m 100 $1

Nº 260

Parabrisas

CORSA

el 13 al 19 de abril de 1971



Las revistas de Mauro

SPORT PROTOTIPO 1971

MATÍAS, EL SOLITARIO

Tiene puestos zapatos 1971?





Compárelos con éstos.

Grimoldi
HOMBRES 1971

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66. San Martín - 9 de Julio 1229, Lanús - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - O'Higgins 83, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salta - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32, Córdoba - Córdoba 1067, Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - San Martín 1374, Mendoza - Rivadavia 120, Este, San Juan. - Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES Y BANCARIOS ... y en las mejores zapaterías del país.

Grimoldi
la marca del medio pu

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 260. Del 13 al 19 de abril de 1971

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

PRESIDENTE
Cesar Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE REVISTAS FEMENINAS Y TECNICAS
Carlos Ibáñez

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

COORDINADOR
Rodolfo Díaz Guerra

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

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

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stroeen
Jefe de Correctores: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

COMENZO EL CAMPEONATO

Escuálido quórum en Paraná. Sólo once sport prototipo reunidos a duras penas posibilitaron el comienzo efectivo de la temporada de la especialidad "máxima" de nuestro automovilismo deportivo. No obstante lo reducido del grupo, la carrera fue una buena demostración de las posibilidades de la categoría en su confrontación actual. Los prototipos con motor trasero hicieron su gallardo debut confirmando vía Bertolini— y también vía Estéfano— todo el potencial competitivo con el que cuentan, comparado con el de sus hermanos con motor a proa. Además se pudo ver un saludable repunte vitamínico de los motores Ford que en la oportunidad hicieron gala de un funcionamiento acorde con lo que la lógica indicaría, es decir que demostraron tener potencia de sobra como para ganar.

Sin desmerecer el triunfo de Emilio Bertolini, que a todas luces fue meritorio, debemos reconocer que la gran figura fue el tucumano Nasif Estéfano, ahora con un medio mecánico que funciona. De no haber mediado los inconvenientes mecánicos que surgieron en la primera serie, Estéfano habría podido ser quien se alzase con el triunfo. De todos modos se dio el gustazo de ser recordman absoluto de la reunión ya que fue él quien estableció los mejores tiempos, tanto en la clasificación como en cada una de las series. Buen comienzo para el veterano "Turco" y buenas perspectivas de lucha en las próximas carreras de la categoría. Esperemos más inscriptos.

LA VERDAD SOBRE EL CASO BELTOISE

Repentinamente el caso Beltoise volvió a tomar actualidad mundial. Informes contradictorios crearon además una cierta confusión que es imprescindible aclarar.

La presunta absolución de Beltoise surgió de la decisión de la Federación Francesa de automovilismo de entregarle nuevamente al piloto de Matra su licencia de conductor, la cual le había sido retirada por el ente francés luego del trágico incidente de los Mil Kilómetros de Buenos Aires.

Al mismo tiempo, el Automóvil Club Argentino hace pública su decisión de sancionar a Jean Pierre Beltoise con un año de suspensión para participar en cualquier tipo de competencia. Aparentemente, hay un malentendido, que no es tal.

La Federación Francesa hizo dos cosas que no tenía por qué hacer y que no tienen ningún valor reglamentario: pedirle a Beltoise la licencia y luego devolvérsela como publicitando una absolución que no le correspondía de ninguna manera otorgar. El ACA en cambio, procedió en forma perfectamente correcta e hizo uso de lo que figura expresamente escrito en el código deportivo internacional de la FIA (art. 177, inciso b) por el cual se rige el funcionamiento del automovilismo. Allí se explica muy taxativamente que los **Automóvils Clubes** de cada país, depositarios del poder de la FIA, son los **únicos** que tomarán decisiones respecto a cualquier aspecto del evento realizado **bajo su jurisdicción.** En este caso particular, al ACA le corresponde decidir la sanción a aplicar, la cual no necesita ningún otro tipo de aval. En otras palabras, lo que vale es la sanción aplicada por el ACA y nada más. A Beltoise le queda ahora el recurso de la apelación en primera instancia, que también debe realizarla ante el ACA (como también figura en el Código Deportivo Internacional) y en caso de ser rechazada dicha apelación recién puede intervenir la Federación Francesa para apelar a su vez ante la Comisión Sportiva Internacional de la FIA.

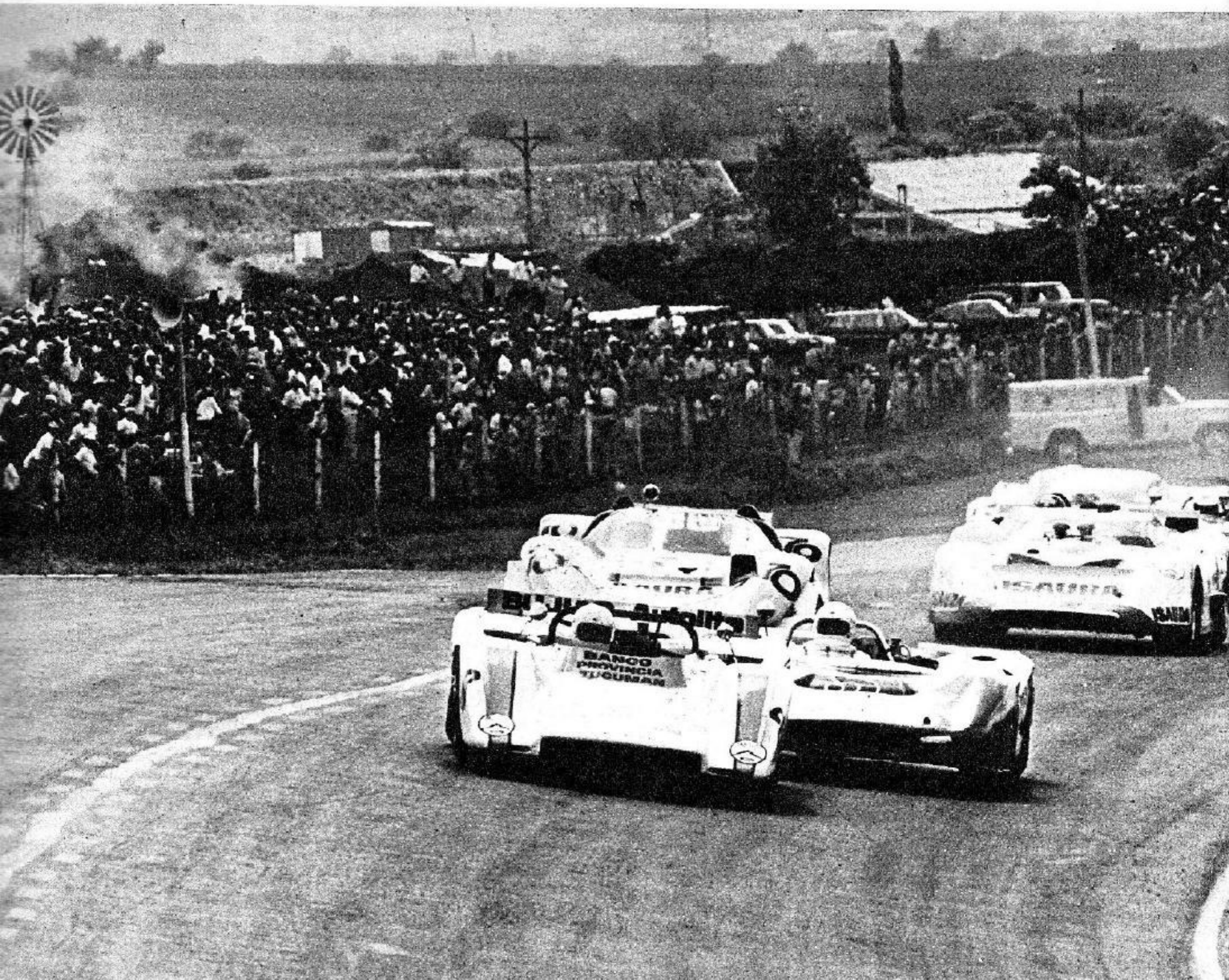
Hay además un agravante de la situación: antes de tomar su decisión final el ACA solicitó el apersonamiento de Beltoise para tratar el asunto en tres oportunidades y ninguna de las tres veces recibió contestación, razón también por la cual se fue atrasando un poco el caso.

Ahora se llegó al final. Pero aún pueden surgir complicaciones. La Federación Francesa (que en Francia es un ente estatal) ha quedado mal parada porque se hizo evidente su afán plenamente parcialista; hay netos intereses que quieren mantener a Beltoise en carrera y la Federación "perdió la elegancia". Sólo cabe esperar ahora si acatará pacientemente el castigo impuesto por el ACA o intentará una apelación legal.

Aparte de la sanción a Beltoise, el ACA también multó al concurrente de Beltoise (Matra) en 20.000 pesos Ley, amonestó a la totalidad de los pilotos y concurrentes a partir de la vuelta 38ª por el manifiesto desconocimiento de la bandera amarilla y multó también en 20.000 pesos Ley al club YPF como organizador de la prueba. Sanciones éstas que castigan acertadamente las infracciones anexas al proceder de Beltoise.

SP y F.4 EN PARANA

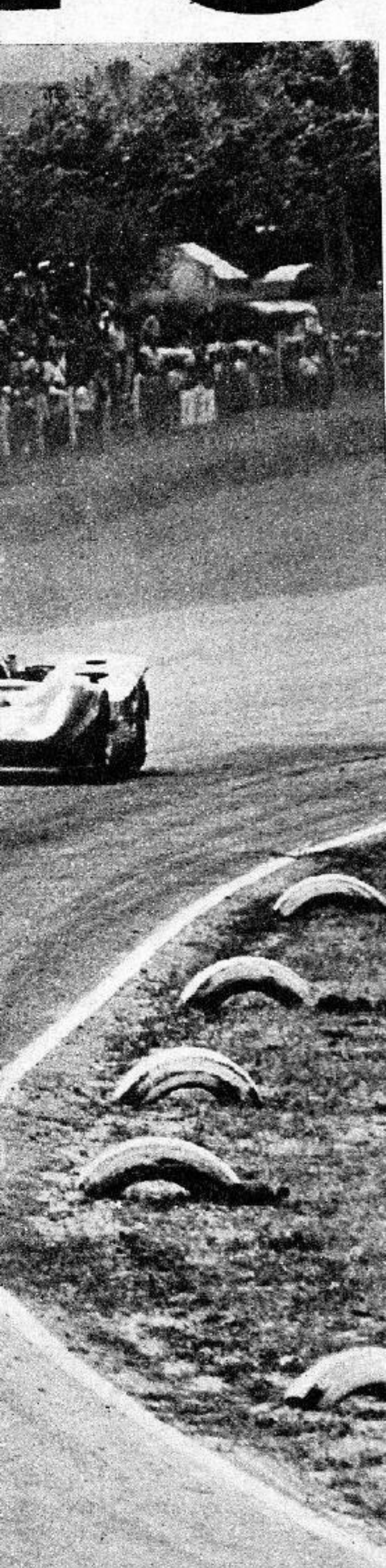
BERTOLIN



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por JULIO PEREZ BALBI y CARLOS NEIRA . Fotos de CARLOS AGUSTIN

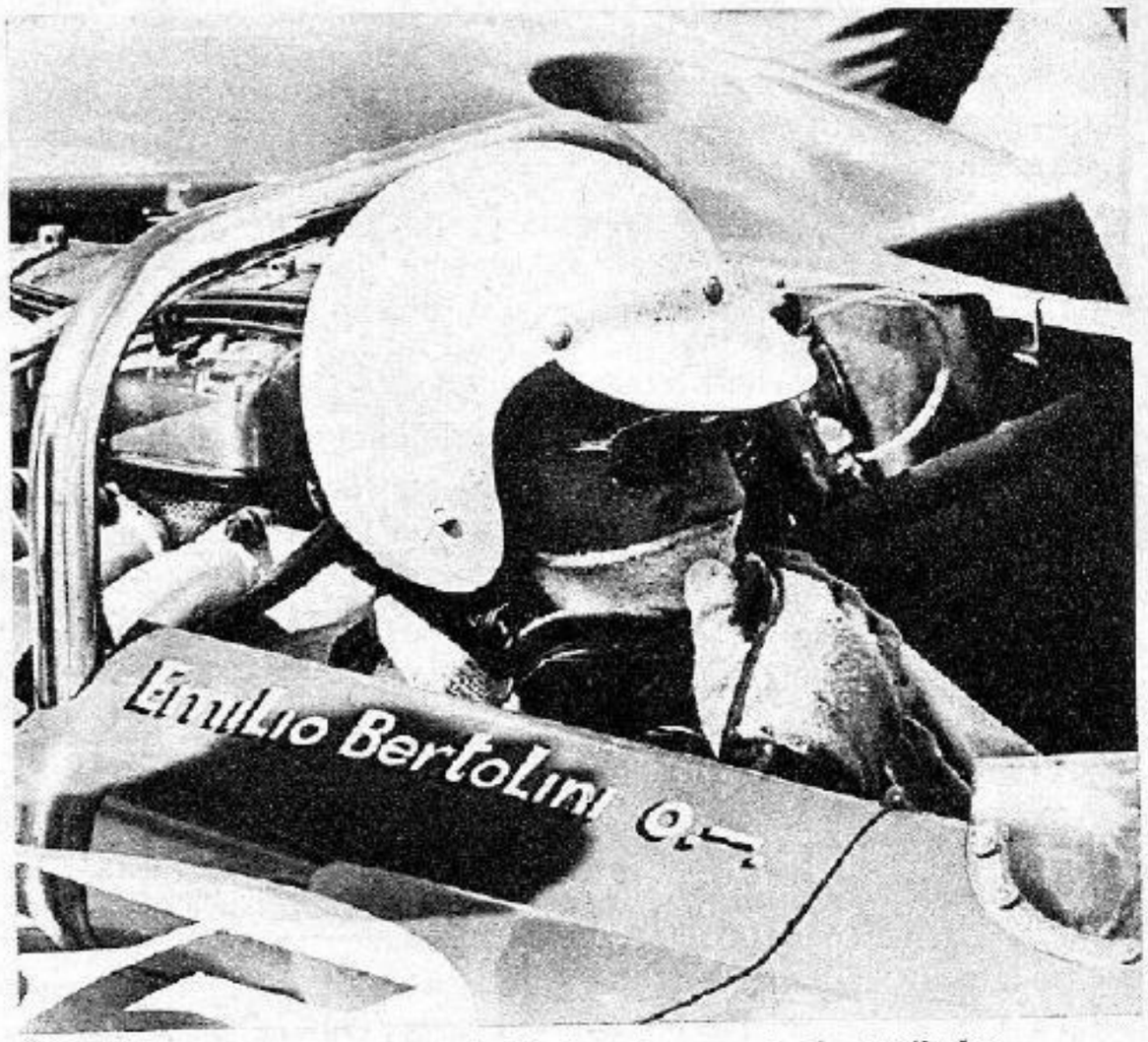
CUMPLE



Se sube al auto de carrera, corre inteligentemente, gana carreras. Emilio Bertolini abrió el campeonato de SP con un triunto conseguido con las virtudes que lo hicieron campeón de F.1 y ahora lo convierten en serio aspirante al titulo de SP 1971. Descollante actuación de Nasif Estéfano con el Mc Laren Formisano que fue la merecida vedette de la jornada y buen triunfo parcial de Carlos Pairetti en la última serie. Pocos autos pero interesantes novedades. En F.4, muchos autos, gran espectáculo y triunfo final de Eduardo Bouvier



Nasif Estéfano: tuvo problemas pero fue la figura central.



Emilio Bertolini: una actitud inteligente que dará resultados.

Que sí, que no y a los ponchazos, la temporada de SP por fin comenzó. A pesar de lo que decían algunos agoreros del ambiente, la carrera de Paraná se hizo realidad. A duras penas, sin gloria alguna, se pudo hacer.

Nuestra categoría máxima, (pero con pies de barro) pudo comenzar la marcha anual. Todos los problemas que hacían dudosa la realización de la competencia radicaban en un sólo ítem: lista de inscriptos famé-

→

lica con diez autos que largaban seguro, pero diez autos nada más.

Bien sabido es que con tan sólo diez unidades no se puede hacer una carrera lógica si el desarrollo es normal. Por esta misma razón, la falta de autos inscriptos, la carrera estuvo a punto de suspenderse el día sábado momentos antes de comenzar la clasificación. Hubo reunión de dirigentes y miembros de CADAD y finalmente se llegó a la conclusión que la carrera debía hacerse. Lo de Las Flores no podía repetirse, aun a riesgo de que el automovilismo pasase otro regio papelón ante los pocos espectadores esperados para el domingo. Gracia a Dios la carrera fue entretenida. A pesar de los pocos inscriptos, los cambios de punta fueron constantes y las luchas en cada serie justificaron los pesos que por entrada tuvieron que abonar la regular cantidad de espectadores que treparon a las tribunas.

A todos estos conceptos se escapa F-4. Muchos autos, muy buen espectáculo a pesar de que el circuito, por lo veloz, no los favorecía en ese aspecto.

El debut de los autos con motor traseros en SP no podía haber sido mejor. Ganó Emilio Bertolini con un Berta de motor en popa y Nasif Estéfano fue sin vuelta de hoja el más veloz con el doble del Mac Laren-Ford que corriera Chris Craft hace uno meses en la Temporada. No hubo que esperar medio año como se suponía en 1970 para que los SP con motor atrás corrieran en punta. Ya lo han hecho en la primera carrera, ganaron y hasta impusieron el ritmo de la prueba. Son efectivos, como nos dijo Nasif Estéfano, una de sus mayores ventajas no es la tenida, sino el menor peso total que se materializa en una reacción más inmediata lo que a su vez se traduce en una mejora de la aceleración. Ahí está la madre del borrego.

Emilio Bertolini, el triunfador, es el hombre justo que Berta necesitaba para su equipo. Porque si bien Di Palma es el tocado por la varita, el que anda increiblemente fuerte, el que es capaz de compensar con su virtuosismo la falta de HP o el tiempo perdido por pequeñeces a veces fracasa. Bertolini es todo lo contrario. Casualmente no pierde tiempo por pequeñeces. Es un piloto concienzudo, fino, que por sobre todas las cosas se rige por un patrón elemental: para ganar lo primero que hay que hacer es llegar...

Todo esto Bertolini lo sabe muy bien, lo hizo al pie de la letra el año pasado y se consagró campeón de F-1. Tiene experiencia con los Tornado y los motores traseros. Anda fuerte... ¿Para qué más? Justo, justo lo que Berta necesitaba. Demostrado está que su inclusión en el equipo Berta es ciento por ciento merecida. Pilotos responsables de este tipo no sobran en SP.

Segundo al final fue Carlos Pairetti después de haber ganado la última serie. Corrió con el Formisano con el que ganó en Rafaela a fines del año pasado (falta bastante para que le terminen su Mc Laren), perdió tiempo en la primera serie por nimiedades con las bujías, pero después demostró que los motores Ford oficiales —los cuales son usados por él única y exclusivamente— están andando una barbaridad y tienen posibilidades inmediatas de triunfo.

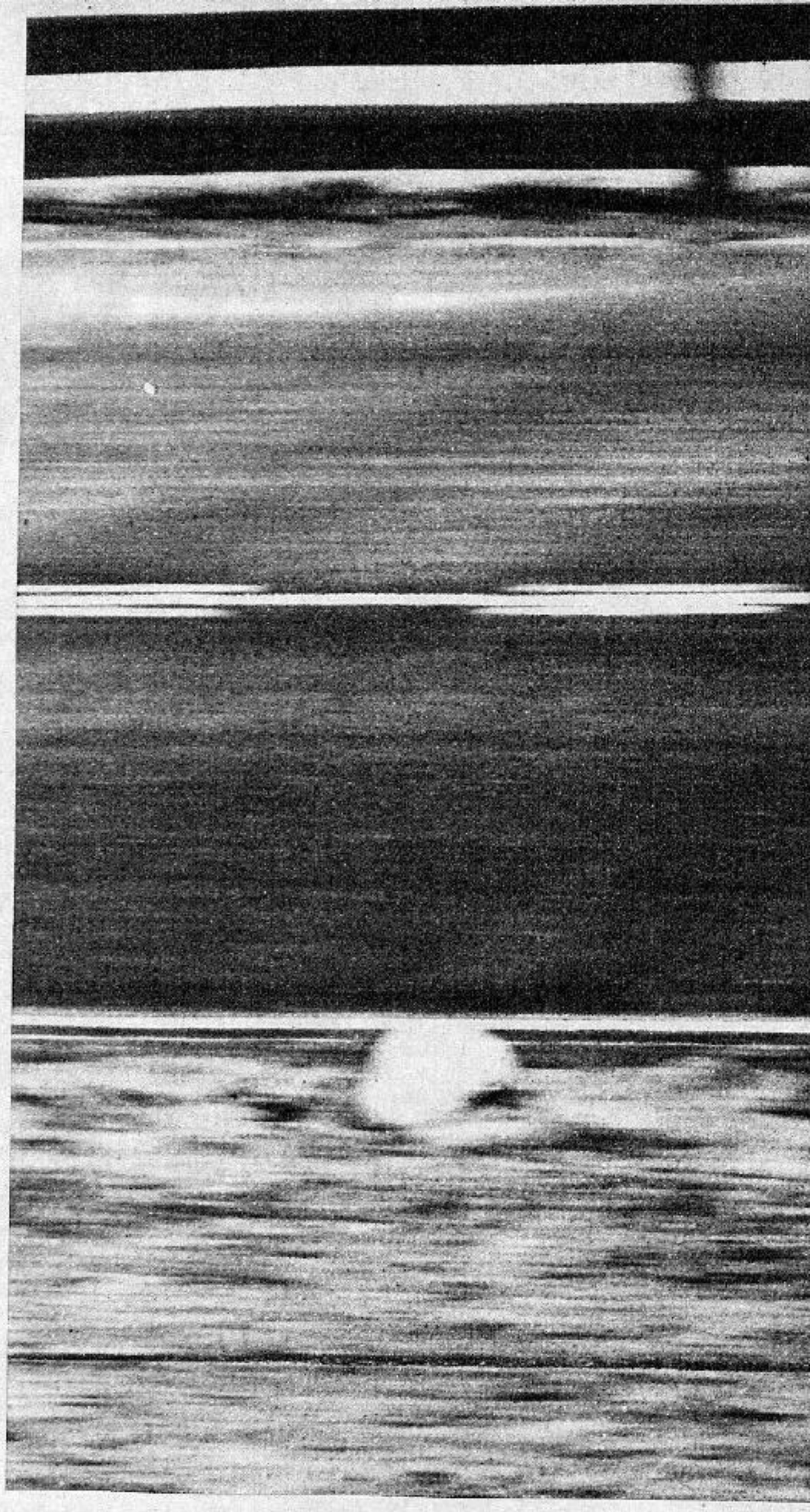
Inmejorable el debut de Rubén Alonso. Tranquilo, consciente de su aprendizaje obtuvo un honroso tercer puesto a la hora del balance final. La mejor ubicación hasta el momento del ex-Avante (ahora se llama Vounta) de opaquísima actuación el año pasado. A pesar de correr sin embrague una serie y media, de trabársele la caja en la primera serie y de haber luchado con el circuito nada propicio para un debutante en SP y mucho menos para el que viene de un simple Renault de 65 HP, su tercer puesto es para tenerlo muy en cuenta.

Cuarto Nasif Estéfano, que se convirtió en el recordman y la figura de la jornada, pero que no logró un puesto acorde a lo mucho que hay que esperar de él en este año. Ya se dice algo: **"A Nasif, Mc Laren y Ford parece que este año no habrá con qué darle."**

PRIMERA SERIE

Once autos se arrimaron para comenzar con la temporada de SP '71. Algo no muy alentador por cierto pero que mostró por lo menos algunas novedades importantes con respecto al año anterior. Una de estas novedades fue la encargada de abrir el fuego y tomar la punta en forma asombrosa apenas comenzada la carrera: el Mc La-

→





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Mc Laren-Formisano-Ford de Nasif Estéfano. Indiscutiblemente el auto es algo serio. "Mató" en clasificación y fue el dueño mientras anduvo todo bien.

Rubén Alonso cumplió destacado papel a bordo de un auto eficaz, que también se analiza más extensamente en las pág. 20-21.

El Berta-Tornado de Bertolini conquistó la primera carrera del año. El auto es funcional, atractivo y dotado para ganar. Similar en todo al de Luis Di Palma.

ren-Formisano F15 piloteado por el turco Nasif. Al promediar la primera vuelta le había sacado casi 500 metros al segundo y la diferencia iba en aumento en forma increíble. Bertolini segundo, luego de la rotura de dirección de Di Palma y Cupeiro y Pairetti con los autos bastante parejos seguidos por Ternengo con el Berta ex-Copello. Con la parada de Estéfano, Bertolini fue cómodo ganador pese a que por momentos la diferencia que Estéfano había acumulado sobre él era de más de 38 segundos, lo que traducido viene a ser un vagón de plata. Sin más novedades, Cupeiro logró un eficaz segundo puesto y Pairetti prometía para las series restantes.

SEGUNDA SERIE

Luego de la primer batería de F-4, con Bertolini y Cupeiro en la primera fila se largó la segunda de SP. Claro que esta primera fila fue muy relativa, ya que al llegar a la primera curva los dos primeros eran Nasif Estéfano y Luisito Di Palma que durante toda la segunda serie dieron un espectáculo realmente interesante, con lo quedó demostrado que la categoría en general adolece del mal de la falta de paridad mecánica ya que ambos impusieron un tren de carrera demoledor, imposible de aguantar por el resto. Y como ejemplo basta decir que casi le llevaban más de media vuelta al tercero, Emilio Bertolini.

Por fin Estéfano fue el más veloz y fue digno segundo Di Palma, con Bertolini tercero. Lo más notorio de la serie, fuera de Nasif y Di Palma estuvo a cargo de Pairetti que anduvo, de veras, muy fuerte.

TERCERA SERIE

Con una largada lamentable se comenzó a correr en la serie final. Con los autos aún mal alineados se bajó la bandera y tanto Alonso como Estéfano se quedaron pagando en la largada. Alonso porque su embrague estaba roto y entonces dejó que se alejara el pelotón para que pudieran empujarlo y Estéfano porque se le había cortado el contacto de la bomba de nafta. Por lo demás una serie sin novedad hasta que Cupeiro debió abandonar y a Ternengo se le dobló un palier, el que cada vez que pasaba por la recta hacía un ruido espantoso en sus tortuosos giros. Di Palma quemó la junta de la tapa y Nasif venía muy retrasado de entrada. Bertolini fuerte pero cuidando —sabiamente dirigido— y por supuesto el que se jugó a todo o nada fue Pairetti al que se le dio todo y ganó la serie.

BAGRECITOS DEL PARANA

"La sensibilidad mecánica de Pirín salvó el motor, el auto y su propio pellejo", acotaba durante el desarrollo el inventor Pronello. **"Resulta que sintió una vibración muy rara y entró inmediatamente a boxes. Sucedía que debido a una posible trabada de diferencial (no te puedo asegurar que esa fuera la causa) se fisuró el árbol cardánico y paró justo para evitar la consecuente revoleada de fierros. Si llega a suceder, del Huayra no queda nada. Posiblemente lo que pasa es que ahora tenemos en el motor 370 HP y se hacen sentir"**. Los 30 HP de más están sin embargo compensados con 250 kgs. de exceso de equipaje. Con otro auto el motor de Pronello es fija.

Acá no es como en Europa donde las marcas de los neumáticos usados por cada corredor o equipo adquieren una importancia comercial significativa. Sin embargo puede ser interesante conocer las marcas que equipan a los autos de SP que se presentaron en Paraná. Veamos: Bertolini, Di Palma, Cupeiro, Pozzuetta y Pino (adelante) prefirieron Firestone. Estéfano, Gallo y Pino (atrás) se inclinaron por las Good-Year. Ternengo se valió de Dunlop al igual que Gradassi. Mientras que Alonso llevó Good-Year adelante y Dunlop atrás.

Retrasos y abandonos en la primera serie. Di Palma rotura de dirección en la vuelta 13. Gradassi por prevención. Nasif por anclaje de parrilla de suspensión trasera izquierda. Pino por rotura de rulemán de empuje. Alonso trabó caja de velocidades. A Pairetti se le desenchufó una bujía y eso motivó que se le empastaran las restantes. Demasiados inconvenientes para tan pocos coches... ¿no?

El piso ondulado cobró algunas víctimas en las suspensiones. Entre ellas las de Nasif y Cupeiro. Este último partió el eje trasero faltando pocas vueltas para finalizar la tercera y última serie.

El lunes por la noche Jorge Cupeiro y Alcides Raies junto a demás integrantes de la AASP se reunieron con notorios capos de YPF con el fin de estudiar la posibilidad de que la empresa estatal preste su apoyo a la categoría. La misma se concretaría de la siguiente manera: YPF tendría que poner 4 palos (léase millones) por carrera y los corredores se llevarían el 50 % de las entradas en concepto de recaudación. De esta forma los clubes arriesgan muchísimo menos y los corredores estarán bien remunerados. Como idea no es mala y para más datos se le ocurrió al Turco Alcides Raies... ¡Cuando no!

Excelente el debut de Rubén Alonso en SP. Demostró que el salto desde la clase "A" del Grupo Dos a los monstruos no tan sagrados, no lo asustó demasiado. Tiene que estar bailando en una sola pata por el tercer puesto detrás de Bertolini y Pairetti.

En el patio de boxes a pocos metros del pit de Pairetti y más precisamente en el interior del camión de Ford descansaba ajeno a los deportivos trajines, un motor F-100 completo igual al montado en el Formisano de Carlitos pero con 12 HP más. El viernes hubo algunos cabildeos entre los ingenieros Maccelli y Bascou pero finalmente decidieron dejarlo para otra oportunidad en que la cosa venga más peleada.

CORSA golpeó las puertas del coqueto departamento de Luisito Grossi interrumpiendo un sueño post-Vuelta de la Manzana de 37 horas para solicitarle el indispensable medio de movilidad en Santa Fe. Con la colaboración del amigo Félix Croce de Fiat-Grossi nos eligieron una berlina 1500 (chiche nueve puntos, vendo). A ellos muchas, pero muchas gracias. La berlina desde hoy en adelante es histórica.

Vicente Formisano: **"Ahora voy a hacer dos Mc Laren más. El primero de ellos para Fernandino"**, y agregó exultante. **"El resultado es sensacional con el rendimiento del F-15. Lo ideal sería que hubiese uno con cada marca de motor. Un Ford, un Chivo, un Tornado y un Chrysler"**.

Dos vinieron a Paraná atraídos por la fama de los patíes, surubíes y demás. Pozzuetta y Gallo, sin embargo, olvidaron en casa los más simples elementos de pesca y aparecieron con

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carlos Pairetti remató la jornada con un triunfo en la tercera serie. Evidenció que los V8 darán que hablar, por fin, este año.

El Vounta-Tornado de Alonso, detrás el Berta de Ternengo y más lejos la Pantera dorada de Pino. Notar la gran similitud del Vounta —visto de frente— con los Berta de Di palma y Bertolini.

Luis Di Palma fue el de siempre. El único que le hizo fuerza al turco Nasif, brindando espectáculo en la segunda serie.

dos piezas de museo que ni siquiera les sirvieron para acercar en clasificación —tiempo en carrera— igual al 15º tiempo de la F-4. ¡Por favoooorrr...!

Pino: "**El coche es imposible de tener derecho y mucho menos de doblar decorosamente. Lo que sucede es que Baudena no se puede ocupar de él porque está pasando por una serie de problemas, entre ellos la enfermedad de su madre. Lo que necesito es que alguien con experiencia y más conocimientos que yo, lo pruebe y lo ponga a punto. El gallego (por Cupeiro) quedó en darme una mano la semana que viene. Lo que no puedo entender es que el miércoles pasado en el circuito número nueve del autódromo estuve girando con Pairetti e hice dos décimas más que él y estuve a un segundo y medio del record del circuito**". El piloto de Pantera dorada espera ver mejoradas sus cosas. "**Y si no, me compro un Mc Laren y a otra cosa...**".

Los motores de Ford oficiales —usados únicamente por Pairetti— son idénticos a los del año pasado pero con unos 20 HP de más. Esto se consiguió con un nuevo árbol de levas y una nueva relación carrera-diámetro que permite el reglamento vigente.

Eduardo Bouvier es otro que anduvo bien en F-4 (tanto que ganó) pero eso ya no asombra, ya que el año pasado demostró ser el sujeto sumamente veloz que en las clasificaciones siempre estuvo entre los primeros, quedándose luego por hache o por be. Ahora parece que dejaría los fierros más chicos de Batelli para sentarse en un F-2 propulsado por un Peugeot con chasis de Paco Martos. El triunfo le sirve de aval. Laskac estrenó el modelo Tulia 10 de la exitosa dinastía de chasis producidos por el impulsor máximo de la categoría: Tulio Anastasio Crespi. El regordete constructor no ocultaba la satisfacción que le produjo el desempeño de su nuevo retoño, más teniendo en cuenta que el motor no empujaba lo que suelen empujar las unidades que hace Meriggi... para Laskac.

El sábado antes de la prueba de clasificación de la categoría SP hubo un momento de duda acerca de la realización de la competencia. Hubo reunión entre gente del club de Volantes entrerrianos y los pilotos y jefes equipo. Así se llegó a la conclusión que lo mejor sería realizarla. Se temía un sapo espantoso producido por la exigua cantidad de anotados en SP.

SOCIALES

Presentando en el mundo del ruido su flamante Fiat 1600 vimos a Oscar Urdiales (Shell) y Sra.

Carlitos Larriera ha dejado su programa de TV en Santa Fe, se dedica ahora a la radio (LT9) más acorde con su avejentada facha.

Rocotti, el ingeniero, parte rumbo a Indianápolis próximamente para ver las 500 Millas.

Hemos visto al colega Orlando Ríos (Automundo) en interrumpida luna de miel. Se lo veía más saludable.

LA CARRERA DE FORMULA 4

Por supuesto que no es la primera vez que pasa y obviamente no es ninguna novedad, la pelea de fondo pierde importancia y expectativa; la labor de los preliminaristas se agiganta.

Algo de esto sucedió en Paraná: una docena escasa de SP de los cuales sólo seis o siete podían estar en la conversa, hacía pensar el sábado que lo más emocionante a nivel competitivo, estaría a cargo de una buena parte de los 42 inscriptos en F-4. Que habría paridad ya se vislumbraba con los resultados de las pruebas de clasificación, donde el tandilense Carlos Jarque lograba un sensacional 1m45s7 que paradójicamente resultaba 10 ó 12 segundos mejor que algunos de los denominados pomposamente "SP."

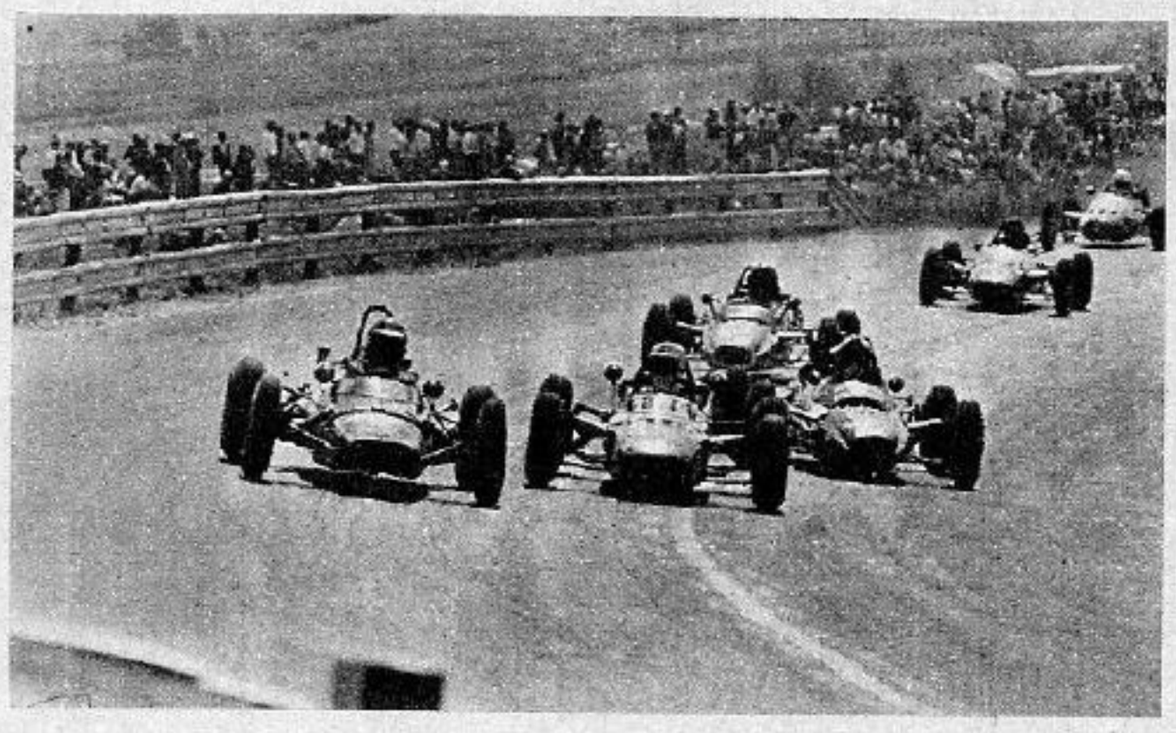
Dada la cantidad de autos se hicieron dos series con carácter de clasificación y eliminatorios. Se sacaron los quince mejores de cada una de ellas para una final, también a diez vueltas. En la primera de las series —que fue la más veloz y también la de desarrollo más interesante— Jarque tomó la punta de entrada y nada pudieron hacer Laskac y Lavena para neutralizar una diferencia que al final fue de 16 segundos. Estos dos últimos pelearon el tercer puesto hasta la bandera a cua-

Eduardo Bouvier, ganador de F. 4. Hizo una buena carrera y capitalizó el abandono de Jarque.



Abajo derecha: El campeón Laskac con el último producto de Crespi; segundo.

Abigarrado pelotón: lo usual en F. 4.



SPORT PROTOTIPO
CLASIFICACION

1ª serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	31m02s4	20
2º	2	Cupeiro, Jorge	Chevron Chevrolet	31m19s2	20
3º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	31m47s6	20
4º	55	Alonso, Rubén	Vounta Tornado	32m26s2	19
5º	10	Pairetti, Carlos	Formisano Ford	31m52s	18
6º	60	Gallo, José	M. Fierro Tornado	31m36s2	16
7º	8	Estéfano, Nasif	Formisano F-15 Ford	20m19s1	13
8º	59	Pozzuetta, Héctor	Cabana Tornado	12m54s9	6
9º	39	Pino, Eduardo	Pantera Chevrolet	7m41s	4
10º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	31m13s5	2
11º	4	Gradassi, Héctor Luis..	Huayra Spider Ford	1m46s1	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 158,062 km/h.

RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la 3ª en 1m27s2 a 168,792 km/h.

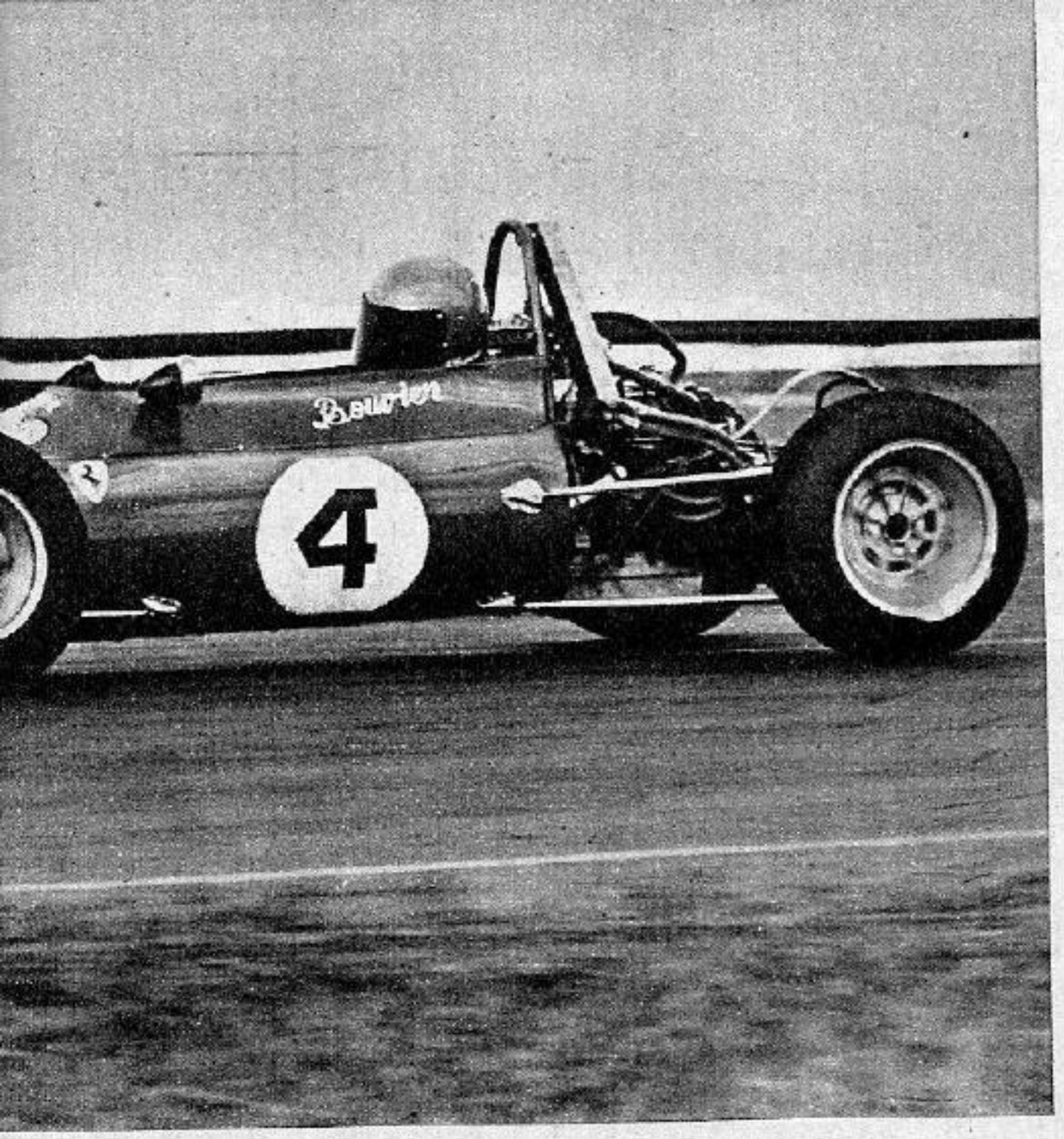
2ª serie

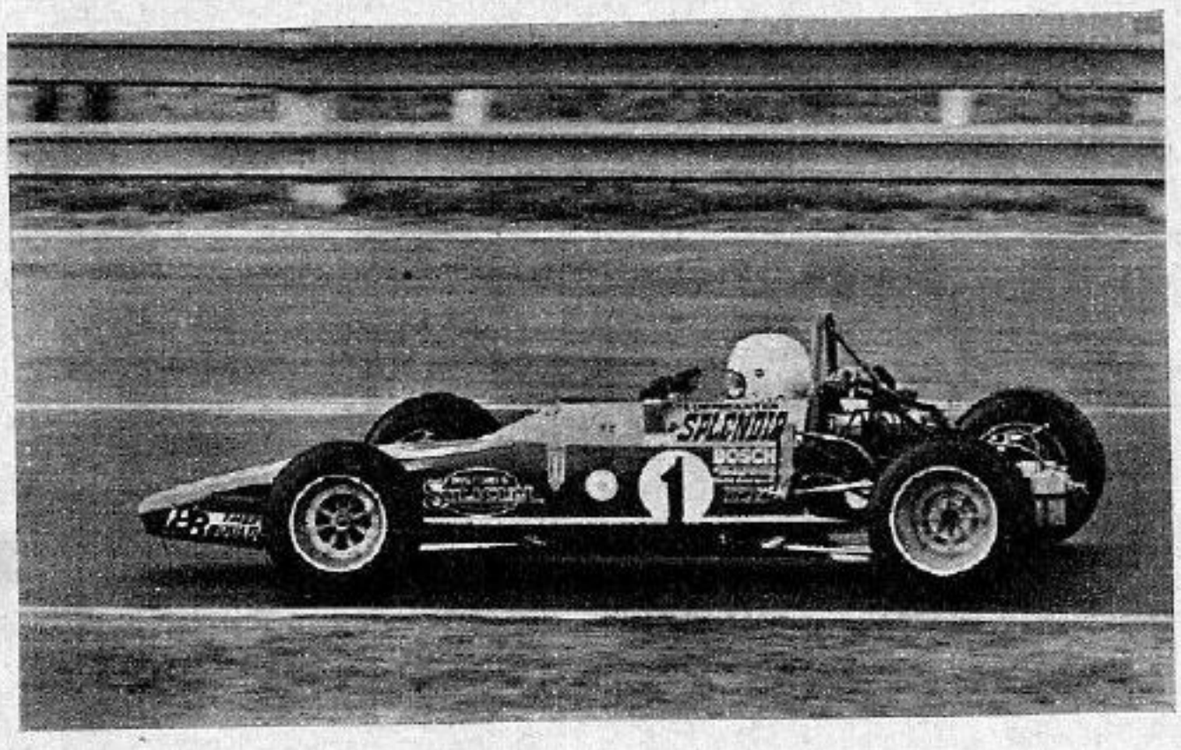
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	8	Estéfano, Nasif	Formisano Ford F-15 ...	29m52s6	20
2º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	29m58s	20
3º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	31m24s5	20
4º	2	Cupeiro, Jorge	Chevon Chevrolet	30m03s8	19
5º	10	Pairetti, Carlos	Formisano Ford	30m06s5	19
6º	55	Alonso, Rubén	Vounta Tornado	31m36s6	18
7º	60	Gallo, José	M. Fierro Tornado	31m01s9	14
8º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	25m11s1	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 164,104 km/h.

RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la 14ª en 1m27s5 a 168,215 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





dros y llegaron separados por solamente dos décimas.

La segunda serie fue para Bouvier que le ganó a Abdala por una recta.

Con 27 máquinas y cierto sabor de pequeño Grand Prix se largó finalmente la serie decisiva. Laskac picó en punta y enlugares, Laskac, Bouvier, Faveseguida salieron en su búsqueda Bouvier y Jarque, consiguiendo este último su objetivo en la segunda vuelta. Allí se entabló una feroz agarrada y siempre con Jarque en la vanguardia seguido por Bouvier, Laskac, Lavena, Abdala, Ragno, Marcusi, Faverio y Salatino fueron transcurriendo las vueltas hasta la sexta. A esa altura y sorpresivamente Jarque se ve obligado a abandonar: en la entrada a la recta principal su máquina se engancha con la de un rezagado y sufre una rotura de palier que lo obliga al abandono. Bouvier entonces sigue su ritmo y supera a Laskac al final por 4 segundos. Faverio en igual atropellada adelanta varios puestos y termina tercero, mientras que Lavena a punto de ganar el tercer lugar se queda cuarto. Quinto fue Salatino que en las últimas vueltas se lució con buen manejo.

En el balance: una buena carrera. La refirmación de Jarque (sólo dos carreras con ésta, la anterior ganada en Gral. Roca) un buen parque que funciona como una verdadera cooperativa y en los lugares de privilegio al final la gente que más tiene y más hizo para merecer tales lugares: Laskac, Bouvier, Faverio y Lavena. La F-4 se muestra sana y no se detiene, hay que seguir así.

CAMPEONATO SP

Disputada la primera carrera que otorga puntos para el campeonato de SP 1971, ya apuntan algunos nombres que prometen darle mucho interés a la cosa. He aquí la "tabla de posiciones" inicial, encabezada por "segurola" Bertolini, que se viene con intenciones de repetir el plato del año pasado en F-1:

1º	Bertolini, E.	3 puntos
2º	Pairetti, C.	2 „
3º	Alonso, R.	1 punto
4º	Estéfano, N.	0,50 „

PREMIO XIV RIFA FIESTA NACIONAL DEL TRIGO
Club de Volantes Entrerrianos - Circuito de Paraná - 11-IV-1971

MECANICA NACIONAL FORMULA 4

3ª serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	10	Pairetti, Carlos	Formisano Ford	32m01s5	20
2º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	32m02s6	19
3º	8	Estéfano, Nasif	Formisano F-15 Ford ...	32m11s01	19
4º	55	Alonso, Rubén	Vounta Tornado	33m45s01	19
5º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	25m42s6	16
6º	60	Gallo, José	M. Fierro Tornado	32m07s4	15
7º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	32m21s6	13
8º	2	Cupeiro, Jorge	Chevon Chevrolet	9m02s5	5

PROMEDIO DEL GANADOR: 156,199 km/h.
RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la 2ª en 1m30s2 a 165,009 km/h.

CLASIFICACION FINAL (por suma de tiempos)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	35	Bertolini, Emilio	Berta Tornado	1h34m29s5	59
2º	10	Pairetti, Carlos	Formisano Ford	1h34m02s	57
3º	55	Alonso, Rubén	Vounta Tornado	1h34m47s9	56
4º	8	Estéfano, Nasif	Formisano F-15 Ford .	1h22m22s8	52
5º	26	Ternengo, Jorge	Berta Tornado	1h29m20s3	45
6º	60	Gallo, José	M. Fierro Tornado	1h34m45s5	45
7º	2	Cupeiro, Jorge	Chevron Chevrolet	1h10m25s9	44
8º	5	Di Palma, Luis	Berta Tornado	1h26m54s2	38
9º	59	Pozzuetta, Héctor	Cabana Tornado	s/t	6
10º	4	Gradassi, Héctor Luis..	Huayra Spider Ford ..	s/t	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 151,386 km/h.
RECORD DE VUELTA: Nasif Estéfano en la 3ª de la primera serie en 1m27s2 a 168,792 km/h.

1ª serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	5	Jarque, Carlos	Crespi Renault	17m56s1	10
2º	1	Laskac, Juan	Crespi Renault	18m12s3	10
3º	16	Lavena, Juan Carlos ..	Crespi Renault	18m12s8	10
4º	10	Ragno, Carlos	Huarte Renault	18m54s5	10
5º	103	Fernández Morán, A. ..	Crespi Renault	19m16s1	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 137,708 km/h.
RECORD DE VUELTA: Carlos Faverio en la 3ª en 1m44s3 a 141,121 km/h.

2ª serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	4	Bouvier, Eduardo	Crespi Renault	18m08s	10
2º	39	Abdala, Claudio	Crespi Renault	18m22s3	10
3º	17	Famá, Alberto	Crespi Renault	19m28s6	10
4º	68	Regula, José	Crespi Renault	19m50	10
5º	104	Amadio, Vicente	Crespi Renault	18m24s7	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 135,281 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Bouvier en la 2ª a 147,410 km/h.

Serie final

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	4	Bouvier, Eduardo	Crespi Renault	17m55s8	10
2º	1	Laskac, Juan	Crespi Renault	18m00s1	10
3º	9	Faverio, Carlos	Crespi Renault	18m17s2	10
4º	16	Lavena, Juan Carlos ..	Crespi Renault	18m18s4	10
5º	33	Salatino, Eduardo	Salatino Renault	18m55s	10
6º	108	Capurro, Eduardo	Capurro Renault Spl. ..	19m10s4	10
7º	103	Fernández Morán, A. ..	Crespi Renault	19m15s	10
8º	10	Ragno, Carlos	Huarte Renault	19m29s4	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 136,816 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Bouvier en la 4ª en 1m44s4 a 140,986 km/h.

X RALLY «LAGOS DEL SUR»

Tres duras etapas, muchos abandonos y cabales pero ajustados ganadores en esta edición de la tradicional prueba organizada por el C.A.R. Más en el próximo número de CORSA

La X' edición del Rally "Lagos del Sur" ha llegado a su culminación. La tradicional prueba organizada por el C.A.R. ha tenido nuevamente como destino final la ciudad de San Carlos de Bariloche, luego de tres duras etapas en cuyo transcurso quedaron al borde del camino muchos de los que largaron desde las dos cabeceras: Buenos Aires y Tandil. Los ganadores: Fernando Barbot-Fernando Argañaraz en la clase "D", Rodolfo y Alfredo Carballo en la clase "C" y Hugo Brizio-Juan Paolini en la clase "A". Ganadores cabales a pesar de las posibilidades que tuvieron los clasificados en segundo lugar en cada una de las categorías.

Mucho queda por decir del Rally Lagos del Sur, pero las razones de espacio que constantemente nos acosan —todavía no se inventó la página de goma— nos obligan a trasladar al próximo número el desarrollo completo de la prueba y los sucedidos en cada una de las etapas. De manera que aquí va la clasificación oficial con la que deberán entretenerse hasta el martes que viene. Hasta el martes que viene.

X RALLY "LAGOS DEL SUR"

CLASIFICACION

CLASE "D"

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	401	Barbot, F. - Argañaraz F.	Torino 380 W ..	18h44m09
2º	405	Mingo, Guillermo - Calmi, Fernando	Ford Falcon	18h53m49
3º	406	Elizondo, Angel - Hoffman, Hans ..	Torino 380	18h53m58
4º	404	Dames, Jorge - Boto, Norberto	Chevy SS Cupé..	18h58m44
5º	403	Bolilla, Milton - Prado, Héctor	Torino 380	19h02m12
6º	408	Giglio, Juan - Vázquez, Jorge	Ford Falcon	19h04m21

CLASE "C"

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	301	Carballo, Rodolfo - Carballo, Alfredo	Fiat 1600 Berlina	19h40m10
2º	302	Brizio, Helder - Passalacqua, S. ...	Peugeot 504	19h43m37
3º	305	Irastorza, Héctor - Garrido, Eulogio	Peugeot 504	19h48m16
4º	311	Beovide, Enrique - Panelo, Luis ...	Peugeot 504	19h49m06
5º	310	Arnedo, Luis - Cavalloti, Jorge	Fiat 1500 Cupé..	20h04m15
6º	306	Peyrel, Ernesto - Vacarezza, Jorge..	Fiat 1500 Cupé..	20h15m00

CLASE "A"

Pos.	Nº	Pilotos	Marca	Tiempo
1º	108	Brizio, Hugo - Paolini, Juan	Renault Gordini..	22h52m39
2º	101	Márquez, Juan - Pérez, Cándido ..	Fiat 600 E	22h56m29
3º	105	Ruiz, Adolfo - Zaperi, Herberto	Fiat 600 E	23h03m30
4º	109	Martini, Aníbal - Baralde, Néstor ..	Fiat 600 E	23h12m03
5º	104	Codiani, Carlos - Ansalone, Alberto	Renault 4 L	23h21m53

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PATENTES DE CAPITAL FEDERAL

VENCE EL JUEVES 15 DE ABRIL

RUBRO 1:

AUTOMOVILES PARTICULARES Y CAMIONETAS RURALES

LUGARES DE PAGO

BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Horario de 12 a 16
San Martin 137
Horario de 8.30 a 10.30
Alberdi, Juan B. 6299
Alvarez Jonte 5271 y 5277
Azcuenaga 543
Boedo 800
Cabildo 1999
Callao 201
Canning 103 esq. Padilla
Caseros 2938
Cordoba 930
Corrientes 3400
Cosquin 65
Cuenca 2755
Gaona 1142
Irigoyen, Bdo. de 986
Lacroze, Federico 3960
Montes de Oca 873
Pellegrini, Carlos 71
Rivadavia 2830
Rivadavia 5025
Rivadavia 6828
Rivadavia 8456
Saenz Peña, Luis 265
Santa Fe 1902
Santa Fe 3960
Tilcara 3090/2
Triunvirato 4648

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Horario de 11 a 16
Alberdi, J. B. 6502
Alsina 1356
Brown, Alte. 1101
Cabildo 1900
Callao 101
Caseros 2902
Corrientes 2156
Corrientes 3302
Corrientes 5401
Cuenca 2594
Empedrado 2561
Entre Rios 1201
Forest 488
Independencia 3599
Irigoyen, B. de 1000
Lavalle 579
Lavalle 1402
Libertador, Av. 1850
Montes de Oca 1699
Paroissien 2443
Pellegrini, Carlos 899
Ramos Mejia, Dr. J. M. Av. 1302
Rivadavia 2856
Rivadavia 5199
Rivadavia 7000
Rivadavia 8699
Rivadavia 11080
San Martin, Av. 2402
Santa Fe 2299
Santa Fe 4156
Tellier 2405
Triunvirato 4802

BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Horario de 12 a 16
Boedo 870
Cabildo 3061
Caseros 2890
Corrientes 1418
Corrientes 3099
Dorrego 1720
Esmeralda 638
Esmeralda 668
Florida 302
Irigoyen, B. de 1459
Patricios, Av. 902
Rivadavia 2499
Rivadavia 7202
Rivadavia 7232
Rivadavia 11059
Santa Fe 2590
Sarmiento 980

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

Mediante Cheque Postal.

PAGUE EN TERMINO. EVITE RECARGOS.

En caso de no haberse recibido la tarjeta patente, solicitela a la División Automotores e Impuestos Varios de esta Dirección General de Rentas, para lo cual deberá aportar una fotocopia legible —sólo parte frontal— de la patente del año 1970.

CONSULTAS E INFORMES:
DEPARTAMENTO AUTOMOTORES E IMPUESTOS VARIOS
Viamonte 900 - De 8 a 18 horas

OTROS VEHICULOS:

VENCIMIENTO 17 DE MAYO

Rubro 2. – Categoria 1 a 10. Camiones, camionetas, pick-ups y jeeps.
Rubro 3. – Acoplados.
Rubro 7. – Motocicletas, motonetas, triciclos y bicicletas motorizadas.
Rubro 9. – Taximetros.

VENCIMIENTO DIFERIDO

Rubro 2. – Categoria 11. Unidades Automotores de semirremolque.
Rubro 4. – Omnibus, microómnibus y colectivos.
Rubro 5. – Vehiculos de doble cabina.
Rubro 6. – Autos fúnebres y ambulancias.

PAGUE CON MAYOR COMODIDAD. NO ESPERE LOS ULTIMOS DIAS. EVITE LAS AGLOMERACIONES DE ULTIMO MOMENTO.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

SECRETARIA DE ECONOMIA - DIRECCION GENERAL DE RENTAS

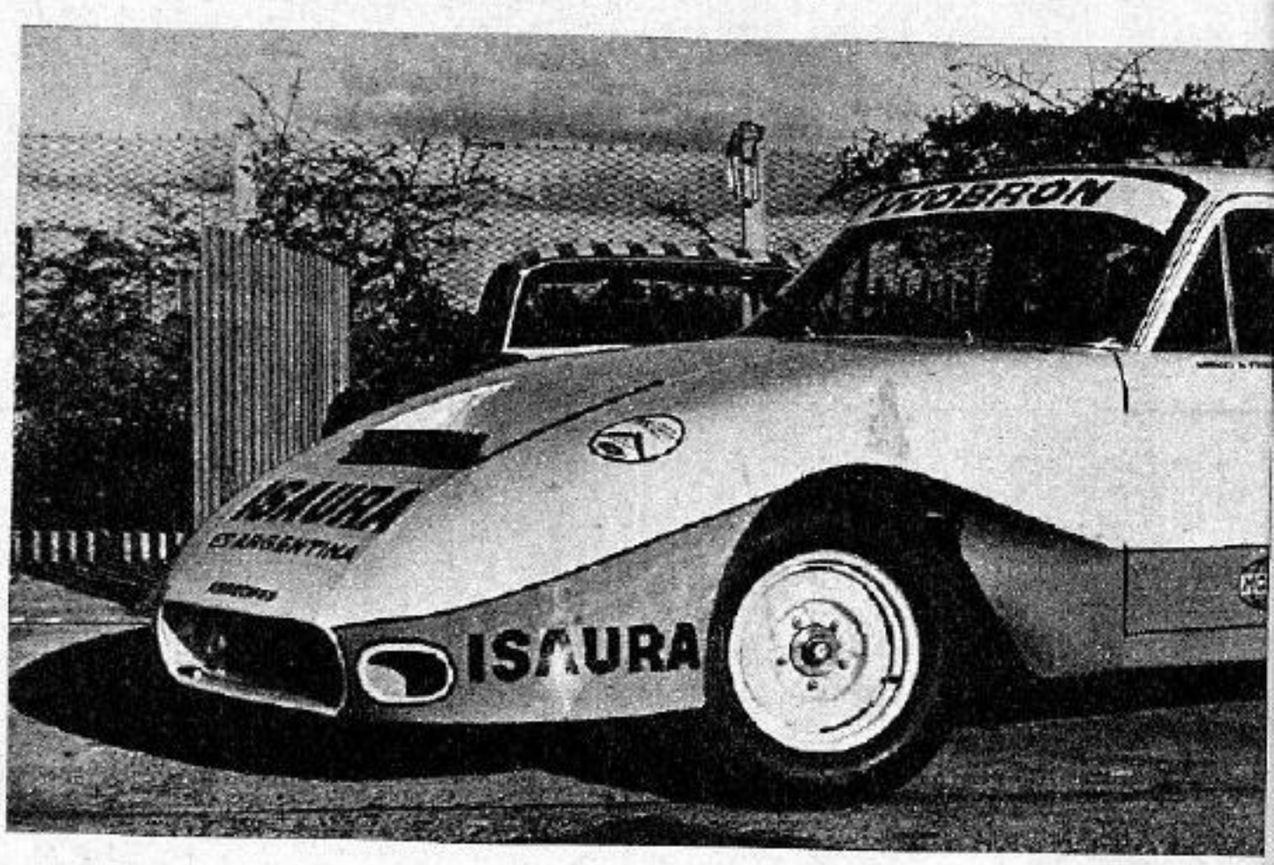
TC PARA PAIR

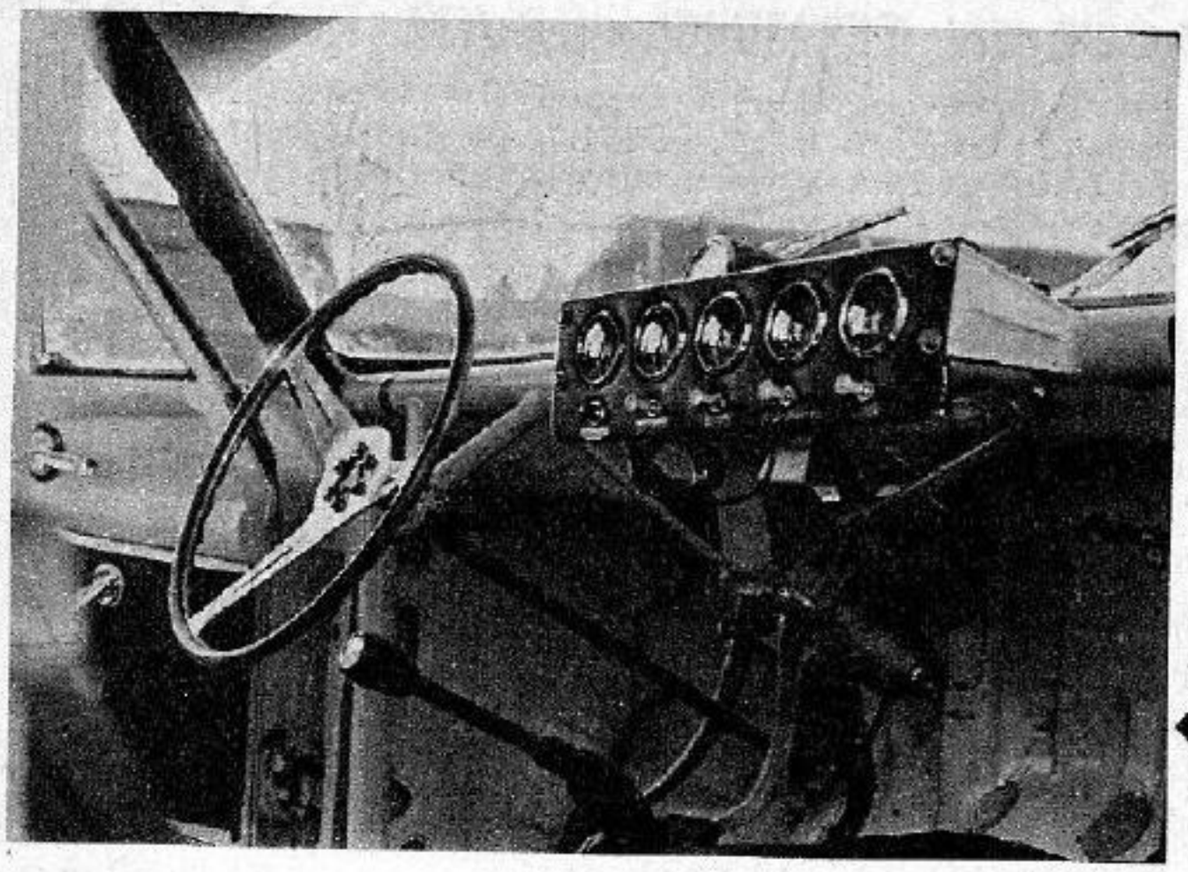
Carlos Pairetti ya terminó la construccion de su TC. Estará presente el domingo que viene en Salta; junto con Cacho Matias serán los defensores mejor dotados de la marca de don Henry

La semana pasada Carlos Pairetti realizó las primeras pruebas en ruta de su TC, un Falcon con mecánica del "Polaco" Herceg. No obstante, días después se fue al Autódromo con el SP y se llevó bajo el brazo (haciendo barullo por la Gral. Paz) el Falcon TC para dar algunas vueltitas y sacarle algún pequeño problema. El comportamiento del auto ya es excelente. Rinde lo esperado y se suma al pequeño grupo de defensores fordistas en TC.

Esencialmente es un Falcon, con las modificaciones que el reglamento permite y exige. Trompa de plástico, que, como el resto del auto, es diseño de Pedro Campo, parecida a la que usa Cacho Matías y que "pretende ser aerodinámica", como dijo el constructor. Tanque trasero de plástico y los reglamentarios 1.230 kilos de peso mínimo. Hasta el momento el debut del auto será el mismísimo domingo que viene, en Salta; el motor está listo, el auto también, las pruebas dieron resultados satisfactorios, así es que solamente resta esperar a Salta para ver qué sucede





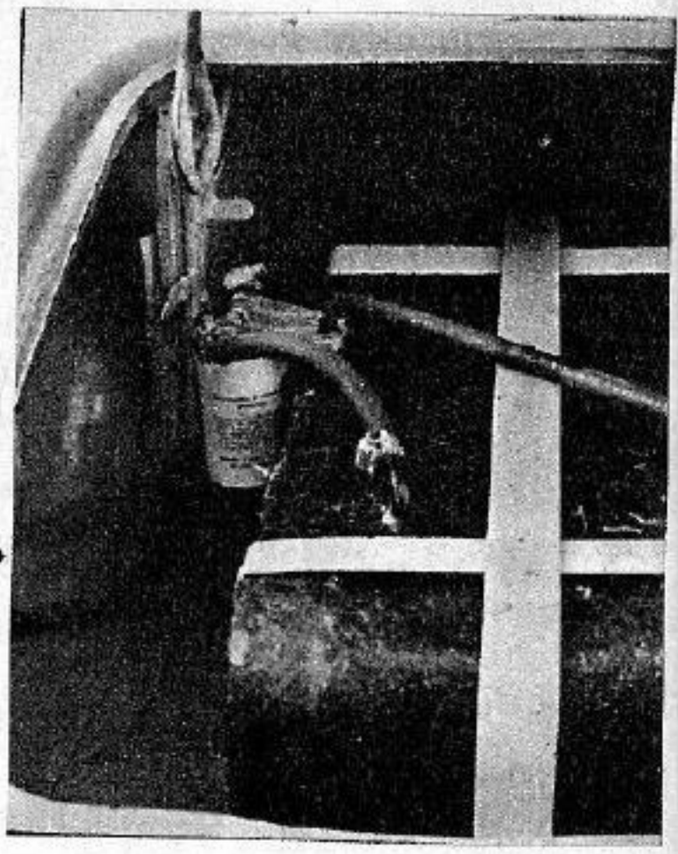


Arriba, izquierda: Vista trasera del Falcon TC. Puertas traseras soldadas, caños antivuelcos por todos lados, un auténtico TC.

Un nuevo TC que engrosará el parque de la categoría y acompanará al solitario Matías tratando de defender el prestigio del óvalo.

Tanque trasero de nafta construido en plástico., filtro de nafta. Y nada más.

Espartano tablero, pero con instrumental suficiente como para saber qué está sucediendo dentro de todos los fierros que están bajo el capot.

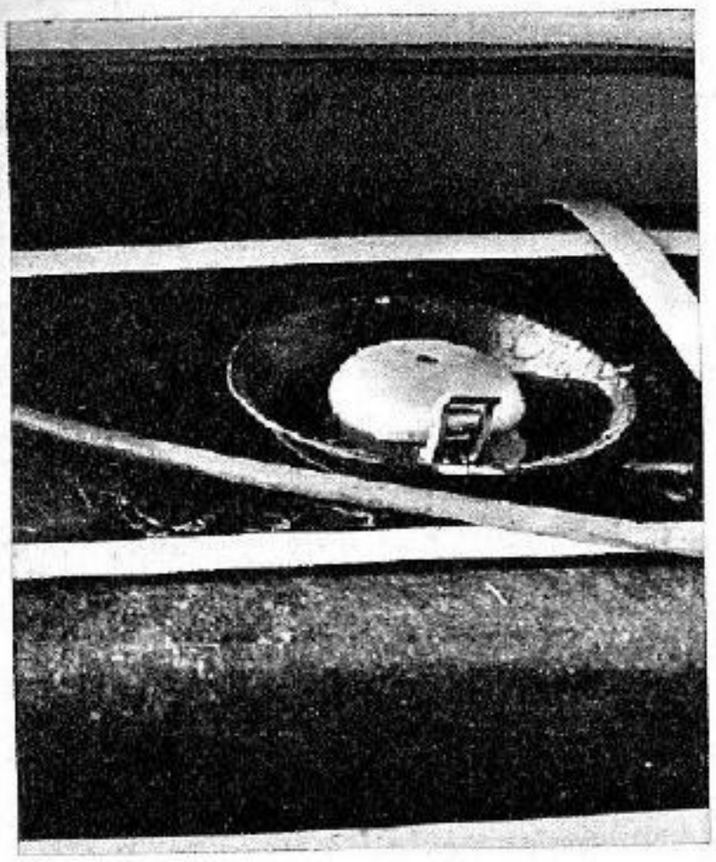


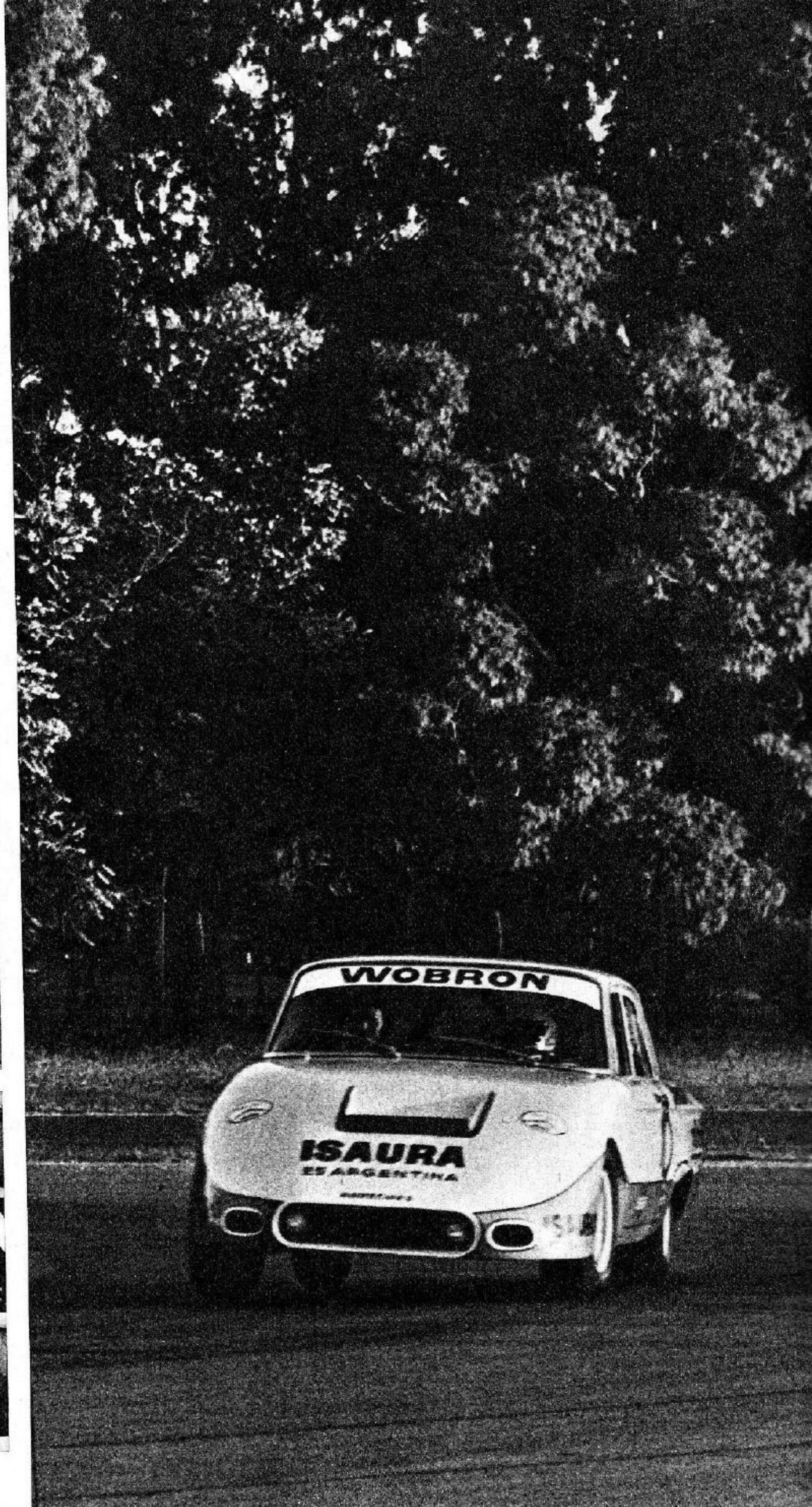
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ETT

con los Ford de TC. ¿Podrá Pairetti-Ford contra Di Palma-Torino? Hasta el momento no se ha podido conseguir que un motor varillero pueda superar al monoárbol Tornado en esta categoría. Evidentemente, la tapa de cilindros del Falcon, con su múltiple de admisión integrante de la fundición de la tapa, y la disposición de las válvulas, no se presta para nada para lograr un buen llenado con un solo carburador. La superioridad del Tornado se verá aún por mucho tiempo, por lo menos en TC "A".







LOS GRANDES

Con mayor antelación que en años anteriores, el ACA dio a conocer la organización de sus dos Grandes Premios para este año. El de TC que recorrerá la Mesopotamia en junio y el GP Internacional de Turismo que se realizará entre el 1º y el 12 de Diciembre cubriendo seis etapas y 5.793 km hasta el sur del país. Los detalles y nuestra opinión

En la reunión realizada el martes pasado para anunciar los dos Grandes Premios del ACA para este año, casi todo el mundo pareció ponerse tácitamente de acuerdo para hacer gala de una obsecuencia hacia el ACA y sus decisiones, que realmente daba una mezcla de risa y lástima (ya que toda obsecuencia merece lástima). Luego de anunciar el costosísimo recorrido al extremo sur del país del Gran Premio Internacional de Turismo, el presidente del ACA, doctor Carman, se solazó una y otra vez en recalcar que este Gran Premio de Turismo se había realizado con el aporte de la prensa en general, con la cual se había llegado a un pleno acuerdo sobre el tema tras el intenso diálogo desarrollado.

Es verdad. El ACA solicitó, en febrero pasado, la opinión de la prensa sobre un Gran Premio Internacional de Turismo que ya tenía un itinerario determinado de antemano que no lo cambiarían ni mil opiniones diferentes. Pero, eso sí: el ACA supo abrir el paraguas antes, actuar diplomáticamente y todo el mundo se siente ahora feliz por haber "colaborado" con el ACA, cuyo plan original de hacer un nuevo Gran Premio al sur no cambió un ápice pese a lo que podrían haber sugerido los diversos diálogos.

Había que ir al sur. Por compromisos del ACA que nada tienen que ver con el automovilismo y que se basan en la muy atendible razón de promocionar la Patagonia. Eterno caballito de batalla por el cual los pobres y entusiastas corredores son los que —como siempre— arman el espectáculo con su sacrificio personal y el ACA queda bien con quien ha adquirido sus equis compromisos.

¿Volvemos a recordar otra vez lo mismo? ¿Que la enorme mayoría de los pilotos que se anotan en el Gran Premio son de las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe? ¿Que es mil veces más costoso correr un Gran Premio que llega hasta Río Gallegos, lejísimo de los lugares de origen de casi todos los participantes? ¿Que el recorrido tradicional al Norte era mil veces más lógico por esa misma razón? En realidad, creemos que no vale la pena repetir tales conceptos, porque a nadie parece importarle mucho la opinión de los propios interesados, los que en definitiva van a constituir el espectáculo. Por supuesto que en última instancia se puede argumentar que nadie está obligado a correr y que no lo haga el que no quiera. Pero se supone que es de interés de todos y del ACA principalmente que haya la mayor cantidad de inscriptos, que el Gran Premio sea un éxito. Y los Grandes Premios lo fueron cuando iban al norte. Esa es la verdad tangible e histórica. Y fue, en cambio, un fiasco cuando fue al sur, hace dos años, o cuando directamente **no se pudo hacer el año pasado por falta de inscriptos.**

El sur merece toda la promoción del mundo. Pero eso no vale como excusa para llevar el Gran Premio hasta Río Gallegos sin tener en cuenta el sacrificio que ello significa. Se podría llegar tranquilamente a Bariloche, Comodoro Rivadavia y tocar también zonas del norte con la misma extensión total. Y todo el mundo estaría contento. El sur, el norte y los corredores, y el mismo Gran Premio, que ganaría en todo sentido.

Ahora, **¡atención!: la mala elección del itinerario no oscurece de ninguna manera otros puntos positivos en la organización de este Gran Premio de Turismo,** aspectos destacables que reflejan de alguna manera la recepción a las muchas críticas que siempre había recibido el ACA. Detallamos esos puntos positivos.

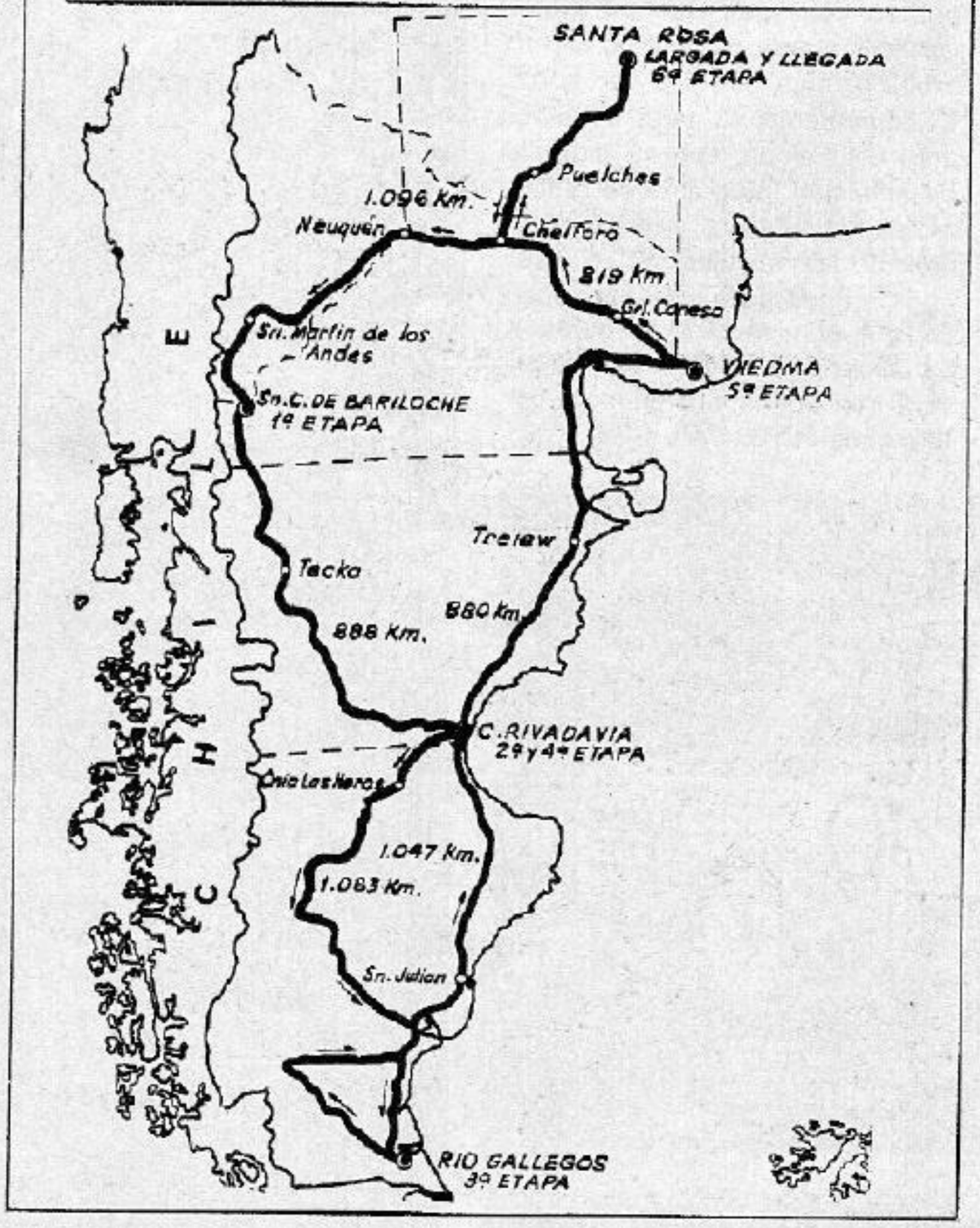
1) Por primera vez el Gran Premio se anuncia con tanta antelación.

2) Tendrá carácter internacional para el Grupo Dos del Anexo "J", en la categoría más poblada del mundo (hasta dos litros).

3) Es intención del ACA invitar a los principales equipos de fábrica o escuderías importantes de todos lados para otorgarle al GP verdadera jerarquía interna-

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 1971

1ª ETAPA: (LARGADA) SANTA ROSA - SAN CARLOS DE BARILOCHE	1.096 Km.
2ª ETAPA: SAN CARLOS DE BARILOCHE - C. RIVADAVIA	888 Km.
3ª ETAPA: C. RIVADAVIA - RIO GALLEGOS	1.063 Km.
4ª ETAPA: RIO GALLEGOS - C. RIVADAVIA	1.047 Km.
5ª ETAPA: COMODORO RIVADAVIA - VIEDMA	880 Km.
6ª ETAPA: VIEDMA - SANTA ROSA (LLEGADA)	819 Km.
RECORRIDO TOTAL	5.793 Km.

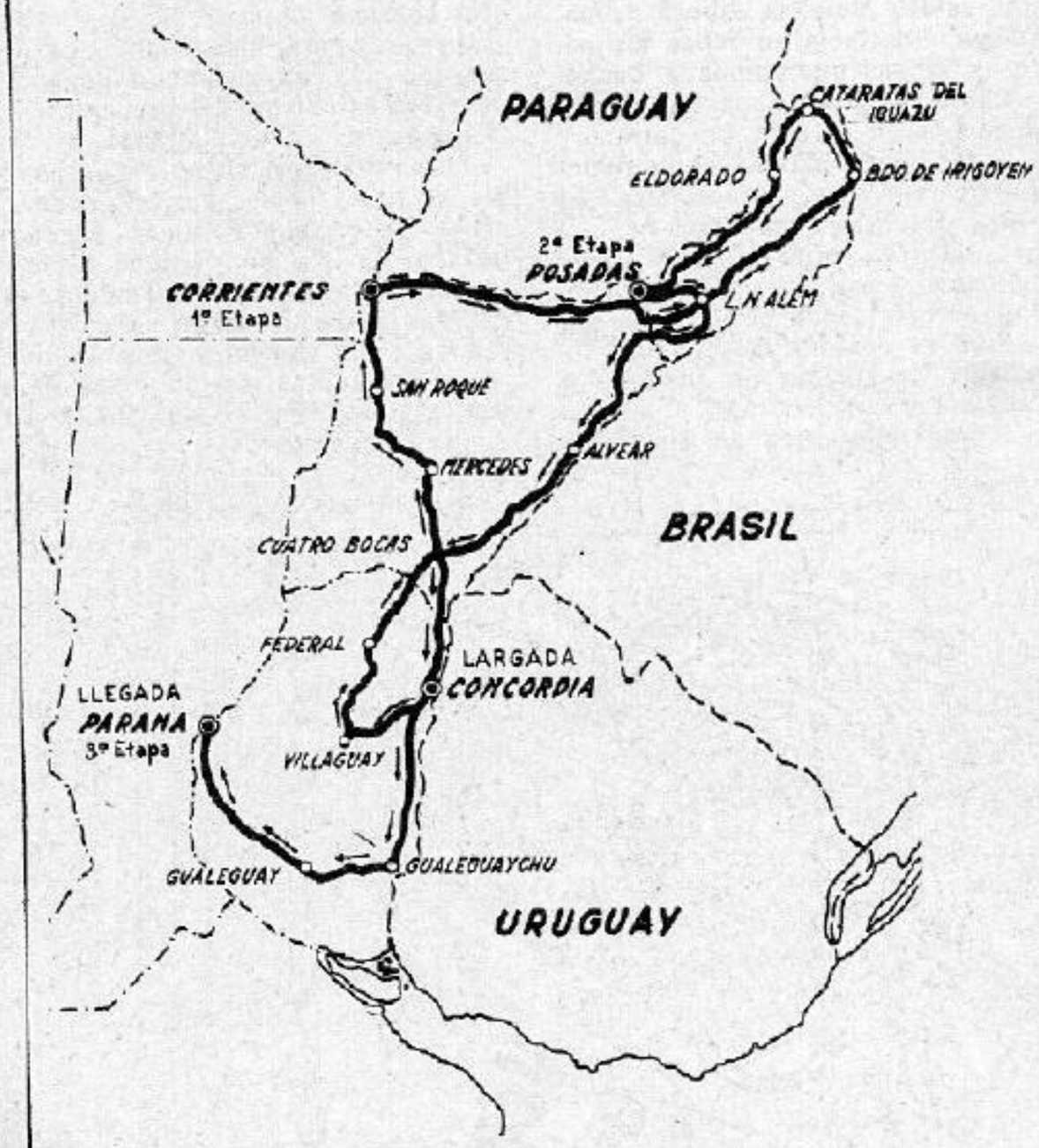


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PREMIOS 1971

GRAN PREMIO DE TC 1971

1a. ETAPA (Largada)	CONCORDIA - CORRIENTES	777 Km.
2a. ETAPA	CORRIENTES - POSADAS	1.192 Km.
3a. ETAPA	POSADAS - PARANA (Llegada)	1.239 Km.
RECORRIDO TOTAL		3.208 Km.



cional.

4) Se piensa mantener el mismo recorrido por lo menos durante tres años. Aunque CORSA esté en desacuerdo con el trayecto del GP, es, sin embargo, positivo que se mantenga el recorrido para afirmar la realización del GP anualmente e interesar así a las fábricas extranjeras.

5) Muy inteligente la elección de categorías realizada. En eso sí el ACA parece haber otorgado validez a las sugerencias periodísticas. Las categorías admitidas serán las siguientes:

ANEXO "J"

Grupo Dos (Internacional): hasta 2.000 cm³.

TURISMO NACIONAL

Clase A, hasta 1.300 cm³.
Clase B, de 1.301 a 2.000 cm³.
Clase C, de 2.000 a 4.000 cm³, con un solo carburador.

Dicha subdivisió incluye, en la categoría internacional, a los principales autos europeos (Ford Escort, BMW, Alfa, VW 914, Opel, etc.), y en las tres clases de Turismo Nacional a todos los productos argentinos bien enfrentados.

6) Muy buenos premios parciales y totales. 44.561.000 pesos moneda nacional es una buena cantidad.

7) Buena organización en todo sentido, en cuanto a parques cerrados, días de descanso, horas de arreglo de autos, etc.

Este es el Gran Premio Internacional de Turismo 1971. A pesar de lo que dice el comunicado de prensa del ACA, donde se afirma que hay plena coincidencia de la prensa en cuanto a itinerario y demás cosas, nosotros no estamos de acuerdo con el recorrido, como habrán podido leer. Nos place, sin embargo, saber que tenemos un Gran Premio Internacional de importancia y cuya organización se ha encarado con mayor seriedad que nunca.

EL GRAN PREMIO DE TC

De menor importancia en cuanto a jerarquía, el Gran Premio de TC 1971 se ha organizado con buen criterio y tocará una zona que hace mucho no era visitada por los autos de TC: la Mesopotamia. En este caso **sí estamos de acuerdo con la decisión del ACA** de aprovechar el GP para promover una de las zonas del país más olvidadas, y las tres etapas de este Gran Premio de TC se ocuparán de difundir ampliamente las tres provincias de nuestro litoral.

Este Gran Premio se realizará entre el 15 y el 19 de junio, y si bien 3.208 km de recorrido total no parecen suficientes para evocar los GP más famosos, este Gran Premio será una buena afirmación a mitad de temporada para la ascendente categoría TC.

GERMAN SOPEÑA

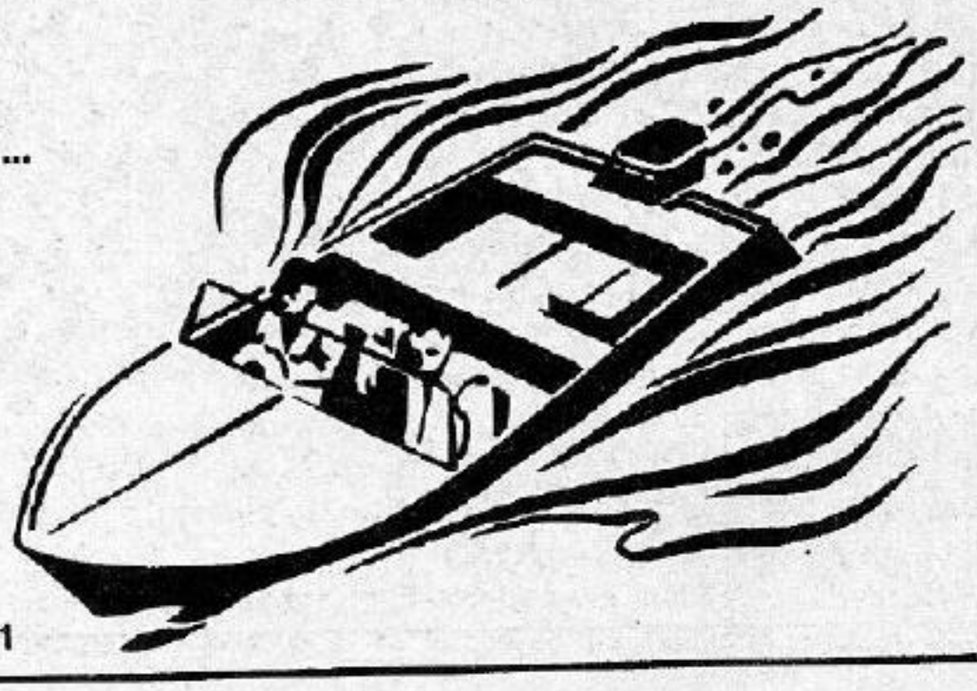
Si usa Champion nunca cambiará de marca



Obtenga fácil arranque y más performance con...

el campeón de los acumuladores

CHAMPION





y las bujías diseñadas especialmente para Motonáutica

CHAMPION

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611

CACHO CARRANZA



No era precisamente un extravertido. Era más bien un tipo particular, con un cierto aire de circunspecto, muy personal. No obstante, dentro de ese ambiente tan característico como es el automovilismo deportivo, había hecho cientos de amigos que lo apreciaban y respetaban sin reservas. Corría porque le gustaba de alma. Era capaz de llegar a sacrificios para participar en una carrera y una vez en ella no era de los que aflojaban ante el primer contratiempo. Quería andar y andar, no importaba en qué puesto llegara, lo fundamental era terminar la competencia. En muchas oportunidades lo vimos hacer cosas increíbles para seguir en carrera aun con un auto agonizante.

No era tampoco un dominado por la velocidad, de esos que siempre andan al límite arriesgando por el solo hecho de arriesgar; por eso cuando en la madrugada del lunes cinco, cuando ya habíamos cerrado la pasada edición, alguien nos llamó por teléfono dándonos la triste noticia de la muerte de Ricardo Carranza en la Vuelta de la Manzana, no lo podíamos creer y menos aún cuando nos enteramos de la circunstancia en que se produjo el fatal accidente.

Cacho había largado la última etapa desde Bariloche, pero el Renault no estaba como para continuar, su motor fundido a duras penas funcionaba. Siguió todo lo que pudo pero no fue mucho más allá. Con un último estertor el coche se plantó definitivamente debiendo abandonar la competencia.

Muy pronto llegó al lado del Renault que estaba detenido a la vera del camino el auto que hacía el auxilio. A su volante, como siempre, estaba Nora, la esposa de Carranza, infaltable en todas las carreras en las que competía Cacho.

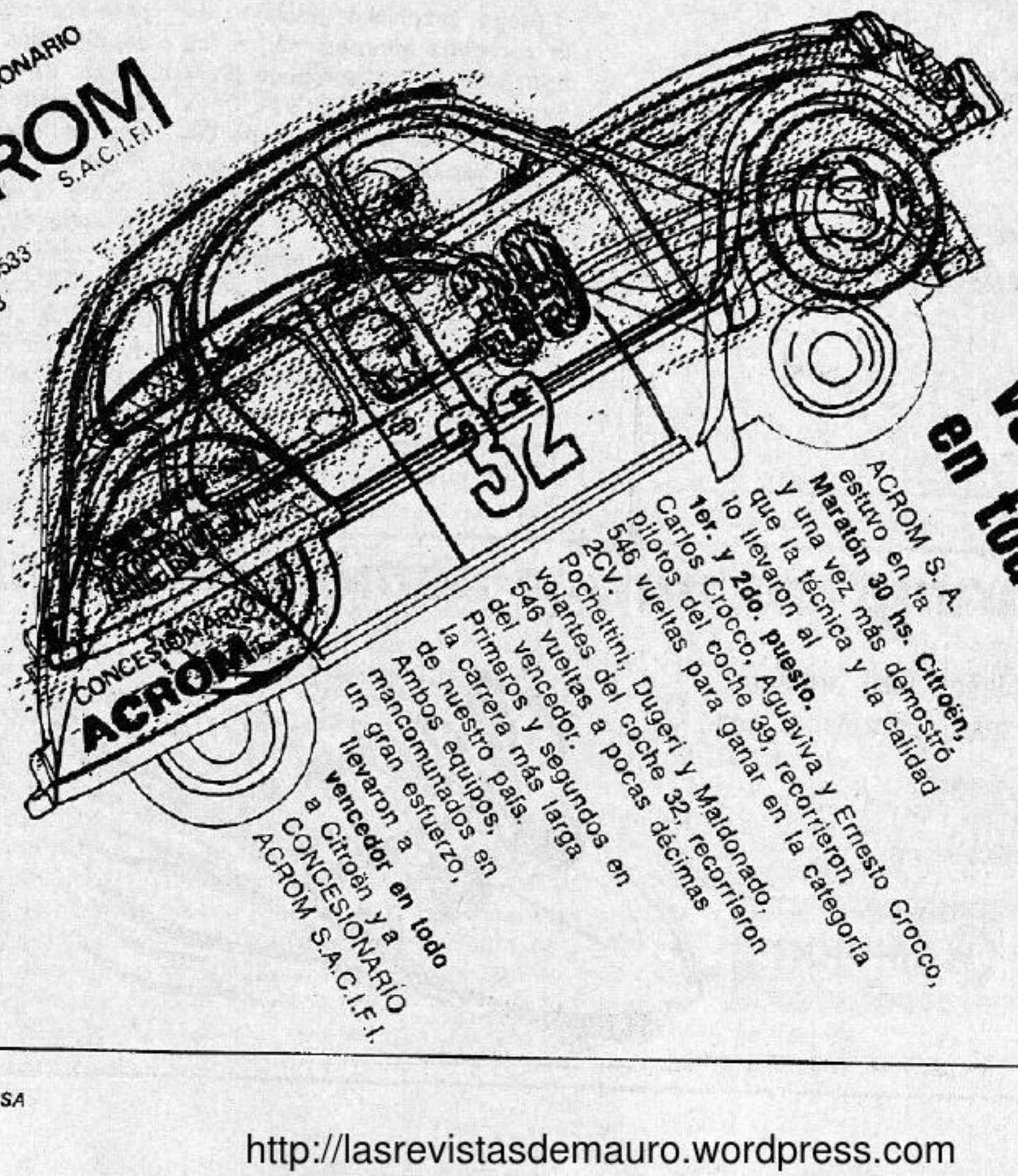
Como no había nada que hacer, engancharon el auto de carrera y a reducida velocidad se dirigieron rumbo a General Roca, el Fiat 1500 adelante conducido siempre por Nora Carranza y atrás unido por una barra triangular fija el "1093" con Cacho al volante.

Pero el destino ya le había señalado un lugar y un instante a Cacho Carranza. Fue en una larga recta de ripio cerca de Chasicó y a la una de la tarde del domingo cuatro de abril cuando sin mediar aviso, súbitamente un tirón violento, la barra que se desprende y el Renault da un salto mortal sobre sí mismo despidiendo en su fatídica cabriola al piloto.

Un accidente inexplicable, casi absurdo con un resultado ilógico pero lamentablemente irreparable: la muerte de Cacho Carranza.

Adoraba el sur, siempre que podía se hacía la "escapada", conocía a fondo sus caminos y fue ganador en una oportunidad de la Vuelta de la Manzana cuando corría con Fiat. Allí corrió su última carrera y allí transcurrieron los últimos momentos de su vida, de esa tan fructífera vida que tan buenos recuerdos deja.

CONCESIONARIO
ACROM S.A.C.I.F.I.
RIVADAVIA 10533
TEL. 64-0638
CAPITAL



Vencedor en todo.

ACROM S.A. Citroën, estuvo en la **30 hs.** demostró **Maratón** más de una vez la calidad y una vez la técnica y que la llevaron al **1er. y 2do. puesto.** Aguaviva y Ernesto Crocco, lo llevaron al coche 39, recorrieron Carlos Crocco, para ganar en la categoría pilotos del coche 32, recorrieron 546 vueltas para 2CV. Dugeri y Maldonado, Pochettini, del coche 32, recorrieron volantes a pocas décimas del vencedor. 546 vueltas y segundos en Primeros y segundos, la carrera más larga del vencedor. Primera carrera de nuestro país. Ambos equipos, Ambos esfuerzo, mancomunados en un gran esfuerzo, **vencedor en todo** llevaron a Citroën y a CONCESIONARIO ACROM S.A.C.I.F.I.

CITROËN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Tratado con el nuevo proceso de pintura, de protección por inmersión.

La moda '71 viene en Renault 6.

Los ingenieros y técnicos de IKA-RENAULT son más exigentes que un modista de moda. Es claro que para ellos lo más importante es la fortaleza del coche, su mecánica, su confort. Pero están enamorados del diseño. Y por eso, cada día, cada hora, es, en IKA-RENAULT, el momento oportuno para mejorar algo. Por eso, en 1971, la moda viene en RENAULT 6, es decir, en autos color Blanco Los Andes, Amarillo Indiano, Azul Stratto, Rojo Moselle, Verde Foliage, Gris Cavalier.

Por otra parte también hay novedades en los tapizados: Tabaco, Borravino, Negro y Beige.

Ah, ahora el RENAULT 6 también trae ceniceros en la parte trasera y como opcional butacas delanteras reclinables.

Pero a los ingenieros y técnicos de IKA-RENAULT en verdad lo que les importa es seguir fabricando como hasta ahora al más confortable de los 1.100: RENAULT 6.

RENAULT 6 es un producto

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL

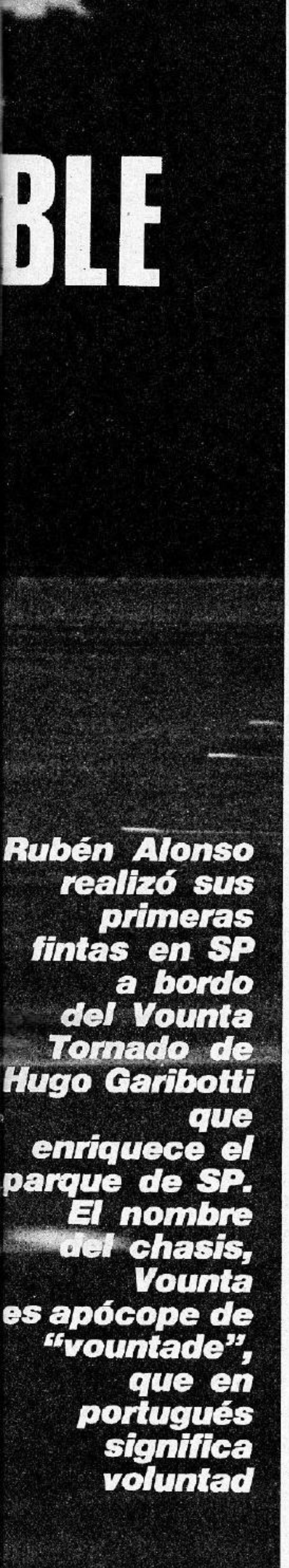
IMP. TOCA PUB., S. A.

SP 1971

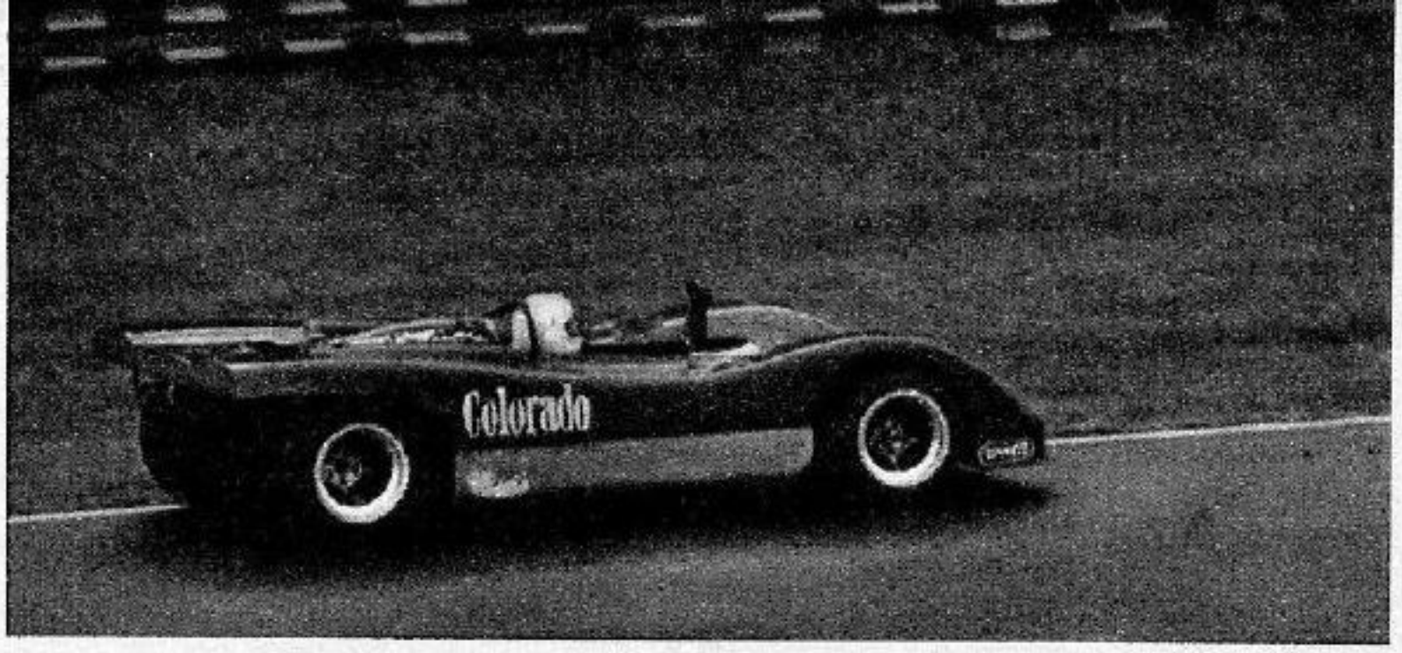
OTRO AUTO DESTACA

http://lasrevistasdemiauto.wordpress.com

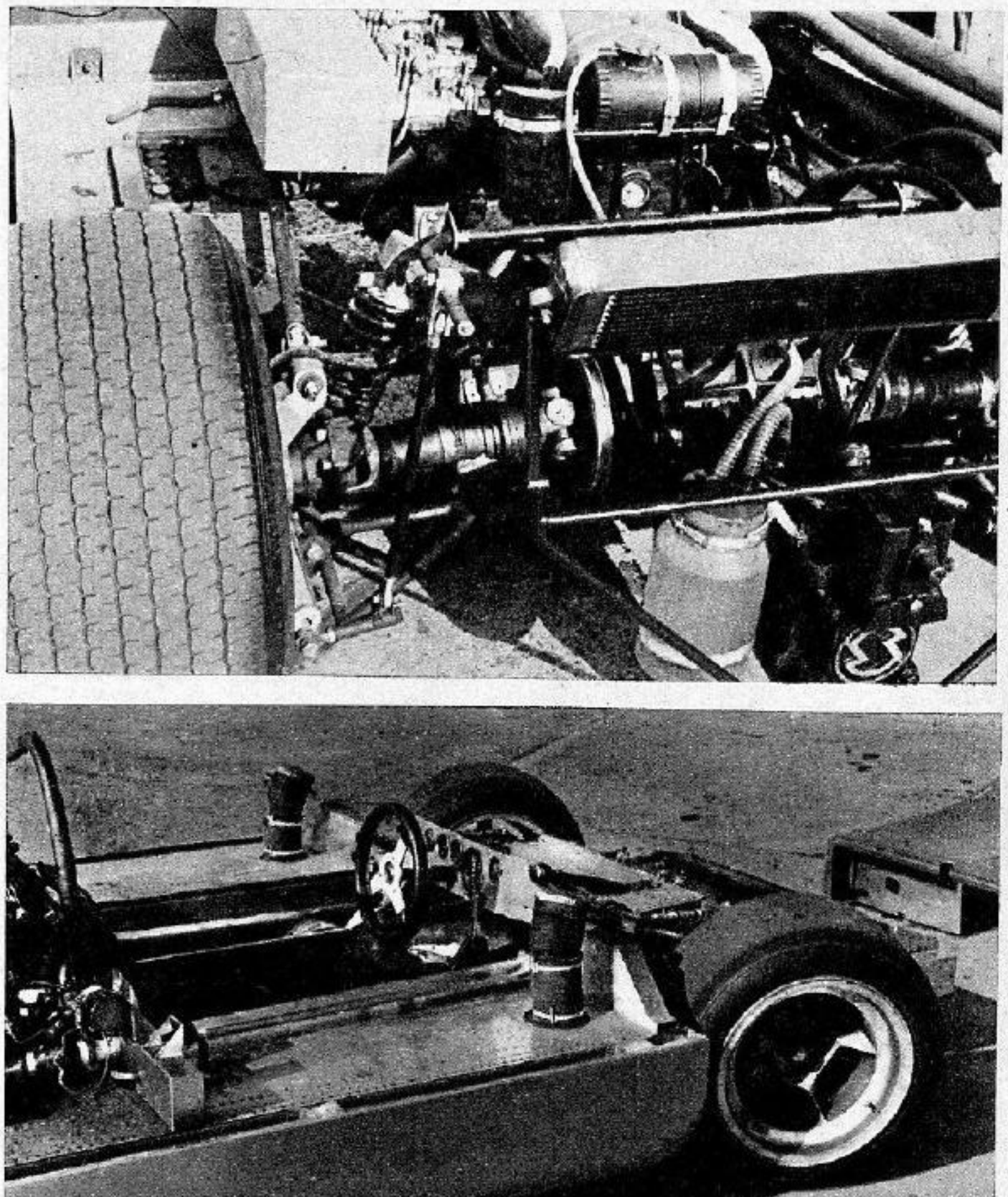
BLE



Rubén Alonso realizó sus primeras fintas en SP a bordo del Vounta Tornado de Hugo Garibotti que enriquece el parque de SP. El nombre del chasis, Vounta es apócope de "vountade", que en portugués significa voluntad



La silueta lateral del auto es francamente atractiva. "Parece un Porsche", dirán ustedes. ¿Y qué auto actual no se les parece?



Detalle de la parte trasera del auto. Suspensión independiente convencional, caja Sáenz de cinco marchas, disposición general bien pensada.

Despojado de sus vestiduras, observamos el elegante chasis monocoque del SP de Garibotti. Aluminio y remaches nos hacen acordar de la técnica aeronáutica.

Durante todo el año '70 Jorge Omar del Río tripuló a las "cansadas" el Avante-Tornado equipado con un motor de tres litros. Corrió en casi todas las carreras, ensayando para la que sería la futura fórmula de SP argentino. Los resultados no fueron satisfactorios en lo que respecta a colocaciones, pero sí lo fueron en el rubro experiencia y aprendizaje. Hoy, a un año de la presentación de aquel Avante-Tornado, un nuevo auto, basado en su plataforma y en sus lineamientos generales, está rodando; pero con otro piloto y otro motor: Rubén Alonso se sienta en la butaca y un Tornado 4 litros lo impulsa.

La presentación del auto en sociedad fue prácticamente simultánea con las primeras pruebas a que se vio sometido bajo sus nuevas características y con su nueva vestimenta.

El auto, llamado Vounta por su constructor, Garibotti, salió a girar sobre el piso del Autódromo de Buenos Aires en forma mesurada y como con respeto por el nuevo traje y su nuevo dueño. Poco a poco, auto y piloto se comenzaron a sentir a gusto en la nueva asociación y los tiempos fueron saliendo poco a poco, aunque debido al estado experimental del aparato los registros, pese a ser buenos, no fueron nada del otro mundo.

Lo más "caliente" de la mañana (sin sol y con alguna nube pasajera) fue el trompo que hizo Alonso a mitad de la prueba. Fue dramático, aunque —afortunadamente— sin consecuencias. El Vounta se desplazaba en la horquilla (algo rápido, digamos) y de pronto comenzó a irse, a irse, y a encarar de frente el paredón de las tribunas. Alonso, entonces, lo volanteó y lo obligó a hacer un trompo para evitar el impacto. Afortunadamente lo logró, y el auto, luego de ser colocado en su lugar, comenzó una vez más sus giros de práctica.

Finalmente, con los resultados obtenidos, que, a fuer de Garibotti, fueron altamente satisfactorios, el Vounta se dirigió al taller para ser perfeccionado, en espera de la carrera disputada el domingo en Paraná. Un auto más de destacadas características que se agrega al parque nacional (cada vez más internacional) de SP.

EL HEREDERO DE

ALPINE A 310

La fábrica francesa presentó al sucesor del exitoso A 110 llamado "Tour de France" y que recientemente ganara el Rally de Montecarlo. Se trata de una coupé 2 + 2 de logradas líneas y capaz de alcanzar los 215 Kms/hora. Aúna lo deportivo con lo confortable

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA "TOUR"

El A 310 en su elemento natural: la velocidad. Obsérvese la batería de proyectores ubicados en un panel de cristal de seguridad.

En Dieppe, Francia, nació un niñito y no le quisieron poner nombre.

Sus papitos (Alpine Renault) se limitaron a bautizarlo con un cibernético apelativo: **A-310,** y lo registraron como **Coupé 2 + 2.**

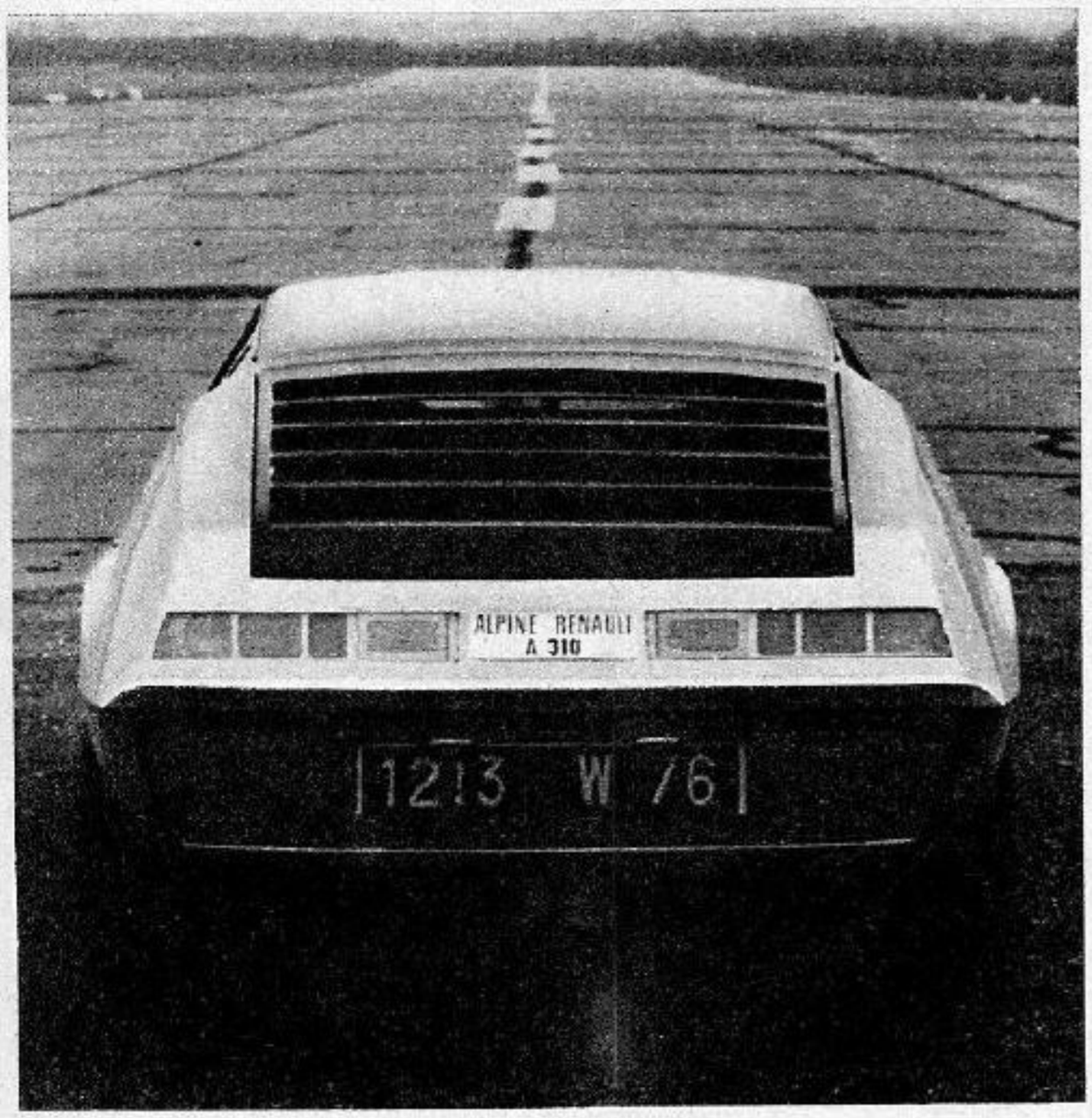
Porque es precisamente un 2 + 2 llamado Alpine Renault A-310 el recién nacido que viene a continuar la ilustre prosapia de una pequeña fábrica, cuyo último exponente, la Berlinette "Tour de France", A-110, ha levantado considerablemente las acciones de la marca, al ganar recientemente el Rally de Montecarlo.

En él se combina una mecánica reconocidamente confiable como lo es el motor derivado del Renault 16-TS, una estética de alto vuelo y soluciones que lo hacen, dentro de lo que puede pedirse a un automóvil de su tipo, sumamente confortable y especialmente amplio en su interior.

Como antes que nada se quería un coche ágil y para doblar fuerte, la primera premisa fue referente a las medidas. Exteriormente su largo no tendría que sobrepasar los 4.180 mm, mientras que la distancia entre ejes sería de 2.270 mm. Carroceros e ingenieros se estuvieron peleando y regateándose los centímetros durante varios meses, hasta lograr el ansiado equilibrio entre lo lógicamente mecánico y lo aceptablemente confortable en el habitáculo. Y parece que lo consiguieron: el largo total del interior desde el apoya pie delantero hasta el respaldo del asiento trasero es sólo cuatro centímetros mayor que en el Renault 16. Los asientos tipo "momia" brindan gran comodidad tanto a los conductores altos como a los de pequeña estatura, gracias a sus múltiples tipos de regulación en altura, inclinación y distancia. En este rubro —el de la comodidad— otro de los puntos altos son los vidrios que se accionan eléctricamente.

Estilísticamente el A-310 es, sin exagerar mucho un verdadero "cañonazo". Una línea fluida, totalmente desprovista de adornos, baguetas y accesorios innecesarios, es el revestimiento de este baja cilindrada "casi" pursang. Una trompa que nos hace pensar en un índice de penetración aerodinámico bajísimo, se prolonga en la armoniosa curva del techo para rematar en la cola que se trunca abruptamente, un poco más bajo de la línea de cintura. Lo más llamativo, sin embargo, es la disposición de las unidades ópticas delanteras: seis proyectores de luz (de iodo) provistos por Cibié, se integran dentro de la (inexistente) parrilla uno al lado del otro y tomando todo el frente del coche; el carenado que los protege es un panel de cristal "Triplex". La idea de faros escamo-

De la línea de cintura parte hacia abajo un estrechamiento que lo hace más "liviano" a la vista. Estilísticamente el coche es un acierto.



Quizá el ángulo menos favorable para el observador minucioso sea éste. Las luces traseras funcionales e integradas a la sobriedad general.

teables, fue desechada por la pérdida aerodinámica sensible, que supone en la conducción nocturna.

En la cola lo que más llama la atención es la parrilla que recubre la luneta trasera y que permite una buena visión hacia atrás por parte del conductor, a la vez que evita que los rayos del sol caigan brutales sobre los pasajeros (un tanto claustrofobizados) del asiento trasero. Buena solución estética y funcionalmente hablando son las luces de posición, freno y viraje trascras empotradas en la carrocería, que dicho sea de paso es de plástico y montada sobre un chasis de largueros de acero.

El motor —sí, está atrás— está montado en voladizo y con sus 140 HP SAE y sus 1.605 cm³ es capaz de llevar al A-310 a más de 210 km/h., y en una versión más potente de 175 HP a más de 230.

Razonablemente cómodo, veloz y agresivo, el A-310 tiene por meta de sus fabricantes, convertirse en lo que fue el "Tour de France" (llamado también Berlinette o más adecuadamente A-110): un auto para perdurar en la preferencia de ese público tan especial de los coches de gran performance, que se mantenga vigente por toda una década.

Con el anticipo que aquí tenemos, creemos que se puede lograr.

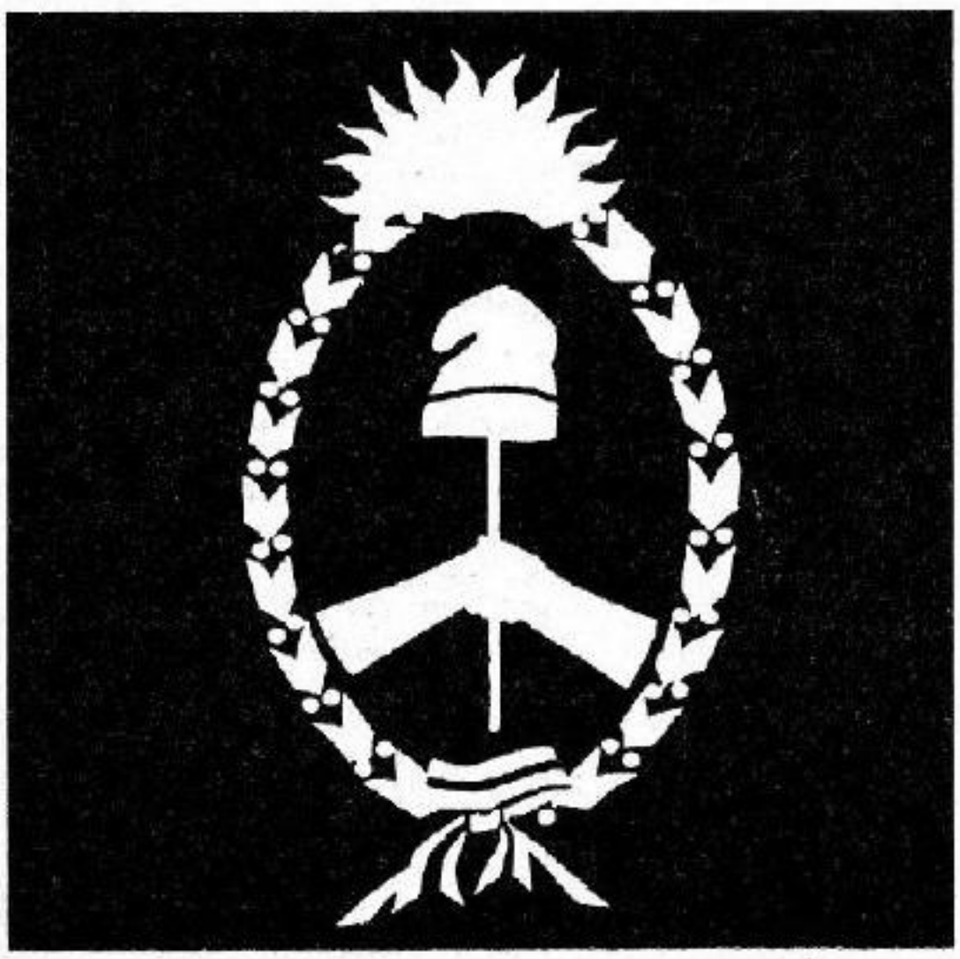
ALPINE A 310
Características técnicas

CARROCERIA	
Peso en orden de marcha	825 kg
Distribución de pesos	adelante 40 %
	atrás 60 %
Largo total	4180 mm
Ancho total	1620 mm
Altura total vacío	1150 mm
Distancia entre ejes	2270 mm
Trocha delantera	1405 mm
Trocha trasera	1410 mm
Altura del suelo	160 mm
MOTOR	
Tipo	4 cilindros verticales en línea
Potencia fiscal	9 CV
Potencia real	140 HP a 6250 rpm
Rel. peso/potencia	5,8
Cilindrada	1605 cm³
Diámetro de los cilindros	78 mm
Carrera de pistón	84 mm
Relación de compresión	10,25 : 1
Cupla máxima	15 m/K SAE a 5000 rpm
Cigüeñal	de 5 bancadas
Posición del árbol de levas	lateral
Accionado por	doble cadena de rodillos
Sistema de válvulas	"varillero" con balancines
Lubricación	a presión por bomba
Carburador	Weber 45 DCOE doble boca
Embrague	monodisco seco
OTROS ITEMS	
Caja de velocidades	derivada del tipo Renault 364/365 de cinco marchas y MA
Suspensión delantera	independiente con triángulos superpuestos, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. Barra antirrolido
Suspensión trasera	independiente con triángulos superpuestos, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. Barra antirrolido.
Dirección	a cremallera.
Frenos a disco	Ventilados adelante, comunes atrás.
Comando de frenos	hidráulico con servo.
Neumáticos delanteros	165 x 13.
Neumáticos traseros	185 x 13.
Capacidad de tanque de nafta..	60 litros.
Capacidad del carter	4,3 litros.
Capacidad de refrigerante	9 litros.
Velocidad	212/215 km/hora.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Llamado a la responsabilidad individual.

Usted que es gobernante



...tenga presente que hay toda una comunidad pendiente de su actuación. Una comunidad que espera algo de usted. Cada uno de sus actos involucra a la Nación y al bienestar de sus habitantes.

Este país será como USTED lo haga. Tome conciencia de esa responsabilidad.

INDIVIDUOS RESPONSABLES FORJAN NACIONES DE FUTURO

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

ANECDOTARIO

Tazio Nuvolari fue uno de los hombres que mantuvo la primera protesta formal en una carrera de grand prix. La discusión fue por un problema de peso en el auto de un rival, durante los momentos previos al GP de Tripoli.



¡POR UNA BOLSA DE ARENA!

El gran tema de las impugnaciones, protestas, denuncias y trasgresiones no es cosa de hoy. Hace unos cuantos años, más exactamente en 1928, dos grandes equipos se enfrentaban permanentemente en las pistas de Europa, sin dar ni pedir tregua; pero corriendo con el auto, la cabeza... y el reglamento de los autos Grand Prix de aquella época. Nuvolari y Varzi por un lado tripulando sendas Bugatti prácticamente particulares y Materassi y Arcangeli, por otro, conduciendo las Talbot 1500. Ambos equipos fueron a correr el Gran Premio de Trípoli confiados ambos en el triunfo sobre la otra marca. Pero el enfrentamiento entre las dos escuderías no se llevó a cabo en la pista sino en los boxes y por conducto de los dos capitanes: Materassi y Nuvolari.

El reglamento prescribía que si un volante no trasportaba mecánico o acompañante, debería colocar en el lugar del mecánico un lastre de 70 kg, lo que equivalía a una bolsa de arena.

Durante los entrenamientos, Materassi anduvo por el circuito sin mecánico pero con la bolsa de arena en el asiento correspondiente. Al dar unas cuantas vueltas, se dio cuenta de que la bolsa se desplazaba en cada curva y que si se rompía podía caer la arena en la trasmisión y causar daños inestimables. Basándose en ese razonamiento pidió al Comisario Deportivo que lo autorizara a salir a la pista sin lastre. Las autoridades trataron de hacerle comprender que debía aceptar el reglamento; pero de todas maneras se presentó a la largada sin la bolsa de arena y sin copiloto. Los directivos de la carrera entonces, recurrieron a un plebiscito entre los rivales de Materassi para que firmaran un documento por el cual se comprometían a no denunciar ni protestar en el caso que Materassi llevara su Talbot a una buena colocación. Todos los volantes accedieron pero cuando le llegó el turno a Nuvolari se negó lisa y llanamente.

—Yo tengo una gran responsabilidad —comenzó Tazio— **que es la de representar a la casa Bugatti. Yo llevo mecánico; que lo lleve Materassi también si no quiere llevar lastre.**

Por su parte Materassi, a veinte metros de Nuvolari hacía sus declaraciones:

—Nuvolari dice todas esas cosas para molestarme y no pienso hacerle caso. Si me cargan el lastre o me obligan a correr con mecánico no largo la carrera.

Mientras esto ocurría, los concursantes estaban alineados hacía veinte minutos, la duquesa de Aosta, encaramada en el palco de honor con la bandera de largada en la mano, se impacientaba y el público amenazaba con atravesar las vallas y armar un escándalo ante la demora.

Durante otros quince minutos ambos rivales se mantuvieron en su posición, no queriendo Materassi retirar su auto de la línea de partida, entorpeciendo así la largada de los demás.

Finalmente, luego de innumerables cabildeos, dimes y diretes, las autoridades de la prueba decidieron que Materassi no podría correr e hicieron sacar el auto de la pista por la policía.

Este episodio fue el primero que registra la historia del automovilismo, como de rivalidad extrema entre dos escuderías o equipos rivales. Luego, pasados los años, la experiencia nos indica que desde ese día las rivalidades en el circuito han dejado

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hechos e historia que entraron en el terreno de lo anecdótico a través de los años. Los Grand Prix siempre dejaron cuentos tan famosos como verídicos, y aquí volvemos a recordar algunos de diversas épocas del automovilismo

2ª PARTE



paso a las rivalidades reglamentarias; y donde antes un hombre se jugaba en la pista a "cara de perro" con su rival; hoy hay conciliábulos, estudios y cabildeos en los boxes con un reglamento en cada mano.

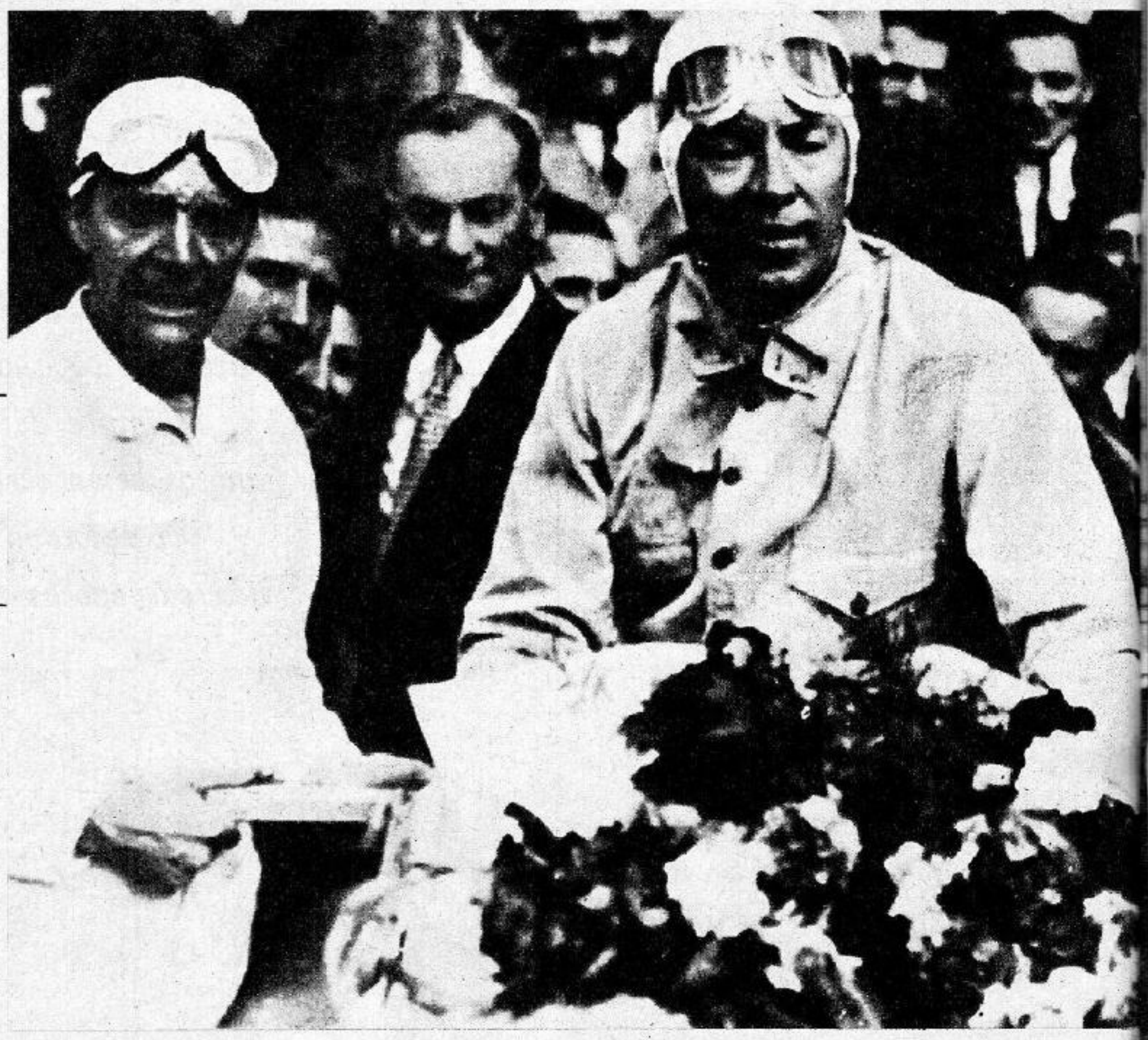
EL AFFAIRE DE TRIPOLI

Uno de los más grandes "affaires" del mundo automovilístico de todas las épocas fue sin duda alguna el que se suscitó a causa de la gran carrera de Trípoli, donde por vez primera se puso en práctica el sistema de "sweepstake", o lotería combinada con los números de los autos que participan en la carrera. Fue en 1931, cuando el presidente del Automóvil Club de Trípoli, Egidio Sforzini, decidió que la única manera de poder seguir realizando la carrera, ya sin la participación gubernamental de la colonia italiana, era haciendo intervenir la lotería en la carrera. En 1932, por un Real Decreto de Vittorio Emannuelle, rey de Italia, se autorizó al A. C. de Trípoli a realizar la carrera por el sistema de "sweepstake" durante un período de 15 años.

En 1933 se hizo una reunión en Roma, donde concurrieron los favoritos para la carrera de Trípoli: Borzachini, Varzi y Nuvolari y tres poseedores de los billetes que correspondían a estos pilotos. En esa reunión, mediante la presencia de abogados y escribanos de ambas partes se llegó a un acuerdo entre los tres pilotos y los dueños de los billetes. Por este convenio, los propietarios de los billetes se comprometieron a dar a los pilotos el 50 % del billete y los pilotos se comprometían a lograr el mejor éxito deportivo en la carrera, pero sin cláusula alguna que determinara "a priori" un orden de llegada. Luego de la reunión todos los intervinientes se dirigieron a la Banca del Lavoro donde se depositó el contrato y los tres billetes en manos del presidente del banco.

Al día siguiente los tres campeones llegaron a Trípoli donde los esperaban dos tipos de gente: por un lado la multitud que venía a aclamar a los tres pilotos; y por otro el resto de los competidores en el G. P. de Trípoli que venían dispuestos a pedir su parte en el trato para no interferir durante la carrera en forma antideportiva, impidiéndoles a cualquiera de los tres "conjurados" el triunfo. Por otra parte hubo quienes, como Campari, Birkin y Fagioli, se dedicaron a perfeccionarse en la pista y en los talleres más que

→



Robert Benoist fue uno de los pilotos que intervinieron en el GP de Tripoli el año en que Baconin Borzachini, Achilles Varzi y Tazio Nuvolari se confabularon para alzarse con la lotería que se jugaba con el número de cada automóvil.

ANECDOTARIO

en la dialéctica amenazadora.

La mañana de la carrera, Nuvolari y Varzi se reunieron en la habitación de un periodista italiano y tiraron una moneda para determinar cuál de los dos ganaría si al final de la carrera se encontraban en punta. Borzachini aceptó el arreglo y luego de revolear la moneda fue Varzi quien tuvo más suerte.

—**Esto es nada más** —comentó Nuvolari— **que para no jugarnos demasiado si estamos los dos en punta. Debemos llegar los tres y no forzar nuestros motores.**

En el momento en que los autos estaban recorriendo los primeros metros de carrera, los planes de "los mosqueteros" se vieron alterados de pronto. Birkin, con su Maserati había picado en punta dejando a Nuvolari adelante de Campari. Luego venían encolumnados Varzi, Fagioli, Borzachini y Biondetti. Era evidente que el resto de los competidores estaban obligando al trío a forzar la marcha. El primero en abandonar fue Borzachini al rompérsele el cambio. Más adelante, Varzi se debe detener en boxes por problemas en las bujías y Campari comanda entonces la carrera con gran ventaja. La situación no se presentaba muy brillante para los conjurados, ya que sólo Nuvolari podía defender los millones en su tercera ubicación. Varzi venía con problemas en las bujías pero sabía que siguiendo en carrera con el problema, perdería menos tiempo que si se detenía a reabastecerse; operación que todavía tenían que realizar Birkin y Nuvolari. Mientras tanto Nuvolari seguía controlando al puntero, Campari, que al rato abandonó, por lo cual Varzi de esa manera se colocó segundo, y cuando Tazio debió parar, pasó a comandar la carrera. Varzi en punta y Tazio segundo luego de su parada en boxes; comenzaron a mermar la marcha debido a que estaban los dos en la punta y con que ganara uno de ellos estaba todo solucionado. Pero el diablo metió la cola, y cuando Varzi trató de poner el segundo tanque de nafta en funcionamiento, el robinete se rompió. Cuando Varzi ya había decidido parar para cargar nafta, el paso de nafta funcionó pero Nuvolari pensando que Varzi tenía problemas lo adelantó y se cortó en la punta a toda velocidad. Pero Varzi no se contentó con el segundo puesto y logró —luego de ardua lucha— superar a Nuvolari y ganar la carrera por una máquina de ventaja.

Por supuesto, luego de la carrera, los ánimos se habían apaciguado un poco, ya que si la carrera se había "arreglado" entre tres pilotos los conjurados habían hecho una gran carrera y con un final propio de bandera verde. Finalmente, los tres pilotos, Nuvolari, Varzi y Borzachini, se juntaron con unos buenos millones de liras y aseguraron en cierta forma su futuro, tanto personal como deportivo.

Y pese al pequeño escándalo que se suscitó en los momentos previos a la carrera, el sistema de "sweepstake" prosperó más adelante y fue haciéndose popular hasta recalar en Monza, donde el Premio de la Lotería se hizo famoso.

NUVOLARI: EL DESOBEDIENTE

Cuando se vivían las vísperas del Gran Premio de Francia de 1932 bajo la Fórmula Libre, los dirigentes de la Alfa Romeo reunieron a sus pilotos dictaminando que el plan de carrera establecía que ganara Rudolf Caracciola, y que Nuvolari y Borzachini lo secundaron en la tarea. Nuvolari pareció aceptar la idea, pero pocos pensaron en que el gran Tazio se quedaría tranquilo en su papel de segundo piloto.

Vittorio Jano desde el box de Alfa dirigía con justeza la exhibición que estaban dando los tres Alfa con Nuvolari a la cabeza, seguido de "Carach" y de Borzachini. Por supuesto, Jano intuyó que Nuvolari aceptaría las señas de retrasarse que le pondría faltando tres vueltas para la final. Llegó la penúltima vuelta y Jano enarboló la bandera roja para que Nuvolari le cediera paso a Caracciola y le dejara ganar la carrera. A pesar de las frenéticas señales del box,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jim Clark fue uno de los ases del automovilismo mundial y lo demostró en Montecarlo, al conducir con la barra antirrolido trasera rota. La carrera no solamente fue suya sino que, además, estableció el record de vuelta en esas pésimas condiciones.

2ª PARTE

Nuvolari parecía llevado por el demonio y no dejaba que Caracciola se le acercase pese a que intentaba superar la línea del puntero. De este modo, Nuvolari ganó el G. P. de Francia por 400 metros de ventaja y Caracciola se debió resignar al tercer puesto detrás de Borzachini.

Después, cuando los dirigentes de Alfa llamaron a Nuvolari a un aparte para pedirle explicaciones, el italiano, utilizando su mejor sonrisa respondió:

—¡Efectivamente! Vi las banderas que me agitaban desde el box, pero como el señor Jano me había dado las antiparras para el sol, me pareció que la bandera era verde y no colorada. ¡Además, Caracciola hubiera podido acelerar y pasarme! ¡Qué tanto!...

De esta anécdota se desprende que el zorro más sabe por viejo que por zorro, y Nuvolari era evidentemente, un gran zorro.

EL GRAN JIMMY

Uno de los circuitos más exigentes del mundo, desde el punto de vista de la sucesión infinita de reflejos necesarios para poder transitarlo, es el de Montecarlo donde hombre y máquina deben poner todo lo mejor de sí para poder lograr una buena ubicación. Uno de los ases incuestionados de este circuito lento, difícil, trabado, es sin duda alguna Graham Hill, quien se llevó cinco veces la corona de laureles de manos de la princesa Grace. Sin embargo, Hill nunca ha descollado por su espectacularidad o su inventiva en este circuito, aunque se le debe reconocer un ritmo sensacional para esta competencia.

Jim Clark fue también uno de esos seres excepcionales que como Fangio, Moss, Rindt o Stewart pueden improvisar y crear nuevos estilos de manejo a través de las distintas situaciones que se van presentando durante una carrera.

Una de esas exhibiciones poco habituales de Clark, se dio justamente en el exigente circuito de Montecarlo y mantuvo en vilo a una multitud que lo acompañó en su lucha contra un auto herido durante toda la carrera.

En momentos en que "el gran Jimmy" marchaba en punta de la carrera, se le rompió la barra antirrol trasera en pleno viraje. Clark tuvo la rapidez de corregir el auto ante el inminente despiste e inmediatamente cambió su forma de manejo. A partir de ese momento, Clark comenzó a tomar las curvas de forma totalmente distinta y tratando de compensar la falta de barra antirrolido con una exigente conducción donde se destacaba el hecho de que el Lotus 25 se cruzaba antes de la curva y lo llevaba cruzado hasta que encaraba la recta, pisaba y se iba. Lo más insólito de todo el episodio reside en el hecho de que Clark, conduciendo un auto sin barra antirrol y utilizando otra técnica de manejo improvisada sobre la marcha, ganó y estableció el record de vuelta.

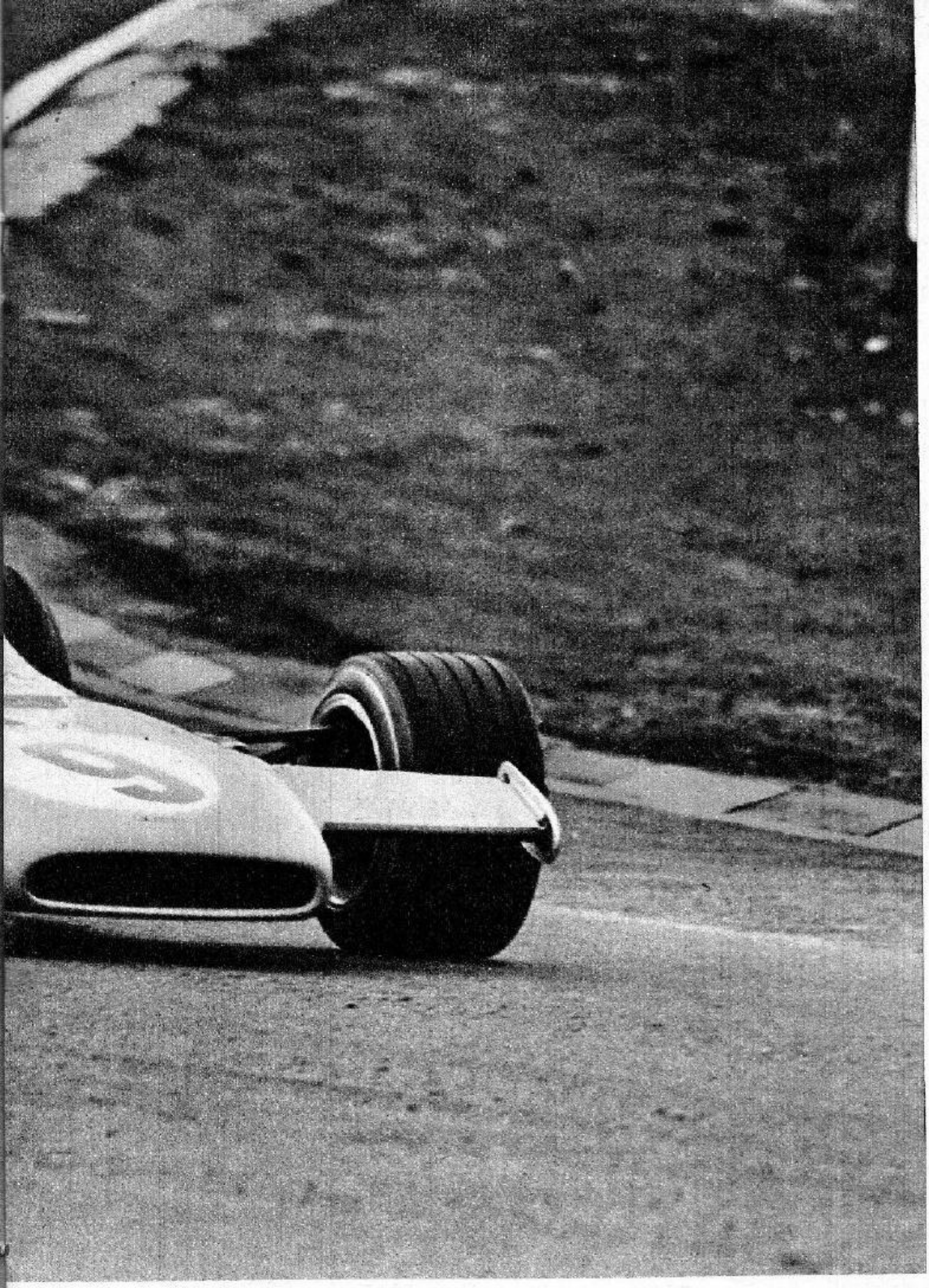




FORMULA UNO INTERNACIONAL

EL MAC LARE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



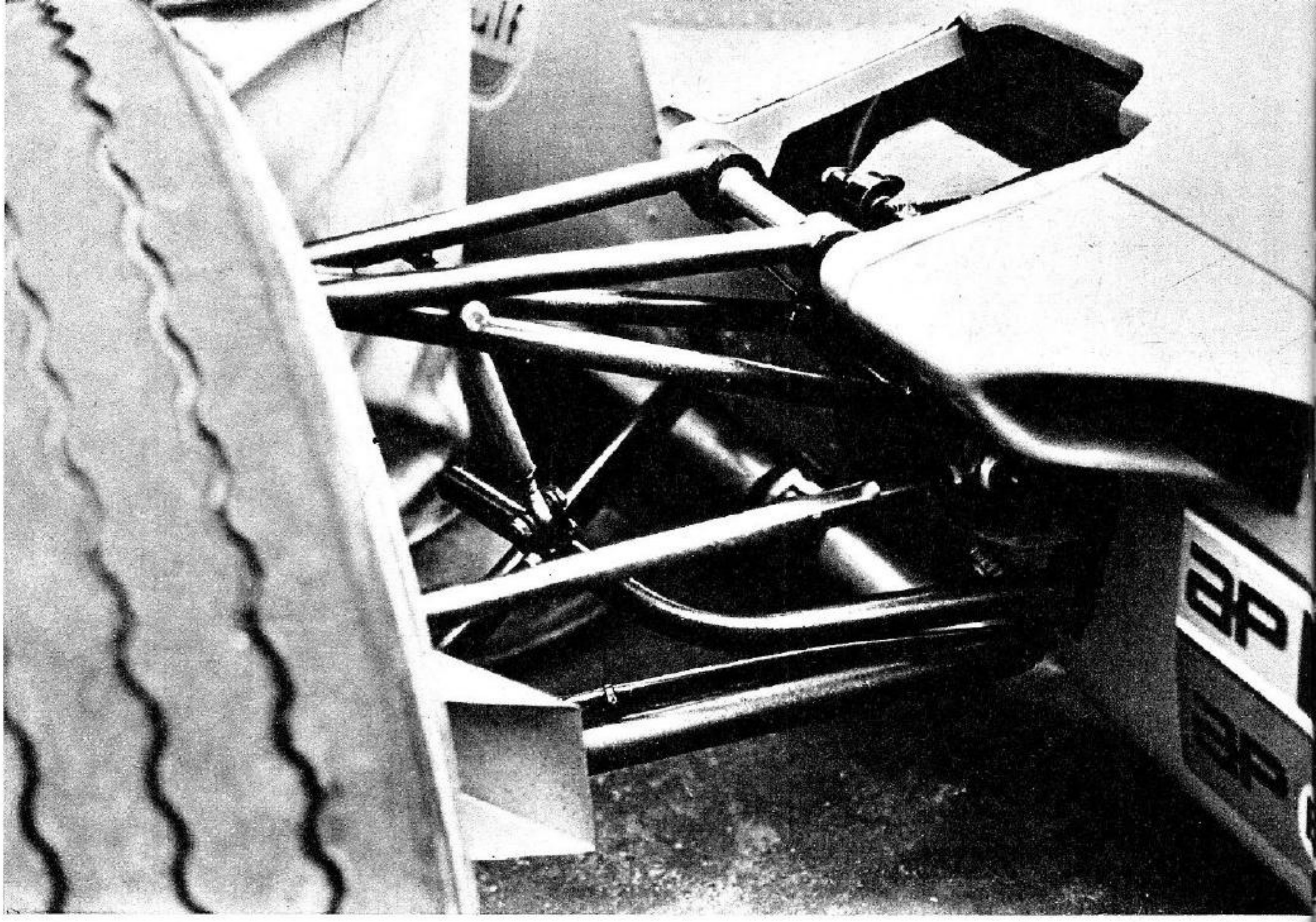
fotos de CARLOS A. REUTEMANN

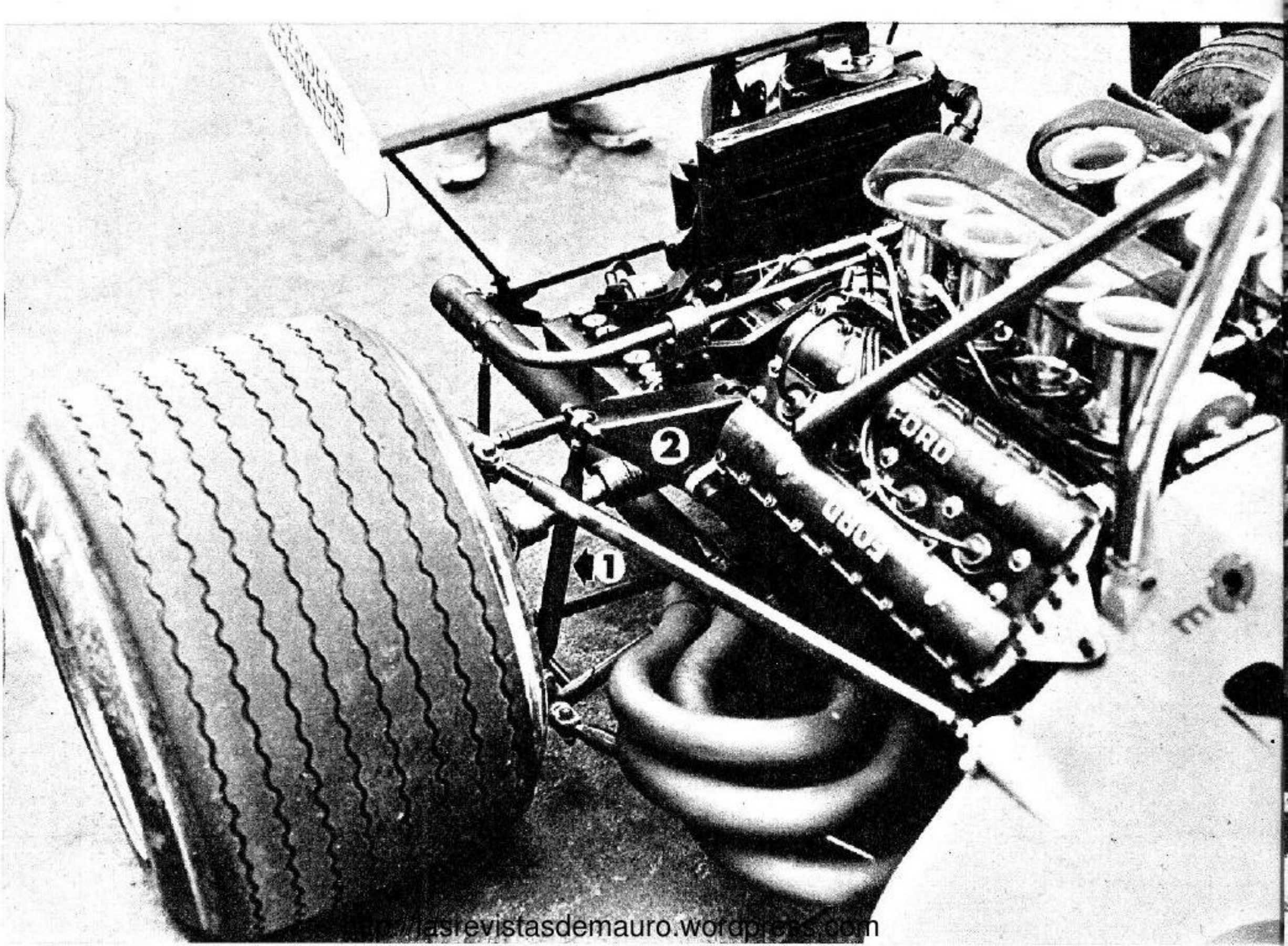
N M 19 A

Año nuevo, coche nuevo. El M 19 A es la versión supermejorada del eficiente modelo que compitiera en 1970 en las carreras del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Soluciones novedosas y una performance sobresaliente le otorgan mucha chance en la actual temporada

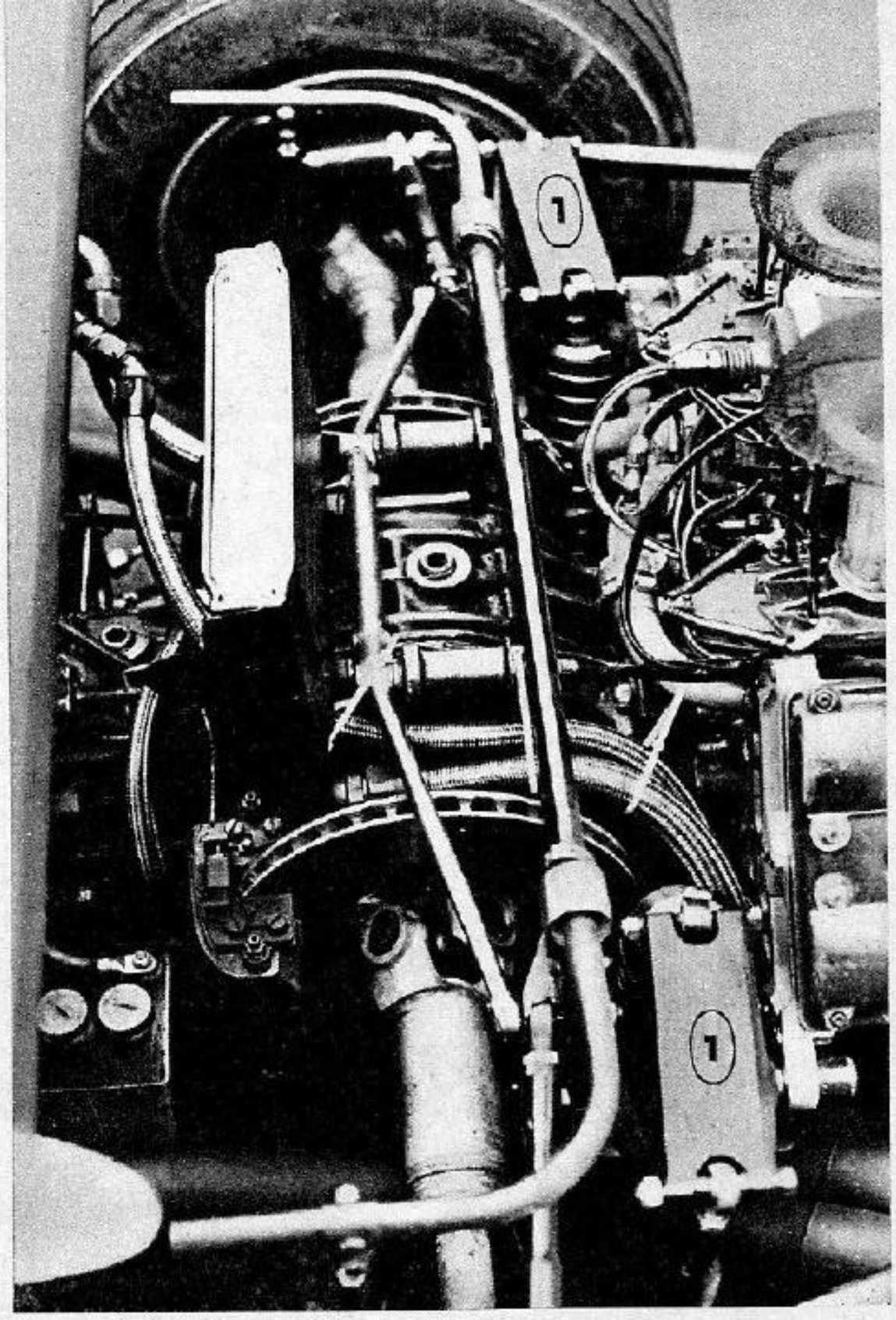
La velocidad con la que evoluciona la técnica en los automóviles de carrera ya ha tomado caracteres alarmantes. Diez o quince años atrás un coche de competición mantenía su arquitectura básica o conceptual casi sin modificaciones durante varias temporadas sin mayores problemas, manteniéndose en un plano perfectamente competitivo. Pero con el pasar de los años las cosas fueron cambiando, originándose una verdadera carrera armamentista en la que la especialización fue haciéndose cada vez más sutil y exquisita.

Hoy un biposto de carrera, sea prototipo o Can-Am, o en el límite un monoplaza de fórmula uno, de una temporada a la siguiente, se convierte lisa y lla-



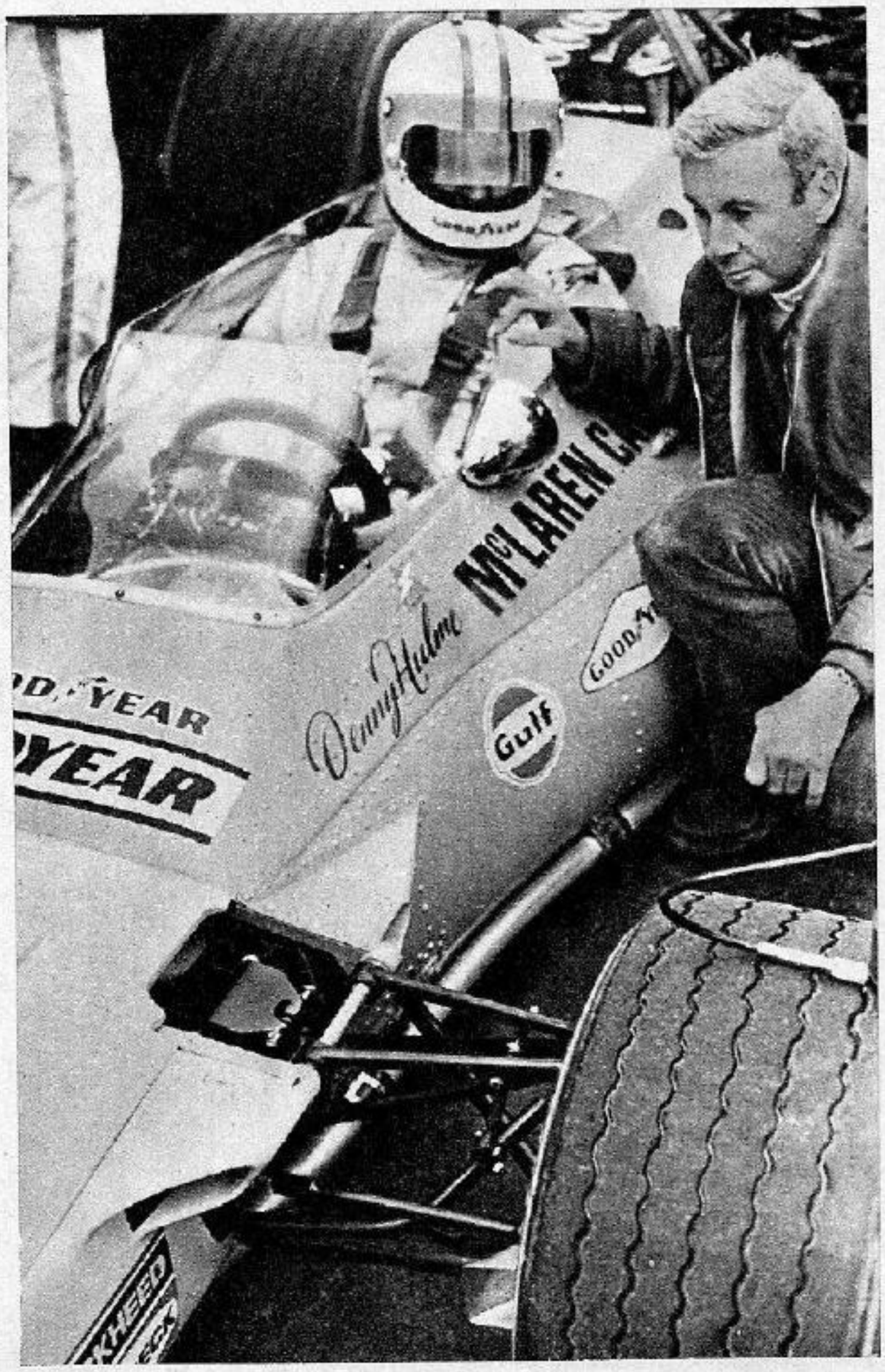


www.revistasdemauro.wordpress.com



La suspensión delantera. En primerísimo plano se ve el conducto de aire recabado en la carrocería que dirige la corriente refrigerante hacia los amortiguadores internos. El brazo superior de la suspensión es un doble triángulo de tubos que acciona como balancín el resorte situado en el interior de la carrocería. La bieleta de la barra antirrol va tomada del brazo superior. En la foto, sobre izquierda, se puede ver claramente una toma de aire que ventila el disco de freno (exterior).

La suspensión trasera. La geometría o arquitectura básica es tradicional con brazo triangular invertido abajo y brazo único arriba, pero lo nuevo reside en el hecho de tener resortes y amortiguadores internos accionados desde el brazo inferior mediante una robusta bieleta marcada con el número 1 en la foto y un sólido balancín señalado con el número 2. El motor sigue siendo el Ford Cosworth DFV.



La suspensión trasera más en detalle. Aquí se pueden ver los balancines (marcados con el número 1), los resortes internos y los discos ventilados de los frenos también internos. El radiador de aceite va montado sobre la caja puente.

Denny Hulme antes de largar en Brands Hatch. El nuevo M19A es su gran arma para el Campeonato Mundial 1971. Lo patrocinan Gulf, Good Year y aluminio Reynolds.

namente en obsoleto, lo que en buen romance significa fierro viejo.

Uno de estos ejemplos "cotidianos" es el nuevo Mac Laren M19A, el fórmula uno que defiende los anaranjados colores de la escudería **kiwi** en el campeonato mundial 1971, con las humanidades de Denny Hulme y Peter Gethin sentadas detrás de sus volantes.

Si bien el M19A deriva de su antecesor M14A y éste a su vez del recordado M7, es un aparato totalmente nuevo en el cual se han adoptado soluciones novedosas tanto en lo referente a sus suspensiones como en lo que respecta a la estructura portante y formas de la carrocería.

Como es habitual en la construcción maclareniana, el ensamble monocoque ha sido realizado mediante la unión prolijamente remachada de paneles de aluminio Reynolds, que conforman la caja portante. La envuelta de esta estructura (que incluye dentro de sí a los tanques de combustible) ha sido reforzada con tres anillos de acero.

Uno de los aspectos más destacables del cambio operado en el M19A respecto del M14A, es la distancia entre ejes adoptada que es ahora de 254 cm contra 241,5 cm que tenía el vehículo de la temporada pasada, es decir, la mencionada distancia se alargó 12,5 cm. Para favorecer una mejor repartición de pesos, el puesto de pilotaje fue avanzado 10 cm, con lo que la proporción actuante sobre ambos ejes quedó establecida en un 40 % adelante y un 60 % atrás.

El peso del M19A en orden de partida —pero sin los 205 litros de carburante que puede llevar en sus tanques— es de solamente 557 kg, cifra óptima que se acerca mucho al límite impuesto a la categoría.

Las suspensiones del Mac Laren tienen ahora los resortes y amortiguadores internos tanto adelante como atrás y los discos de frenos se han conservado en los mismos lugares en que estaban ubicados en el M14A de 1970, es decir, son internos —situados a ambos lados de la salida de la caja puente— atrás y sobre las ruedas (externos) adelante.

Como en 1970, el coche está equipado con ruedas de 13 pulgadas en su tren delantero y podrá elegirse entre 13 y 15 pulgadas para calzar el tren posterior.

El debut del Mac Laren M19A se produjo en Sudáfrica en el circuito de Kyalami, con motivo de la disputa del Grand Prix local —primera prueba del Campeonato Mundial de Conductores— y la actuación del auto fue destacadísima en manos de Denny Hulme. Sin duda fue el dominador de la carrera casi hasta el mismo final; lamentablemente una falla del motor lo obligó a desertar, posibilitando así la victoria de Andretti con la Ferrari.

En resumen, el nuevo producto de la fábrica de Colnbrocke es un digno representante de la estirpe Mac Laren y puede ser considerado, sin caer en exageraciones, como uno de los mejores fórmula uno actual.

EDUARDO MATIAS

EL SOLITARIO FORD TC

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL SOLITARIO



En lo que va del año, el hombre de Tigre es el único defensor de la casa de Pacheco. En un rato que estuvimos con él nos confesó sus conclusiones respecto a los errores institucionales de Ford y las posibilidades de solución que él ve

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MATIAS

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

"¿Será que todos los pilotos son malos o es que algo en la Comisión de Concesionarios no funciona?"

Ford TC de Matías: el mismo casco golpeado para defender el prestigio de una firma.

"A veces, charlando a solas con Delia, mi mujer, le pregunto: ¿No seré yo el equivocado, el difícil, el retorcido que no tiene razón y se aferra a pensar que sí? Preguntas de ese tipo me las hago desde hace cinco años, desde que comencé a correr con Ford en TC. Y creo que desde entonces me hago mala sangre porque no recibo ninguna clase de apoyo. Soledad que se me ha impuesto, sobre todo, después de la creación de la Comisión Deportiva de Concesionarios. En mis preguntas me respondo siempre con que tendría que tener la ayuda de ellos, el apoyo que necesito para poder seguir corriendo, dado los medios económicos con que cuento. Siento un gran cariño por la marca... ¡qué sé yo!.. por esas cosas de pibes, ¿sabés?, siempre fui fordista y por eso le sigo siendo fiel al óvalo azul. Y porque entiendo que esa devoción que le rindo a la marca (como corredor y mecánico) no tiene nada que ver con los hombres que trabajan en ella. Ford, la casa, su mecánica automovilística son una cosa y la gente que está ligada a ella institucionalmente es otra. Y ambas, en mi modo de pensar, están absolutamente desligadas. Por eso sigo siendo de Ford."

.....

Así se interroga hoy Cacho Matías. Nos interroga también a nosotros, y a su mujer, y a sus amigos, porque hay algo que no entiende: ¿cuál es el motivo por el que se encuentra absolutamente solo, sin ayuda oficial y como único defensor de la marca en lo que va de la temporada, peleando por mantener la imagen —en última instancia— de una fábrica que desde siempre fue mayoría en Turismo de Carretera?

La lista de inscriptos para la carrera de La Cumbre nos sorprendió: había una generosa cantidad de autos y un solo Ford, el de Cacho Matías. ¿Qué "sapa"? Algo no debe funcionar, por eso pensamos que los interrogantes de Matías podían servirnos para dilucidar la sorpresa de ver tan débil participación de Ford y cómo se mueven las cosas internamente respecto al TC.

.....

Sigue Cacho: "Toda la preparación del auto, la mecánica y el trabajo de chapa lo hacemos mi viejo y yo en nuestro taller. Y nadie más. Porque vos sabés que la gente es siempre amiga del auto (más que de su dueño), trabajan y te ayudan con toda su buena intención. Eso siempre que el coche ande bien, mientras las cosas salen al pelo. Pero en cuanto empiezan a aparecer reiteradas fallas que te obligan a abandonar carreras o uno aparece muy abajo en la clasificación, entonces se empiezan a «borrar». Porque son amigos del auto, y si éste los defrauda vos no contás, tenés que seguir solo, trabajando, tratando de que tu auto resulte como todos queremos. Porque yo no creo en la mala suerte en la mecánica: cuando algo se rompe es porque →

EL SOLITARIO MATIAS

"Me fui a Tucumán con el 600 de mi mujer. En la ruta me divierto con la bolita a 140..."



fue mal armado o la solución mal pensada o algún elemento estaba defectuoso. Y si eso ocurre, es culpa de quien preparó el motor. El año pasado, en el Gran Premio, valga como ejemplo, le había puesto al motor varillas levantaválvulas de Cessna, que son de Dural, mucho más livianas que las normales. ¡No aguantó ninguna, se doblaron todas! Pero no pude quejarme de nada porque la culpa fue absolutamente mía. Había terminado así, desgraciadamente, la temporada '70. Pero me propuse seguir trabajando para la de este año. Me encerré en el taller con mi padre y el auto. No me tomé vacaciones (a pesar de los pedidos de Delia) y me pasé el verano trabajando en el auto. Cuando todo estaba listo, ya se venía encima la carrera de Tucumán. Entonces nos fuimos con mi mujer y mi hijo Fabián, en el Fiat 600 de ella, a conocer el circuito... Estuvimos unos cuantos días en aquella provincia, y el recorrido me gustó".

¿Por qué fuiste hasta Tucumán en un Fiat 600 con tu mujer y tu hijo?

"Porque me divierto como un loco en la ruta con el 600. Anda a más de 140 y paso a todo el mundo, o se me ponen a la par y así andamos tratando de que el viaje se haga menos aburrido."

.....

Matías es corredor. Le divierte cualquier cosa con ruedas. Si como piloto es bueno o malo es otro asunto, porque siempre está allí. En Tucumán arrimó un segundo puesto, y en La Cumbre estaba entre el pelotón que empujaba desde el medio. Pero eso no importa, porque cuando se hace necesario que una marca esté presente (¿Qué pensaría la barra del buzón al saber que ese domingo no corrió ni un solo Ford en la carrera de TC?), Matías, solo, lleva su auto.

Le gusta el TC, nos dijo. Pero correría en cualquier cosa. Si estuviera a su alcance, tendría un Sport Prototipo, pero sabe que siempre estaría en desventaja, porque —por ejemplo— cuando consiga pagar las gomas de 11', la fábrica sacaría cubiertas de 13', y cuando vuelva a gastar lo necesario para ponerle esas cubiertas, ya la fábrica pondría en venta gomas de 18', y así sucesivamente.

.....

"A Tucumán llevamos el motor que preparamos durante el verano —retoma el hilo Matías— y que probamos en una ruta cualquiera. Porque ésa es nuestra costumbre y por eso todo el mundo sabe de nuestras fallas y de nuestros progresos en la preparación, todos saben lo que me pasa. Es más, ahora siempre llevo el coche andando a las carreras. Como tengo dos motores, voy andando con uno para ablandarlo y, si es necesario cambiarlo, tengo el otro de repuesto. A los dos los estoy mejorando ahora para las carreras de TC que vienen, o sea las de largas rectas y pocas curvas. Para conseguir estos motores tuve que andar peregrinando como siempre. Le hablé a Cavallini por un block y algunas cosas que necesitaba; éste me contestó que tenía que consultarlo con la Comisión. Los consultó y la respuesta fue que me lo darían al costo para que yo lo prepare. Me cansé de que en Ford se me ignore, que no se me ayude, y no les contesté nada; me fui a Warnes a verlo al amigo Morris Malamute y por 15.000 pesos viejos me llevé un block, que es el que corrí hasta ahora. Después de Tucumán insistí porque se me había deformado la carrocería por el choque que tuve allí. Volví a pedir a la Comisión, y ellos a consultarse entre sí. Me contestaron que me daban un casco nuevo con la condición de que yo le pusiera el escudo de la Comisión Deportiva de Concesionarios y que al terminar las carreras agradeciera también a la C.D.C. Ford la ayuda que me brindaba. Yo les contesté que sí a todo; entonces me dijeron que me lo dejaban —por ser yo— en 160.000 pesos viejos. Una vez más les dije que muchas gracias y que se lo guardaran. Por eso todavía se nota en la carrocería el choque de Tucumán (donde los elásticos, por el impacto, se metieron adentro), a pesar de todo lo que trabajamos en el taller tratando de enderezar el casco. Tiene algo de forma de banana y por eso refleja ciertos vicios de tenida..."

.....

"Estoy solo, eso es bien claro, y cansado de mucha gente relacionada con la marca. Si sigo en Ford es por el cariño que siento solamente por la marca, prescindiendo de la gente. Aunque en la fábrica hay personas que me han dado siempre una mano, que siempre fueron diligentes conmigo cuando necesité algo."

.....

¿Qué conclusión sacás de todo esto, Cacho?

"Mirá, vos sabés bien que si yo no iba a La Cumbre, por ejemplo, no se anotaba ningún Ford. Me gustaría, entonces, preguntarles a todos los pilotos de la marca por qué no se presentan. Porque pilotos que siempre han corrido con Ford hay muchos, y ahora parece que no fueran tantos. ¿Será porque no reciben el apoyo necesario, porque no se les tiene en cuenta? ¿O es que —como pienso yo— lo que no funciona es la Comisión de Concesionarios? Sería necesario hacer una especie de mesa redonda o de reunión con todos los pilotos en alguna revista, la radio o la televisión y preguntarles nada más que esto: ¿Qué pasa? Tienen la fábrica dispuesta a colaborar y no hay resultados. Por otra parte, también sería interesante conocer la opinión de todos los concesionarios respecto de la Comisión Deportiva. Estoy seguro de que ellos estarían todos de acuerdo en dejar de aportar el porcentaje sobre la venta de cada coche que va a parar a la Comisión para dedicarse, cada uno, en forma individual, a apoyar a un piloto, si lo quieren hacer. Si esto se resuelve, si el número de Ford que se presenten en la línea vuelve a ser el mismo que fuera no hace mucho tiempo, entonces no quedarán defraudados todos aquellos admiradores de la marca que en Tucumán, cuando pasaba mi coche, al final de la carrera me tiraron flores. O aquel gordito que me abrazó y me apretaba sin dejarme escapar, el año pasado en Chivilcoy, cuando me quedé a un costado pidiendo aceite. O todos aquellos que en la subida a Los Cocos, en la carrera de La Cumbre, no me dejaban pasar porque se cerraban sobre la ruta. Entonces puede ser que yo también resuelva todos los interrogantes que hoy no puedo contestar. Si tantos pilotos tan buenos como Casá o Rienzi vuelven a verse cada domingo, entonces puede que Delia —mi mujer— no se tenga que despertar a la noche para escucharme repetir: ¿No seré yo el equivocado y las cosas en Ford funcionan igual que siempre?"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa

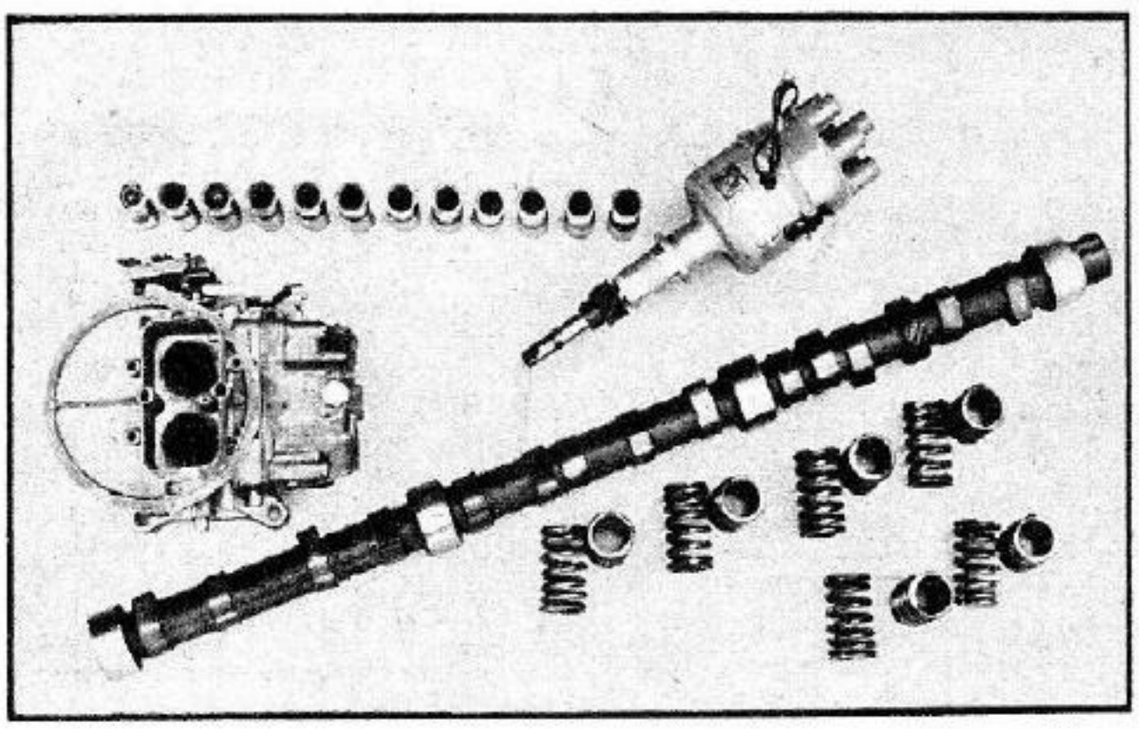


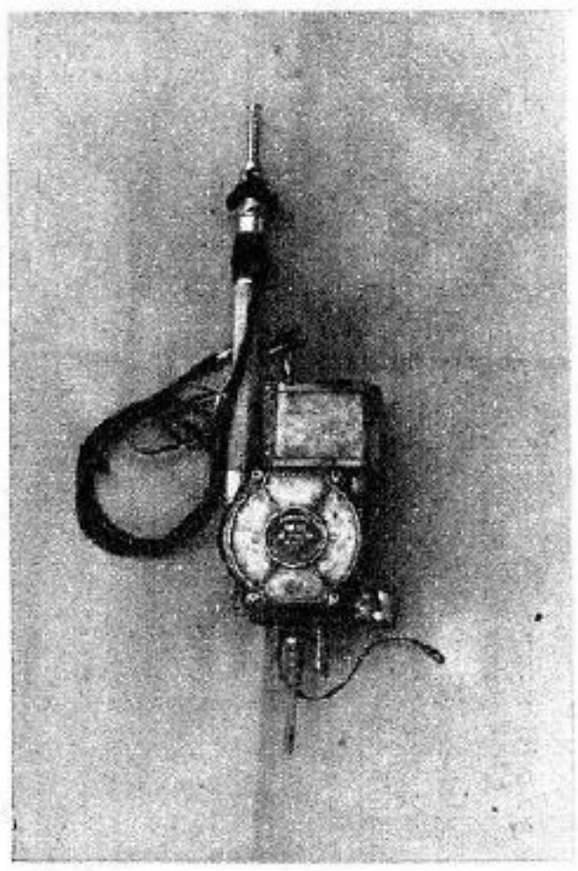
Carpa de tipo tradicional para 3-4 personas. Medida: 2x2x2 metros, confeccionada íntegramente en tela impermeable pesada; con sobretecho y ventilación. $ 480. En H. P. Camou, España 1095, San Isidro.

Buscahuellas banquinero Al-Ro, modelo 666, con lámpara de iodo, para 12 ó 6 volts. $ 65. En Autopista, Pichincha y Cochabamba, Capital.

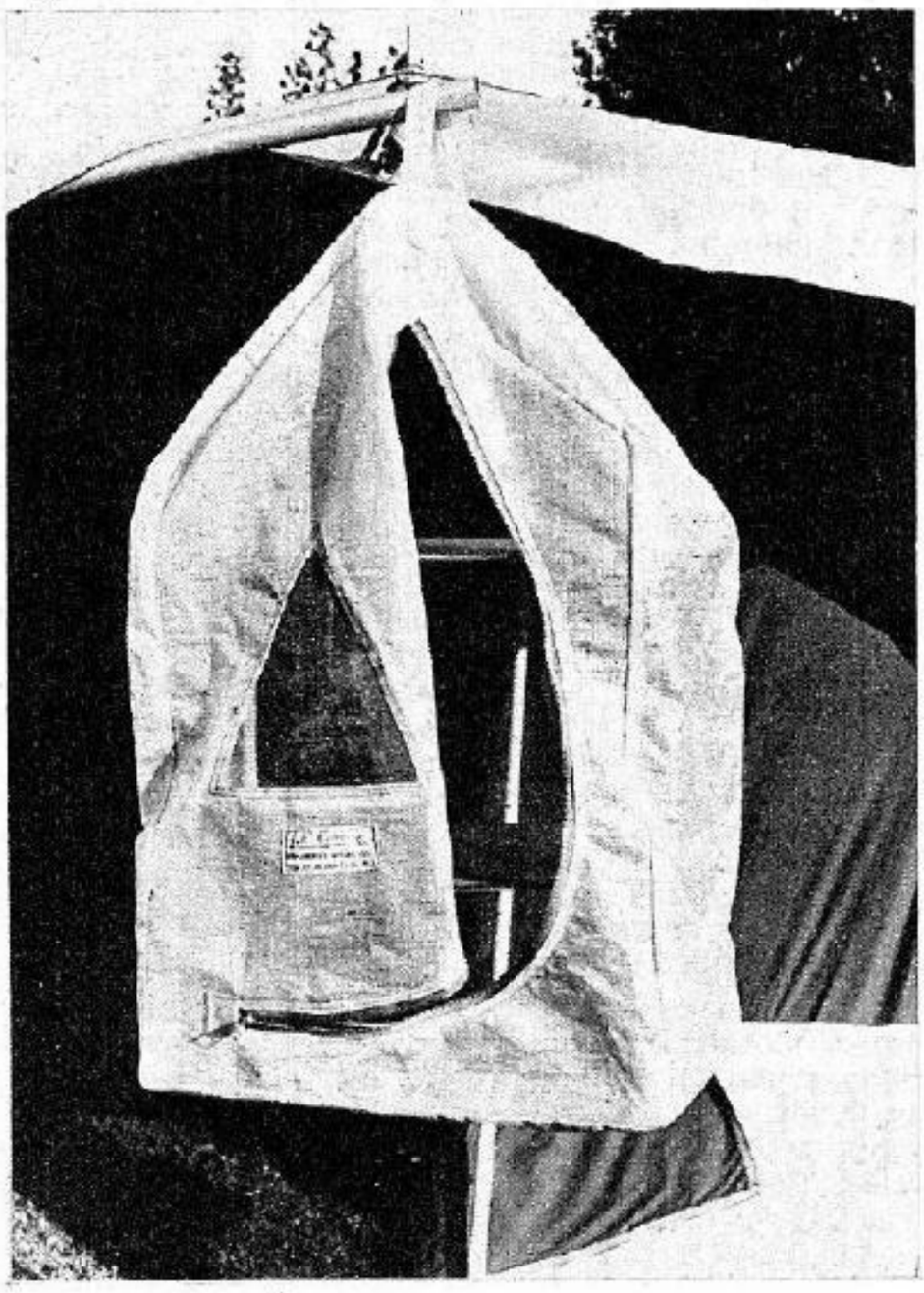


Carburador Holley de doble boca 36/36 ó 40/40; distribuidor de curva especial, botadores especiales, árbol de levas "picante" y resortes Isriarg. Para la línea Chevrolet y Chevy. En Penín. Soler 5617, Capital.



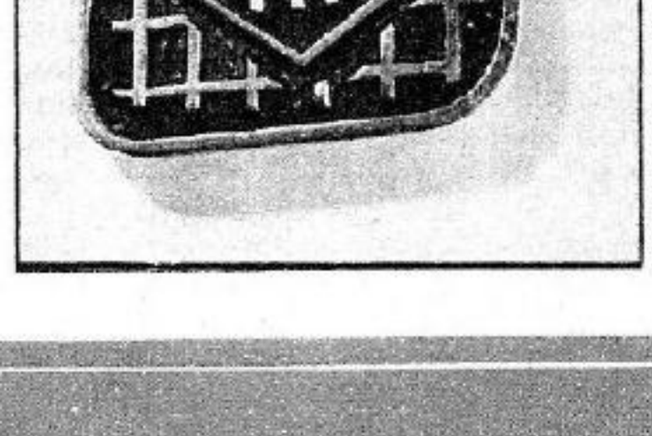


Fiambrera de tela de rafia, para camping. Para colgar. En H. P. Camou, España 1095, San Isidro, y Calle 64 Nº 2770, Necochea. Vale $ 29,50.



Antena japonesa eléctrica, sube y baja sola a voluntad del conductor, como por magia. Rosenfeld, Dorrego 185, $ 120.

Pedal de acelerador P.T., para punta y taco. Hay dos tamaños: el chico cuesta $ 9,50, y el grande $ 11. En Autopista, Pichincha y Cochabamba, Capital.





Antena invisible, se aplica sobre la superficie del parabrisas con una cinta autoadhesiva. Gran recepción. Rosenfeld, Dorrego 165, Capital. Vale $ 40.

MOTONAUTICA

TRILLIZOS EN EL

El momento actual no está para lujos, hay que comprender la difícil situación económica que se está viviendo y, por lo tanto, creo que todos debemos tratar de brindar al usuario embarcaciones seguras, eficientes, pero cuyo precio sea razonable, de forma tal de dar a la navegación deportiva un sentido familiar. Con los modelos que hemos lanzado al mercado vamos directamente a lanchas que responden a esos requisitos y que, además, requieren motores de poca o mediana potencia, lo que no sólo redunda en beneficio del costo de adquisición sino también de su mantenimiento." Con esas palabras define Santiago Gastón Breton la línea de producción de su astillero Delta Marine. El Junior, el Isleño y la Universal son sus tres nuevos modelos. Veámoslos en detalle.

por **NICOLAS GELORMINI**

EL JUNIOR

Y empezamos por el más chico, pero un chico no tan pequeño, ya que aunque nació pensado como para anexo de un crucero, tiene sus 2,90 metros de eslora. Se remolca fácilmente y sigue bien al barco, en lo que colabora sin duda su poco peso que anda alrededor de los 50 kilogramos. Su misma liviandad lo hace especialmente apto para que dos personas lo tiren al agua sin ninguna dificultad o lo ubiquen sobre el portaequipaje de cualquier automóvil, suprimiendo el problema del trailer. Y esto es útil, ya que el que va a pescar o cazar a una laguna puede arrimarse con su auto al borde mismo u optar por dejar éste alejado y "botar" a mano el Junior en el lugar de preferencia. Como capacidad del Junior se da cuatro o cinco personas y el equipaje correspondiente a las mismas.

El casco está íntegramente construido en poliéster reforzado con fibra de vidrio, y del lado interior lleva el clásico "salpicado" plástico. La base del espejo y los asientos son de terciado marino plastificado y absolutamente todo sin pintar. Las personas se ubican a bordo sobre asientos de plástico moldeados juntamente con el casco y que constituyen en sí la reserva de flotabilidad del Junior, ya que son compartimientos estancos con una capacidad de aproximadamente 200 kilogramos. La cantidad de estancos es de dos o tres, ya que este bote se fabrica en las dos versiones. La razón es simple: si se piensa utilizar fundamentalmente remo como elemento propulsor se aconseja la versión de dos estancos, porque da mayor lugar y comodidad para el remero; si se piensa usar un fuera de borda, el de tres estancos es el aconsejado. Nosotros lo probamos con un Televel de HP y tres estancos; lo encontramos sumamente estable, en lo que ayuda su buena manga de 1,43 metros. De acuerdo a lo recomendado por su fabricante, el Junior admite potencias de hasta 15 HP, en previsión de lo cual el espejo de popa se hace de 30 mm de espesor. Cerca de él hay un refuerzo trasversal de terciado revestido de plástico que conforma un estanco a popa.

El Junior tiene cáncamo de remolque a proa, lleva una bagueta de aluminio rematando el borde interior de toda la banda y como defensa exterior para los golpes la clásica de aluminio con goma. El precio del casco es de 1.050 pesos sin remos y 1.100 pesos con remos y toletes.

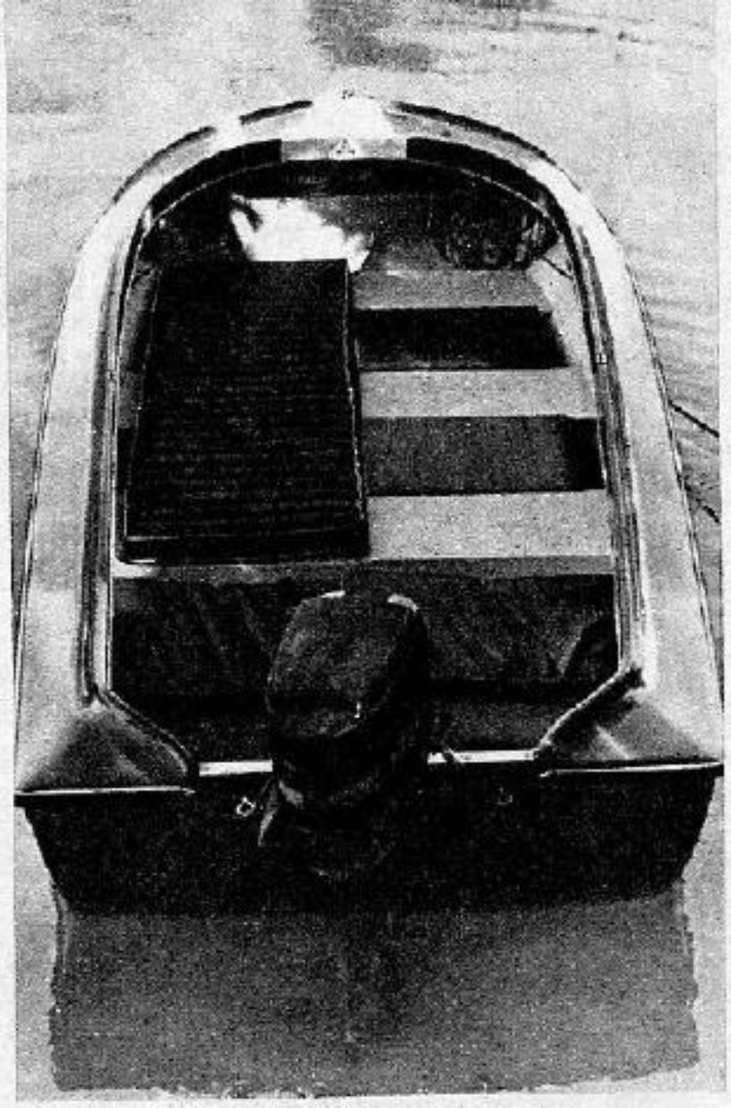
EL ISLEÑO

El mayor de los tres: 6,20 metros de eslora por 1,90 de manga. Una embarcación pensada para poder trasportar hasta una docena de personas o alrededor de una tonelada de carga con potencia reducida. La cronometramos en velocidad y obtuvimos, con un Shrysler 35, 44 kilómetros por hora con una persona a bordo y 32 con cinco. esliza inmediatamente y gobierna con facilidad. Aunque es sabido que una lancha con comando por caña es mucho más sensible que con volante, se mantiene firme en el rumbo respondiendo bien a las aceleraciones. El sistema de asientos que posee le da un aspecto peculiar. Los asientos están moldeados conjuntamente con el casco y son de forma prismática (aproximadamente 30 centímetros de ancho por 35 de alto y van de banda a banda). En total son seis asientos que determinan entre ellos otros tantos espacios donde pueden acomodarse cosas, que quedan así impedidas de andar boyando de uno a otro lado. Como resulta obvio, cada asiento es un estanco, y el total de ellos da una reserva de 750 kilogramos. Los mismos asientos estructuran muy bien la em-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DELTA

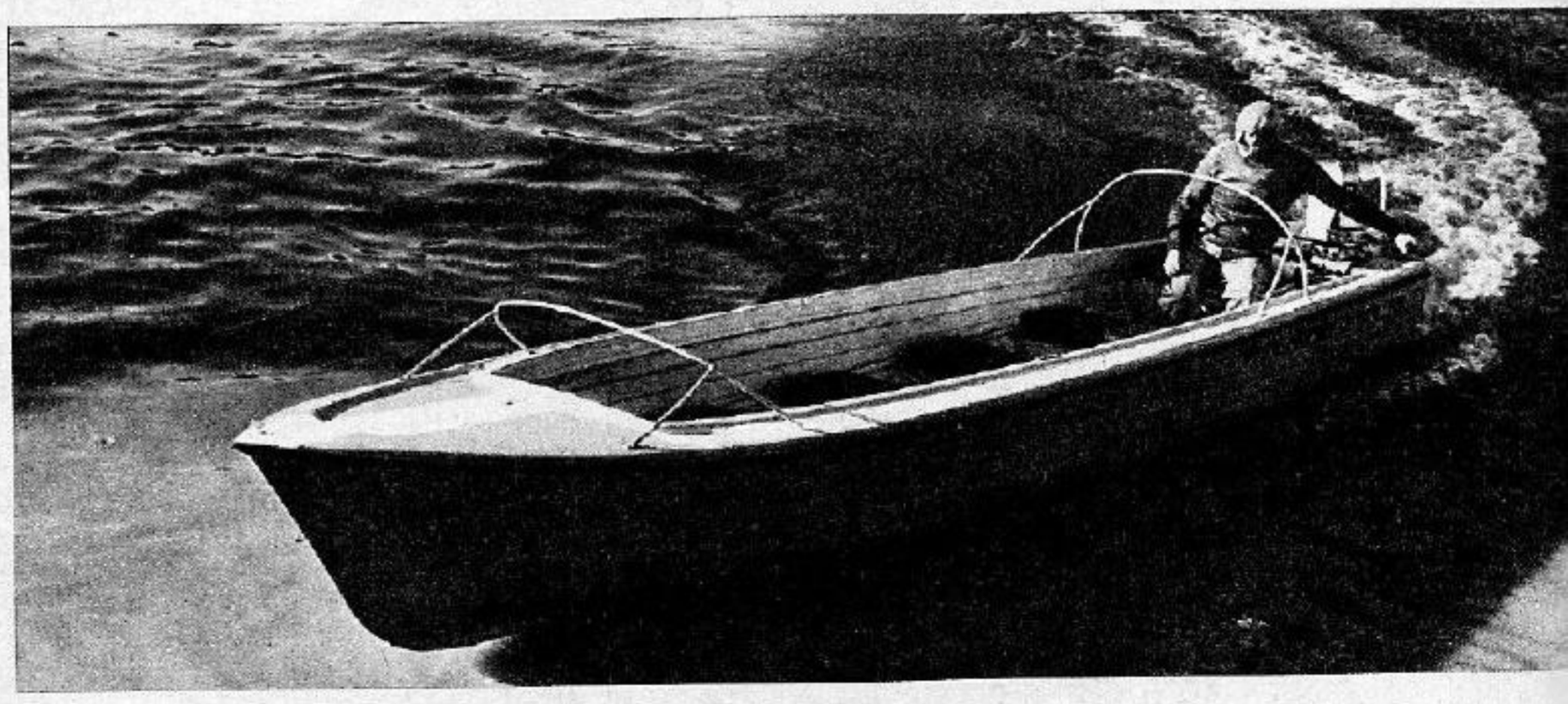
Presentación de los tres nuevos modelos del astillero Delta Marine: Junior, Isleño y Universal. La nueva teoría en materia de mercado: lancha deportiva, familiar y económica. Los tres modelos han sido diseñados para motores de pequeña o mediana potencia

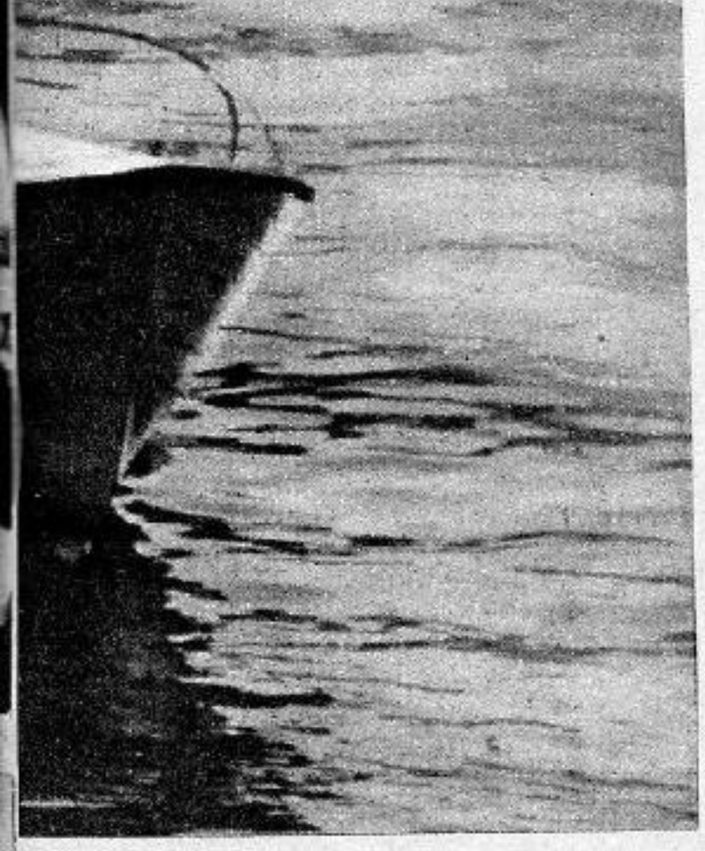


Los hermanos sean unidos.. El Junior, la Universal y el Isleño, en ese orden, salen por primera vez a romper la tranquilidad de las aguas del Delta.

El Isleño tiene mucha capacidad y además, con el 35 HP, alcanzó casi 45 Km/hora.

En la Universal pueden "rellenarse" los espacios entre asientos con tapas de madera y sobre esa superficie continua colocar colchonetas. Como es tradicional en las lanchas que hace Breton, se puede almorzar a bordo utilizando como mesa las maderas antedichas.





barcación, permitiendo mantener un peso razonable: alrededor de 220 kilogramos. Por su larga eslora y la forma de su casco no es tan sensible a las olas, las siente poco, las corta y es suave al caer. Las cantoneras producen una aguda deflexión del agua evitando las salpicaduras en el cockpit.

La potencia recomendada es hasta 40 HP, aunque nos parece que la ideal debe andar entre los 20 y 35 HP. El dibujo del casco ha previsto también la posibilidad de instalar motores internos de poca potencia. Precisamente, con dicho objeto Delta Marine sacará dentro de poco una nueva versión del Isleño con una media cabina. A proa hay lugar para chalecos salvavidas, cabos, etc., que quedan bajo la pequeña cubierta. Dos arcos de aluminio (a los que puede sumarse un tercero) dan apoyo a una lona completa, de forma tal que en caso de lluvia sólo queda a la intemperie el que maneja. La caña del motor se opera desde el último asiento, el que va levantado respecto de los anteriores a fin de dar buena visibilidad al conductor. El diseño del casco presenta seis escalones longitudinales imitando una construcción tinglado. Van todo a lo largo de la eslora y rematan en popa en un espejo de fondo redondo que da amplia sustentación en los momentos iniciales del planeo y el deslizamiento posterior. El espejo de popa es de terciado marino plastificado por ambas caras y en él se inician dos refuerzos longitudinales de poliuretano que llegan hasta proa. Tiene cáncamo de remolque y los herrajes normales para amarrar la lancha. La defensa es de aluminio con goma incorporada y la cubierta presenta un pequeño resalte de una pulgada de altura que permite afirmar el pie sin temor a resbalarse. El precio del casco es de 4.000 pesos.

LA UNIVERSAL

Resulta evidente que de las tres embarcaciones es "la más lancha". Y, en realidad, constituye una novedosa utilización del casco de la Delta Marine Camping que dio tan buenos resultados (recuérdese que con una Camping el mismo Breton llegó a Punta del Este en la primera carrera motonáutica que se disputó en el Río de la Plata. La pequeña cubierta de proa y el hecho de tener sus asientos incorporados al casco le dan una típica apariencia de "pescedora" rememorando a la vieja Universal que tan bien anduviera en las categorías CT y DT. Además de su aspecto deportivo permite ubicar unas siete personas a bordo, donde los cuatro asientos estancos determinan cuatro "hondonadas" donde una persona acostarse trasversalmente a la lancha. Dichas hondonadas pueden ser cubiertas con tapas de madera de cedro con lo que se obtiene una superficie horizontal continua en la que pueden colocarse colchonetas. El lugar a proa para acomodar elementos es muy amplio y como equipo normal se proveen elásticos que permiten sujetar las cosas contra ambas bandas. El peso total del casco es de unos 115 kilogramos de los estancos es de 500 kilogramos y la potencia aconsejada de 18 a 35. El poco rato que la anduvimos con un Mercury 20 sirvió para mostrarla como bien rápido; tanto es así que a un treinta y pico que andaba por allí le costaba bastante pasarnos. Evoluciona con notable agilidad girando casi sobre su eslora, respondiendo bien a su fondo en U con cantoneras invertidas.

El cockpit es amplísimo y hay lugar más que suficiente para guardar remos y elementos largos. Cuando se le coloca el parabrisas (que viene como accesorio) y capota hasta la toletera queda trasformada en una confortable "media cabina". El espejo de popa (poliéster revistiendo a la madera) lleva dos refuerzos verticales hacia el interior del cockpit en previsión de de la utilización de motores de mayor potencia. La cubierta pequeña permite realizar la maniobra de amarre desde adentro y hacia proa. El precio del casco, que incluye los artefactos de luces de navegación, es de 2.000 pesos.

CONCLUSIONES

Todo aporte nuevo a la motonáutica es positivo, máxime cuando se hace "pisando la tierra", es decir observando el poder adquisitivo de un mercado y la necesidad del usuario El momento actual pide embarcaciones baratas y en las cuales el aficionado común pueda salir sin problemas al Delta con su familia. Creemos que el Isleño y la Universal responden a esas exigencias.

Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

TULIO CRESPI

Hace una semana

Tulio Crespi presentó varios

autos nuevos.

El Tulia 10 de F4, un R4

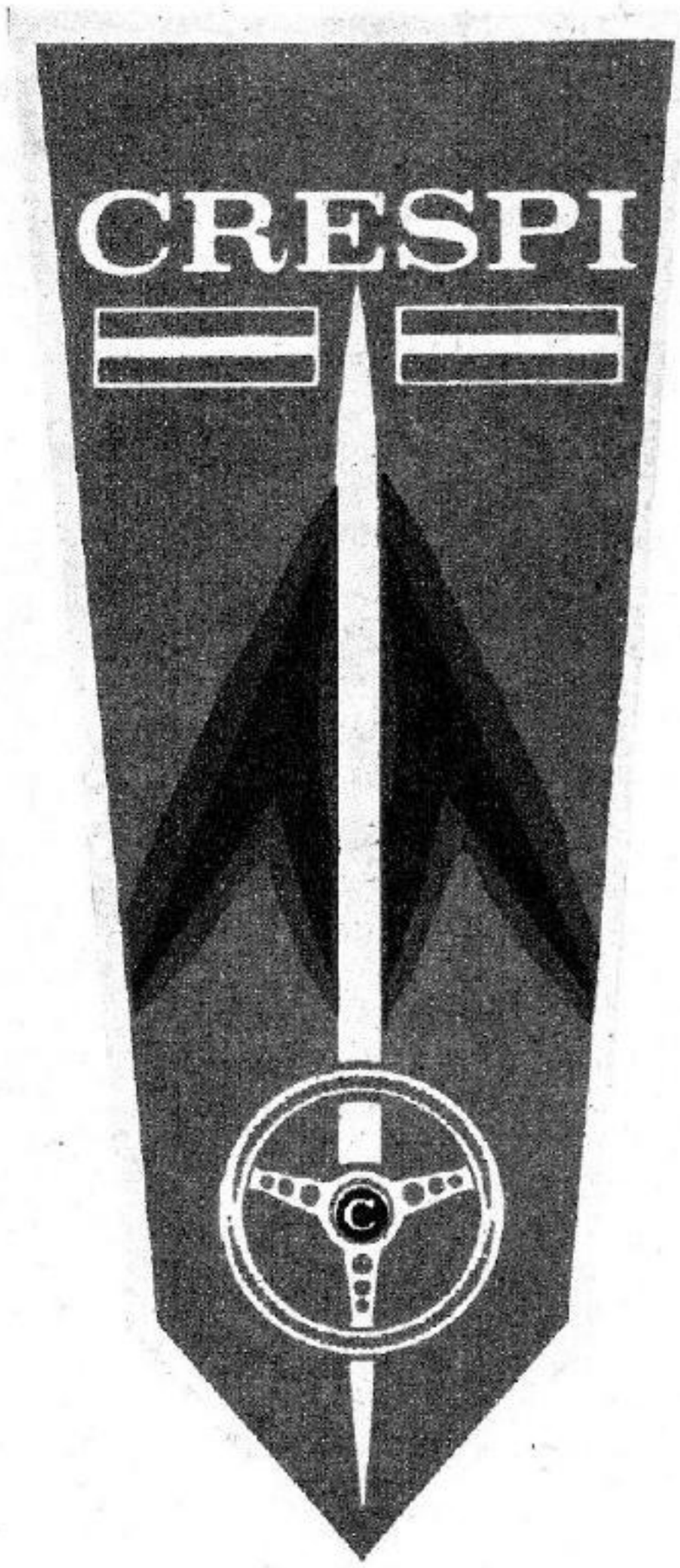
playero y lo que

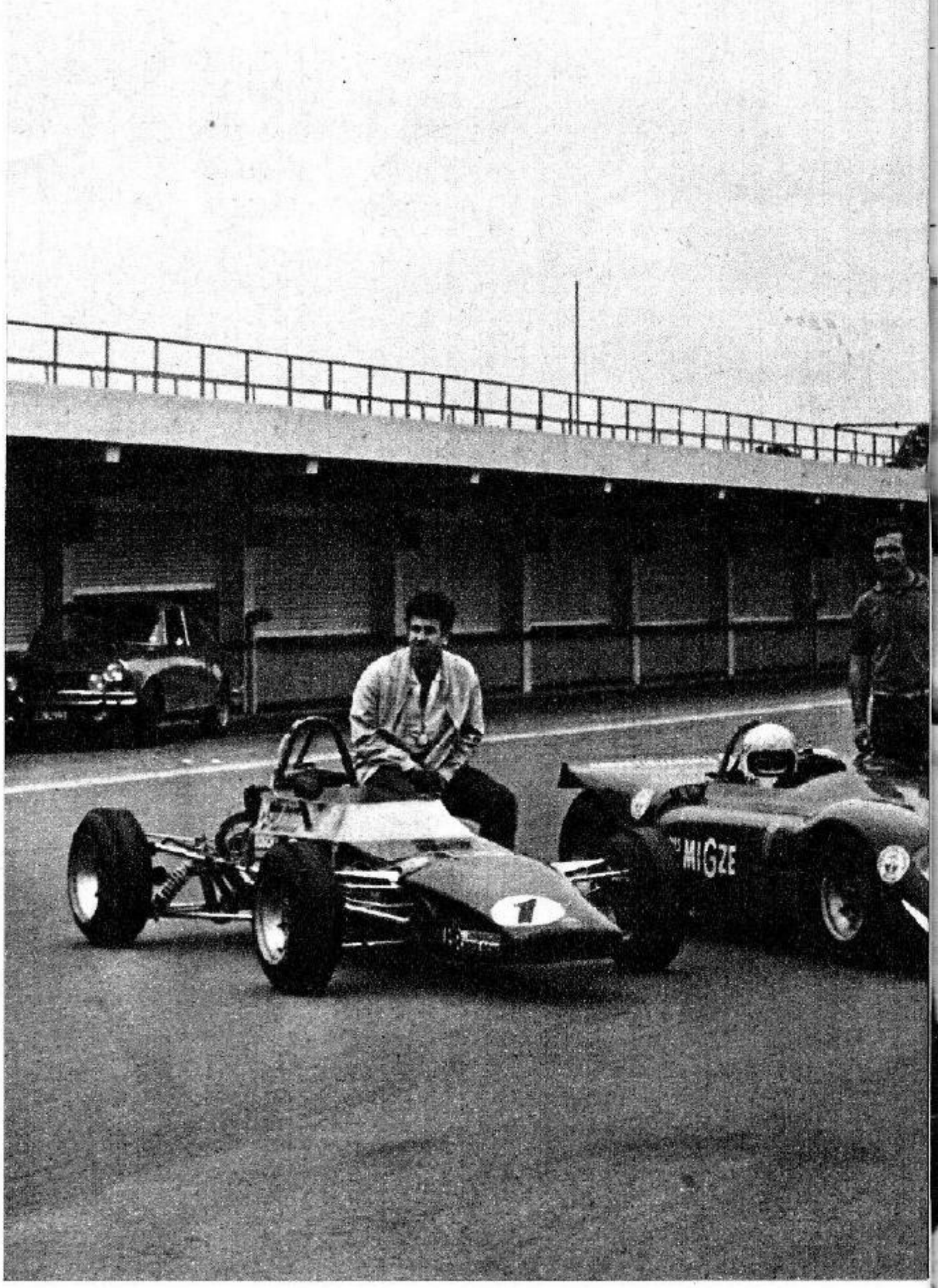
fue la vedette del día: El

Tulietta SP,

el primer auto de una

naciente categoría

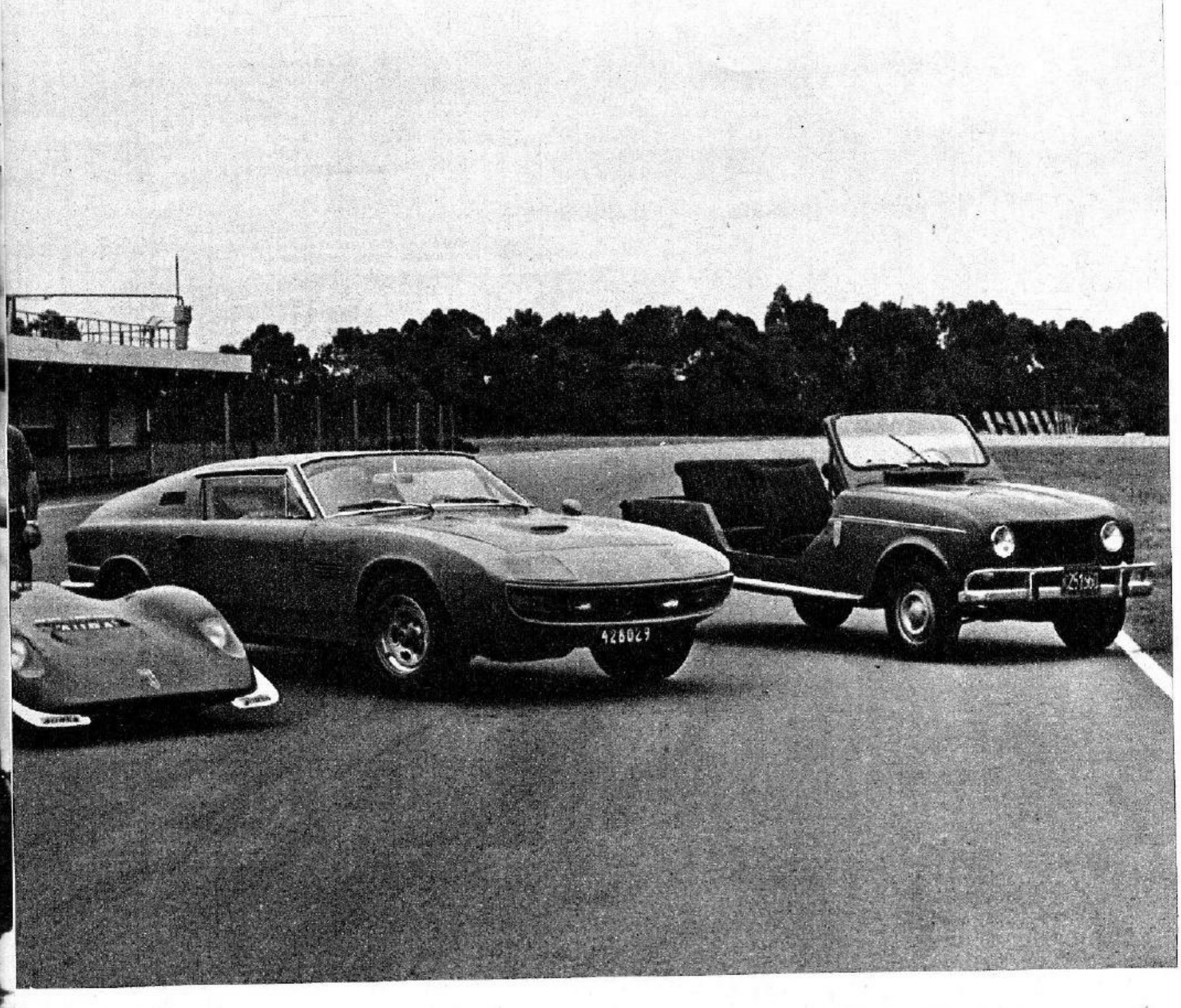




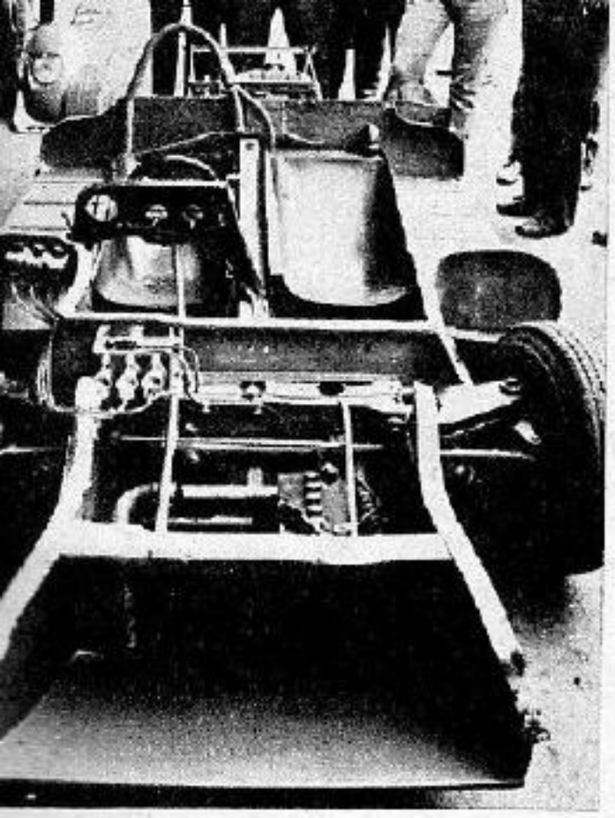
LA COLECCION O

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRESENTA....



TOÑO - INVIERNO 1971



1

La idea puede concretarse positivamente si se dan las condiciones que Tulio Crespi y responsables de la APF4 (Asociación de Pilotos de F-4) dicen que se van a dar. Crear la categoría de SP con motores de hasta 1.150 cm³ puede llegar a ser un exitazo, los costos son bajísimos, tiene un mercado interesante (hay mucha gente que no le agradan los monoplazas). En síntesis: si se aplica el mismo criterio que con Fórmula Cuatro (reducir los costos en lo máximo posible) la cosa puede llegar muy lejos.

El piloto que ya posee un Fórmula Cuatro puede armarse un SP de estos con sólo m$n 500.000, más de lo que invirtió ya en el F-4.

Para armarse el SP podrá aprovechar del F-4: el motor completo, la caja, las llantas y las suspensiones traseras completas. Siempre y cuando el F-4 del cual se extraerán las piezas sea un modelo de los nuevos, o sea de los que el motor realiza trabajos estructurales.

Los estudios hasta el momento indican lo siguiente con respecto a los motores: habrá dos opciones, con preparación idéntica a la de F-4 para motores de hasta 850 cm³ (motores de F-4) y Standard para los de hasta 1.100 cm³ donde entraría el Renault R-6 de dimensiones exteriores idénticas al de 850 cm³ del F-4.

Entonces los pilotos de F-4 podrán hacerse un SP con bajo costo. Los que se quieran iniciar con SP directamente podrán ir derecho a un 1.100 cm³ (que también podría ser un motor de Fiat 128) con un costo mínimo de $ 1.300.000 también de los viejos.

Otra de las ideas para impulsar la categoría, es que la misma entidad que nuclea a los pi-



2

1 Vista frontal del chasis del Tulietta. Chasis central monocasco, suspensión delantera independiente con las parrillas estampadas en chapa.

2 El Tulietta SP fue la vedette de la mañana y el motivo de la presentación que Crespi ofició al periodismo, amigos y gamuzas varios.

3 Vista tres cuartos del Tulietta. Podrá llevar motor standard de hasta1.100 cm³.

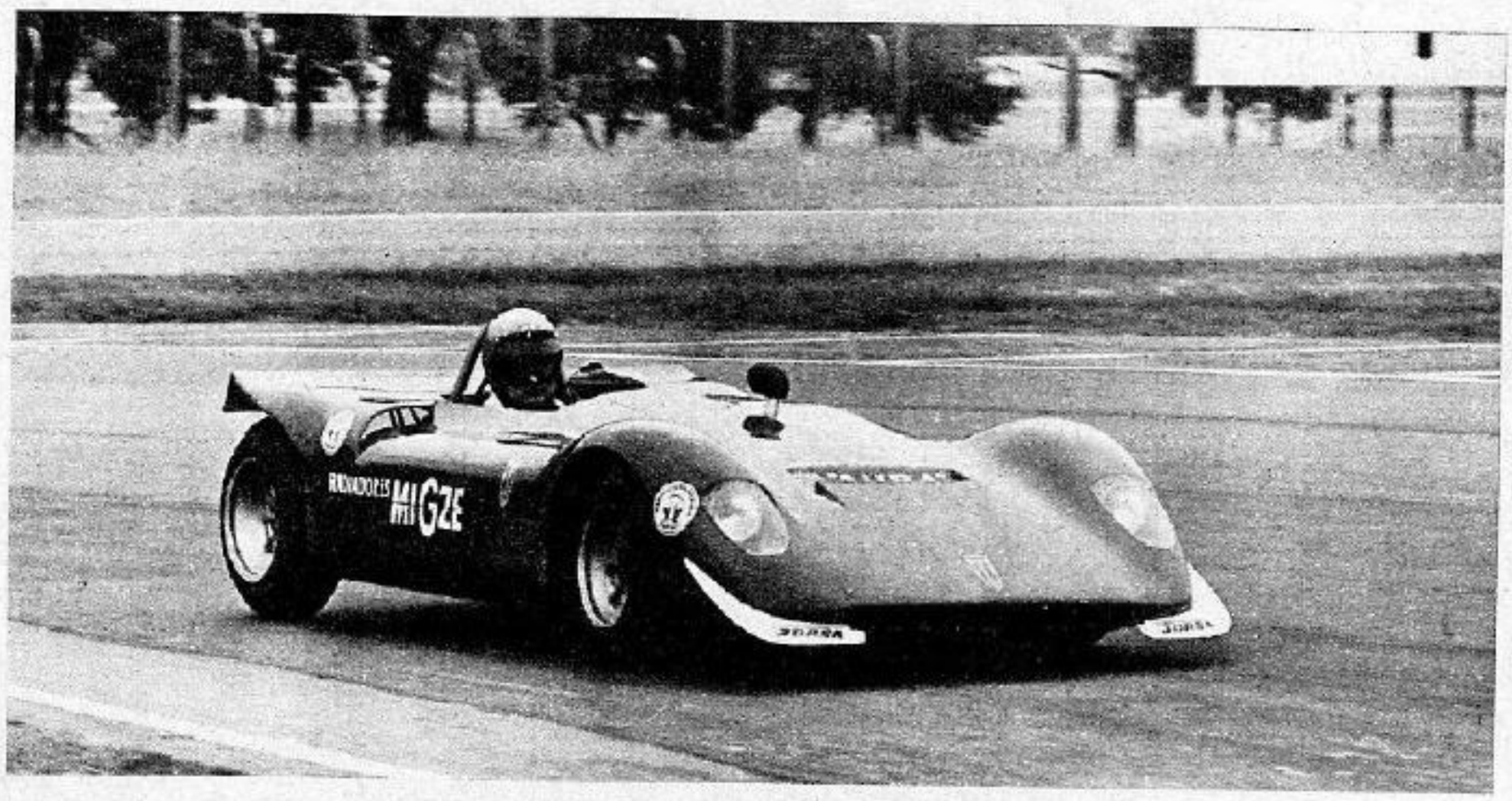
4 El Tulia 10 de F-4. Muy mejorado con respecto al anterior. Más chico, por sobre todas las cosas.

5 El nuevo F-4 (El Tulia 10): las espirales delanteras pueden regularse desde afuera. A diferencia de los modelos anteriores, en que la operación era engorrosa.

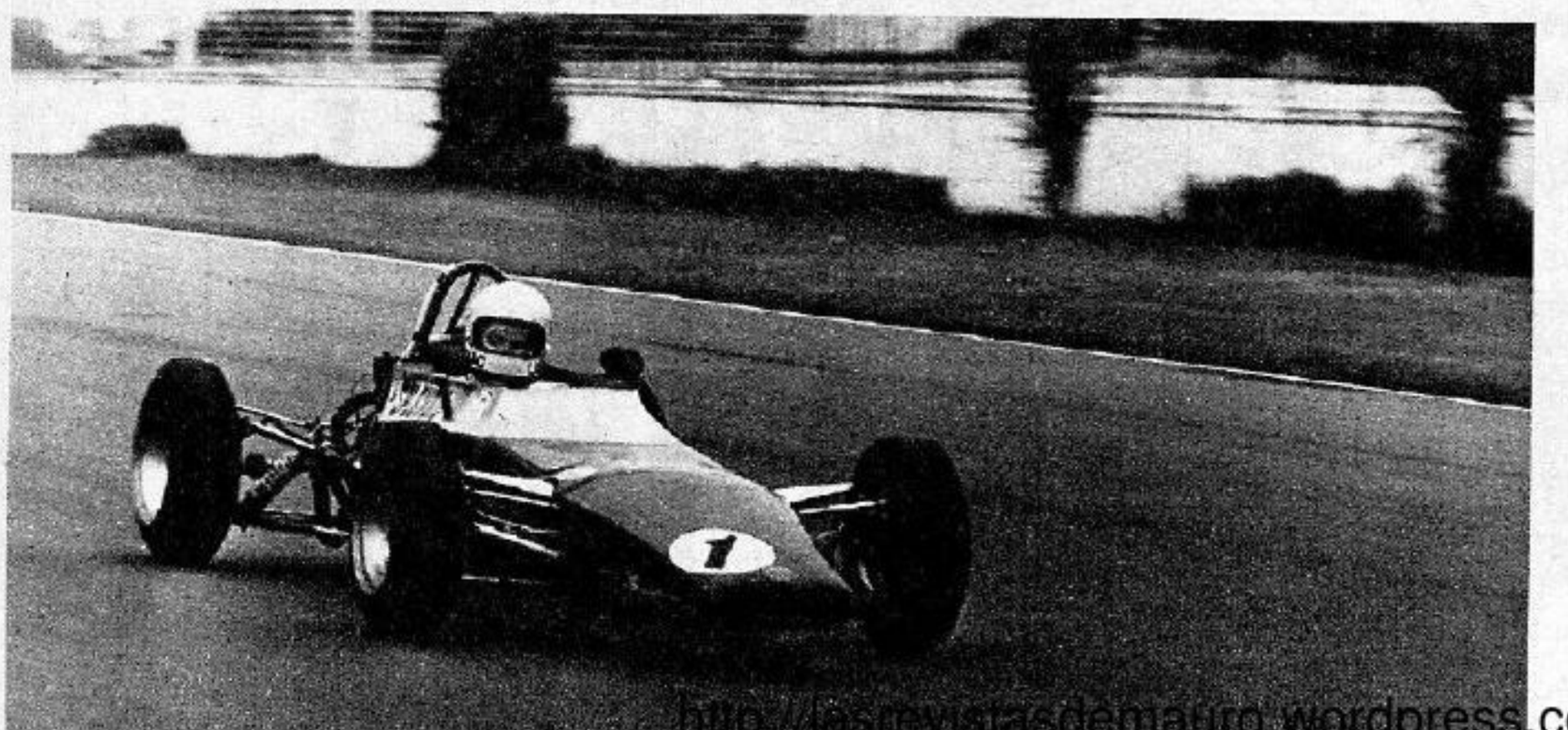
6 Tanto el F-4 como el SP tienen las nuevas llantas, en las cuales el centro de aleación liviana, es también campana de freno.

7 Tablero, parte de la estructura del Tulietta.

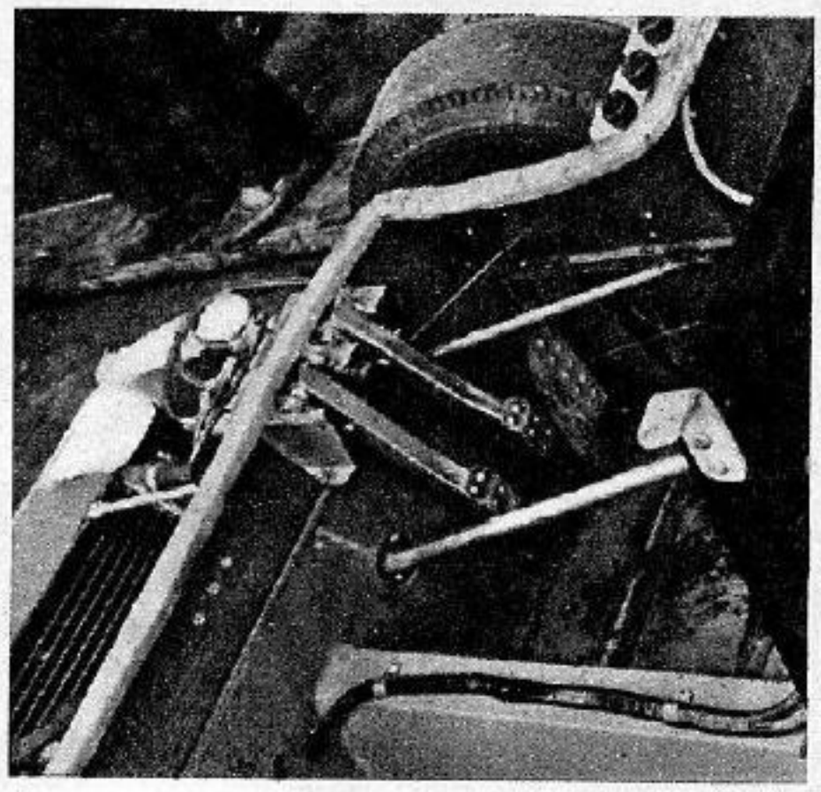
8 Así terminó la mañana. Juan Laskac empezó a andar muy fuerte con el primer Tulietta hecho. Sobrevino el golpe a la salida del tobogán; él, ileso, pero el auto bastante golpeado.



3



4



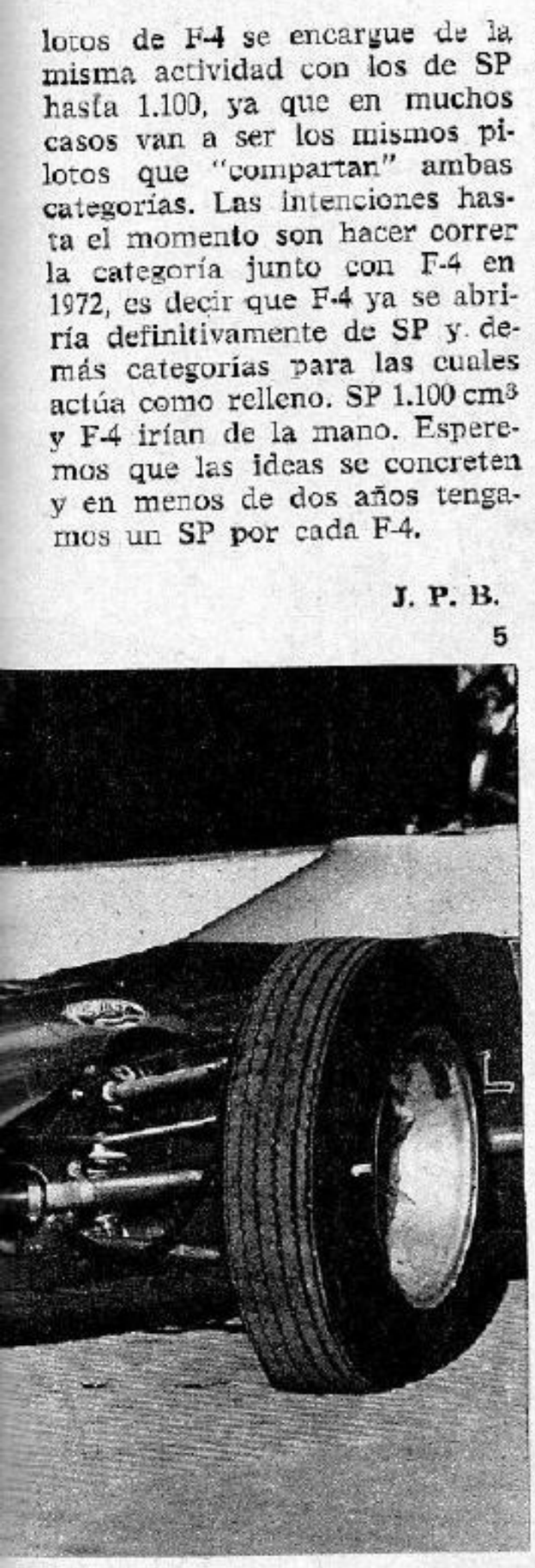
7

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

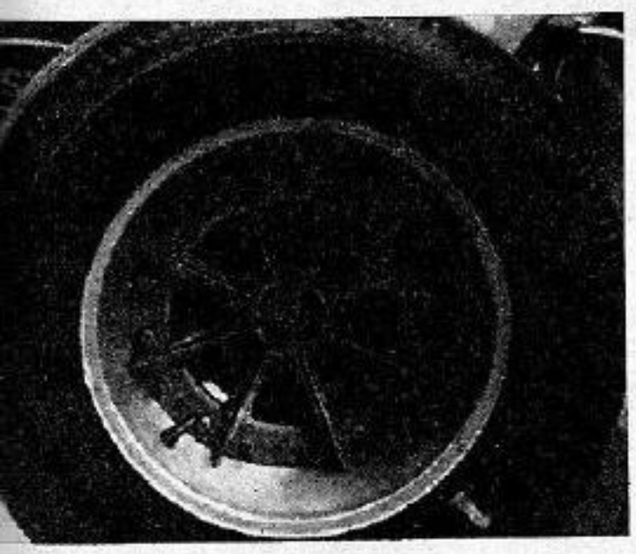
lotos de F-4 se encargue de la misma actividad con los de SP hasta 1.100, ya que en muchos casos van a ser los mismos pilotos que "compartan" ambas categorías. Las intenciones hasta el momento son hacer correr la categoría junto con F-4 en 1972, es decir que F-4 ya se abriría definitivamente de SP y demás categorías para las cuales actúa como relleno. SP 1.100 cm³ y F-4 irían de la mano. Esperemos que las ideas se concreten y en menos de dos años tengamos un SP por cada F-4.

J. P. B.

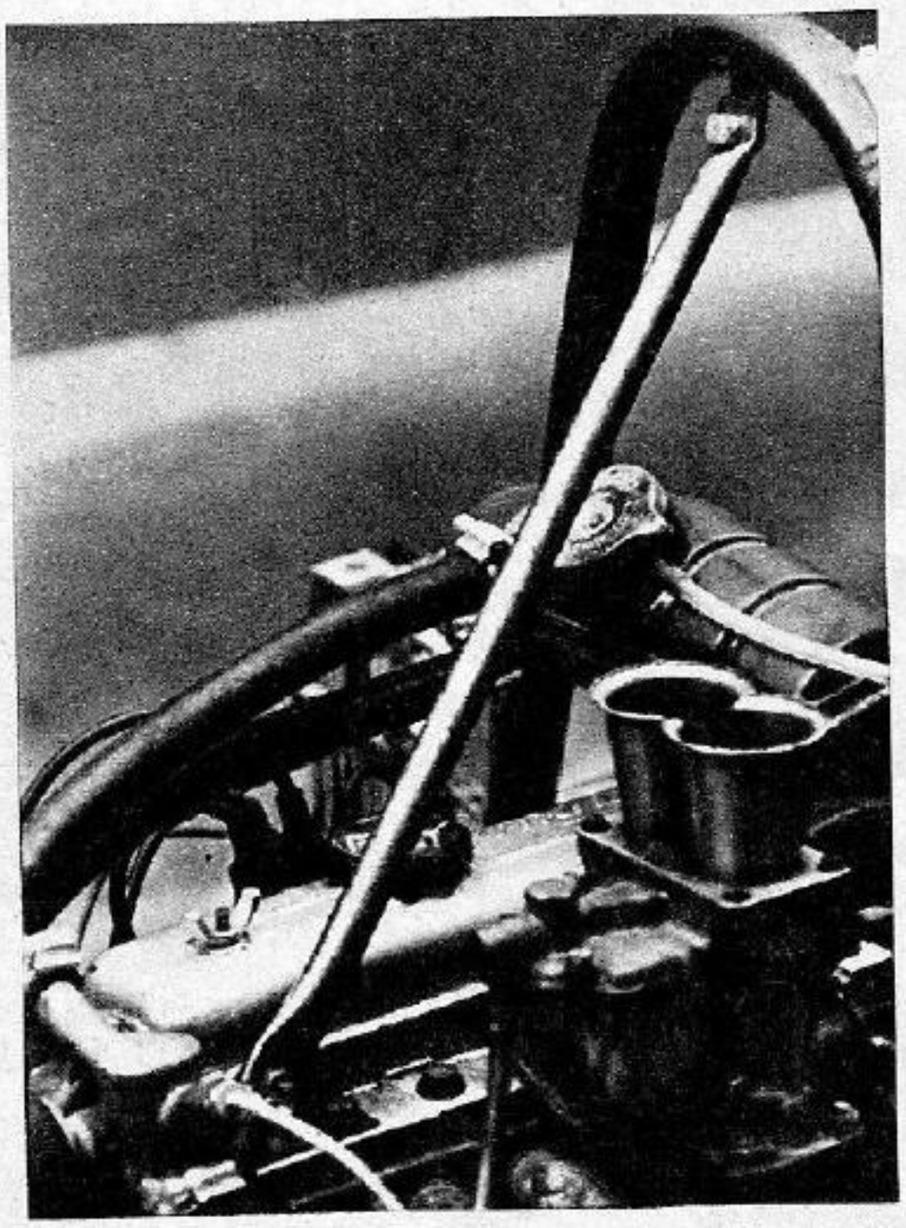
5



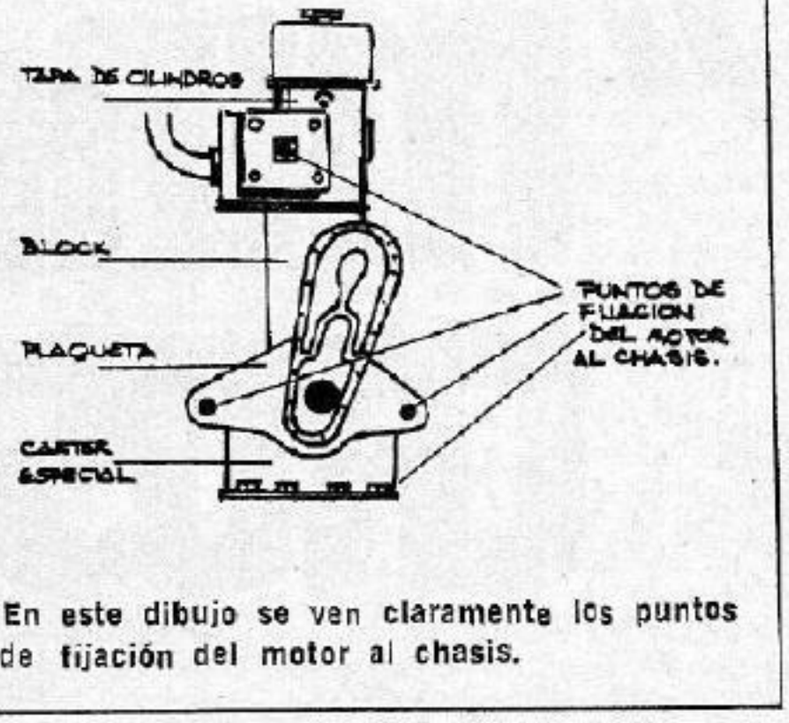
6



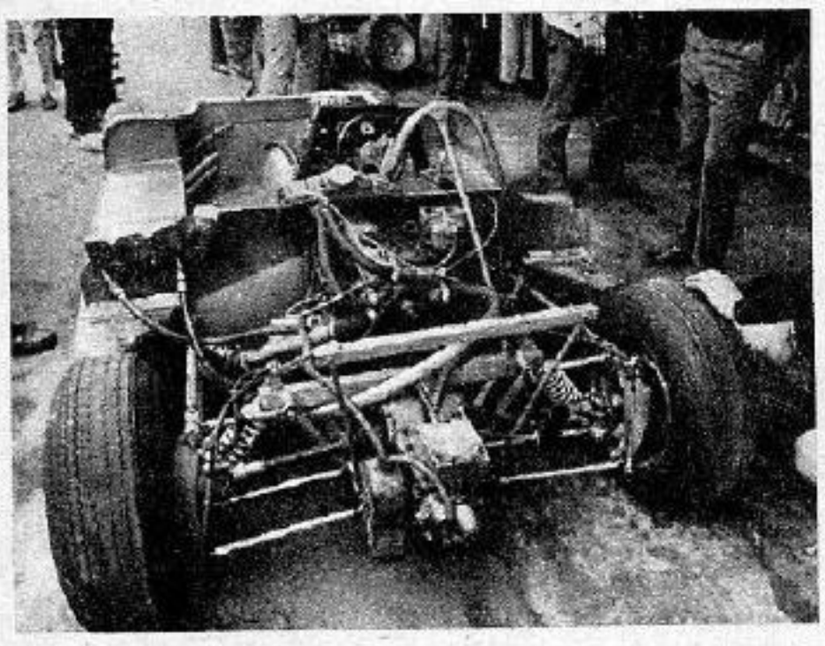
MOTOR ESTRUCTURAL: ¿COMO?



Desde el motor hacia la barra antivuelco sale una barra fija que soporta cargas de la suspensión trasera.



En este dibujo se ven claramente los puntos de fijación del motor al chasis.



El motor adosado directamente al chasis, ejemplo de cómo el grupo motriz trabaja estructuralmente.

En los últimos tiempos una técnica está muy de moda en los autos de competición: es la que hace que el motor del auto trabaje como estructura solidaria al chasis. O sea que trabaje como chasis propiamente.

En Europa, en los Lotus 49 se vieron por primera vez. Gracias a los nuevos motores diseñados por Cosworth en los cuales la fijación del block al chasis se había estudiado como para que el conjunto trabajara como bastidor, la sistematización se hizo rápidamente cosa común, especialmente entre los F-1, todos los Cosworth, mejor dicho todos los F-1 equiparados con motor Cosworth hacen trabajar al motor como bastidor.

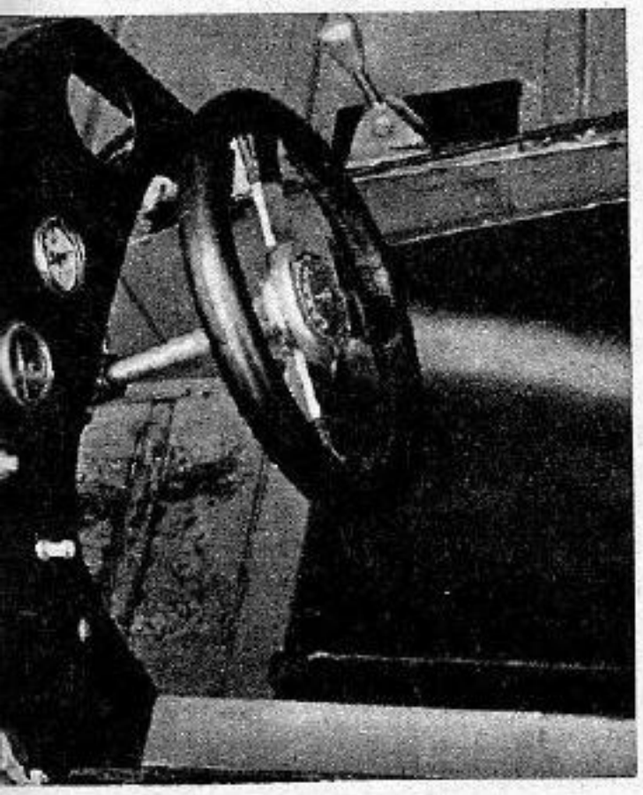
En nuestro país uno de los primeros que se animó a adoptar con un motor que no fuera Cosworth tal sistema fue Tulio Crespi. Lo aplicó por primera vez —y lo sigue usando— en los F-4, a mediados del año pasado. Le dio muy buen resultado, ganó muchos kilos de peso —razón fundamental del sistema— y aunque parezca mentira economía de producción.

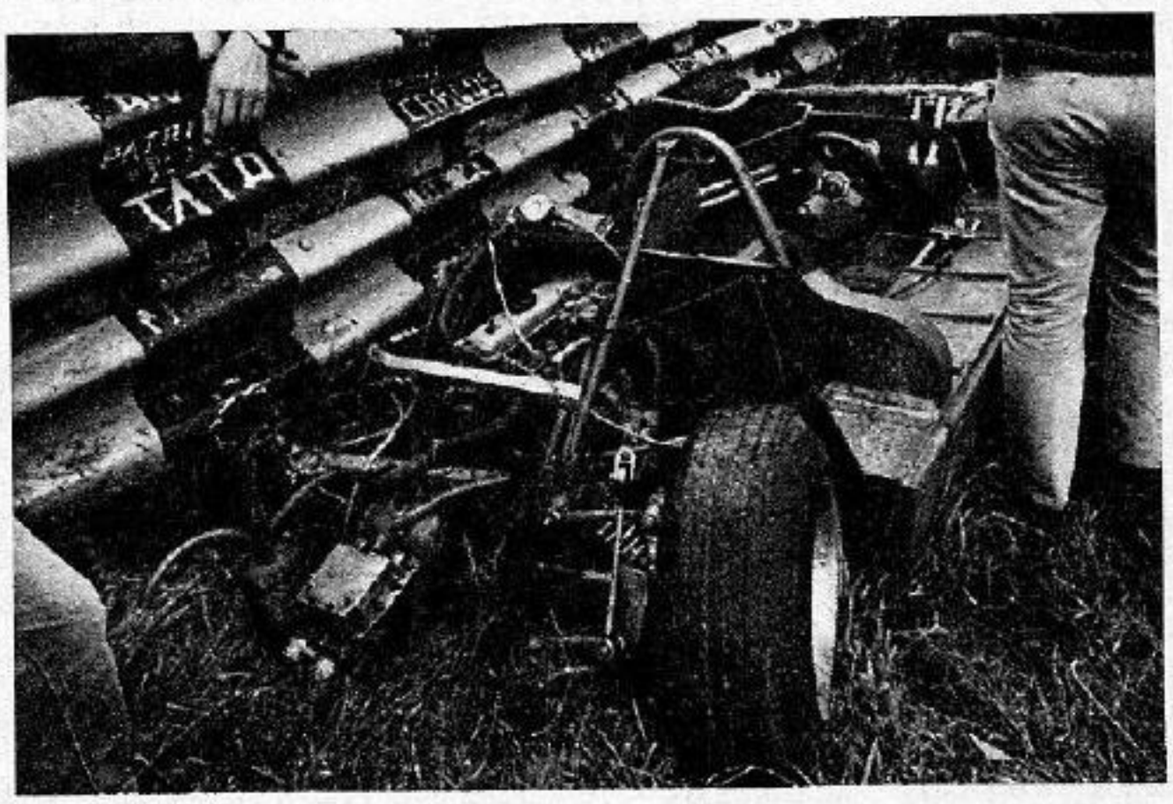
Los motores están unidos al chasis de la siguiente manera (ver dibujo): en la parte superior se soldó un cubo al cual se le practica una rosca en el centro. En ese lugar se atornilla al travesaño superior (a la altura de los hombros del piloto). En el centro se aprovechan los dos tornillos de la plaqueta que rodea a la cadena de distribución. Y en la parte inferior al cárter especial se le hace una pestaña hacia adelante que se atornilla con cuatro buloncitos a una pestaña similar en el chasis.

Las suspensiones traseras se anclan a barrales de aluminio macizo que a su vez se fijan a la caja de velocidades y en parte al mismísimo motor.

Y eso es todo.

Simple.





8

CRESPI

MOTOCICLISMO

"MINI-CROSS"



Esta denominación surge de la necesidad de diferenciarla de las que agrupan a máquinas de mayor cilindrada y potencia en competencias por el Campeonato Mundial de Cross. Establecida y practicada como clase promocional, ahora ha logrado el respaldo de las autoridades internacionales que rigen este deporte, por lo cual su popularidad se verá aumentada en relación directa a la difusión de su práctica oficializada. Los altos costos de producción y mantenimiento, a los que debe adicionarse el sentido profesional que rodea la participación en pruebas puntables de este tipo, prácticamente vedaban el ingreso a nuevos valores, que no se atrevían o no podían, económicamente hablando, meterse en semejante aventura. Por estas razones y otras de mercado comercial, muchas firmas productoras de motocicletas con escasos recursos económicos, destinados a promocionar deportivamente sus modelos, encontraron en esta nueva clase la salida elegante para hacerse notar y realizar convenios de fabricación bajo licencia de determinados modelos deportivos. Así es que en lo que va del año pasado y lo del presente se ha concretado la presentación de unidades destinadas a la práctica del cross basado en unidades motrices de hasta 175 cm³, potenciadas por fábrica o mediante equipos de diverso origen artesanal, lo que abre inmensas perspectivas a la pequeña industria involucrada en la realización de tales proyectos. Preparadores como Villa y Ancilotti, de Italia, fabrican bajo licencia unidades con motores españoles y alemanes. Los ingleses Dot y Salesman, con productos italianos y austríacos, a los que, por razones de potencial económico, se han agregado los representantes de los emporios industriales del Japón, con versiones reglamentarias, de sus tradicionales marcas, en el afán de rivalidar la vigencia de laureles obtenidos a través de sus siempre efectivas intervenciones competitivas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

No se practica con minifaldas, ni existe un Maxi - Cross en contraposición. Se trata simplemente de una clase promocional, lanzada en el Viejo Mundo para compensar las ansias de practicar la especialidad del cross. Para iniciarlos, les presentamos los modelos más populares

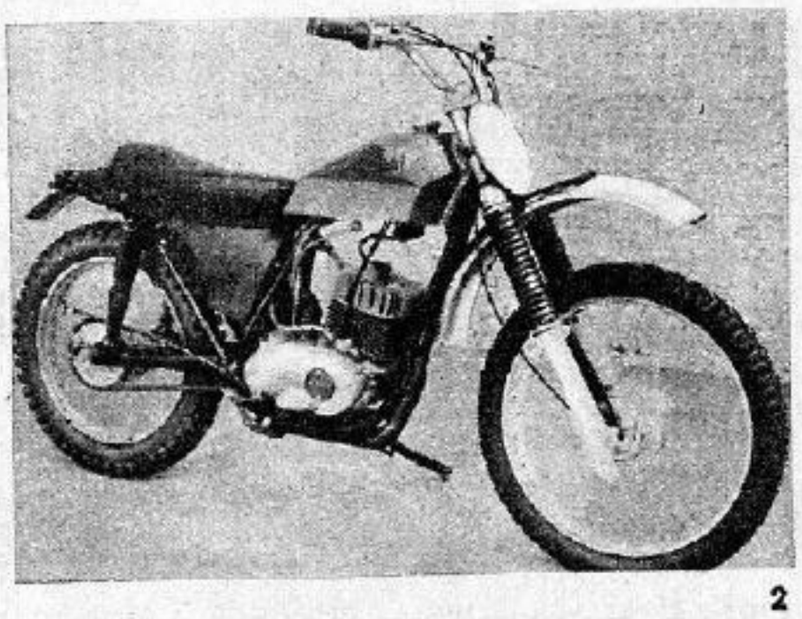
por LUCIANO FERNANDEZ

Estos "convenios laborales" casi siempre se realizan en la lucha por neutralizar la incidencia negativa de la política impositiva de protección a las industrias locales, que redunda en beneficio de los aficionados, ante la diversidad de modelos, que les permite especular con el precio de la unidad y ventajas de financiación, sin que existan indicios de saturación de mercado.

Por razones de espacio disponible hemos seleccionado modelos sobresalientes por sus características técnicas, terminación, rendimiento y originalidad, producidos en Italia, Alemania y Japón, en el afán de ejemplificar tendencias definidas de realización especializada para la práctica del "Mini-Cross".



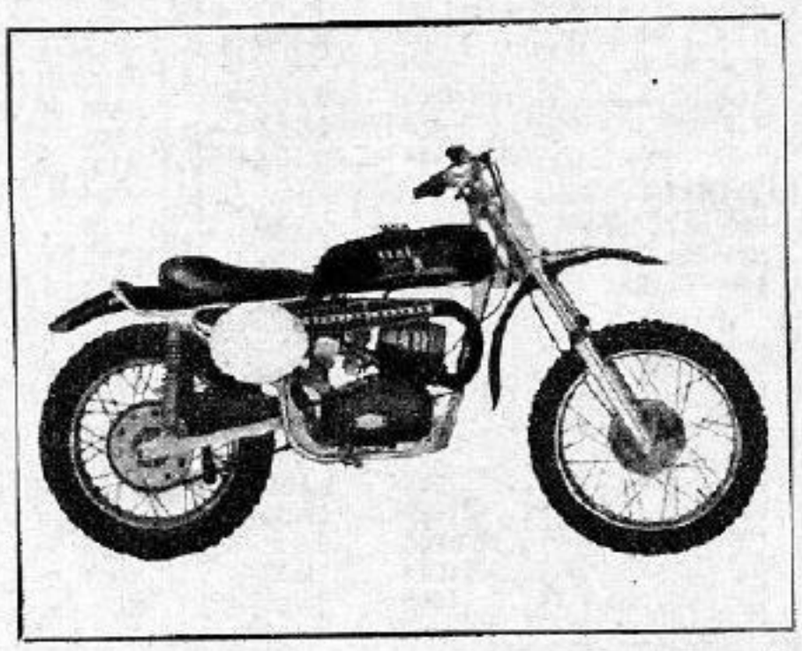
1



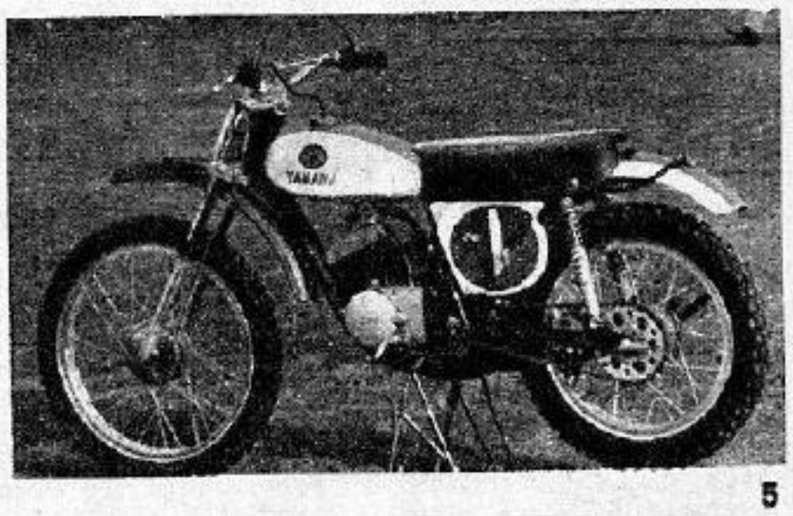
2



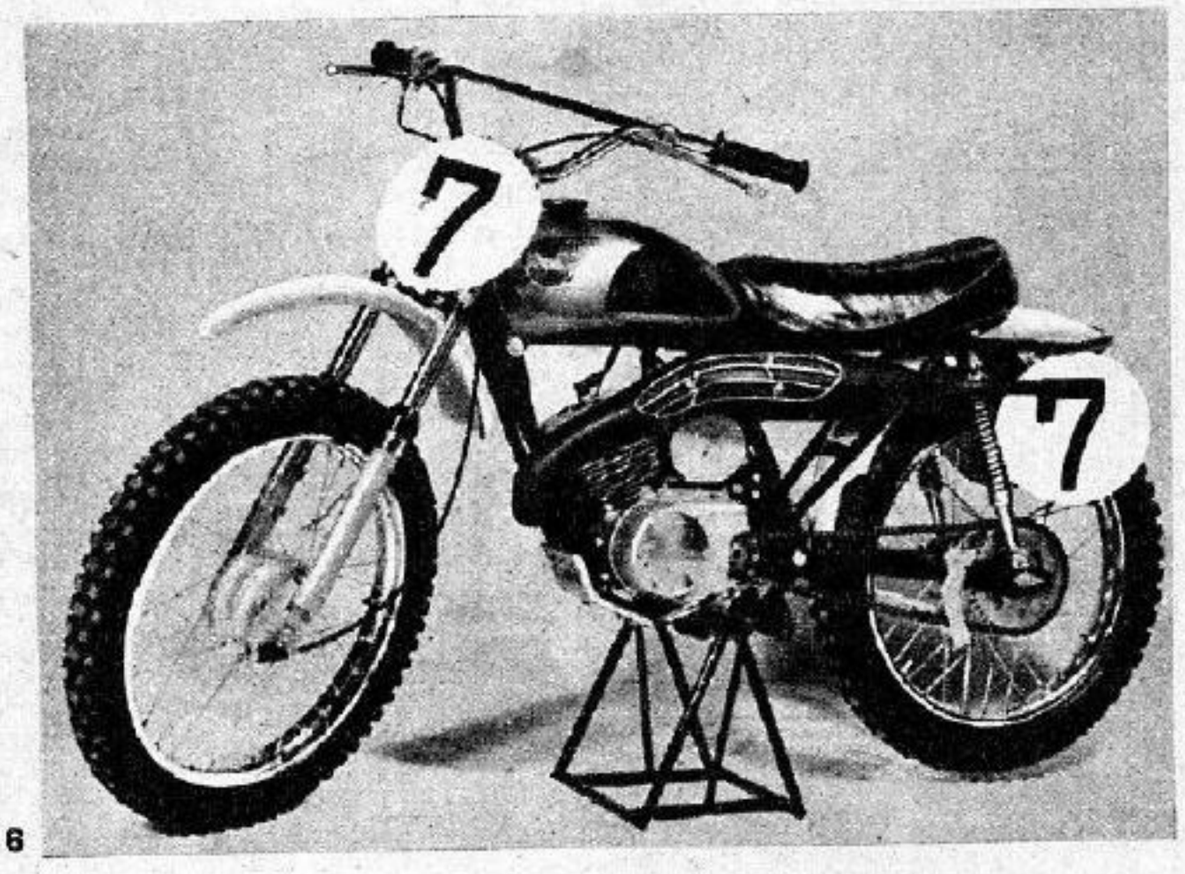
3



4



5



6

FOTO 1
MONTESA - VILLA 175 - Motor monocilíndrico de 60,5 x 60 relación diámetro carrera. Compresión 12 a 1. La alimentación corre por cuenta de un Amal Monoblock de 30 mm de paso. Potencia declarada: 30 C.V. a 8.000 rpm. Encendido a volante magnético especial y trasmisión primaria a engranajes y cambio de 4 relaciones. Su peso total de 90 kg está repartido en el rodado de 2,75 x 19" adelante y 3,50 x 18" atrás.

FOTO 2
La industria alemana dice "presente" mediante el modelo realizado por Maico en base a un motor de menor cilindrada; esta vez se trata de una "125" de 54 x 54 de relación carrera-diámetro. Su potencia de 18 C.V. a 8.000 rpm lograda con una compresión de 10 a 1 se aprovecha al máximo por medio de sus 5 velocidades bien escalonadas, que reciben la fuerza de la trasmisión primaria a engranajes. Su rodado de 2,50 x 21" y 3,50 x 18" adelante y atrás respectivamente.

FOTO 3
OSSA - 175 - Otra marca española empeñada en lograr fama internacional. Motor de características similares a la Montesa, presenta diferencial de potencia (26 C.V. y 8.500 rpm) y llantas de aluminio con fuertes nervaduras. Rodado de 2,75 x 21" adelante y 4,00 x 18" atrás. Su peso es de 89 kg y su sistema de escape elevado permite su adaptación a la práctica del "Trial", adosándosele el sistema de alumbrado.

FOTO 4
ITAL JET - Minarelli 175. Esta "firma armadora" utiliza diversos motores en su línea de producción y cuenta con varias licencias de fabricación; de todos hemos extraído el modelo que se ilustra en la foto, ideal para iniciarse en la práctica del cross. Su bastidor es fuerte y resistente, bien triangulado, y la geometría en el funcionamiento de la suspensión permite la corrección y absorber defectos de manejo. El motor es la versión potenciada del "tranquilo" 170 de la casa Minarelli. Su potencia de 22 C.V. a 8.000 rpm.

FOTO 5
YAMAHA 125 - Aquí también "metió la cuchara". Este inocente grupo motriz es un monocilíndrico con admisión regulada por falda de pistón. Entrega 20 C.V. a 9.000 rpm y caja de 5 velocidades. El bastidor recuerda a ciertos modelos de la famosa C.Z. checoslovaca, de gran experiencia en el campo "crossístico".

FOTO 6
KAWASAKI - 125 - Monocilíndrico de dos tiempos, con distribución a disco rotante y cambio de cinco velocidades, entrega una potencia de 20 HP a 10.000 rpm. El diseño de su caño de escape elevado la señalan como una derivada del modelo trial, de sensacionales performances en USA. Rodado de 2,75 x 19" y 3,50 x 18" adelante y atrás; son equipadas por cubiertas made in Japan de dibujos exclusivos.

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** cromas, **accesorios, etc.**

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
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		
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	6.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	4.900.—
2 CV lujo	1967	5.300.—
2 CV standard	1965	5.100.—
2 CV lujo	1968	5.500.—
2 CV standard	1969	5.500.—
2 CV lujo	1969	6.000.—
3 CV standard	1970	6.300.—
3 CV lujo	1970	6.900.—
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 6 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.600.—
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.	1948	2.000.—
4 p.	1948	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.600.—
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	900.—
700	1960	1.500.—
700	1961	1.800.—
700 coupé	1961	2.800.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.-
SL	1965	1.700.—
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 tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1959	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	2.600.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 6 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	1.000.—
2 p.	1960	1.500.—
GW-Wartburg	1962	2.300.—
HANSA		
1100	1960/1	1.900.—
Rural	1961	2.200.—
Coupé	1961	2.500.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.600.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.600.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	700.—
700	1963	2.200.—
Kombi	1963	2.500.—
700	1964	2.500.—
Kombi	1964	2.600.—
1204	1964	3.200.—
700	1965	2.600.—
Kombi	1965	2.600.—
1204	1965	3.500.—
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	1951	2.200.—
Carabela	1962	2.700.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1956	5.500.—
180	1956	5.800.—
300	1956	5.800.—
219 nafteo	1959	16.000.—
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	1.500.—
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
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.	1955/7	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 6 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	12.800.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3400.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
VOLVO		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.600.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.600.—
10 "	1966	8.500.—
10 "	1967	9.800.—
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	1957	8.000.—
T4B	1958	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1968	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—
" 1ª S.	1969	8.800.—
" 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	8.640.—
2 CV AZ, 4 p.	7.930.—
AMI-8	12.700.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	16.410.—
Rally Sport	18.480.—
Chevy Súper	20.410.—
Chevy Súper Sport	24.380.—
Chevy cupé	25.250.—
DODGE	
Dodge	17.725.—
Dodge Taxi	17.981.—
Dodge Taxi Gasolero	22.440.—
Dodge 4	18.898.—
Dodge Polara	22.247.—

MARCA	PRECIO
Dodge Coronado	23.958.—
Dodge Coronado Automatic	24.558.—
Dodge GTX 6 cil.	26.403.—
Dodge GTX 8 cil.	28.287.—
FIAT	
600 R 2 p.	9.850.—
128	14.600.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.950.—
1600	15.950.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
FORD	
Sedan Falcon	17.727.—
Sedan Taxi	17.278.—
Sedan Lujo	19.539.—
Sedan Futura	20.723.—
Rural Standard	20.480.—
Rural Lujo	22.391.—
Fairlane 500 6 cil.	22.561.—
Fairlane 500 8 cil.	23.796.—
Fairlane LTD 6 cil.	25.616.—
Fairlane LTD 8 cil.	26.861.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	17.350.—
404 Standard (9001)	16.050.—
504 De Lujo (6001)	16.450.—
504 Súper Lujo (6201)	19.650.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.691.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-SUB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

CHEVROLET	
Standard	18.060.—
De Lujo	19.260.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100	16.230.—
D-100 V8	17.440.—
D-100 Diesel	20.230.—
D-200	17.593.—
D-200 V8	18.803.—
D-200 Diesel	22.475.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.060.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	13.400.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Pick up F-100 c/caja I-6	16.832.—
Pick up F-100 V-8	16.952.—
F-100 Gasoil	19.912.—
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	13.910.—

MOTOS USADAS

AJS			
CILINDRADA			
500		46-48	660/ 850
350		46-48	440/ 680
500		49-54	810/1.190
500		60-62	2.130/2.550
650		60-62	2360/2.980

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	510/ 770
500	48-49	610/1.190
350	48-48	600/ 850
650	50-52	1.100/1.530
500	60-62	2.210/2.800
BMW		
500	55	1.530/1.785
250	58	1.530/2.130
500	58	2.550/3.060
500	62	3.230/3.825
600	62	3.825/4.510
DKW		
125		340/425
150		425/510
DUCATI		
175		765/1.190
200		850/1.275
GILERA		
150	54-62	510/ 765
175	60-67	595/ 935
200	62-68	765/1.105
200	65-68	850/1.275
300 (Imp.)	57-58	765/1.360
300 (nac.)	67-68	1.530/2.040
GUZZI		
175	57-61	600/1.020
235	57-61	765/1.190
350-500	46-49	340/ 600
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	680/ 850
1200	48-49	1.360/1.700
HONDA		
50	60-62	510/ 680
125	60-62	765/1.190
150	60-62	850/1.275
250	60-62	1.785/2.465
300	60-62	2.210/1.720
HRD		
1000	48-49	1.190/1.615
1000	54	2.040/2.550
1000 B. Shadow	48-49	2.040/2.380
ISO		
150		255/510
JAWA		
350	57	765/1.190
175	57	510/ 765
350	62	1.020/1.360
MATCHLESS		
350	46-48	425/ 640
500	46-48	600/ 850
500	49-52	765/1.275
NORTON		
500	46-48	600/ 765
500	49-51	765/1.275
500	58	1.615/1.700
500	62	1.870/2.380
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	600/ 850
125	54-62	340/ 600
175	58-62	680/1.100
125 (Cristian)	58-62	1.020/1.275
TRIUMPH		
500	46-47	850/1.360
500	48-50	1.530/2.040
650	48-50	1.700/2.210
350	47-49	680/1.020
500	51-54	1.870/2.295
650	51-54	2.040/2.550
500/650	55-57	2.210/2.800
350	58-62	2.210/2.800
650	60-62	3.230/3.825
500/650 (Cr.)	49-55	2.550/3.060
ZANELLA		
100	59-67	410/600
125	59-67	510/680

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.290.—
GILERA 165 TC	2.390.—
GILERA 200 GT	2.500.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.245.—
ZANELLA RUTERA 125	1.735.—
ZANELLA PONDEROSA	2.125.—
-Carga 175	3.593.—

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	3,95-1,48-0,66	$	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	$	8.940.—
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	$	8.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,60-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,60-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,60-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,60-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,60-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,60-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,60-0,75	$	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	4,80-1,71-0,71	$	6.620.—
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	$	8.870.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	8,03-1,63-0,56	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	9.350.—
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	$	7.188.—
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	$	12.039.—
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	60HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelu	Mercury	125HP	4,46-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado 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	$	9.218.—
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	$	13.087.—
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

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA de BUENOS AIRES

"Gran Premio Apertura CIUDAD de PERGAMINO"

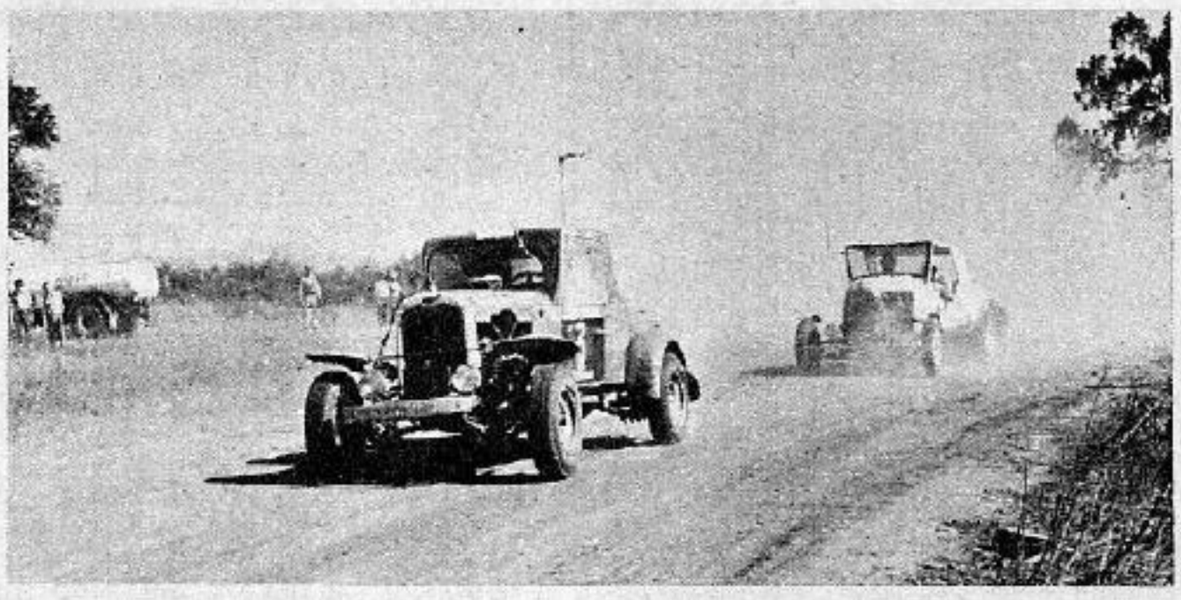
Pergamino es cabecera de una zona netamente "corsística" desde siempre, y donde se arraigó una especialidad como lo es el "Turismo del 27". Es increíble la cantidad de público que asiste a este tipo de competencias, que se disputan en circuitos naturales de 7 a 10 kilómetros de extensión, ubicados en zonas aledañas a la ciudad y formados por caminos de acceso entre granjas y quintas. La competencia, en sí, es más bien una prueba de velocidad y resistencia, por cuanto no existen zonas donde se exija el buen manejo. El trazado del circuito es un rectángulo: levantar "la pata" 50 metros antes, doblar y nuevamente "fierro a la tabla". Fueron 350 kilómetros divididos en 2 series de 175 cada serie y la clasificación final por suma de tiempos. La organización corrió por cuenta y riesgo del Auto Moto Club Pergamino, que es lo mismo que decir o o mencionar al amigo (incansable él) Ricardo Muises, contando con la colaboración eficaz de una cantidad así de grande de muchachos entusiastas que hacen honor a la ciudad de Pergamino.

1ª SERIE CATEGORIA
"TURISMO 27" (25 vtas.)

A las 10 horas, aproximadamente, se dio la orden de largada a los 24 participantes que llegaron de las localidades de Carabelas, San Nicolás, Casilda (Santa Fe), Arroyo Seco (Santa Fe), Empalme Villa Constitución, Venado Tuerto (Santa Fe), etcétera. Desde las primeras vueltas, la cosa estuvo entre los favoritos: Guillermo Candal, de Pergamino, con Chevrolet 27; Juan Calegaris, de San Nicolás, con un bien preparado Whipet 26; Benito Cichillitti, también representante de Pergamino, con Chevrolet 27; Boris Reynaldo, de Arroyo Seco (Santa Fe), con otro Whipet mod. 27. Hasta la décima vuelta (mientras el calor se hacía sentir en serio) las posiciones eran las siguientes: 1° marchaba Guillermo Candal, de Pergamino, seguido de cerca por el Whipet de Juan Calegaris, en 2º lugar; 3º marchaba Juan Fernández, de San Nicolás, con Chevrolet; 4º Benito Cichillitti, y 5º Hugo Apesteguía; el resto marchaba con una vuelta menos. En la vuelta 20 se distanciaron del resto sólo tres competidores: 1º, Guillermo Candal; 2º, Juan Calegaris; y 3º, Benito Cichillitti; el resto, con vueltas menos respecto de los punteros. En la vuelta Nº 21 el puntero Guillermo Candal perdió la primera colocación por pinchadura de un neumático, oportunidad que aprovechó Juan Ignacio "Perro" Caligari para pasar a la punta, mientras Rodríguez, "El Asador Oficial", daba muestras de alegría con un chorizo en el pincho, y Tadeo Ugarte, Eduardo "Tinto" Fesunte, Walter "Patilla" Principiano y Raúl "Boxer" Caligari se abrazaban y bailaban "La danza del triunfo". Culminaron las 25 vueltas (175 km) con el triunfo en manos de Juan Ignacio Caligari, en 1 hora 57 minutos 45 segundos; 2º, con 25 vueltas, Guillermo, Candal; 3º, Benito Cichillitti; 4º, con 24 vueltas, Hugo Apesteguía; 5º, con 23 vueltas, Reynaldo Boris.



Juan Ignacio "Perro" Caligari, ganador de la competencia, es paseado en andas por sus entusiastas "fans".



Guillermo Candal exigiendo al máximo a su noble Chevrolet, en un intento por descontar el exiguo tiempo acumulado por Juan Ignacio Caligari, que marcha en la segunda posición.



Fue motociclista, luego se dedicó a la preparación de máquinas de competición. Hoy es un incansable dirigente de la actividad "corsística" de la zona: Ricardo Muises.

2ª SERIE CATEGORIA
"TURISMO 27" (25 vtas.)

Bajada de bandera y picó en punta Juan Caligari, dispuesto a mantener la ventaja de 2 minutos y 7 segundos que lo separaban, en la primera serie, de su inmediato perseguidor, Guillermo Candal. En la primera vuelta las posiciones eran las siguientes: 1º, Juan Caligari; 2º, ahí no más, Guillermo Candal; 3º, Benito Cichillitti; 4º, Oscar Pereyra; y 5º, Raúl Hispani. En la 10ª vuelta las posiciones en los puestos de vanguardia sufrían algunos cambios: Guillermo Candal pasaba a ocupar la posición de privilegio en un intento por descontar tiempos que lo separaban de Juan Caligari, mientras éste se mantenía 2º en marcha expectante y muy bien asistido desde boxes por sus colaboradores inmediatos. Los promedios oscilaban entre los 94 y 95 km/h, y el sol quemaba que daba calambres.

En la vuelta 15ª sólo cuatro coches marchaban con igual número de vueltas: el 1º, Guillermo Candal; 2º, Juan Caligari; 3º, Benito Cichillitti, y el 4º, Guillermo Grimaldi; el resto, con vueltas menos. La lucha entre el representante de Pergamino, Guillermo Candal, y el representante de San Nicolás, Juan Caligari, se hizo evidente en los relojes, décima tras décima descontaba Guillermo Candal al promediar las 25 vueltas. El nerviosismo contagiaba a todos: público, organizadores, mecánicos y escribas. Por fin... cayó la bandera a cuadros, culminando así las 25 vueltas de la segunda serie, que tuvo a protagonistas de la talla de Caligari y Candal, que se "robaron" el espectáculo en este "Gran Premio Apertura Turismo 27 Ciudad de Pergamino". La clasificación de la serie fue la siguiente: 1º, Guillermo Candal; 2º, Juan Caligari; 3º, Guillermo Grimaldi; 4º, Reynaldo Boris; 5º, Pedro Friguglietti; 6º, Benito Cichillitti; y 7º, Oscar Pereyra.



Héctor Farina, crédito local en la categoría "Fomento Limitada del 27", en el 70 fue 4º en el Campeonato; ahora marcha 2º. Su arma: un Ford "T" con válvulas a la cabeza.

LA ACTIVIDAD ZONAL

CLASIFICACION FINAL CATEGORIA "TURISMO 27"
(50 Vtas.) Por suma de tiempos

1º	Juan Ignacio Caligari	50	3h56m15s	
2º	Guillermo Candal	50	3h56m59s	
3º	Benito Cichillitti	47	4h04m39s	2|10
4º	Reynaldo Boris	46	4h03m34s	
5º	Guillermo Grimaldi	45	4h19m26s	
6º	José Torres	43	4h05m27s	
7º	Oscar Pereyra	42	4h00m03s	
8º	Pacífico Gentile	41	4h03m43s	
9º	Zivkovich	40	4h01m53s	
10º	Raúl Hispani	37	3h41m07s	

"CAMISAS DE PERGAMINO"

Vimos y saludamos a Héctor Farina, destacado valor de Limitada del 27, está 2º en el Campeonato con un Ford T de válvulas a la cabeza.

Estando puntero, Guillermo Candal pinchó un neumático; lo cambiaron en 1m 53s. Antonio "Cordobés" Martínez se tiraba de los pelos de desesperación.

Se portó como un verdadero "gomía" que es el "AS" del motociclismo local Paco Darder y su hermano Julio... Gracias, Paco.

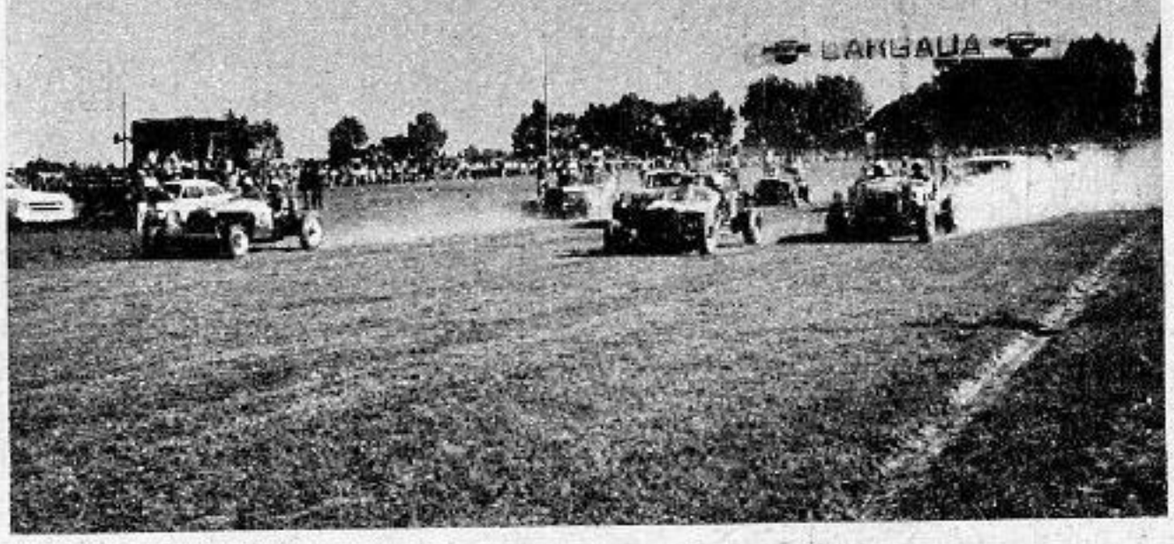
Estas competencias de "Turismo 27" son verdaderamente "TC" en miniatura.

Trabajador incansable, como siempre, el joven periodista local Carlos José Bonet.

Ricardito Muises cada vez pierde más la memoria y el pelo... ¡pobre!

CLASIFICACION

1º	103	Mario "Bebe" Rivolta	Cadillac V8, 1929	Roque Pérez
2º	9	Rubén Muñiz	Ford A, 1929	City Bell
3º	30	Roberto Dolsini	Ford A, 1929	La Plata
4º	6	Nicolás Marzano	Dodge, 1930	La Plata
5º	118	Carlos Lopes	Chrysler, 1928	La Plata
6º	10	Rubén Bustos	Oldsmobile, 1928	Chivilcoy
7º	8	Horacio Lombardozzo	Ford A, 1929	Las Flores
8º	1	"Hermanos Pratti"	Ford A, 1931	Monte Grande
9º	3	Domingo Martín	Ford T, 1927	Cañuelas
10º	51	Jorge Tiseira	Fiat, 1928	Roque Pérez



Rivolta derrapando en una curva del veloz circuito.

Rivolta se impuso en Roque Pérez



Largada de la final, la que ganó "Bebe" Rivolta en gran forma.

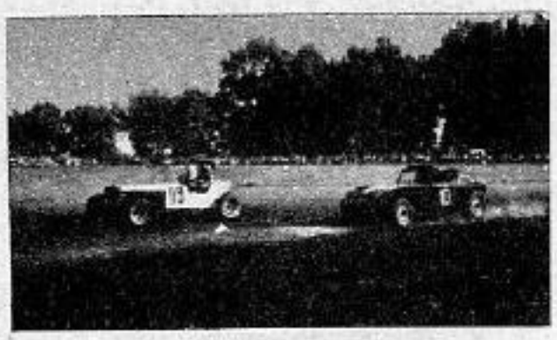
Indiscutido fue el triunfo de Bebe Rivolta en la carrera disputada en Roque Pérez con la organización del club Sarmiento y reservada a cafeteras hasta 1931.

El triunfo de Rivolta no fue, evidentemente, casualidad, y ello lo demuestra el hecho de haber triunfado en la clasificación, en la primera serie y en la final. Además, la diferencia entre el auto de Rivolta y el resto fue sideral, haciendo un monólogo de esta competencia. Pese a todo, la conducción de Rivolta fue estupenda y digna de elogios, demostrando que Rivolta es uno de los mejores volantes de Roque Pérez.

El automóvil, preparado por la Peña "La Tuerca", contó en la ocasión con el rendidor motor Cadillac V8.

Uno de los problemas que tuvo esta competencia fue que la mayoría de los grandes volantes de la categoría que había prometido su participación no estuvieron presentes y nadie pudo dar explicaciones sobre el hecho.

Uno de los volantes que mantuvo la tensión del público presente fue el que a la postre se clasificara segundo, Rubén Mu-



Lopes y Bustos pelearon durante toda la competencia por el quinto puesto.

ñiz, que con su Ford se mantuvo en el pelotón al darse cuenta de que no podía alcanzarlo a Rivolta, absteniéndose de hacer maniobras antideportivas, como lo hacen habitualmente muchos de los pilotos de la categoría.

Debemos destacar la organización del club Sarmiento, que fue sensacional y que demostró una vez más que está capacitado para organizar cualquier tipo de carrera sin que las circunstancias lo superen.

CORDOBA

Zonal en Río Segundo

Ganaron Uravich, Mastromarino, Del Toro y Agorio

Con los auspicios del club Juventud Unida de Río Segundo se disputó la tercera fecha del campeonato Zonal Standard, para las categorías A, hasta 1.150, y B, hasta dos litros. Además se corrió la promocional para Fiat 600 y para Citroën.

CITROEN

El fuego se abrió con los "patos feos", que recorrieron el circuito de 1.150 metros en 15 oportunidades.

Carlos Mastromarino fue quien picó en punta, seguido por su hermano Juan, Cravero, Cabeza, Gentilini y Vallés.

Ya en la segunda vuelta, Juan había superado a Carlos en un impresionante y bien planeado juego de equipo, en el que terciaba Eduardo Cravero, quien corre con la preparación de los primeros. Más atrás Vallés superaba a Oscar Cabeza, mientras que Gentilini debió abandonar con problemas mecánicos en la sexta vuelta.

Los dos Mastromarino, doblando como podían, hacían las delicias del escaso público, mientras que Cravero llegó a ponérseles a la par pero sin poder superarlos. Finalmente se impuso Carlos Mastromarino, con una ventaja de 1 segundo sobre su hermano Juan.

FITITOS EN ACCION

Seis fueron las bolitas que se presentaron a la línea de largada, contándose entre ellas a lo más "graznado" de la categoría. Los cosquinenses Castro y Uravich, por un lado; el dolorense Carlos Silva y los cordobeses Juan Ramírez, César Norverto y Hugo Fernández.

Manolo "Tito" Uravich fue el encargado de comandar el lote desde el vamos y hasta la finalización de las 15 vueltas estipuladas, mientras que su compañero José Castro, ubicado tercero detrás de Ramírez, luchaba denodadamente por el segundo puesto. Ramírez debió abandonar en la vuelta número seis al cortar la correa del ventilador, perdiendo la prueba a un buen animador. Silva, Norverto y Fernández los seguían en esa posición. Norverto en gran actuación logra pasar al cuarto puesto en la séptima vuelta y dos vueltas más adelante ya se encontraba tercero, finalizando la competencia en esa posición.

DEL TORO IMBATIBLE

La categoría hasta 1.150 cm³ contó también con la participación de algunos pilotos que habían corrido en la promocional de Fiat

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



600, totalizando así un lote de 11 participantes.

El piloto de Carlos Paz, Oscar del Toro, con un Auto Union, resultó inalcanzable para el resto de los volantes. En la primera pasada lo escoltaban José Castro, Héctor Musso, Juan Ramírez, Jorge Rizzutto, Manuel Uravich, Rubén Gasagne, "Kiwi", Ricardo Sassi, Berto Cardetti y Quique Spada.

Las primeras vueltas no variaron fundamentalmente, notándose el avance de Uravich y Gasagne, mientras que Ramírez protagonizaba un fuera de pista que lo relegó algunos puestos. La lucha por el segundo puesto se tornó espectacular entre el fiatín de Castro y el Renault de Rizzutto, pasándolo éste cuando se cumplía la vuelta número 12. Pero el esfuerzo realizado hizo que en un giro más debiera desertar. También debió abandonar posteriormente Juan Ramírez, al romper nuevamente la correa del ventilador. Mientras tanto el ascenso de Uravich era increíble. Su fiatín superaba adversarios a pasos agigantados, hasta llegar al segundo puesto, pero como a dos lunas del puntero Del Toro, que paseaba tranquilamente. Lamentablemente, la vehemencia de Uravich hizo que al cumplirse la vuelta número 16 se mandara "el gran vuelco argentino, salud", por suerte sin consecuencias. Desde ese momento se armó el gran batifondo en las planillas (a nosotros también nos agarró). Hubo abandonos, vueltas a la pista, etcétera. Indiscutiblemente ganó Del Toro y escolta quedó Gasagne, seguido de Castro.

LA FINAL PARA AGORIO

Muy pocas veces hemos podido observar una prueba de esta categoría en la que la lucha por los primeros puestos no mermara hasta la finalización de la misma.

El joven piloto Roberto Cano, con una berlina milqui, picó en la punta en forma realmente impresionante, seguido de Geretto, Agorio, Del Toro, Badra, Jais, Sarazate, Macera, "Kiwi" y Giménez.

Los tres punteros viajaron rueda a rueda hasta la vuelta número cuatro, en la que Agorio superó a Geretto y comenzó la persecución de Cano. Vuelta tras vuelta, ambos pilotos se jugaron íntegramente en cada curva, sin darse cuartel. Paragolpe a paragolpe, rueda a rueda, puerta a puerta, antena a antena; en fin, algo de novela. Cano supo aguantar las arremetidas del puntero en el campeonato, quien finalmente logró doblegarlo en plena curva al cumplirse el giro 14. Mientras tanto, Del Toro con el Deka avanzaba vertiginosamente, pasando a coches de mayor cilindrada. Así logró superar a Sarazate y ubicarse cuarto detrás de Geretto. Más atrás, y luchando por el último puesto, venían el contador Jais y Macera. A esta altura del partido ya habían abandonado Badra, cuando marchaba tercero, y posteriormente lo hicieron Del Toro al cortar palier, "Kiwi" y Giménez.

La última alternativa la brindó Alberto Sarazate, quien esta vez estaba realmente desconocido. Corriendo vehementemente logró superar a Geretto, ubicándose así en la tercera colocación. En la última vuelta estuvo a punto de pasar a Cano, quien experimentaba algunos problemas en su máquina.

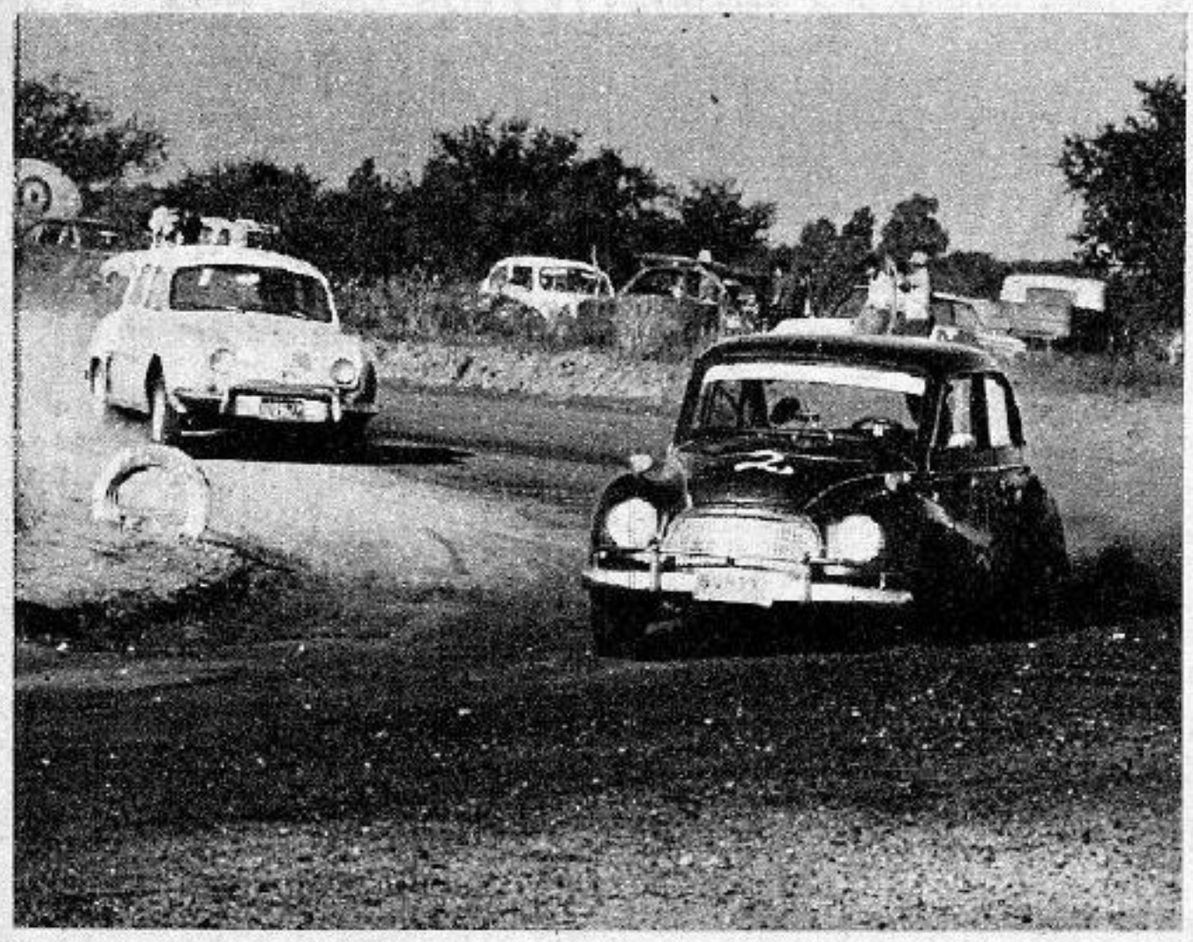
PORRONCITOS ZONALES

Muy poco público concurrió a la prueba de Río Segundo. La gente de la zona está acostumbrada a las competencias de cafeteras, mostrándose indiferente por los standard. El perjudicado resultó el club que se adjudicó un hermoso "clavel".

Un solo Peugeot hubo en la jornada. El contador Jais manipuló un modelo 404, muy standard, ya que prácticamente le pasaron por arriba. Creemos que deberá "meter mano" para dejar satisfechos a los hinchas del león.

Los pilotos de Cosquín, Castro y Uravich, repitieron las posiciones obtenidas anteriormente en Villa Gloria, pero al revés. Los dos se han convertido en los dominadores de la categoría promocional para Fiat 600.

Otro equipo que anda: los tres Citroën preparados por Mastromarino caminan cualquier cantidad y son inalcanzables. En Río Segundo jugaron con el resto de los participantes.



CATEGORIA CITROEN

1) Carlos Mastromarino	17m10s 2|10	15 vtas.
2) Juan Mastromarino	17m11s 4|10	15 "
3) Eduardo Cravero	17m12s	15 "
4) José Vallés	17m19s	15 "
5) Oscar Cabeza	17m31s	15 "

CATEGORIA FIAT 600

1) Manuel Uravich	14m02s	15 vtas.
2) José Castro	14m02s 4|10	15 "
3) César Norverto	14m24s	15 "
4) Carlos Silva	14m41s	15 "

CATEGORIA STANDARD HASTA 1.150 cm³

1) Oscar Del Toro	22m35s6|10	25 vtas.
2) Rubén Gasagne	23m02s	25 "
3)José Castro	23m18s	25 "
4) "Kiwi"		24 "
5) Berto Cardetti		22 "
6) Quique Spada		20 "

CATEGORIA STANDARD HASTA 2.000 cm³

1) Aldo Agorio	22m09s1|10	25 vtas.
2) Roberto Cano	22m10s 2|10	25 "
3) Alberto Sarazate	22m15s	25 "
4) Mario Geretto	22m24s	25 "
5) Hasne Macera	22m32s	25 "
6) Yamil Jais	22m39s	25 "

REGIMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

SE CIERNE LA TORMENTA

por ARTURO PELLET LASTRA



El anuncio del nuevo régimen de promoción para nuestra industria reactualiza un grave problema

Desde el 31 de diciembre de 1968, día en que venció el anterior régimen de promoción para la industria automotriz, instituido en 1965, viene rodando por los despachos ministeriales, las salas de reunión de directorio de las empresas y la redacción de revistas, como ésta que están ustedes leyendo, proyectos y más proyectos, hipotéticos y reales, para reemplazar al ya fenecido régimen del 65.

Cada vez que un anuncio de este tipo se efectúa, se reabre la polémica y es difícil, muy difícil lograr puntos de coincidencia entre los funcionarios y los líderes de la industria.

Prueba de ello, es sin duda el proyecto que la Comisión Asesora Honoraria de la industria automotriz, integrada por ADEFA, ACARA y CIFARA, entregó al entonces secretario de Industria y Comercio Interior, doctor Raúl Peyceré, en marzo de 1969 y el anteproyecto del Poder Ejecutivo Nacional, dado a conocer oficiosamente el 9 de enero del año pasado.

Como era previsible, el proyecto de la Comisión Asesora, no satisfizo al gobierno y el proyecto del gobierno tampoco satisfizo a la comisión asesora, lo que determinó que todo el asunto quedara hasta este año, en un forzoso punto muerto.

Ahora, a dos años y tres meses de abierto el diálogo y tras muchas idas y venidas, estudios y contraestudios, el actual secretario de Industria y Comercio, general Chescotta, ha dado a conocer el 29 de marzo ppdo. un proyecto de ley que establece, al parecer en forma definitiva, el nuevo régimen de promoción para la industria del automóvil.

Dado que este proyecto ya ha sido elevado a la firma del presidente Lanusse y teniendo en cuenta el hecho de que a partir del jueves 1º pasado se analiza el mecanismo de aplicación, podemos adelantar que el texto anunciado se convertiría en ley, en el curso de este mes.

LOS OBJETIVOS DEL REGIMEN

Son sus objetivos:

1º) La reducción paulatina de los precios de los automóviles en el mercado interno, propiciando la adquisición de automóviles por parte de los sectores de menores ingresos.

Este objetivo coincide con uno de los puntos clave del Proyecto Peyceré, y por cierto de ser efectiva la intención merece nuestro apoyo, ya que contribuiría en corto plazo a ampliar sustancialmente el mercado de compras y consecuentemente la producción seriada de unidades de hasta 1100 cm³ de cilindrada.

Nos parece sin embargo oportuno reiterar aquí el leitmotiv de nuestras campañas en pro de la reducción de la presión impositiva sobre la industria automotriz y el automovilista usuario.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Es que no puede encararse una reducción progresiva de precios, solo pensando en aumentar la producción de unidades y la reducción de la capacidad ociosa de las fábricas. Es imprescindible también, y simultáneamente, reducir la presión impositiva que encarece en un 24 por ciento el precio de cada coche 0 km, que se vende en el país, como demostrara elocuentemente el estudio de ADEFA publicado en octubre de 1969, que hemos comentado en estas páginas.

2º Objetivo: El segundo objetivo anunciado por el general Chescotta es lograr la concentración de la industria automotriz terminal y la de autopartes, obteniendo una mayor eficiencia productiva y la mayor economía de escalas posible, aumentando las fuentes de trabajo.

Para ello la nueva ley dispondrá la prohibición en todo el territorio del país de la instalación de nuevas fábricas de automotores, excepción hecha de las que puedan originarse en la fusión, concentración o traslado de empresas ya existentes, que cuenten con la previa aprobación del Estado.

En este sentido CORSA ha sostenido siempre como tesis de batalla que fue un error del primer régimen de promoción de esta industria, aprobado por decreto en 1959, permitir la exorbitante cifra de 21 fábricas de autos, trece de las cuales pasaron a mejor vida con el correr de los años.

Seguimos pensando lo mismo: la Argentina no tiene mercado de compra, capacidad financiera, ni puede absorber económicamente más que un número limitado de modelos, producidos en la mayor escala posible, por empresas que fabriquen, no armen, sus unidades.

Pero si bien estamos en la tesis de pocas fábricas, con gran capacidad de producción, creemos que la concentración de la industria automotriz terminal se puede lograr eficientemente, sin necesidad de llegar al remedio extremo que aplica la nueva ley, consistente en prohibir, lisa y llanamente, la instalación de nuevas empresas. Sin necesidad de normas legales prohibitivas se autoeliminaron del mercado todos los industriales "golondrina" y armadores improvisados, quedando solamente en el país las marcas que prestigian a la industria, aquí y en todas partes del mundo.

Como decíamos en 1962, en 1965 y lo repetimos ahora, antes que PROHIBIR es preferible y más adecuado a nuestra técnica constitucional de libertad de comercio, consagrada en el artículo 14 de la C. N., establecer rigurosas normas legales que exijan avales financieros, planes de desarrollo y solvencia moral a quienes deseen radicar capitales o constituir empresas dentro de esta área, con apoyo del ahorro nacional.

Porque cabe preguntarse ante esta prohibición que trae aparejada la nueva ley: ¿que pasaría el día de mañana, si empresarios argentinos de reconocido prestigio en otras áreas de la economía deciden fabricar automóviles 0 Km.? ¿Les podríamos negar a argentinos lo que se les facilitó en 1959 a extranjeros que no supieron cumplir?

El tercer objetivo anunciado es plausible y basta mencionarlo: nadie discutirá, sin duda, que la ley asegura una promoción intensiva de la tecnología y el diseño nacionales.

EL CUARTO OBJETIVO DE LA LEY: EXPORTAR

Otro objetivo de la ley es imperioso aplicarlo de inmediato: se trata del ingreso efectivo de divisas por exportación de automotores y partes de automotores, con alto valor agregado de origen nacional.

Al respecto creemos que los acuerdos alcanzados en el seno de la ALALC (Asociación Latinoamericana de Libre Comercio) nos permitirán, no bien se concrete la desgravación aduanera prevista en dicho acuerdo regional, entrar en el mercado uruguayo (que está virgen), en el mercado paraguayo, compitiendo con Brasil, y penetrar en Bolivia y Chile, países, estos últimos, donde sólo hay plantas de armado de automotores y subsisten altos recargos para los modelos cuyo país de origen no pertenece a la ALALC (como es el caso de EE. UU., Francia, Italia, etcétera).

Claro está que este objetivo de la ley sólo puede cumplirse si se reducen drásticamente en la nomenclatura aduanera los recargos por exportación y otro tanto hacen, en el marco de la ALALC, los gobiernos de los citados países limítrofes.

El último objetivo que enuncia el proyecto, que ya tiene media sanción, es el incremento de la participación del capital nacional en la industria de partes y accesorios.

LAS PRINCIPALES CARACTERISTICAS DE LA NUEVA LEY

Las características principales del proyecto, siguiendo los objetivos mencionados, prevén la creación, con carácter definitivo, de la comisión asesora honoraria.

Asimismo el proyecto pone énfasis en la sistematización de la fabricación de autopiezas. Para ello se espera facilitar la instalación de nuevas fábricas, sujetas a requisitos de seriedad y solvencia.

O sea que en este aspecto se sigue el camino inverso a lo decidido respecto de la industria terminal: en vez de prohibir, se facilita la instalación de más fábricas de autopiezas, sujetas a condiciones rigurosas de capacidad y competencia.

Esto nos lleva a reiterar nuestro criterio: ¿por qué no se sigue también este sano principio en el caso de la industria terminal? La clave está no en prohibir sino en controlar activamente a la industria terminal, para evitar que se repita la experiencia de 1959-65.

Además, cabe recordar que de seguir el camino de la concentración hasta sus últimas consecuencias en la industria terminal, se puede desembocar en el urticante esquema del monopolio, que tanto da que hablar en estos días.

LA REDUCCION DE MODELOS Y DE PRECIOS

El proyecto anunciado oficialmente pone énfasis también en la reducción de modelos, estableciendo reducciones de la producción anual de algunos de los modelos existentes.

Esta reducción de modelos tiende a lograr una mayor producción seriada, con un número limitado de modelos de tipo "económico" y está conectada con la anunciada reducción de precios.

No se ha anunciado cómo se va a reglamentar esta reducción de modelos y la consecuente reducción de precios, pero el proyecto asegura que: "La reducción se instrumentará mediante un sistema que contemple las economías de escala que se obtengan a medida que progrese la concentración de modelos, preservando siempre la rentabilidad de las empresas".

Volvemos a lo que ya señalamos: si bien se puede prever una pequeña economía de costos concentrando la producción en un número reducido de modelos, no es posible lograr un sustancial abaratamiento de precios si no se reduce de inmediato la presión impositiva, que se lleva en el reparto la tajada del león.

Además tampoco se puede pensar en reducciones de precios si no hay una política económica firme y cohesionadamente antiinflacionista. Por todos es sabido que los precios de los 0 Km han aumentado en lo que va del año un 15 %, y la espiral amenaza continuar apenas se conozcan los aumentos salariales acordados en las comisiones paritarias, donde discuten sus convenios, empresarios y obreros de la industria automotriz.

En todo caso, si se reducen los precios, tendría que aclararse que esto será sobre los precios que incluirán estos aumentos de salarios, que ya se sabe han de trasladarse al precio de costo de cada automóvil que salga de fábrica a partir de mayo.

No es justo que nosotros, o ustedes que nos están leyendo, se ilusionen con una reducción de precios, tomando como índice el valor que tenían los coches en enero o el que tienen actualmente. En todo caso, si la reducción se concreta, habrá que tomar como índice los precios de mayo/julio.

Desde ya que cualquiera sea el monto en que se abaraten los costos y el momento en que esto ocurra, todos vamos a bailar "en una pata". Pero antes de alegrarnos hay que esperar que se aclare cómo se va a aplicar la reducción de precios. Es lo más sensato.

LA IMPORTACION

Por último, el proyecto oficial decide suspender la importación de automóviles, excepto el caso de admisión temporaria de vehículos con destino a misiones diplomáticas extranjeras acreditadas en el país.

Esta es, tal vez, la diferencia más sustancial con el Proyecto Peyceré, que autorizaba la importación de automóviles, pagando para ello un impuesto decreciente que iba del 140 % en el primer año de aplicación del régimen, al 70 % de recargo en el 5º año de aplicación.

Este régimen se extendía también a la importación de partes y accesorios, camiones y vehículos de pasajeros.

Seguramente las críticas que en febrero y marzo del año pasado se hicieron a este proyecto han motivado ahora su modificación.

En suma, los industriales opinaban entonces que este sistema de reducción de recargos a la importación de coches extranjeros era descabellado, ya que lejos de obligar a los industriales a abaratar costos para acercarse a los precios internacionales, 100 % más bajos que los locales, los llevaría a una eventual competencia ruinosa, dado que las condiciones en que se desenvuelve la industria nacional no permite reducir costos y en consecuencia el sistema hubiera sido desastroso.

¿QUE VA A PASAR?

Las próximas semanas van a ser decisivas para el futuro de esta industria que ha entregado al público argentino cerca de dos millones de unidades en 12 años, renovando en un 85 % el parque automotor, y que por cierto es importante en el conjunto económico nacional, ya que emplea a 35.300 personas, habiendo alcanzado el segundo lugar entre los países latinoamericanos, donde sólo Brasil la supera.

El proyecto anunciado, aun cuando no satisface plenamente nuestros deseos, está más cerca del ideal que los proyectos de 1969/70.

El nudo gordiano que deben desatar en las próximas semanas los empresarios y funcionarios de Industria y Comercio está contenido en la reglamentación de la reducción de los modelos y la muy difícil cuestión de cómo se va a instrumentar el abaratamiento de precios, que sería consecuencia de esa reducción.

No cabe duda de que ésta es la clave que nos va a mantener expectantes a todos.

MAS SOBRE LA M







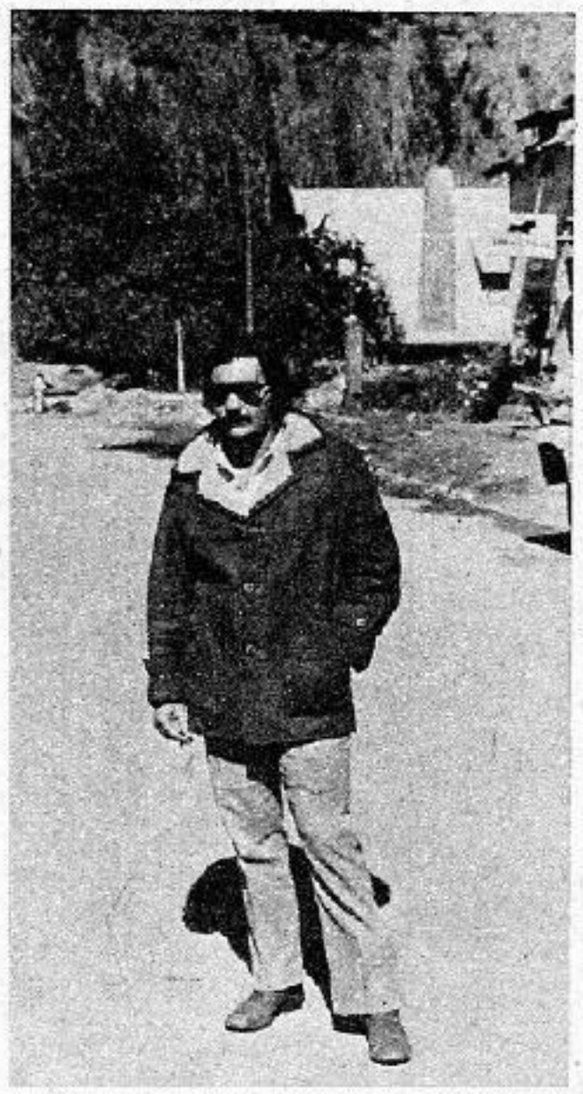
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANZANA

Fotos: ALFREDO ALBORNOZ



Abajo, izquierda: Jorge Larrainzar (piloto de Ingeniero Jacobacci) fue otro de los varios que se quedaron tirados en un vado cercano a La Rinconada sobre el comienzo de la etapa a Bariloche. Sólo los diez primeros pasaron sin mayores problemas, después se formó una huella profunda y los chiquitos pagaron los platos rotos. Aquí empujan como condenados a trabajos forzados con los piecitos hundidos en las aguas del fresco arroyo en una mañana destemplada.



Mírelo bien y grábeselo porque como éste, no debe haber otro. Se llama Roberto Rodríguez y se lo suele ver por las carreras de Turismo. Además es íntimo amigo de Pepe Migliore. Este buen muchacho (38, años, casado, tres hijos y con novia) fue víctima del desesperado Pepe, quien cuando se enteró de que no podía largar con los motores entregados por Zampini para TN le puso a su auto el motor standard del 504 nuevito, nuevito del buen y fiel amigo Rodríguez. Amigos como éste van quedando pocos...

Abajo, centro izquierda: Hasta que lo descalificaron la tarea cumplida por Giani Novara fue excelente. Gran mufa le agarró al enterarse de la medida tomada por el Comisario Técnico de Bariloche, y se tomó el avión a Buenos Aires. Un muchacho joven, que viaja muy fuerte, con estilo agresivo y que promete ser un valor a corto plazo... siempre y cuando no lo quemen.

Abajo, centro derecha: ¡Linda parejita! Toti Agromayor, faso en boca y con cara de Isidoro con mufa, y el Gordo Schiaffino maletas en ristre. Largaron con la cupé que Toti usa para andar por la calle, totalmente standard pero como tuvieron durante las dos etapas más problemas que los Pérez García, decidieron volverse y no largaron la tercera. ¡Qué personajes!

Tiempo de reparación en San Martín de los Andes y mucho trabajo para los mecánicos de la Comisión de Concesionarios Fiat. En la foto el "soldador oficial" se encarga de reparar una parrilla de suspensión superior delantera del auto de Cristiano Rattazzi. Ese era el único problema hasta el momento. Terminaron muy tarde con los seis autos arribados a SM de los Andes.



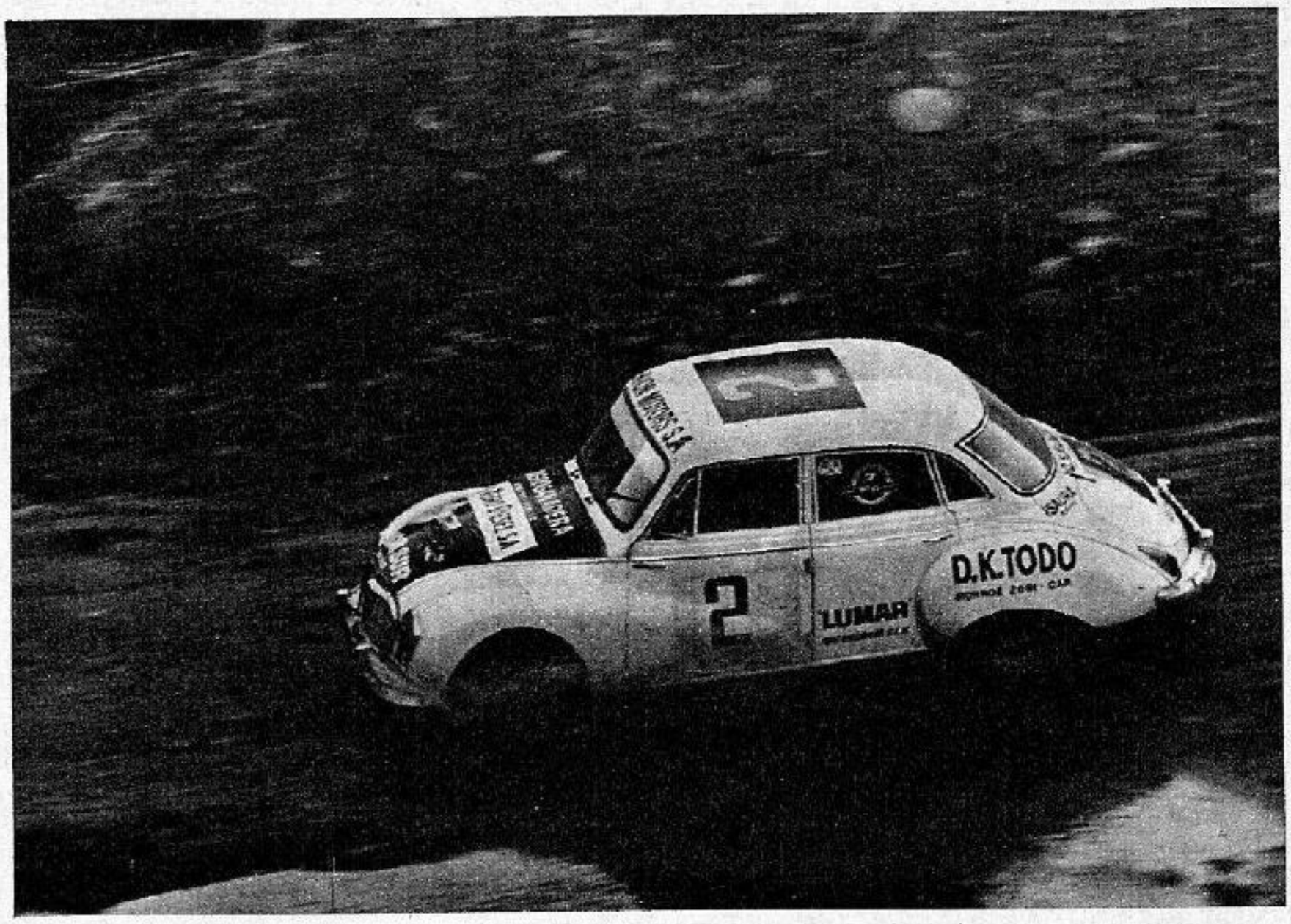




Otra cara nueva de nuestro automovilismo. Es "Castorcito" Grossi (hijo del fallecido don Carlos Grossi) y debutó como piloto semioficial de la categoría. Venía bien hasta que cerca del empalme por el camino de los Siete Lagos se pegó feo. Sólo fierros retorcidos y un julepe de locos para los que viajaban en el habitáculo de la cupé mil-seis. Llegó a estar puntero en la general de su clase con Di Nezio y Novara pisándole los talones.



Arriba, derecha: La foto humana y enternecedora. La otra cara del devorador de kilómetros. Del hombre que se juega la vida en cada curva. Que vive intensamente esos momentos. Que se evade de todo... ¡Bué...!, paremos con este fraseo infame y digamos que éste es simplemente Paquito Mayorga y uno de sus dos niñitos. Qué ternura ¿no?



"Transfer" en el famoso vado con todo y pisando, total el DeKa no se queda nunca en el agua. Ya a esa altura pasó con problemas en el motor. Venía fallando y el auto no tiraba nada. Una vez "Transfer" se quedó con las ganas de llevarse una carrera de largo aliento. ¿Se le dará algún día? Suponemos que Pino ya no cree en esa posibilidad...

Este es Carlos Alberto Grimau, de Zapala, clasificado segundo en la general de la categoría "B" Grupo Dos. Hizo una carrera regular y mostró un manejo correcto y pulido. Toda la zona del valle de Río Negro y Neuquén quedó satisfecha con la actuación del hombre de la zona.





MERCI...FORD MERCI...SHELL

Siempre que volvemos de una carrera de este tipo tenemos que agradecer a alguien los terribles sablazos que les pegamos. Esta vez le tocó a Ford Motor Argentina, que nos cedió un Ford Fairlane LTD casi 0 kilómetro, para que nos moviéramos en la Vuelta de la Manzana y poder realizar esas "brillantes notas que ustedes tanto valoran". Por eso damos las gracias a los amigos Lorenzo Blanco, Szolt Agardy y Risso, del Dpto. de Relaciones Públicas por habernos sacado a flote a último momento.

También en la volteada cayó en esta ocasión Shell que nos ofreció la nafta para todo el recorrido por medio de los famosos "vales". Tanto a unos, como a otros... ¡Merci!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

Se vende

En verano se vende hielo, precisamente porque es el mejor momento. Claro... también se venden bikinis, gaseosas, abanicos, pantalones de poplín, motores fuera de borda, tratamientos para adelgazar, acondicionadores de aire, bronceadores, helados de sambayón, salvavidas, autos con refrigeración, anteojos para sol, cerveza, revistas . . . .

Fundamentalmente revistas.

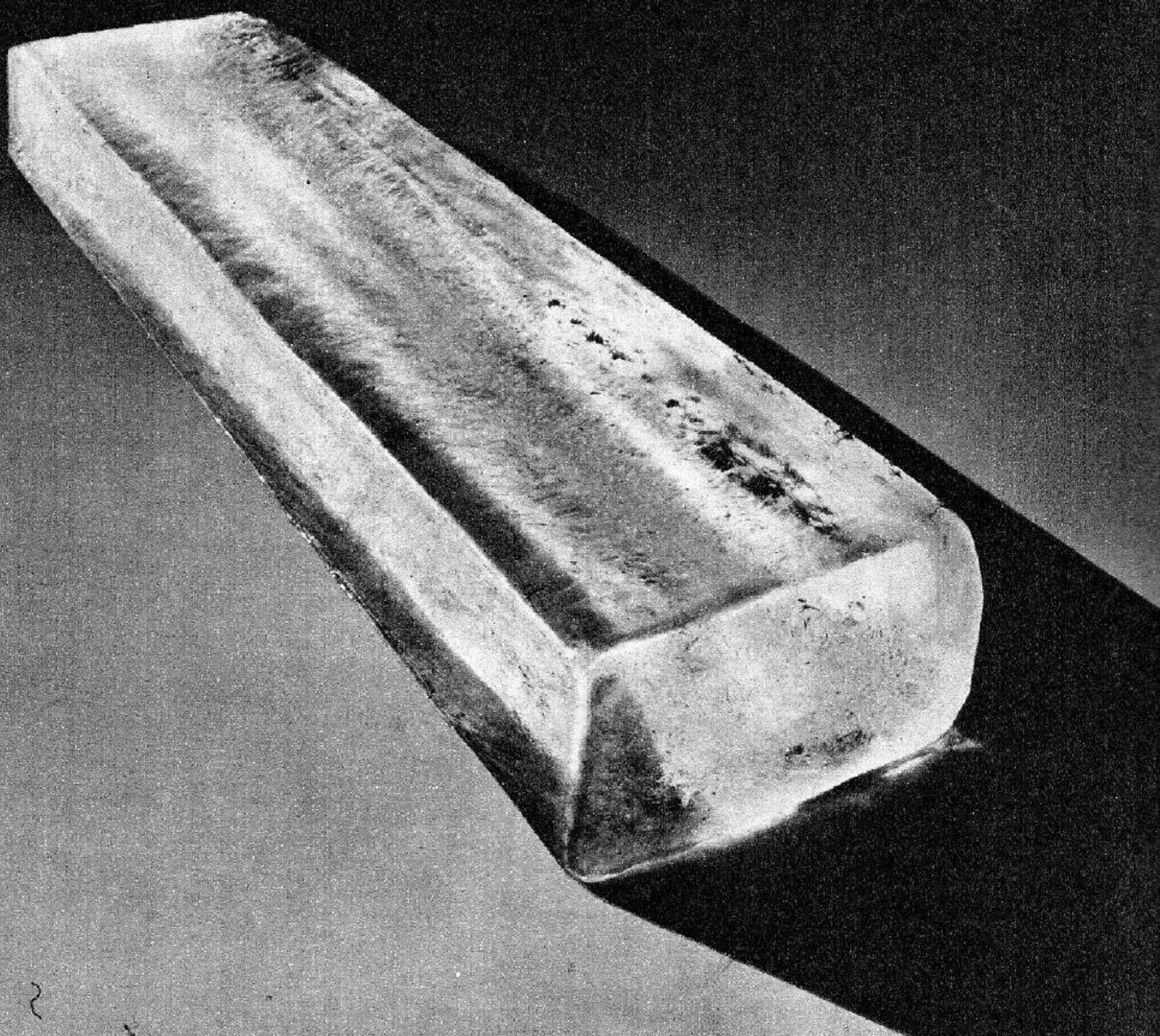
Porque se dispone del mejor tiempo para leerlas. El tiempo libre.

Además, todo lo que uno necesita en el verano está en las revistas.

Revistas: el producto de verano de los anunciantes y lectores.

Si interesa, está en las revistas

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS.

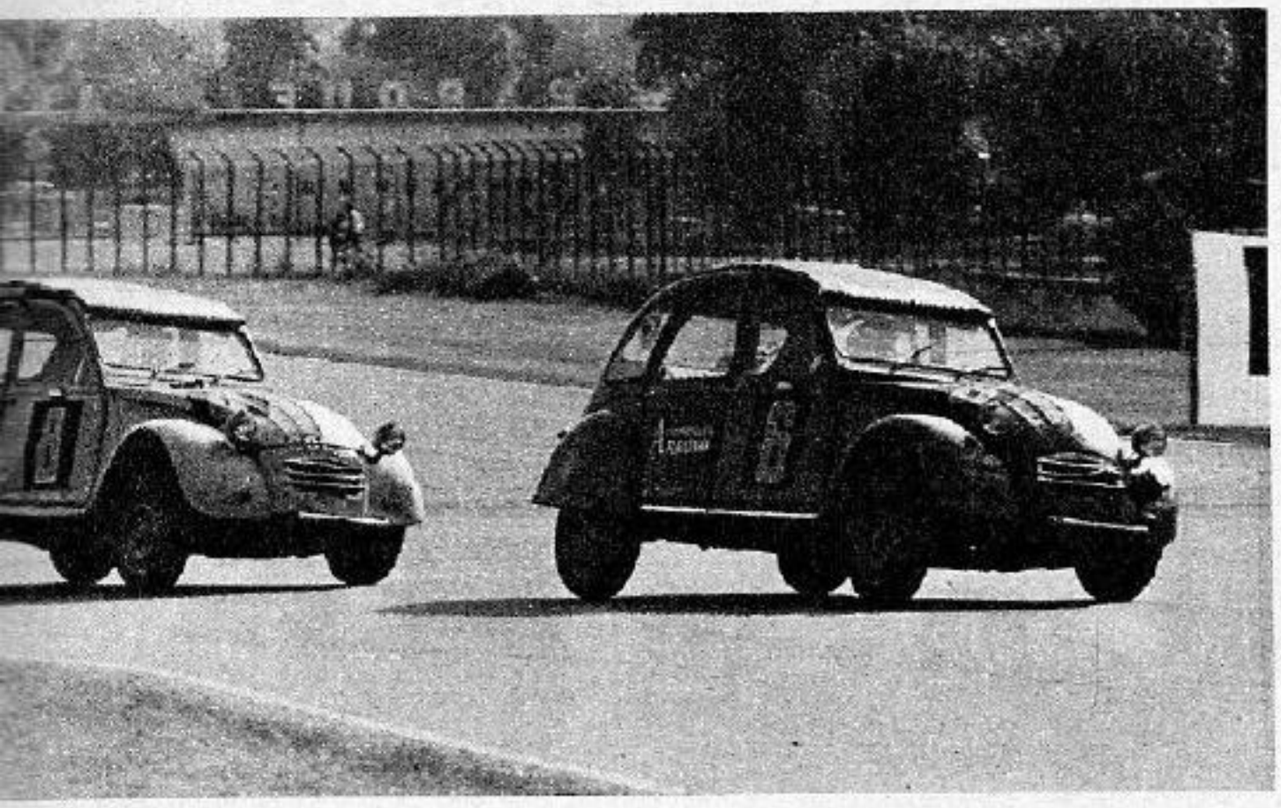


YPF

MAS SOBRE LA MARATON CITROËN

CRONICA DE 30

Un automovilismo en el que hay que insistir: el que canaliza el entusiasmo del usuario común con su coche de calle y que da por resultado deporte-deporte. En estas manifestaciones puede estar la salida para formar la base del gran resurgimiento del deporte motor que todos deseamos



Si alguién le propusiera a usted que se fuera hasta Río Gallegos, haciendo más de tres mil kilómetros sin parar, pero no en línea recta sino por un camino pavimentado que cada cinco kilómetros tiene una curva de retome, un zigzagueo veloz y un curvón, seguramente pensaríamos que el proponente está loco.

Pero si a eso el de la idea le agrega que uno no irá solo, sino acompañado por otros sesenta y nueve expedicionarios en otros coches iguales al suyo e indica que hay que ir siempre a fondo y parar sólo para cargar nafta, el asunto resultará kafkiano. Algo de eso hay en una carrera como fue la **"Maratón 30 Horas Citroën"**. Con una variante: los competidores no tuvieron que alejarse mucho de Buenos Aires, ya que se hizo en el Autódromo. Y que en el ideal "Río Gallegos" había cuatro coches de premio para los mejores clasificados.

Entonces más de cien patitos, entre 2 y 3 CV, se presentaron al llamado del Avellaneda Automóvil Club, que se dedicó a organizar el evento con su conocida solvencia, aunque salpicada de ciertos picos de prepotencia quizá atribuible a gente que no es colaboradora habitual del club.

En lo que se refiere al resultado general del "enduro", Citroën Argentina —patrocinante— no puede quedar más satisfecha: demostró lo que quería. La calidad de sus productos fue certificada por el extraordinario índice de arribos, **pues al final de la competencia había clasificados 64 coches sobre 70 que habían largado,** lo que da un porcentaje del 92 por ciento, insólito en estas carreras.

LA CARRERA

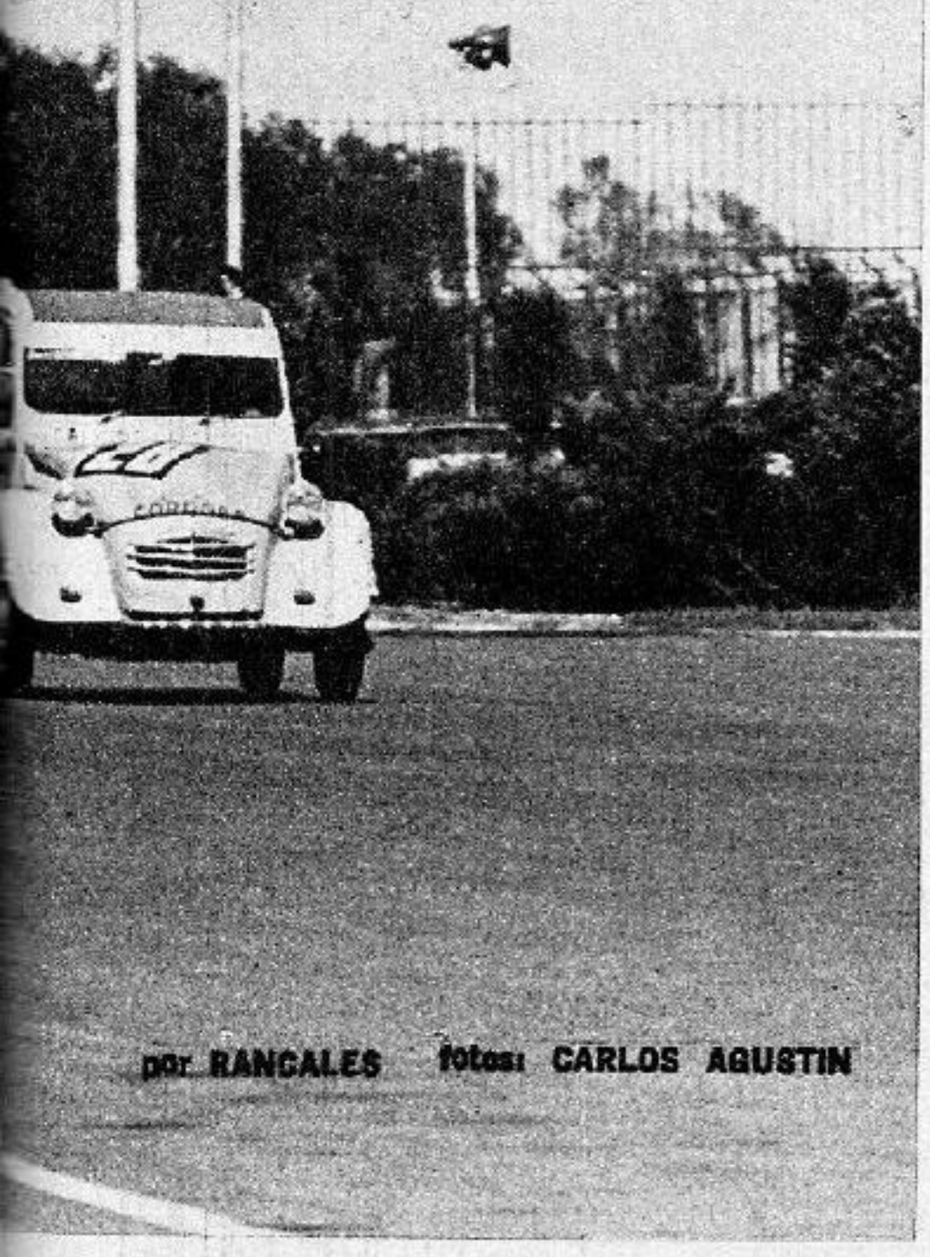
Nadie salió a especular. No se podía. Sabiendo que los patitos se doblan pero no se rompen, todos salieron pata a fondo. No extrañó, entonces, que se girara en carrera en los mismos tiempos de clasificación, en lo que parecía una vulgar competencia de series de diez vueltas. Como el que no andaba "chupado" perdía terreno, de entrada no más se formaron los clásicos trencitos entre los coches de parecida performance.

En la clase 3 CV, a las tres horas de carrera la punta era comandada cómodamente por los coches 1 y 7 (Vecchio-Baroni-García y Sundberg-Perroti-Barrere, respectivamente), hasta que un desperfecto en el sistema eléctrico retrasó al primero y una



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HORAS



por RANGALES fotos: CARLOS AGUSTIN

A la izquierda, centro: De prosperar la descalificación del ganador, el 8 de Boragina-Macarrón-Terrizano sería el primero. El 6, segundo.

A la derecha, arriba: Parte de la toldería de la tribu de CORSA bajo el cacicazgo del brujo mayor H. P. Camou. Vino bien.

A la izquierda, abajo: El 2 CV de Citronort (Andrea-Formoso-Andrés) dejó bien a Tucumán. Fue tercero y punteó al comienzo.

A la derecha, abajo: El coche que "mataba" en la general hasta las trece horas de carrera: acá el momento del renuncio.

A la derecha, centro: Muy buena carrera del 9 de Arlandi-Erázun-Lizarraga. Un inconveniente lo retrasó cuando había pasado al frente.

rotura hizo abandonar definitivamente al segundo. A las catorce horas el puntero era el Nº 9, de Arlandi-Erázun-Fernández Lizarraga, que, trascurridas seis horas más, debieron resignar la vanguardia por un pequeño desperfecto que los retuvo en boxes preciosos minutos. Entonces comandó el lote el Nº 3 de Castañón-Zicavo-Rosenfeld, quien salvo una esporádica excepción de algunas vueltas, en las que punteó el 8 de Boragina-Macarrón-Terrizano, se mantuvo adelante hasta el final. Hubo una reclamación y se habló de la descalificación del coche de Castañón, pero hasta el cierre de esta edición no estaba confirmada.

En 2 CV la gran lucha se desarrolló en las primeras horas de carrera. Al menos en lo que se refiere al primer puesto. Hasta las nueve horas había habido seis punteros: el Nº 34, de "Andrea"-Formoso-Andrés; el 51, de Grinzburg-R. Pérsico-González; el 38, de Del Moro-Cogno-Faure; el 60, de Satriano-Satriano-Calandrino; el 32, de Pochetino-Drugueri-Maldonado; y el 39, de Crocco-Crocco-Aguaviva. Pero a partir de las nueve horas de carrera los dos coches nombrados en último término serían los que dominaran —y regularan— la carrera "a piacere", marchando siempre juntos, aunque con una diferencia de dos o tres vueltas siempre a favor del 32.

El promedio respondió al planteo de la carrera y superó (aunque los partes de las autoridades oficiales de la carrera den otras cifras, equivocadas, que nosotros trascribimos en la clasificación de nuestro número anterior) al de la carrera del año pasado. En 3 CV fue de nada menos que **112,100 km/hora**, mientras que en 2 CV pasaron los **102,700 de media.**

Del entusiasmo que despertaron las "30" habla el hecho de que se registraran participantes de Tucumán, Mar del Plata, Mendoza, Córdoba, Rosario, Entre Ríos. Entre ellos había gente de predicamento en otras categorías del deporte motor, como Norberto Castañón, Roberto Pachelo, "Andrea", Carlos Menéndez Behety, "Cocho" López, Raúl Cángaro, los hermanos Esteguy, Carlos Zicavo, Dora Bavio, Jorge Terrizano, los ex campeones argentinos de motociclismo Vivacqua, Minguzzi y Pochetino, etc.

Lo más positivo: la ausencia total del temido "perro". Ya se espera la maratón del año que viene. Seguro que será el mismo suceso que ésta.

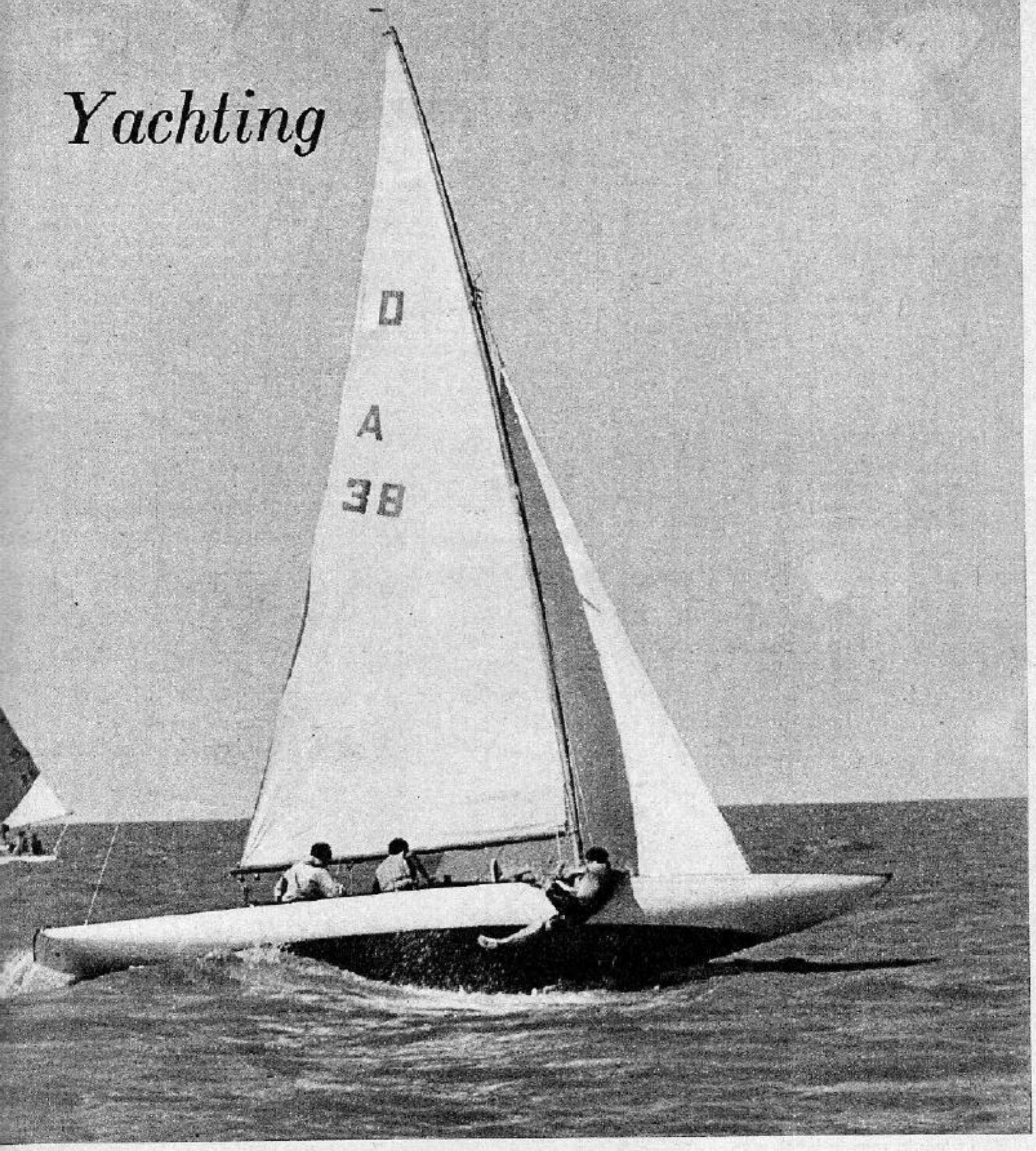
¡GRACIAS!

CORSA no se iba a perder la oportunidad de sacudirse las ganas de andar en coches "de carrera" y en carrera. Por eso ocho de los delirantes del "staff" —incluído alguno que otro jerarca— acudieron presurosos al llamado. Y esto fue gracias a la ayuda de gente que hizo posible nuestra concurrencia. Por eso les decimos gracias al señor **Antonio La Banca**, jefe de Publicidad de Citroën Argentina, por la infinidad de atenciones que tuvo con nosotros. A **Citronort**, que nos cedió dos coches de su equipo traídos de Tucumán. A la delegación tucumana, que nos apoyó logísticamente, formada por el jefe de equipo, Gerardo Gramajo, y los gomías Eduardo y Carlitos Cruzado, César López Gómez, Luis Cutín y los extraordinarios mecánicos Cuezzo, Aparicio y Moya, que juntamente con los del concesionario de Ciudadela (Oeste Motors Car), Daniel Achinelli, Victorio y Artola, fueron los que nos atendieron durante toda la carrera. También nuestro agradecimiento a H. P. Camou, que nos armó un campamento en el que no faltó café caliente ni té (ni locro), provistos por Jorge y Arturo Yebra. A ALA-Austral, que facilitó los pasajes para que viniera parte de la gente de Tucumán, y, en general, a todos los que de una manera u otra nos apoyaron.





Yachting



CLA

Con pocas palabras intentamos dilucidar algunos de los secretos de la vela, los distintos tipos de barcos y cómo se corre una regata. Un popurrí condensado

1 **por J. PEDRO SIEDMANN**

Es hora de que accedamos a las innumerables cartas de nuestros lectores no náuticos, quienes nos piden les expliquemos un poco algunos puntos tales como qué es el yachting, cómo se hace para navegar contra el viento, cómo se corren las regatas, etc.

Comencemos con lo primero. Yachting no es sinónimo de regata, cosa que pueden pensar muchos, sino que proviene de la palabra inglesa yacht, que simplemente quiere decir barco. Luego, toda aquella actividad que se vincule con un barco la denominamos yachting.

Originariamente los yachts fueron construidos para divertimento de los propietarios, pero como el homo sapiens no puede con su genio, comenzó a competir en regatas, lo que motivó que hoy en día haya dos tipos de barcos: los de paseo y los de regata. No quiere decir que estos últimos (salvo pocas excepciones) hayan sido diseñados especialmente para competir, sino que el diseño ha logrado una mayor difusión y sus condiciones de navegabilidad son las óptimas para cada caso, por lo que los aficionados disputan sus regatas en dichos barcos.

Dentro de la extensa gama de barcos de regata hay un montón de subdivisiones. La primera de ellas: los monotipos y los diseños.

Los **monotipos** son aquellos barcos que debido a su aceptación entre los fanas se constituyeron en clase y corren regatas entre ellos; por ende, estas competencias se caracterizan por una total igualdad de medios, lo que anula la posibilidad de que haya barcos más veloces que otros y la posición en cada regata depende exclusivamente de la tripulación.

Entre los monotipos más conocidos internacionalmente figuran las clases: Dragón, Star, Flying Dutchman, Soling, Tempest, 505 Finn, Lightning, Snipe, Penguin, Cadet, etcétera. Sin olvidarnos del Grumete, que es la clase argentina de mayor difusión.

Con respecto a los **"diseños"**, se trata de barcos que se dibujan a pedido de los propietarios, es decir: a alguien se le ocurre tener un barco; entonces se va a un ingeniero naval o a un dibujante y le describe las características de su futuro tormento y listo, el que sabe (léase técnico naval) después hace lo que quiere, pero como el barco fue hecho a pedido, uno se queda contento.

Con los "diseños" también se corren regatas que siempre son de largo aliento, inclusive oceánicas, y se corren con handicap, el que surge de complicadísimas fórmulas (sólo las entiende el que las inventó) que dan por resultado un **rating**, del que se desprenden los tiempos corregidos. Entre las fórmulas más conocidas está la del Cruising Club of America (CCA), Junior Off-shore Group Association (JOGA), etc.

Vayamos ahora a la segunda pregunta. Ningún barco a vela puede ir contra el viento, textualmente hablando, pero puede navegar con un ángulo de 45° aproximadamente respecto del mismo; entonces, como única solución para ir desde un punto a otro con Eolo soplando de adelante, es por medio de un zigzagueo (en términos náuticos "bordejeada"). Ahora, cuando el viento viene con un ángulo mayor que esos grados, la cosa es bastante sencilla: se establecen las velas como corresponde, se toma puntería y listo.

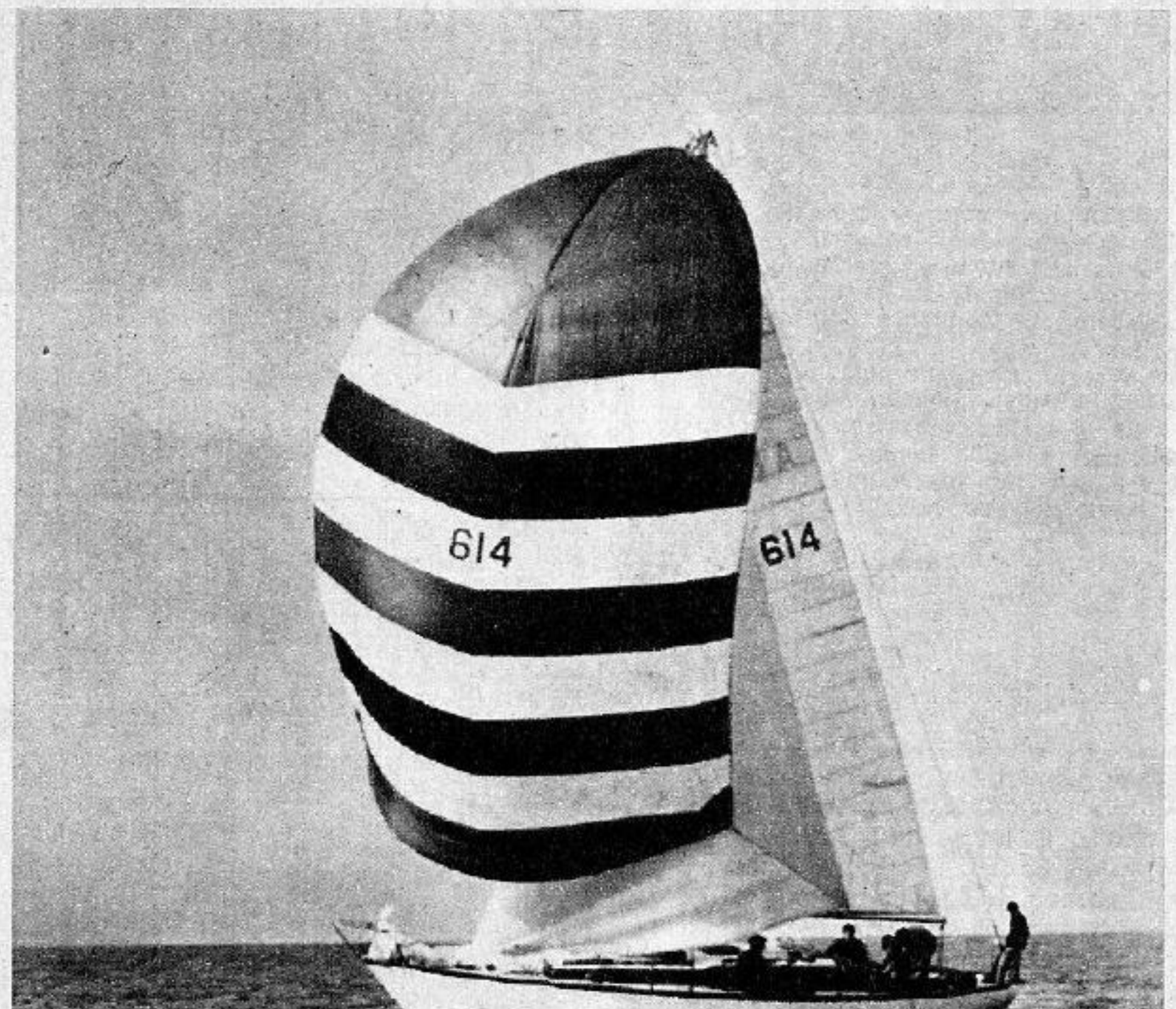
Y veamos finalmente la última de las preguntas; es decir, la última por hoy, ya que en las cartas prácticamente nos piden un curso de navegación, y eso ya es un poco más complicado, aunque de todas maneras trataremos de explicar en próximas notas los rudimentos de la navegación a vela. Como dijimos, los barcos grandes (diseños) corren regatas largas, generalmente de un punto a otro entre costas: ejemplo, Buenos Aires - Río de Janeiro, Newport - Bermudas, Núñez - Riachuelo (ROU), etcétera. O si no recorridos entre boyas de canales bastante distantes entre sí como para justificar la salida de estos monstruos.

En cambio los barcos chicos (monotipos) corren sobre un recorrido de tres boyas fondeadas de acuerdo con las especificaciones de cada clase, en el que el trayecto oscila entre 5 a 10 millas.

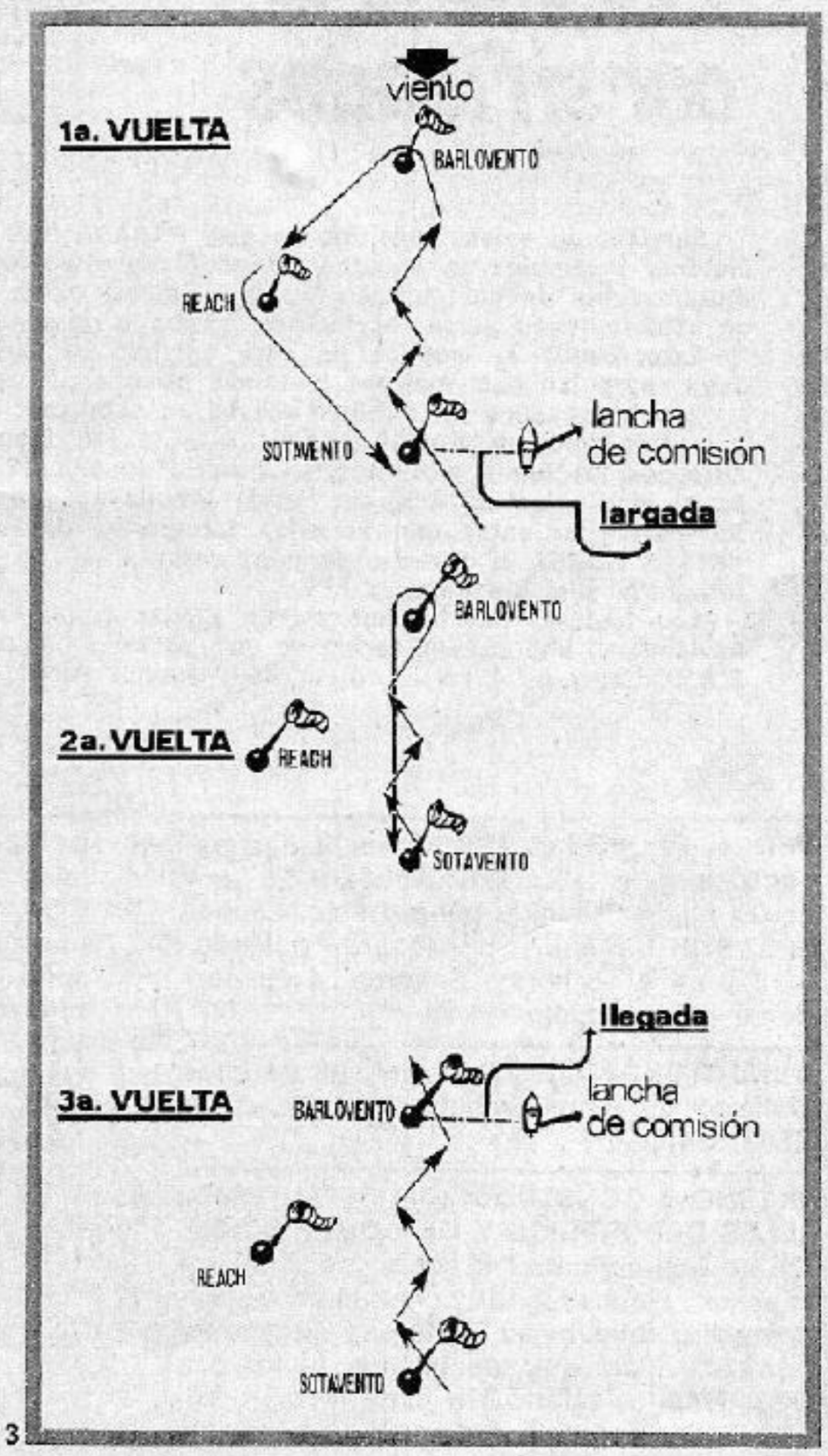
Se larga por reloj, es decir: al izarse una bandera en la lancha de la Comisión de Regatas (ver dibujo) se indica que faltan 10 minutos para cruzar una línea imaginaria entre la lancha y la primera boya del triángulo, de-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SE DE REPASO



2



3

nominada "Sotavento" (con respecto a uno, lado contrario a la dirección del viento). A los cinco minutos se vuelve a izar otra bandera que indica el tiempo faltante y que a partir de ese momento se está en regata, por lo menos en lo que respecta a los reglamentos. Al cumplirse estos últimos cinco minutos se arrían ambas banderas, lo que autoriza a los competidores a cruzar la línea de largada.

Los barcos salen con rumbo a la boya que está en la dirección del viento (Barlovento), es decir, se ven obligados a bordejear, dado que reciben su fuerza impulsora por proa, lo que les obliga a llevar un rumbo de 45° aproximadamente respecto del viento, zigzagueando. Una vez alcanzada esta boya, se toma rumbo a la tercera boya del recorrido, que se llama Reach; aquí la navegación se hace con el viento viniendo de unos 135° respecto del barco. Al virar esta boya se vuelve a ir a la primera (Sotavento) para reiniciar el recorrido, con la variante que al llegar a la segunda boya (Barlovento) nuevamente, no se vuelve a ir al Reach sino que se vuelve a la boya de largada a efectos de recibir esta vez el viento de popa, y para terminar, se vuelve a virar a Sotavento para culminar la regata, tras volver a ir contra viento, en la boya de Barlovento. Todo este ir y venir se realiza para que los barcos naveguen con el viento viniendo de todos lados a efectos de que la competencia pruebe la capacidad de los tripulantes en todas las condiciones. ¡Ah!, al recorrido entre boya y boya se lo denomina "Pierna". Para hacer un poco más inteligible todo este descalabro de palabras hemos adjuntado un gráfico. El recorrido descripto es el que se usa en las olimpíadas y generalmente en todas las clases, lo que no implica que se pueda variar de acuerdo con las necesidades del momento.

Indudablemente, y con seguridad, solamente hemos logrado marear a los lectores con tanto ir y venir, pero esperamos que sirva para acercar un poco a los jóvenes y a los no tanto al mundo del yachting, que tiene las puertas abiertas a toda aquella persona que quiera el mar y tenga ganas de hacer algo realmente emocionante.

FOTO Nº 1: Un clásico monotipo de la clase Dragón. El tripulante colgado sólo hace "camelo", aunque diga que se pone así para adrizar el barco.

FOTO Nº 2: El Trinidad II de Alfredo Segers, ganador de la clasificación general de la regata que organizó el YCO.

DIBUJO Nº 3: Recorrido olímpico para regatas (monotipos).

Resultados de Regatas

Festejando el 44º aniversario del YCO se corrió una regata sobre 16 millas reservada para barcos que miden en la fórmula del CCA y para la clase Grumete.

La competencia, en la que intervinieron 30 barcos, se efectuó con viento ESE de 12 km y las clasificaciones finales fueron:

CCA

Serie B

1) Alfredo Segers	Trinidad II	3h17m33s

(único participante)
Este barco se adjudicó además la clasificación general.

Serie C

1) Héctor Domato	Victory	3h19m25s
2) Santiago Solazzi ...	Adriático II	3h25m23s
3) Alejandro Ponieman .	Charango	3h34m39s

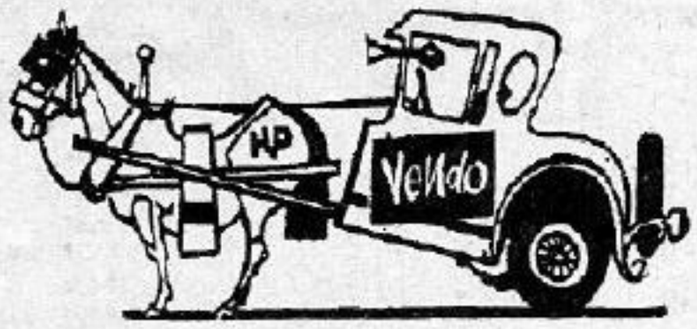
Serie D

1) R. R. Russomando ..	Vinxi	3h41m06s
2) Antonio Dubourg	Espejaime	3h55m06s

Clase Grumete

1) Gabriela Sonnino ...	El Cid	3h40m23s
2) Luis Serra	Amaxtu	3h45m23s
3) Jorge Zabotinsky ...	Ventura	3h45m48s

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.

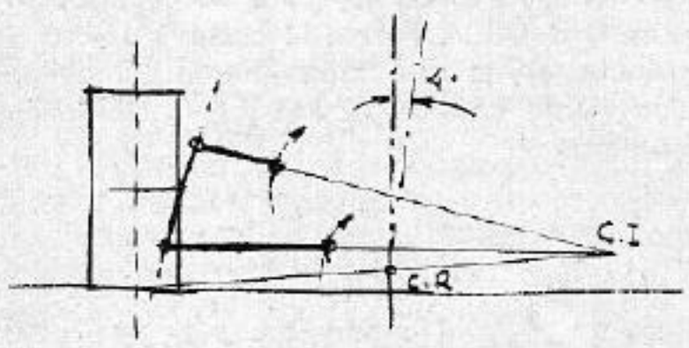
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en 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.

VENDO FRENOS A DISCO ventilados especiales para SP marca Airheart. 28 unidades nuevas. A muy buen precio. Llamar al 32-6787. Preguntar por Ricardo Delgado. 8-12 y 14 a 18 horas. Señores, a no perderse esta paponia.

VENDO URGENTE!! Dos (2) carburadores Dellorto 35 mm. Avenida Juan B. Justo 4300, Capital.

DISEÑO Y CONSTRUCCION DE AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Curso teórico práctico sobre todos los temas que interesan al constructor de automóviles. Lecciones ilustradas que le serán enviadas quincenalmente junto con cuestionarios relativos a cada lección. Temas principales: aerodinamia, resistencia al avance, diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco, CONS-



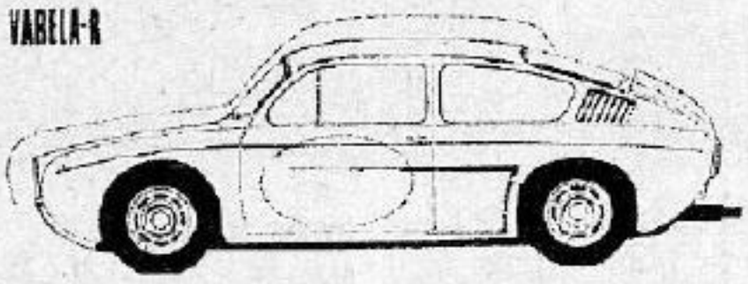
TRUCCION DE MOLDES Y CARROCERIAS EN PLASTICO REFORZADO, moldeo de parabrisas, materiales especiales, etc. **Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE y JOSE MANUEL ARRIETA.** Escriba solicitando informes a: STYLAUTO, CASILLA DE CORREO 303, LA PLATA (Prov. de Bs. As.).

FIAT 600 - 65. Suspensión a nuevo, motor preparado por Balestini. Amortiguadores especiales, $ 48,00. 3.000 Km. reales vendo urgente. Ver en garage. Añasco 1048.

VENDO - ALQUILO, pista automodelismo desarmable. 15 mts. 4 vías. Trasformador rectificador. T. E. 791-8942.

La Comisión Deportiva Concesionarios General Motors, vende los famosos "CHELCO" I y II, completos, sin motor, con repuestos varios. Excepcional curriculum, diseño y construcción de Competición SCA; reformas de Pedro Campo y la C.D.C.G.M. Ver y tratar en "El Corral de los Chivos", Campana 4956, CAPITAL FEDERAL.

RENAULT MODIFIE (2ª Serie). Por encargo exclusivamente $ 400.000.— DISEÑO

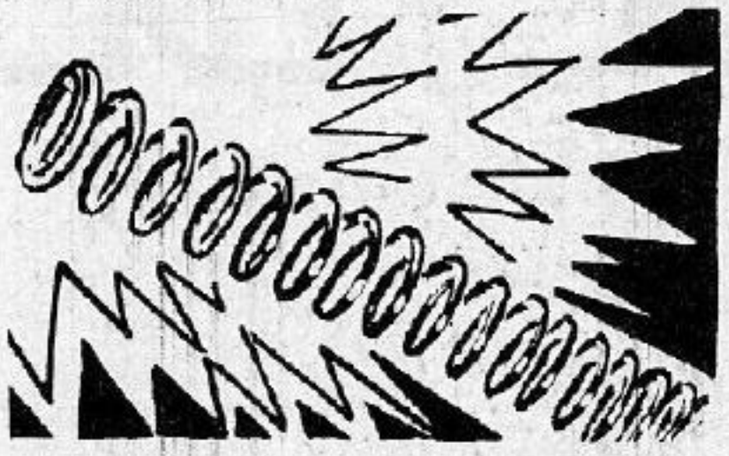


VARELA. 40, Nº 324, LA PLATA, T. E. 32657.

CESSNA 172 ó 182. Compramos buen estado. Oferta: Casilla de Correo 28, Río Tercero (CORDOBA).

CHEVROLET Super De Luxe, 230 pulgadas, Modelo 1968, 2ª Serie. Comenzó a rodar en enero de 1969 y aún está nuevo. Tiene SADAR de competición refrigerados atrás y reforzados adelante, resortes suspensión delantera más largos y otra hoja de elástico suplementaria atrás, llantas patonas de 5 ½ pulgadas, cubiertas CINTURATTO Brasileñas, cuentavuelta, temperatura, presión aceite, amperímetro y vacuómetro, dos butacas con palanca al piso de tres velocidades, todo de fábrica, carburador HOLLEY. Sólo contado 15.000 de los nuevos. Estoy en el 243-2716, de 20 hs. en adelante.

"TUERCAS"... PEUGEOT 404-504. AUMENTEN POTENCIA... PIQUE... CAMBIANDO RESORTES ELECTRONICOS 8 K. CON ALEACION ESPECIAL (ORO - CADMIO - ALUMINIO - COBRE) ADIOS PROBLEMAS HUMEDAD EN ENCENDIDO.:. ADIOS RATEO. INTERIOR ENVIE CHEQUE ($ 19,50), ORDEN ELECTRONICA 8 K. La-



valle 2257, Local 19. Bs. As. RECIBIRA UN JUEGO POR ENCOMIENDA POSTAL COMO DOCENAS DE "TUERCAS" SATISFECHOS. Obténgalo en Capital: Tateossian: Cabello 3363; Orientación mecánica: Viamonte 1505; Goicoachea: Montevideo 623.

VENDO CAFETERA P/COMPETIR CATEGORIA HASTA MODELO 27, MOTOR FORD T, CHASSIS ORIGINAL, FRENO HIDRAULICO. ESTADO IMPECABLE. J. MARMOL 2150, BUENOS AIRES, DE 8 a 18 Hs.

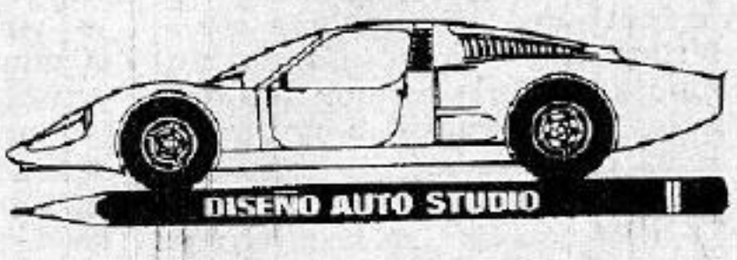
PEUGEOT 404 AÑO 1970. Preparación Turismo Nacional, jaula forrada en cuerina agastonada, palanca al piso, telecontrol



tanque suplementario de 90 litros, cubiertas radiales sin uso. Decimotercer puesto en la general en la reciente vuelta de la Manzana. Precio total $ 14.500. Ley 18.188 Llamar al T. E. 28-2409. Ricardo.

FORMULA 4 Crespi - Renault. A estrenar con trailer y repuestos. OPORTUNIDAD. T. E. 48-2417 ó 68-8714.

APRENDA A DIBUJAR AUTOMOVILES. Primero y único curso en América latina



creado para el dibujo e ilustración creativa del automóvil (por correspondencia). Informes y folletos a: Diseño Auto Studio. Casilla de Correo Nº 3748, Correo Central, Buenos Aires.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calendario

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

La tercera carrera con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad Turismo de Carretera tendrá lugar el próximo domingo en la provincia de Salta. Se llevará a cabo en un circuito de características variadas. Habrá largas rectas para los velocistas y también pasajes lo suficientemente trabados como para que los que gustan del manejo con mayúsculas se diviertan un buen rato. El trazado elegido parte a pocos kilómetros de la ciudad y se dirige hasta la localidad de Orán regresando por San Pedro hasta finalizar en Vaqueros.

La gente de la provincia tiene el especial interés de promocionar por intermedio de ella a Salta como posible sub-sede para el campeonato mundial de fútbol del año 1978.

Hasta el momento todos los pilotos de primera línea tienen comprometida su participación. Es de esperar que este año no suceda lo del anterior y se pueda contar en línea de partida con una cantidad respetable de unidades para garantizar un espectáculo acorde al esfuerzo que realiza la gente del Auto Club Salta para conerétar su carrera anual. Los que se animen a llegarse hasta allá no se arrepentirán: la hospitalidad de los norteños sobrepasa cualquier cálculo, damos fe.

MOTOCICLISMO

El próximo domingo, organizada por la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas, se llevará a cabo en el Autódromo Municipal una reunión para las categorías 50, 100, 125 y 175 cm³. También la reunion incluirá competencias de karting de la clase Juniors.

El día sábado a partir de las 15 horas se realizarán las pruebas de clasificación.

La competencia llevará como título Gran Premio Trofeo Rectificadoras Panamericana.

FIAT 600, CITROEN 2 CV Y MODELOS 1931

El Lobos Automóvil Club realizará en Lobos (Bs. As.) el próximo domingo en el Autodromo Municipal de dicha ciudad, competencias reservadas para las categorías Fiat 600, Citroën 2CV y Modelos 1931. La preparación era libre y en modelos '31 solo existirá limitacion a un solo carburador.

Para inscripción e informes los interesados en participar de estas competencias deberán dirigirse al Lobos Automóvil Club: calle Buenos Aires 1487, Lobos, o telefónicamente a Lobos 183.

CAFETERAS

En el circuito Estancia Chica situado en la localidad de Abasto tendrá lugar el domingo la segunda competencia correspondiente al II Campeonato Platense de Cafeteras que organiza el club Gimnasia y Esgrima de La Plata. Se repartirá la cifra de $ 595.000 de los viejos en premios.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

En el circuito de Montjuich se disputará el domingo el Gran Premio de España con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-7989 y 32-1424

sugerencias PARABRISAS CORSA

BUTACAS

Lintap MR

y... nada más



Modelo Universal Reclinable

También hacemos Reclinables sus Butacas.

FUNDAS

FIAT 600	$ 79.-
CITROEN	$ 94.-
RENAULT	$ 95.-
DI TELLA	$ 99.-
RAMBLER Ami	$ 104.-
VALIANT	$ 106.-
FALCON	$ 107.-

TECHOS VINILICOS

FABRICA DE BUTACAS

RIGLOS 253/55 - T.E. 99-5933
(ALT. RIVADAVIA 5100)

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

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

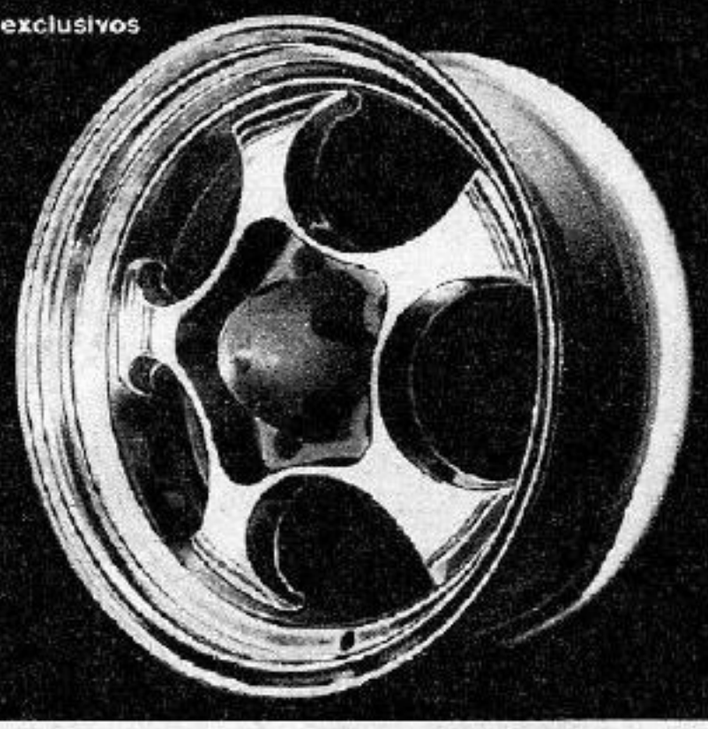


• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
• ENVIOS AL INTERIOR

FIAT FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14,
T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL FEDERAL.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221,
VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

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

NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital
WARNES 1487
T. E. 54-0410 - Cap.
PRESENTA POR PRIMERA VEZ EN LA ARGENTINA SU NUEVO DISEÑO DE LLANTAS SPEEDWAY CROMADAS
PARA CHEVY-FORD-DODGE
Modelistas exclusivos



REPUESTOS DKW - AUTO UNION
DKW
D.K.TODO
MONROE 2691
T.E. 73-5023
PARTES DE CARROCERIA

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini



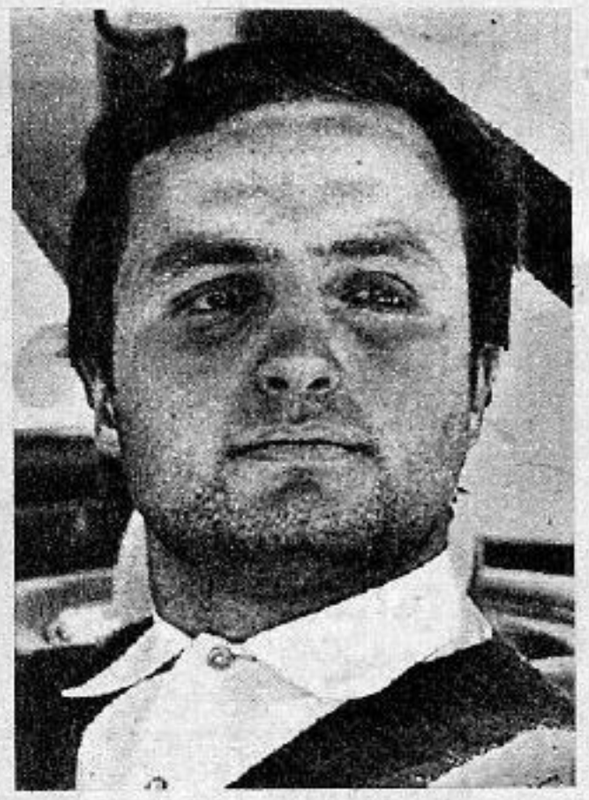
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES
MARLIT ®
PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION y STANDARD
SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO: BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
HERRERA 582, TEL. 21-4075 BUENOS AIRES

Parabrisas CORSA

noticorsa



TURISMO DE CARRETERA

de Sergio Rossi (Capital Federal)

Estimados amigos: desde hace algunos años soy un seguidor de fierro de todo lo que sea Turismo de Carretera. Entiendo que es la única categoría capaz de sacar las papas del horno en este momento difícil que está atravesando el automovilismo deportivo nacional. Quisiera, si fueran tan amables, que me contesten las siguientes preguntas:

1) ¿De qué localidad es Francisco Espinoza y quién es el preparador de su máquina?

R) Espinoza (foto) es de la localidad de Chacabuco, en la provincia de Buenos Aires. El motor de su Torino contiene mecánica de Berta.

2) ¿Quién es el preparador de los motores de César Horacio Malnatti?

R) Los motores de Malnatti son íntegramente preparados por Osvaldo D'Angelo, en el taller que el Buchón posee en San Miguel.

3) ¿Qué hay de cierto acerca de que Berta está preparando para TC una rural Cross Country?

R) Bueno, algo de cierto podría haber respecto a eso. A ciencia cierta no podemos asegurar nada todavía. Lo único que sabemos hasta el momento es que corren rumores. Hasta aquí llegaron, traídos por la Víbora Acosta.

4) ¿Cuándo debutará Cupeiro con el nuevo Chevy TC?

R) Falta bastante todavía.

ORLANDO Y ROBERTO

de João Carlo Krahe (Porto Alegre, Brasil)

Prezados senhores: me sirvo de la presente para solicitarles por medio de vuestra prestigiosa revista, que tuve el placer de conocer y leer en ocasión de un reciente viaje a Buenos Aires, me hagan conocer la dirección de la fábrica Orlan Rober. En octubre adquirí un vacuómetro para automóvil industria argentina de la marca citada y perdí el folleto de instrucciones, diagrama de instalación e interpretación de la lectura, razón por la cual quiero ponerme en contacto con el fabricante para pedirle otro.

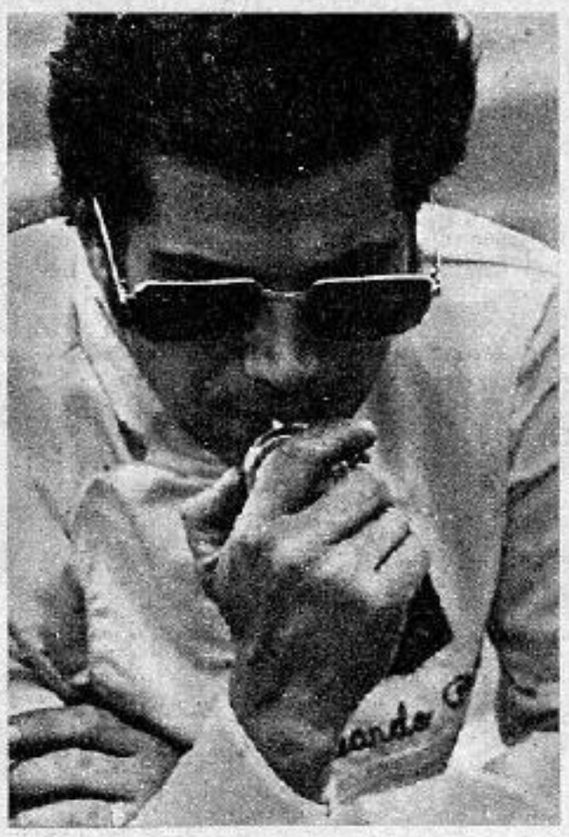
Con la certeza de ser atendido por ustedes en mi modesta pretensión, los saludo muy atentamente.

R) La dirección de la firma Orlan Rober es: Zufriategui 5141, Villa Martelli, provincia de Buenos Aires. Retribuimos sus saludos.

PINO

de Martha A. de Pino (Capital Federal)

Señores de CORSA: me dirijo a esa sección por propia iniciativa, para formular una queja que debería de haber hecho hace mucho tiempo. En este caso se trata de un comentario aparecido en vuestra publicación Nº 258, página 6, sobre la carrera de TC en La Cumbre, donde un párrafo dice textualmente así: *"Y la otra sorpresa a cargo de Eduardo Pino, con un auto que realmente no viajaba, pero al que igualmente él tampoco ayudaba mucho"*. Me parece bastante apresurado este comentario respecto a que el auto "no viajaba", dado el inconveniente que surgió en esta carrera: un gran problema de tenida del coche por causa de un palier que no hermanaba con el diferencial y, en consecuencia, trabajaba la tracción en una sola rueda. En cuanto al final del párrafo, mal pueden juzgar a Pino como piloto en estas condiciones mecánicas, y me parece que el señor Sopeña, antes de emitir un juicio demasiado apresurado, debería averiguar, como los demás colegas, cuáles fueron las causas de este inconveniente tan evidente.



Sé positivamente que a partir de ahora Eduardo Pino y su equipo de competición va a ser más combatido que nunca, pero pienso que un medio de difusión (y en este caso la revista CORSA) no debe usarse como arma para alimentar antipatías personales. No temo ni me ofende la verdad, pero sí la injuria.

Podría decir muchas cosas más, pero por ahora me limito a lo expuesto, y en CORSA espero una respuesta a esta carta, de la cual yo soy la única responsable. Saludo a ustedes atentamente.

R) La apreciación de Germán Sopeña entendemos que fue correcta: se limitó a decir que el coche no andaba bien y que Pino tampoco. La lectora puede no estar de acuerdo, pero eso es harina de otro costal. Incluso, al decir que el auto no viajaba, se aludía precisamente al inconveniente descripto en la carta de la lectora.

Lo que no se puede admitir de ningún modo es que la señora de Pino piense que éste es combatido en las páginas de CORSA y que haya "antipatías personales" hacia su persona. Y mucho menos que manifieste que se lo ha "injuriado". Pino ha sido, es y será considerado por nosotros un amigo, ya que no podemos considerar de otra manera a quien se mueve en el mismo ambiente que nosotros y es una buena persona. Pero, además, a alguno de los redactores de CORSA, Eduardo Pino (y señora) han dispensado su amistad desde hace más de diez años.

COSA E' GRINGOS

de Tomás Zárate (Laboulaye, Córdoba)

Señores: ruégoles publicar en esa prestigiosa revista la contestación a las siguientes preguntas:

1) ¿Dante y Torcuato Emiliozzi ganaron alguna vez un Gran Premio de Turismo de Carretera? Si es así, ¿en qué año?

R) Los Emiliozzi ganaron el GP de Turismo de Carretera de 1953. Este GP tuvo la particularidad de que se corrió en sólo dos etapas (ida y vuelta a Córdoba, desde Buenos Aires), por lo que se lo considera Gran Premio a los solos fines estadísticos. El promedio, que no pudo ser superado durante muchos años, fue, a favor de lo corto y suave del recorrido, de nada menos que 166,588 km/h. Emiliozzi ganó la primera etapa, que fue ligeramente superior a la segunda, ganada por Juan Gálvez. El kilometraje sumó 1.633 y el tiempo total de carrera menos de diez horas.

2) Si la respuesta anterior es afirmativa, ¿con qué máquina ganaron los Emiliozzi ese GP?

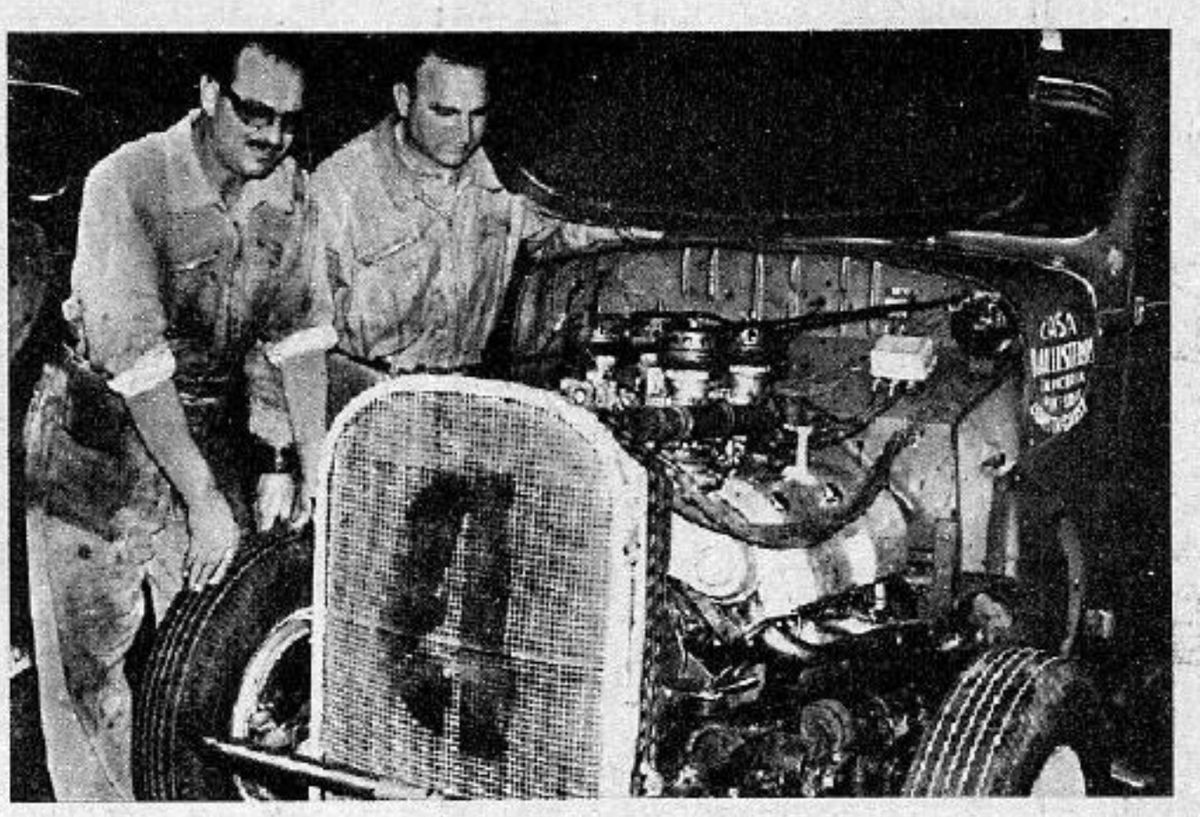
R) Con el Ford 59 AB de válvulas a la cabeza "made in Olavarría". Al año siguiente caducó la fórmula Libre, bajo cuyo amparo corría dicho motor, y aquella prueba del inmenso ingenio de los gringos tuvo que hacer mutis por el foro.

3) Tengo entendido que hubo un Gran Premio en el que las etapas se las repartieron íntegramente los hermanos Gálvez. ¿Es cierto? ¿Cuál fue?

R) Fue el Gran Premio del '58, más conocido como el de "ésta pa'mi, ésta pa'vos". Juan ganó la primera, la tercera y la séptima. Oscar hizo suyas la segunda, cuarta, quinta y sexta. Ganador del GP fue Juan Gálvez, a un promedio de 137,516 km/h.

4) ¿Cuál era la velocidad máxima que desarrollaba el coche de Luis Di Palma en el último Gran Premio de TC "A"?

R) Alrededor de 215-225 km/h.



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

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

http://lasrevistasdomauro.wordpress.com

A 30 km/h sus neumáticos dependen de Ud.

A 200 km/h Ud. depende de sus neumáticos.

cicero publicidad



Nueva Fate TM-con o sin cámara.

El Círculo Rojo de las nuevas cubiertas FATE TM significa más pique, mayor agarre, más estabilidad y mejor frenado.

Cubiertas
FATE TM
Seguridad en alta velocidad

fate O

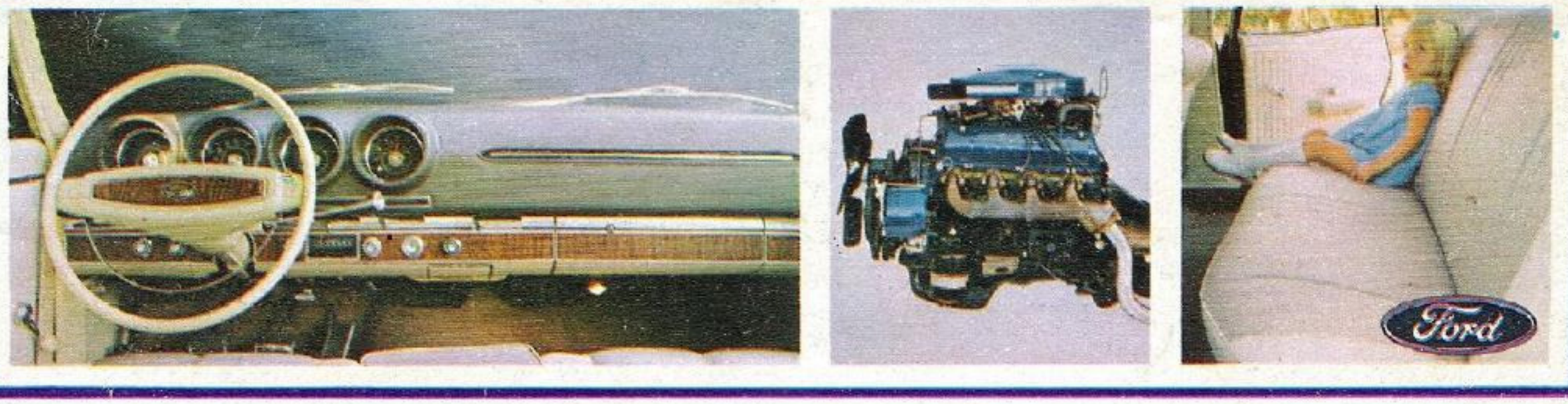
El neumático argentino.



Fairlane 500

Este año, Fairlane ofrece algo verdaderamente nuevo: una nueva versión de su potente motor opcional, el V-8 292 que brinda hasta un 23% más de rendimiento en combustible.

Desde su lanzamiento, Ford ha hecho en Fairlane más de 150 mejoras como ésta. Y seguirá haciéndolas. Para que Fairlane siga siendo el mejor auto del país. Y uno de los mejores del mundo.
Véalo en su Concesionaria Ford.



Fairlane le da más. Ford puede... y mejor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com