotando más de veinte unidades por nuestras aguas.

Como ocurre casi siempre, las regatas no podían faltar en el proceso de afianzamiento de esta nueva clase; es así como tras correr durante toda la temporada que está por finalizar, los polaristas cerraron dicho período con la disputa del primer Campeonato Argentino.

El torneo, muy bien organizado por el Club Náutico YPF, se realizó con un total de diez barcos, los que corrieron con recorrido y puntaje olímpicos sobre un total de seis regatas con descarte de una. Como dijimos al comienzo de la nota, la cosa estuvo más que linda, el hecho de que hasta la última serie aún no estaba definido quién se alzaría con el título, da una clara idea de cómo se alternaban las posiciones de privilegio.

En general hubo vientos de todo calibre, más bien fortachones, en especial en la tercera regata en la que la vanguardia fue un poco de todos y que el entusiasta Angel Vila perdió por la rotura de las lingas, lo que provocó que el agua se le acercara en forma vertiginosa, aunque todo no pasó de un susto y de la pérdida de la delantera, la que cayó en manos del rompetimones Eduardo Baulina quien se adjudicó finalmente dicho parcial.

Con el evento en cuestión, los Polaris lograron su mayoría de edad y sólo resta que esta clase siga su crecimiento como hasta ahora, cosa que no dudamos, en especial si tenemos en cuenta el entusiasmo de sus cultores, para que por varios años se pueda seguir poniendo en juego una copa de challenger que es el símbolo de lo que podríamos titular "las ganas de hacer yachting."

CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE FINN

Los finnistas tampoco quisieron ser menos así que también ellos se mandaron su Campeonato Argentino el que contó con la participación de 40 barcos, que corrieron frente a Anchorena bajo el auspicio del Club Náutico San Isidro. El torneo se efectuó sobre seis regatas con descarte de una; se puede decir que en realidad los títulos en juego fueron dos: el Senior y el Junior, este último para menores de 20 años y que fuera ganado en forma muy meritoria por el "chiquito" Andrés Robinson.

Con respecto al Senior, éste tuvo su dueño desde el vamos: Alberto Obarrio se lo adjudicó de punta a punta, siendo su supremacía lo suficientemente marcada como para no necesitar correr en la última serie.

Al estar la vanguardia ocupada por el Amebu, la torta se armó por el puesto de escolta, siendo éste tan discutido que en la última regata eran tres los candidatos a la plaza, factor que determinó una carrerita interesante en la que prevaleció la táctica kamika-

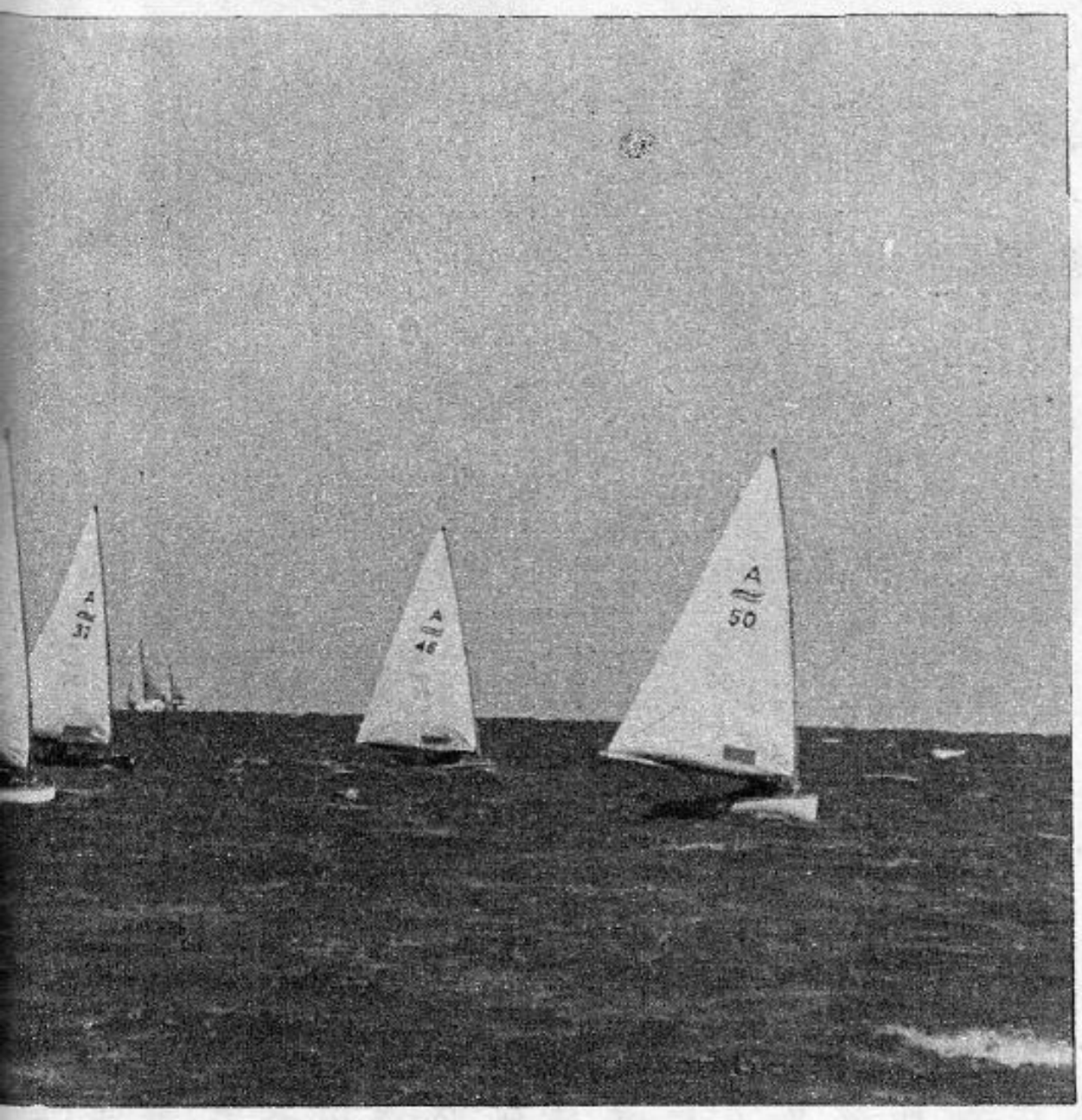
RESULTADOS DEL CAMPEONATO DE LA CLASE POLARIS

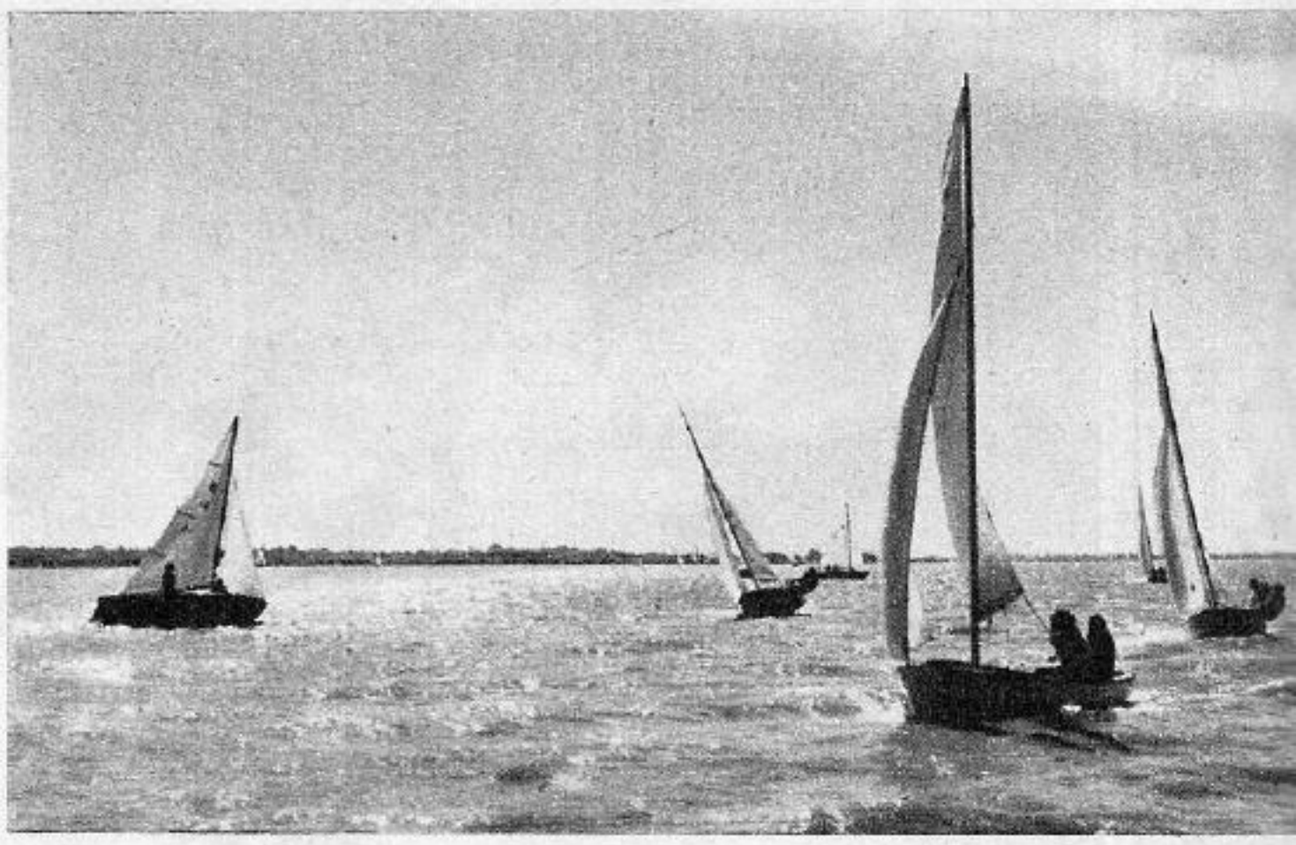
1ª Regata - Viento E de 15 km					
1)	Rafael Ezcurra	María	1 h	24 m	00 s
2)	Angel Vila	Psst	1 „	24 „	30 „
3)	Osvaldo Franzetti	Boom	1 „	24 „	40 „
2ª Regata - Viento ENE de 18 km					
1)	Omar Balboa	Algenib	1 „	09 „	00 „
2)	Rafael Ezcurra	María	1 „	09 „	05 „
3)	Osvaldo Franzetti	Boom	1 „	11 „	00 „
3ª Regata - Viento NO de 25 km					
1)	Eduardo Baulina	Deneb	1 „	25 „	02 „
2)	Angel Vila	Psst	1 „	25 „	03 „
3)	Osvaldo Franzetti	Boom	1 „	25 „	06 „
4ª Regata - Viento ENE de 10 km					
1)	Osvaldo Franzetti	Boom	1 „	42 „	20 „
2)	Edgardo Brancaleone	Aldebaran	1 „	44 „	05 „
3)	Angel Vila	Psst	1 „	44 „	35 „

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por J. PEDRO SIEDMANN

POLARIS + FINN





ze de Robinson que hizo lo que debía hacer, se jugó y ganó.

Como novedades hubo algunas: se vieron los dos primeros barcos construidos por Bordoloni, que es sinónimo de excelente artesanía, y un casco gringo al que todavía le están buscando la vuelta; su propietario, Wilson Pereyra, anduvo haciendo de las suyas, estrenó un palo duro para usar con mayor chata y de baluma abierta; lástima que el señor viento sopló más de la cuenta y el inefable "Salchicha" no pudo aguantar la escora. ¿La lógica consecuencia? Una columpiada que se las traía.

Poca suerte tuvo Adrián Obarrio, quien ya en la 1ª regata rompió el palo: aunque él diga que lo hizo a propósito para evitar problemas familiares; aunque no las necesita, el amigo "Carloto" anduvo buscando excusas.

En síntesis, el torneo tuvo un saldo positivo, se corrió con buenos vientos, se notó la diaria superación de los más jóvenes, los que cada vez andan más cerca de los cráneos que tienen alquilada la punta de la clase, y hubo diversión para todos. Colorín, colorado...

5ª Regata - Viento S de 5 km

1)	Emilio Costa	Belatrix	1 h	41 m	15 s
2)	Pedro Zaedini	Selene	1 ,,	41 ,,	45 ,,
3)	Osvaldo Franzetti	Boom	1 ,,	42 ,,	00 ,,

6ª Regata - Viento E de 18 km

1)	Emilio Costa	Belatrix	1 ,,	28 ,,	01 ,,
2)	Osvaldo Franzetti	Boom	1 ,,	28 ,,	55 ,,
3)	Rafael Ezcurra	María	1 ,,	29 ,,	42 ,,

CLASIFICACION FINAL

	Timonel	Tripulantes	Yate	Pts.
1)	Osvaldo Franzetti	Luis Ostner-Lucio Vidal	Boom	43,25
2)	Rafael Ezcurra	Javier Ezcurra-Héctor Ezcurra	María	40,25
3)	Angel Vila	D. Pereyra Baker-Carlos Varela	Pssst	39,00
4)	Edgardo Brancaleone	Elsa Garnero-Raúl Amadori	Aldebaran	33,00
5)	Emilio Costa	Oscar Guerrini-C. Schapira	Belatrix	32,50
6)	Graciela Baldelli	Pablo Müller-Héctor Candotti	Canopus	29,00
7)	Pedro Zardini	Carlos Zardini-E. Scannapiero	Selene	27,00
8)	Omar Balboa	Luis Aveledo-Alfredo Natale	Algenib	24,25
9)	Eduardo Baulina	Jorge Dobner-M. Sternschein	Deneb	22,00
10)	Pedro Iglesias		Chacay	2,00

RESULTADOS DE LAS REGATAS DEL CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE FINN

1ª Regata - Viento Sur de 22 km

1)	Andrés Robinson	Catrafa	1 h	27 m	40 s
2)	Jorge Sanjurjo	Condalino	1 ,,	27 ,,	50 ,,
3)	Alberto Obarrio	Amebu	1 ,,	28 ,,	50 ,,
4)	Roberto Haas	Skiff	1 ,,	29 ,,	42 ,,
5)	Guillermo Alfonso	Amasijo	1 ,,	30 ,,	05 ,,

2ª Regata - Viento ENE de 20 km

1)	Guillermo Alfonso	Amasijo	2 ,,	03 ,,	15 ,,
2)	Alberto Obarrio	Amebu	2 ,,	03 ,,	35 ,,
3)	Adrián Obarrio	Gaviotín II	2 ,,	03 ,,	45 ,,
4)	Jorge Sanjurjo	Condalino	2 ,,	04 ,,	34 ,,
5)	Roberto Haas	Skiff	2 ,,	07 ,,	17 ,,

3ª Regata - Viento NE de 20 km

1)	Alberto Obarrio	Amebu	1 ,,	54 ,,	55 ,,
2)	J. Carlos Firpo	Fanático	1 ,,	55 ,,	25 ,,
3)	Jorge Sanjurjo	Condalino	1 ,,	55 ,,	27 ,,
4)	Guillermo Alfonso	Amasijo	1 ,,	55 ,,	40 ,,
5)	Adrián Obarrio	Gaviotín II	1 ,,	56 ,,	00 ,,

4ª Regata - Viento SO de 28 km

1)	Alberto Obarrio	Amebu	1 ,,	24 ,,	15 ,,
2)	Andrés Robinson	Catrafa	1 ,,	24 ,,	31 ,,
3)	J. Carlos Firpo	Fanático	1 ,,	25 ,,	05 ,,
4)	Roberto Haas	Skiff	1 ,,	26 ,,	13 ,,
5)	Guillermo Alfonso	Amasijo	1 ,,	26 ,,	13 ,,

5ª Regata - Viento ENE de 10 km

1)	Alberto Obarrio	Amebu	2 ,,	40 ,,	35 ,,
2)	Roberto Haas	Skiff	2 ,,	40 ,,	55 ,,
3)	Guillermo Alfonso	Amasijo	2 ,,	41 ,,	47 ,,
4)	Ernesto Kutter	Flaca	2 ,,	42 ,,	45 ,,
5)	Sergio Sinistri	Cocodrilo	2 ,,	42 ,,	46 ,,

6ª Regata - Viento NE de 15 km

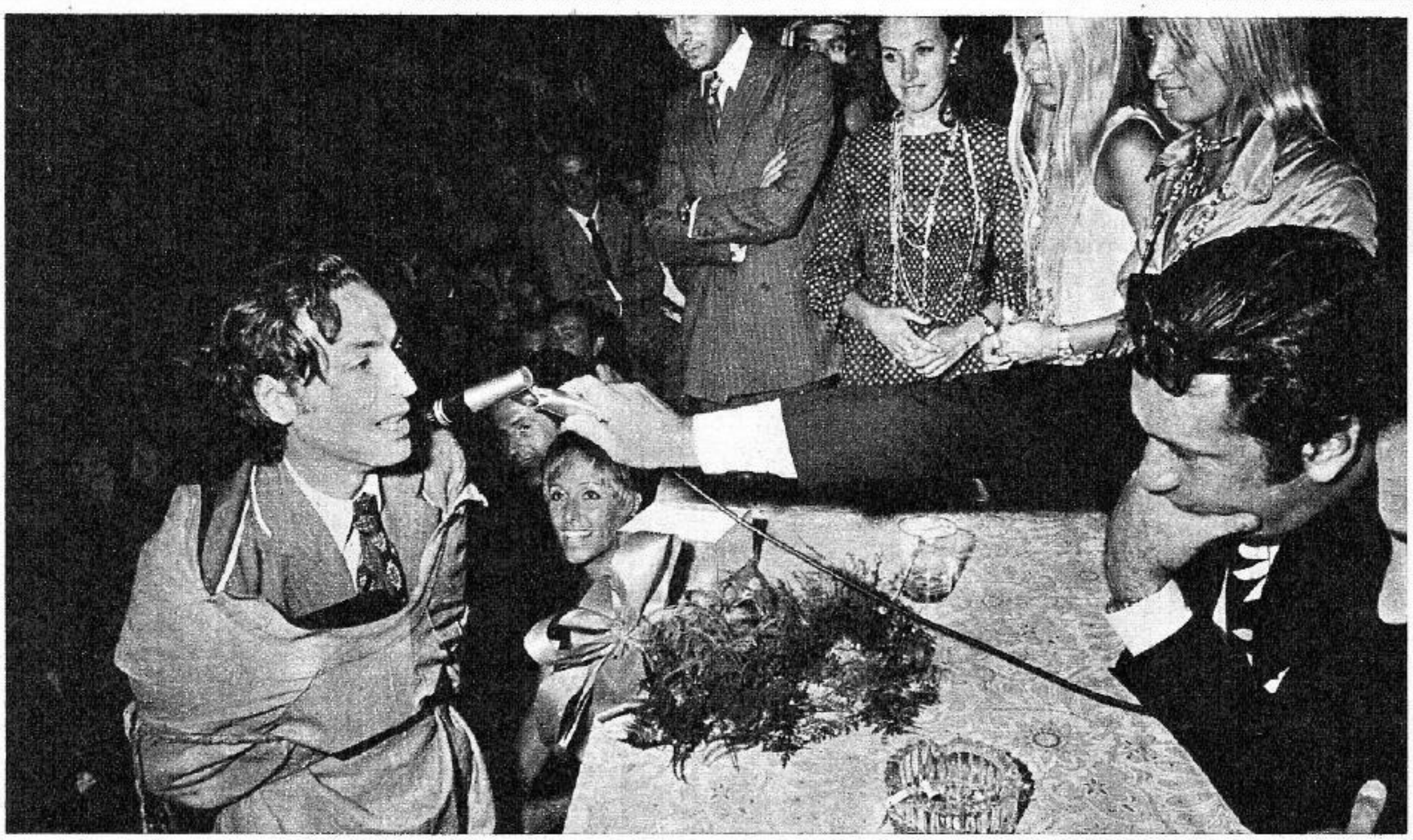
1)	Andrés Robinson	Catrafa	2 ,,	45 ,,	20 ,,
2)	Jorge Sanjurjo	Condalino	2 ,,	46 ,,	18 ,,
3)	Sergio Sinistri	Cocodrilo	2 ,,	49 ,,	00 ,,
4)	Eduardo Vedoni	Ana B II	2 ,,	50 ,,	00 ,,
5)	Guillermo Alfonso	Amasijo	2 ,,	50 ,,	36 ,,

CLASIFICACION FINAL

1)	Alberto Obarrio	Amebu	8,7	puntos
2)	Andrés Robinson	Catrafa	30,0	,,
3)	Jorge Sanjurjo	Condalino	31,4	,,
4)	Guillermo Alfonso	Amasijo	33,7	,,
5)	Roberto Haas	Skiff	42,0	,,
6)	J. Carlos Firpo	Fanático	43,8	,,
7)	Adrián Obarrio	Gaviotín II	71,7	,,
8)	Sergio Sinistri	Cocodrilo	78,7	,,
9)	Eduardo Vedoni	Ana B II	85,0	,,
10)	C. Vincent	Snoopy III	85,0	,,

NOTA: La clasificación en el Campeonato Junior fue la siguiente:

1)	Andrés Robinson	Catrafa	30,0	puntos
2)	Ernesto Kutter	Flaca	62,7	,,
3)	Sergio Sinistri	Cocodrilo	78,7	,,
4)	C. Vincent	Snoopy III	85,0	,,



1

LA FIESTA INOLV

2



http://larevistasdemarrow.wordpress.com



3

IDABLE



4

He aquí los sucedidos en la fiesta que realizó CORSA en Bwana, con motivo de la consagración de Paco Mayorga y sus princesos en el campeonato de piantados. A la hora en que la luna pasa rodando por Callao, la gente linda comenzó a retirarse. Todavía quedan tres o cuatro remisos..
Formisano, nuevo rey de la noche

5



1: *Paco Mayorga instantes después de haber sido consagrado como Rey de los Plantados. Mientras, el micrófono en manos del Mono Villa, amplifica las emocionadas palabras de Paco. Nótese el prolijo chaleco de fuerza y el Bulova que sacó como premio junto al cuore.*

2: *Vista a vuelo de pájaro (vuela bajito) de la concurrencia. Tirados por el piso anden Galluzzi, Cupeiro, Cocho López, el letrado Pellet Lastra y algunos insanos más, gesticulando ostensiblemente, cosa bastante impropia en una reunión de naturaleza seria como la de CORSA.*

3: *Y esto, señores... esto que ustedes ven aquí es Vicente Formisano, el plantado que mostró —entre otras cosas— un amplio sentido del humor. Ataviado con los premios obtenidos, saluda a la concurrencia con el mismo estilo de otro plantado master...*

4: *Otro de las premiados: el Gordo Galluzzi, que recibió el premio "Fiel amigo del hombre". Ese perro no es más que el símbolo de toda su carrera deportiva y figurará —según Galluzzi— junto a las copas, medallas y trofeos cosechados a lo largo de su vida.*

5: *Heriberto Pronello, un premiado más, con el diploma acordado por CORSA en sus manos. Ustedes pueden observar, igual que la señorita, el otro premio de Pronello: un buen piloto. Ya que este año cambió tantos pilotos, esperamos que este año le venga bien.*

Mil novecientos setenta fue, además de un año de cuatro cifras, un jalón más en la historia de CORSA. Y bastante importante, porque a pesar de todo y de todos seguimos superviviendo.

También, como todos los años, hicimos nuestra fiesta tradicional, para coronar, no al habitual Mister Pinta, sino al Rey de los Piantados, y de paso celebrar nuestra supervivencia. Afortunadamente estamos todos saludables y rozagantes, cosa que pudo apreciarse en la fiesta, y —lo más importante— nuestras mentes se mantienen lúcidas, a pesar del intenso trajín diario. Esa lucidez es la que nos permitió armar una jarana padre en Bwana —un boliche padre (y madre también)— que alcanzó contornos desusados, como por ejemplo los contornos de Vicente Formisano, hasta ahora nunca apreciados con tanta nitidez, sensación de presencia y en vivo y en directo.

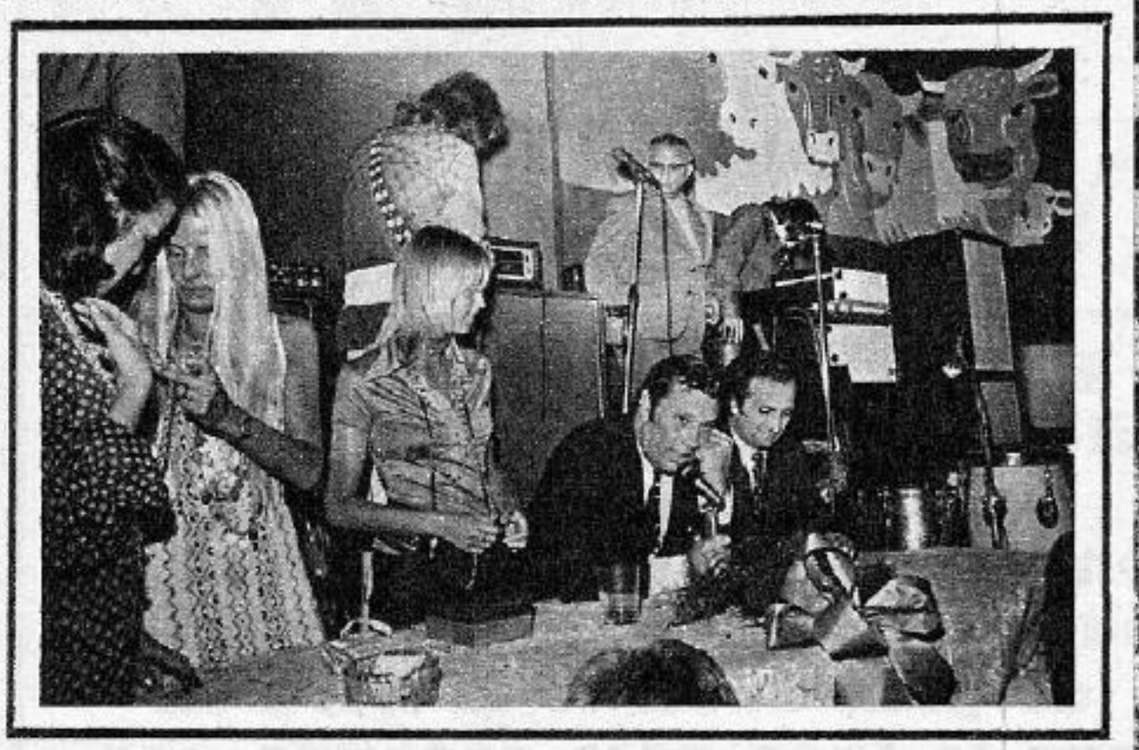
Mientras tanto, un sorteo colmó de regalos a los presentes, entre los que se destacaron un Car-Stereo **Centurian;** una orden



6



7



8



9



10

de compra por cuatro llantas **Aerorueda;** 2 relojes Vulcain, 3 máquinas fotográficas Kodak y mil cosillas más.

Los premios a los piantados consagrados fueron entregados en orden creciente, es decir desde el cuarto clasificado hasta el primero. Previas palabras de Willy Mártire —muy elocuentes y celebradas, a juzgar por los aplausos de la concurrencia seria y responsable que no hizo más que atender solícita las palabras del mencionado hombre público— tomó el micrófono nuestro popular e infaltable animador, Jorge "Mono" Villa, quien explicó el porqué de los premios entregados. Previamente a la entrega de lauros, se proyectó una película de corte picaresco —previos cortes bastante más picarescos—, vista que hizo la alegría de las damas presentes, especialmente de la señora dè Paco Mayorga, al ver a su maridito "como abrazado a un rencor..." Culminada la proyección a cargo de Cecil B. Di Giglio, se procedió a entregar los premios.

Recibió un perro embalsamado —Olimpia de cuero y pelo— el gordo Miguel Angel Galluzzi, en mérito a su brillante campaña deportiva, simbolizada sin duda alguna en el premio recibido.

Luego se acercó al podio de los vencedores el tercer clasificado, Vicente Formisano, para recibir una camiseta y un calzoncillo que reforzarán su desvaído ajuar. Al recibir el premio, no esperó la tradicional pregunta "¿Se lo envuelvo o lo lleva puesto?" y, sin dudar, se despojó de sus ropas totalmente para recibir las nuevas vestiduras en estado de gracia, o sea tal cual Dios lo tiró en el mundo. El estado de gracia fue bastante gracioso, inesperado y fuera de libreto, valiéndole tal actitud la satisfacción de haber sido —para todos los presentes— el ganador moral —¿o inmoral...?— del concurso.

Luego, el segundo clasificado, Heriberto Pronello, quien recibió como premio un piloto de hule blanco. Tal premio obedeció a una estricta necesidad de Pronello, quien desde hace tiempo no encuentra un piloto que le venga bien. Esperamos que éste solucione todos sus problemas. Además, se hizo acreedor al diploma de Academias Pitman que lo consagró como el mejor alumno de Corte y Confección de Automóviles de Competición.

Y luego, la figura del campeonato. Paco Mayorga, Rey de los Piantados, recibió el chaleco de fuerza a medida, prenda que se llevó puesta por las dudas, y un reloj Bulova Accutron de oro, a pila, que desde hoy y para siempre marcará la hora exacta en que le dan los ataques a Paquito. De la concurrencia no vamos a hablar mucho. Gastón Perkins, el Chino Canedo, el Colorado Zunino, Tuqui Casá, Carlitos Giay, Carlos Pairetti, Jorge Cupeiro, Cocho López, Raúl Kissling, Osvaldo Bessia, Aldo Caldarella, Miguel Angel Galluzzi, Roberto Galluzzi, Rolo Alzaga... Todos estuvieron presentes —algunos junto a sus respectivas señoras y otros junto a sus señoras no tan respectivas— sumados a la monstruosa concurrencia que se albergó en Bwana —las menos apretujadas fueron las vacas de colores— festejando a full la fiesta anual (este año rociada con 9 cajones de whisky Royal Command) que CORSA ofrece a sus amigos selectos y a algunos colados que nunca faltan.

Cabe destacar que la fiesta no perdió compresión jamás, que no se necesitó ruido ni animación en ningún momento, ya que precisamente sobraron ruido y animación y además alguna pasadita de vueltas, y que Bwana resultó ser el lugar ideal para realizar nuestro sarao de pro.

Alrededor de las seis de la matina del miércoles comenzó a esfumarse la disipación y cada cual con su cada cuala enfilaron hacia las respectivas cuchas, para invernar hasta la próxima fiesta de CORSA, único motivo valedero para salir de casa durante el año.

Si bien todavía no tenemos la menor idea con respecto al leitmotiv de nuestra próxima fiesta, nuestra reconocida imaginación ya engendrará algo. Pero por de pronto aseguramos que la primera invitación será para Vicente Formisano.

6: *Pedro Calderón, director de la Filarmónica de Buenos Aires, se vino con la música a otra parte. Invitado a Bwana, tuvo que admitir que la música beat existe.*

7: *Jorge Cupeiro y Gastón Perkins, haciendo el amor en lugar de la guerra. Expresiones serenas, ojos lúcidos, sonrisas sobrias. Ver para creer...*

8: *El estrado de los disertantes. De izquierda a derecha, dos señoritas lindas, Isabel Palacios —la extraña de las botas rosa—, el infaltable Mono Villa y Willy Mártire (uno que trabaja en CORSA).*

9: *Rolo de Alzaga explicando al grupo de Damas y Damitas las bondades y cualidades terapéuticas de la Soda. Una vez agotado el tema —y la soda— disertó sobre la leche, el yoghurt, la acaroína y demás bebidas blancas.*

10: *Tuqui Casá departiendo con un grupo de amistades, y algo apocado, ya que según él, de haber sido el concurso "Mr. Pinta", este año estaba para matar.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

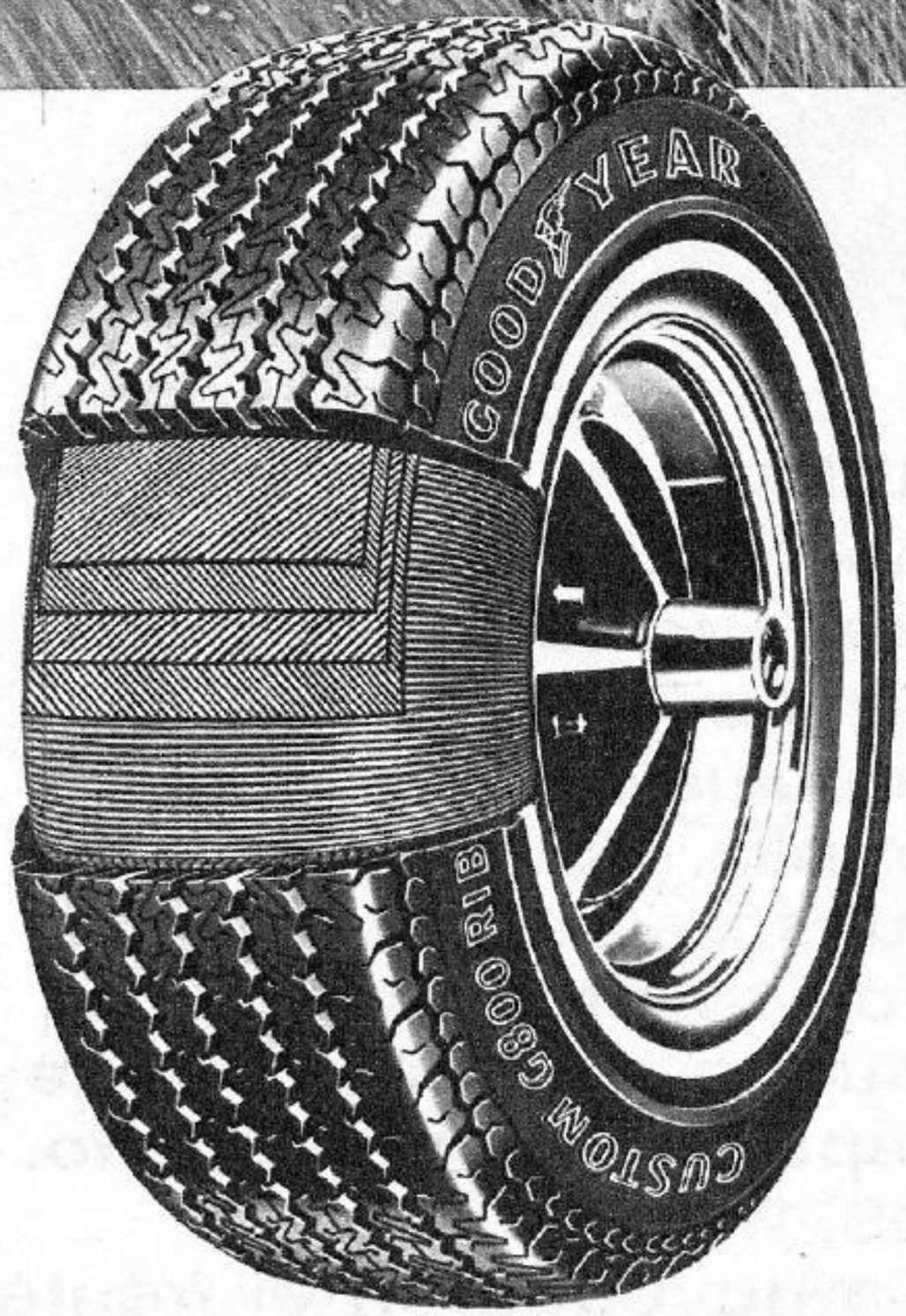
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



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

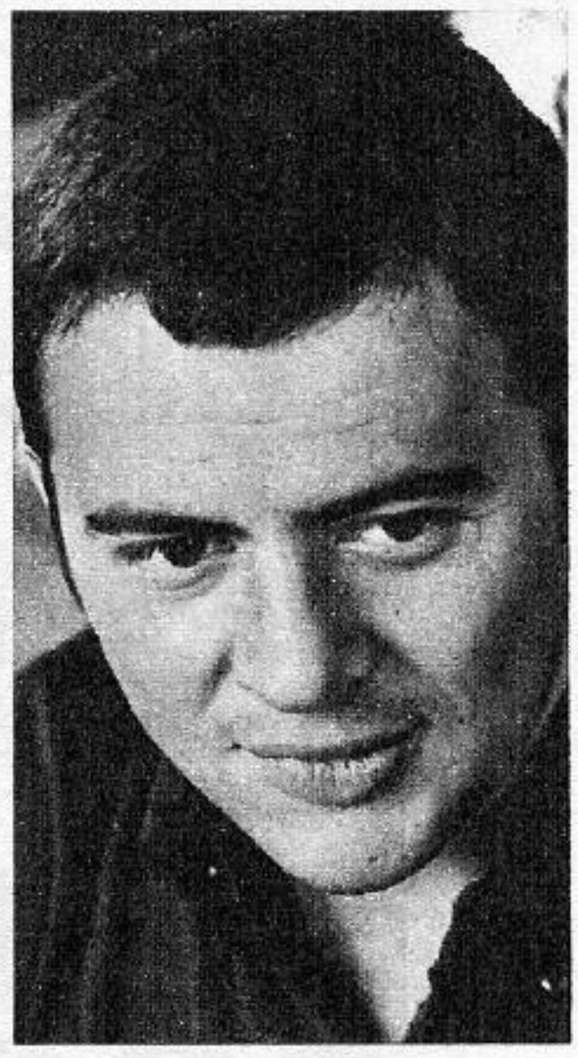
GOODYEAR

CHANGO FERNANDINO:

1970 CON SUPER







A menos de un año de su ingreso en la categoría mayor, Esteban Fernandino (h) hace su balance y como conclusión: una sonrisa amplia. Sólo dos sextos puestos en Las Flores. Dos triunfos en F. 2. Muchos deseos, muchas esperanzas y un sueño. ¿1971? Sin novedad en el frente

Lo hecho por el "Chango" Fernandino a través de esta temporada en SP, no asombra a nadie. No hay performances sorprendentes, clasificaciones pico, ni récords de vuelta o cosa que se le asemeje. Para los ojos de todo el mundo, Fernandino sólo estuvo en todas, formando equipo con Pairetti luego de la desvinculación de Marincovich. Sin embargo, tuvo actuaciones interesantes donde pese a no disponer de un auto ganador, supo defenderse y pelear posiciones más de una vez. Tanto él como Pairetti sufrieron a lo largo de este año las consecuencias de contar con plantas motrices que acarrearon sinfines de problemas hasta que Pairetti pudo dar el batacazo en Rafaela.

En Fórmula Dos, pese a que eran sus intenciones, no pudo continuar. Si corría en SP no podía seguir con el equipo del A.C.A. porque generalmente las pruebas de F-2 se hacían como "relleno" de las de SP. Dos triunfos consiguió en F-2 (Buenos Aires y Rafaela) y una cuota interesante de experiencia que sumada a la del Formisano-F-100 hacen que llegado el momento de la autocrítica, el Chango considere positivo lo hecho en 1970.

"El cambio fue grande. Acordate que yo nunca había andado en otra cosa que una cupé Fiat, pero a poco le fui tomando la mano. La diferencia de potencia es lo primero con que tropezás. ¿Más fácil? ¿Más difícil?... Depende. A veces es más fácil, otras veces te das cuenta que no. En general es más fácil manejar un Fiat 1500... no es tan simple saber administrar la potencia. ¿Un ejemplo? Mirá, una prueba de ello es el curvón del autódromo: con una cupé Fiat entrás al mango... medio colgado y conteniendo el aliento para que el auto no se mueva más de lo debido, en cambio con el SP entrás mucho más tranquilo y con más seguridad pese a viajar mucho más fuer-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

AMIL



te. Ahí la falta de potencia se te pone en contra, otras veces no. Los coches de Grupo Dos viajan una barbaridad, pero de todos modos se comportan como autos de calle... es más fácil corregirlos porque son más dóciles y avisan mucho más que un SP."

—¿Y entre los F-2 y los SP?

"Y, son cosas distintas... ¿qué querés que te diga? Con un monoposto de los buenos entrás finito en todos lados, con lo justo te enseña a manejar con la punta de los dedos. Te enseña a sensibilizarte con el auto. Sinceramente... a mí me gusta más un F-2 bueno, pero con eso no te quiero decir que no me guste SP... como te dije antes, son cosas muy distintas."

—Considerando que los F-2 son los que más te gustan y con los que te sentís más identificado... ¿por qué no seguiste en el A.C.A.?

"Bueno... cuando entré en el equipo con Pairetti y empecé a correr en todas en SP había carreras de F-2 que se hacían entre serie y serie y como yo corría en SP no podía hacerlo en F-2. El A.C.A. me esperó una o dos carreras pero al final tuvieron que tomar otro piloto. De todos modos yo no tenía nada firmado con el A.C.A. y ellos se portaron muy bien conmigo. Ahora no sé que pasará, yo elegí correr en SP porque es una categoría que pienso va a funcionar muy bien... lástima no poder hacer las dos cosas..."

—Definitivamente... ¿quedaste fuera del equipo del A.C.A.?

"Yo no te puedo contestar eso porque no lo sé... nunca me han dicho nada pero considero que tienen todo el derecho de hacer lo que les parezca mejor. Además, insisto... conmigo se portaron muy bien y no tengo nada que decir".

—¿Te gustaría recoger experiencia en Europa como lo hizo Reutemann?

"¡Qué te parece!... por supuesto que sí. Creo que ese es el verdadero automovilismo. Ahí está la verdad."

—¿El SP no requiere un manejo más brusco que un F-2? ¿No te insensibiliza?

"Sí, es más brusco pero no como para llegar a insensibilizarte. Imaginate... si llegás a insensibilizarte en SP te podés pegar una piña todos los domingos... lo que pasa es que es mucho más difícil encontrar el límite. Todo es cuestión de costumbre... al principio tomé conciencia de la gran diferencia de velocidad entre una cupé Fiat o un F-2 y el sport-prototipo. Al ratito te acostumbraste a la velocidad y todo es igual, te das cuenta que andás rápido cuando tenés que frenar. En Rafaela por ejemplo llegué a andar a 250 km/h y te parece que andás a 160 km/h por la ruta a Mar del Plata... no sentís la velocidad. Ahora cuando llegás a la curva todo cambia... ahí sí que te das cuenta que venías rápido".

—¿1971?

"Nada hasta ahora. No sé nada, porque tampoco sé que es lo que va a hacer Carlos. Pienso que seguiré con Ford pero no hay nada decidido. Tengo que quedarme a la espera porque yo por mi cuenta no puedo hacer nada y por otro lado estoy muy contento con Formisano, los muchachos... y por supuesto con el apoyo que me da Carlitos Pairetti. De otra forma yo no podría correr. Vamos a ver qué pasa, cuando sepa algo te aviso..."

Esteban "Chango" Fernandino (h), 25 años y posibilidades de hacer muchas cosas importantes dentro de nuestro automovilismo. Un golpe de suerte, saber aprovechar la oportunidad y enseguida... pasar al frente como hicieron otros. Todo está dado por el lado humano. Responsabilidad. Seriedad. Cualidades. Honestidad. Juventud, y un sueño de noches de verano que puede ser... **"¡Cómo me gustaría manejar un SP en la temporada!**

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

"Stanford" S.R.L.
FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
ACCESORIOS PARA AUTOMOTOR
VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
DARWIN 22 (Esquina WARNES 1100)
T.E. 55-8498

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


SEGURIDAD!!
SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY, AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA. ¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

CITROEN
VICTORIA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CAPOTAS • CENTRIFUGOS • etc.
Avda. 11 DE SEPTIEMBRE 2372
VICTORIA

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


EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES
JOSE RENTA
IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES, DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION. ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL. ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION:
BILLINGHURST 2150 - T.E. 82-2118

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

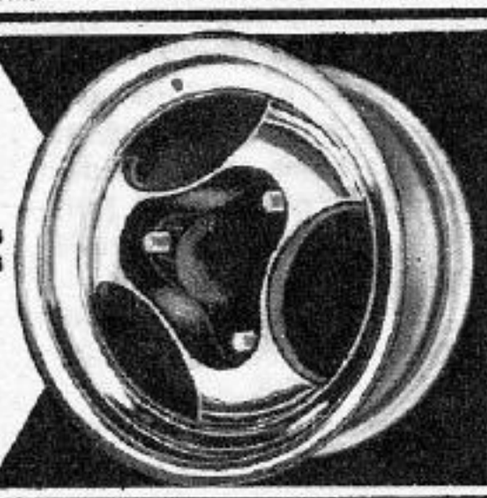
CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.


ES PARA GENTE APURADA...
y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Vengan sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Sabrán por qué somos distintos y muy expertos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673.
Estacionamiento propio:
Salta 1167

Fintap MR
RECLINABLES!...


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

LLANTAS DE ACERO
SPEEDWAY Y RADIALES CROMADAS
EN DISEÑOS EXCLUSIVOS
Modelistas exclusivos
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital
WARNES 1487 - Cap.
T. E. 54-0410



CENA DE LOS CAMPEONES



El Círculo de Periodistas Deportivos, juntamente con la Cabalgata Deportiva Gillette, organizó en el Luna Park la Tradicional Cena de los Campeones, en la cual se entregaron los famosos Olimpia, premio merecido a los mejores deportistas del año. En este caso fue el Olimpia 70. Cada deporte presenta una terna de candidatos al prestigioso premio. En automovilismo los nombres fueron: Jorge Cupeiro, Luis Di Palma y Néstor Jesús García Veiga. Todo el mundo del deporte colmó las mesas del Luna en una célebre noche. El Olimpia fue creado en 1954 por el artista Mario Rubén Chierico, por un encargo del inolvidable periodista Félix Daniel Frascara en nombre del círculo, para otorgarlo a aquellos deportistas que más méritos acumularon durante la temporada. Y así fue que Juan Manuel Fangio resultó el primer consagrado con el Olimpia inaugurando una lista por demás excelsa de personalidades que han concretado verdaderas hazañas en el campo del deporte. Este año el Olimpia de automovilismo resultó para el "Nene" García Veiga, quien además de ser campeón de S.P. tiene el honor de recibir semejante distinción. El premio mayor, el GRAN OLIMPIA DE ORO 1970 lo mereció Roberto De Vicenzo por sus verdaderas hazañas en los links de golf. No cabe duda que ambos premios fueron legítimamente merecidos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El país queda entero en verano.

Sus habitantes se quedan en él y viven normalmente. Con un poco de calor y la piel bronceada hacen sus compras y sus ventas como de costumbre (y en muchos casos compran y venden bastante más).

No detenga el país y déle una mano al futuro . . . acérquelo!

La Publicidad es importante factor económico.

Realizando más ventas se estimula la Industria y demás actividades vitales de la Nación.

No olvide que el año comercial incluye a

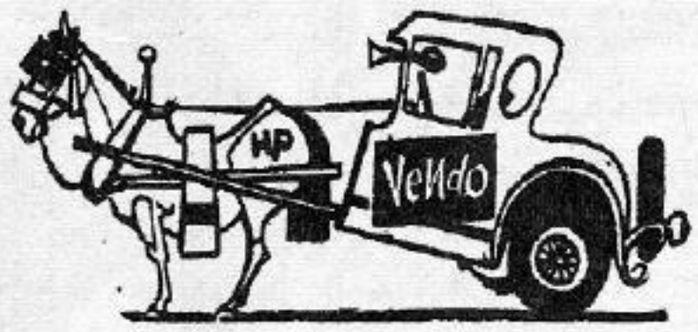
DICIEMBRE - ENERO - FEBRERO - MARZO

SAGARRA S.A.

HAGA PUBLICIDAD EN VERANO!

A.P.P.A.
Asociación
Promotores
Publicitarios
de la Argentina

AVISOS corsificados



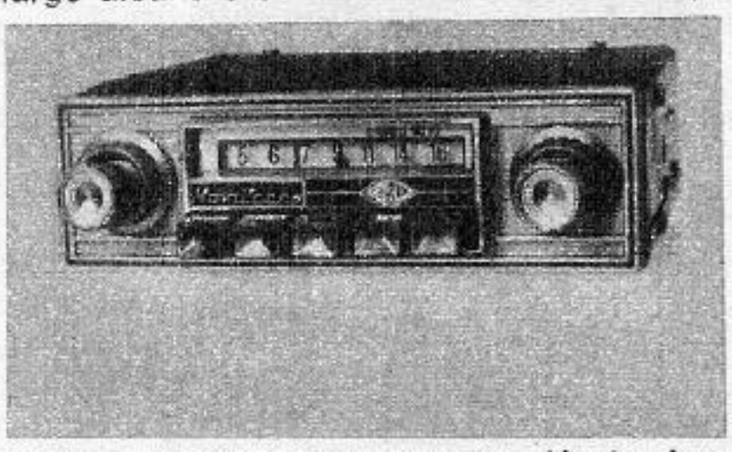
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes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

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

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

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

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

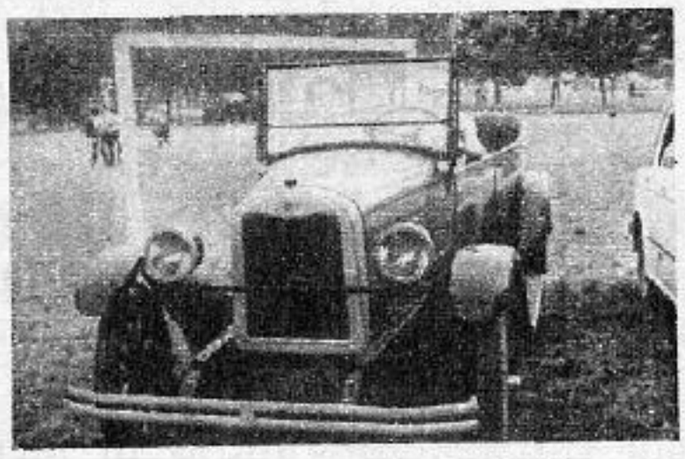


APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE Y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - LA PLATA - Prov. de Bs. As.



TALLER VILLA CRESPO, de Castagna y Santarella. Especializado en chapa, pintura, mecánica en general y rectificación de motores. Trabajos de alta calidad. Entregas rápidas. Thames 400, Capital, teléfono 54-3259.

VENDO CHEVROLET MODELO 1925 (de colección), estuvo 35 años en caballetes (léase en el "gallinero"), cosas de mi "abuelito". Venir a verlo o dirigirse por carta a Señorita Alicia Sasone (adivinen si tengo novio)! Av. Lucas Scully 251, San Andrés de Giles, provincia de Buenos Aires.



PESQUERO (auténtico marplatense) con cabina. Eslora 11,70, manga 3,70. Con poderoso motor Diesel. Calado mínimo, 1,30; puntal 1,40. Tratar: con el Sr. Kliner, al tel. 71-9146.

TORINO 300 S - 67. Con 26.000 kilómetros reales. Señora vende a particular únicamente. Color blanco. Nuevo. $ 11.500 Ley 18.188. Contado. Gorostiaga 1595, 2º piso, de 9 a 11 horas.

SEA TECNICO EN AUTOMOTORES. Escuelas E.T.M.A. comenzó la inscripción para los cursos diurnos y nocturnos de Motores - Carburación - Trasmisión - Electricidad del Automóvil - Performance y Trucaje. Cursos teóricos y prácticos con sistema audiovisual. Visítenos en Juan B. Alberdi 1619, Capital, tel. 63-2622.

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

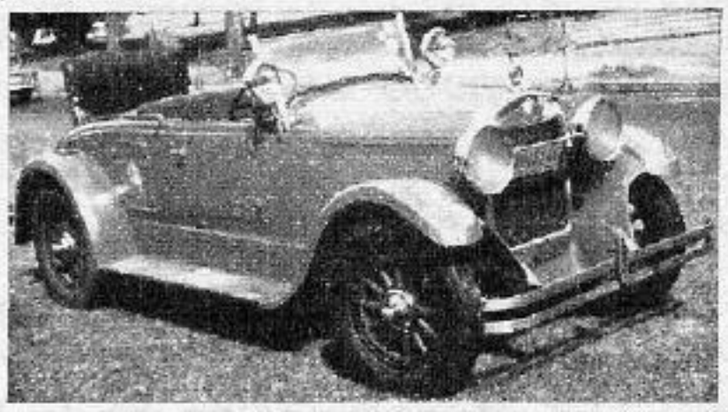
HAGASE SU LANCHA PLASTICA; ahora también en Rosario organizamos un curso de P.R.F.V. Informes e inscripción: Balcarce 1319, Rosario. A los alumnos que estudian por correo y prefieren el curso personal se les descontará lo abonado hasta la fecha. Hugo Horacio Hasenbalg.

HONDA 250 cm³. Prácticamente nueva. Unica por su estado. Tiene 3.000 km solamente (de verdad, garantizados). Bicilíndrica. Arranque eléctrico. Indicador de viraje, etcétera. 140 km/h. Vendo al contado m$n 350.000. Patentada en la Capital Federal. Tratar: Guillermo Mártire, tel. 32-1105 (de 12 a 19 hs.).



VENDO KARTING con motor "Minarelli" 75 c. recién ajustado, 4 cubiertas nuevas. Llamar a tel. 97-0888, precio m$n 65.000.

REO 1924 "Voiturette" estado original. Manual del coche. Tratar en Acoyte 583, 1er. piso, Dto. "B".



CAPOT TOMAS LATERALES, FABRICA vende e instala, IPA, Leiva 4247, Capital, de 8 a 12 y de 15 a 17 horas.



MOTOR PORSCHE 1600 SUPER, vendo. Completamente ajustado, ideal para colocar en "Volkswagen", papeles en regla, Sr. Daniel, tel. 85-8715, Gran Oportunidad.

PENIN CAMBIA DE DIRECCION... pero no de atención. ¡Y siempre TIENE LA PAPA! A su línea de múltiples y carburadores

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Holley doble boca para Chevrolet, Chevy, Falcon, Valiant y Dodge, PENIN agregó ahora los múltiples para Chevy y Chevrolet de **2 carburadores.** Se complementan con distribuidor especial, árbol de levas, resortes de válvula y botadores. Por pocos pesos, algo más que un TC. PENIN está en Soler 5617.

VENDO FIAT 600 modelo 66, semi-preparado, listo para correr, Av. Maipú 3630, Olivos.

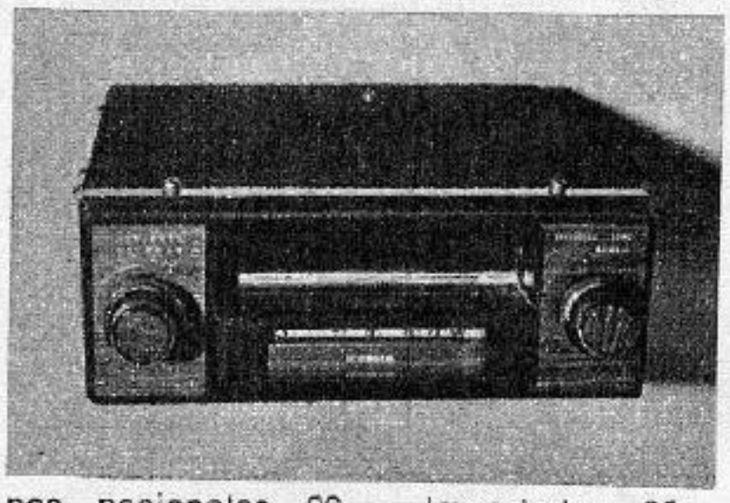


VENDO STEREO TOSHIBA, 8 canales, 2 parlantes. No se instaló nunca. Tratar: Rojas 145, 2º D.

POR AUSENTARME DEL PAIS vendo urgente: Oldsmobile Super 88, modelo 1957, 4 puertas, recorrido efectuado hasta la fecha: 122.000 kms. fehacientemente comprobable, motor nunca abierto, condiciones mecánicas impecables. Precio, $ 6.000. (Ley 18.188) al contado. Llamar al 773-9797, y/o verlo en Juan F. Seguí 4517, Capital.

RENAULT 8 FRANCES 1100 cm³. volcado. Mecánica bien. Ver Santa Fe y Catamarca, Acassuso, Tratar, tel. 792-7929.

CANJE DE MAGAZINES, por nuevos o usados. Lleve a su auto la música siempre renovada con los mejores éxitos. Magazi-



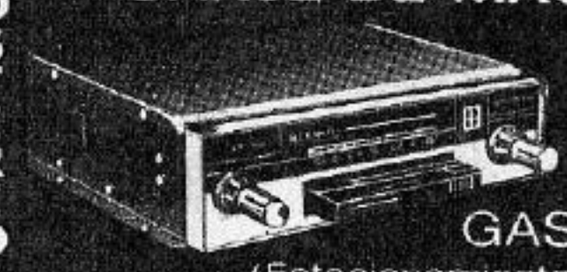
nes nacionales 29.— Importados 33.— CANJE 4.— También Stereos y radios. AUDIOCAR'S, Gascón 1374/78, Capital.

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

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

AUTOSTEREOS **AUDIOCAR'S** AUTORRADIOS
"CANJE DE MAGAZINES"



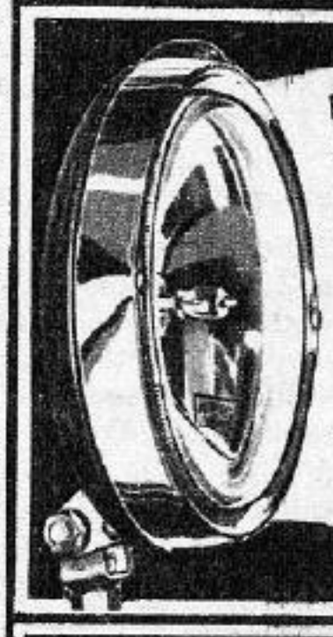
VENTAS E INSTALACION EN NUESTRO LOCAL
GASCON 1374/8
(Estacionamiento Propio) CAPITAL

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

REPUESTOS ITAL FIAT
ACCESORIOS - PARTES DE CARROCERIAS
ENVIOS A TALLERISTAS
AVDA. MITRE 2133- MUNRO - T.E. 740-4573

INAUGURAMOS
PARA UD. NUESTRO NUEVO LOCAL
AUTOMECANICA SERPERO
SANABRIA 2183
T. E. 69-0959 - Bs. As.



FARO MODELO 777
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.
UNICA EN LA ARGENTINA
LUZ POTENTE
LUZ DE IODO!
PARA TODO AUTOMOTOR
CONSULTE A SU PROVEEDOR
AL-RO
Pje. LUIS BRAILLE 5620
CAPITAL - T. E. 64-6006



VIAJA TAMBIEN EN UN FIAT 600!..
LA MESA VIAJERA
SU IDEAL COMPAÑERA
Para el "week-end", la playa y hogar PORTATIL, LIPIANA, MODERNA, IRREEMPLAZABLE... Armada en hierro estampado, superficie en cuerina lavable o laminado plástico de vistosos colores.
UBIQUELA DETRAS DEL RESPALDO TRASERO
FABRICA Y DISTRIBUYE: **mendez y Cia.** S.A.I.C.F.I.
HELGUERA 4040 - BUENOS AIRES - T. E. 53-7838

LLANTAS CROMADAS



Ventilado Deportivo para Valiant Dodge Falcon Fairlane Chevrolet y Torino
UNICAS CON **GARANTIA ESCRITA** POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. JUAN DE GARAY 2356
T. E. 26-5347

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS...
AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 - 404 - 504 - T4B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA
¡COMPRUEBELO!
Casa adherida a Crédito LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB
CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166



ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas
CORSA
correo

VELOCIDADES

de firma ilegible, Burzaco.

Mis estimados CORSAS: obviando todo tipo de felicitaciones hacia vuestra publicación y hacia el humor con que la realizan, me dirijo a ustedes con el propósito de que me contesten a éstas:

1) ¿Qué velocidad desarrollan en circuitos rápidos nuestros F-1 y SP más veloces?

R) Tomando como ejemplo el autódromo de Rafaela, que es el más veloz de los argentinos, Carlos Reutemann giró en él con el Huayra de cola larga y con techo a más de 270 km por hora. Un Fórmula 1 está en los 270 km por hora de velocidad máxima.

2) ¿Qué saben ustedes de la aparición del Fiat 128, el Ami 8 y el Renault 12? ¿Cuándo serán lanzados al mercado y a qué precios?

R) El Ami 8 de Citroën ya fue lanzado a $ 1.270.000. El 128 de Fiat a comienzos del '71 a aproximadamente $ 1.300.000 y el Renault saldrá a la venta por abril a un precio que desconocemos, pero suponemos en los 1.500.000 pesos viejos.

3) Mi padre posee un Fiat 1100 modelo 1962 con el motor en muy buenas condiciones. ¿Pueden ustedes estimar cuál puede ser la velocidad de crucero de este coche?

R) Alrededor de 95/105 Km/hora.

4) La cupé Fiat 1500 y los modelos actuales Dodge ¿son de diseño argentino? ¿y la actual 1600?

R) La cupé Fiat 1500 es de diseño Vignale pero nunca se fabricó en serie en ningún otro país. La 1600 es un diseño argentino. El Dodge es de diseño USA.

5) Tengo entendido que los Torino TC "A" están provistos del motor Tornado 3000 agrandado y con esto alcanzan los 240 Km hora. Pero en Anexo "J" Grupo 2 se utilizan los motores 380 W y alcanzan la misma velocidad ¿cómo es posible esto tratándose de motores de tan diferente cilindrada y potencia?

R) Para empezar: en TC "A" se utilizan los motores 3000 cm³ pero achicados a 2700 cm3. Segundo: usted parte de una premisa falsa; los TC "A" no llegan sino hasta los 220 Km/hora pese a la trompa de perfil aerodinámico. Un Grupo 2 —categoría en la que no se ha corrido prácticamente este año en más de dos litros— con tres Weber puede estar rozando los 160 Km/hora.

6) ¿Quiénes son los responsables del diseño de los motores Tornado?

R) La Kaiser Jeep de Toledo, Ohio, USA.

7) El Citroën 3 CV, ¿posee 3 CV de potencia?

R) No, esa cifra está referida a la potencia fiscal del modelo francés, que se conservó en la nomenclatura para el producto argentino como en el caso del 2 CV. La potencia efectiva del 3 CV es de 32 HP SAE.

TOUR DE FRANCE

de Omar Sánchez, Capital.

Señores: quisiera que por favor me respondieran el siguiente cuestionario:

1) ¿Me podrían detallar con ejemplos que tipos de coches corren en el Tour de France Automobile de la actualidad?

R) Cómo no. Los coches participantes se dividen en tres categorías: Turismo de serie, Gran Turismo y Sport Prototipos. En la primera se comprende a automóviles tales como los Lancia Fulvia HF, Opel Kadett y Rally, Porsche 911, Alfa Romeo GTA, Renault 8, BMW 2002, Simca 1000, Volvo, etcétera. En la segunda, Ferrari GTB, Porsche 914, Triumph, Aston Martin y otros, mientras que en SP lo hacen Matra, Ferrari, Alfa Romeo, Porsche, Ford GT 40, etcétera.

2) ¿Por qué no se hacen más los grandes premios de Turismo por el Noroeste, o sea, por San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, etcétera? El mes pasado anduve por esa zona y creo que existen buenos caminos y hermosos paisajes, los que serían ideales para reiterar las grandes carreras de un pasado no muy lejano. Es una lástima que se desperdicie la ruta 40 (Villa Unión, la cuesta de Miranda, Chilecito, Famatina, para llevar el Gran Premio al Sur con los resultados catastróficos por todos conocidos.

R) Nosotros tampoco lo sabemos. Pero estamos de acuerdo con usted: el GP, si quiere volver a ser lo que fue, "debe" volver al Noroeste.

3) ¿Podrían publicar una nota "Cómo preparar la Cupé Fiat 800"? Tengo una y quisiera tocarla un poco.

R) En nuestro Nº 188 publicamos una nota de preparación del Fiat 600 E, que por su similitud con su coche es perfectamente valedera para el caso.

GATO CON RELACIONES

de Julio Juan Indiveri, Godoy Cruz, Mendoza.

Señores: el otro día, leyendo una CORSA reciente, me encuentro con una nota sobre el Dodge V8 en la cual se decía que reduciendo el diámetro de cilindro se obtenía una relación carrera/diámetro de 0,94 mientras que la original es de 0,83 o algo parecido. Ahora bien, el autor de esa nota se refería seguramente al motor para SP, cuando el reglamento para la preparación de motores establece que se podrá usar una relación de 0,93, pero que en los motores donde ese valor sea menor, podrán conservarla o agrandarla. De ello surge que se podrá variar la carrera de los pistones de cada tipo de motor. En el Dodge V8 se podría reducir la carrera de forma tal que se conserve la relación original, con el consiguiente beneficio, y no como dice la nota a la que hago referencia.

Por otra parte quisiera que me contestaran un par de consultas. 1º) En la revista Visión, volumen 38, número 23, página 146, sale una propaganda de Philips sobre un motor que funciona ni con nafta ni con gas oil; quisiera saber si en realidad existe ese motor, y 2º), de ser así, cuál es el principio de su funcionamiento. Por todo, muchas gracias.

R) La relación carrera/diámetro del Dodge V8, una vez reducido el diámetro para llegar a los cuatro litros, sería de 0,96 contra 0,84 del original de fábrica. Evidentemente puede, al modificarse el diámetro y el volteo de cigüeñal simultáneamente, lograrse que la relación de origen se mantenga. Para lo que habría que hacer un nuevo cigüeñal, nuevas bielas y también reducir el diámetro de los cilindros. Quizá sería un tanto aventurado predecir qué es lo más conveniente: si fabricar un nuevo cigüeñal y las correspondientes bielas, o solamente reducir el diámetro de cilindros dejando el resto tal cual viene de fábrica y comenzar a probar con esto hasta tener resultados en el banco de pruebas, pues para la restante opción siempre habrá tiempo. En cuanto al motor que usted menciona no disponemos de información, pero su energía puede provenir de una fuente energética eléctrica, ya que su constructor es una firma como Philips, que actúa en el campo de la electricidad y la electrónica.

ENDEREÇOS

de Marcos Gevert, Ponta Grossa, Paraná, Brasil.

Prezados Senhores: eu sou brasileiro, más interesso-me muito pela Argentina. Li em uma revista Brasileira —Quattrorodas— la cual falava de su magazine CORSA.

A missão desta carta é pedir a sua fineza de enviar-me os endereços de fábricas automobilísticas e accesorios para automoveis argentinos.

Esperando uma breve resposta agradeço atenciosamente.

R) Le podemos dar las direcciones de las fábricas argentinas de automóviles, no así las de los fabricantes de accesorios, pues éstas insumirían varios ejemplares de nuestra revista y así y todo sería incompleta. Ford Motor Argentina: *Avenida Henry Ford y Ruta Panamericana, Gral. Pacheco, Pcia. de Buenos Aires.* IKA-Renault, *Sarmiento 1230, Capital Federal.* Citroën Argentina, *Zepita 3220, Capital Federal.* Safrar *(Peugeot), Bonpland 2349, Capital.* General Motors, *Avda. San Martín 7651, San Martín, Prov. de Buenos Aires.* Fiat Concord, *Cerrito 740, Capital Federal.* Chrysler, *F. Varela 1093, San Justo, La Matanza, Prov. de Buenos Aires.* Mercedes Benz Argentina *produce sólo camiones y chasis para ómnibus y su dirección es Avda. del Libertador 2424, Capital.*

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nos gusta la comodidad.

Y la comodidad, aquí y ahora,
es la ropa joven en tela tipo
Denim Stretch con Nylon® Ducilo
texturado.
Pantalones y camperas
resistentes, elásticas.
Adaptables al cuerpo.
En fin, cómodas.
Y lindas.

EDUARDO SPORT
Santa Fe 4577 - Cap. - Tel. 72-5706
Telas de BENZAQUEN S. A.
Cafferata 130 - Caseros -
Tel. 750-2659

BOUTIQUE "EL ALTILLO"
Florida 378 - Local 26
Galería Central - Capital
Tela de ESTEPO HNOS.
"TEXTILERA"
San Luis 100 - Quilmes -
Tel. 253-2610

"EL ALTILLO"

EDUARDO SPORT

Nylon
DUCILO

® Marca Registrada

Radhux Publicidad

Amor:
Oh, llama santa! Celestial anhelo:
Sentimiento purísimo! Memoria.
Acaso triste de un perdido cielo,
quizá esperanza de futura gloria!
(Espronceda)

BENSON & HEDGES - 100 PARK AVENUE - NEW YORK

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com