m/n 100 $1

Nº 254

Parabrisas

CORSA

2 al 8 de marzo de 1971



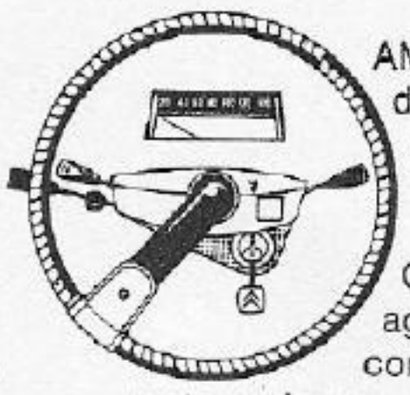
RAFAELA: la carrera del año

Las revistas de Mauro

CITROËN

La línea del Ami 8, nueva versión de la filosofía Citroën.





AMI 8. El Medio Mediano, es la consecuencia de una nueva originalidad Citroën.

Observe su trompa agresiva y elegante, con modernos faros rectangulares, regulables desde el interior. Con sistema de "lámparas flotantes" que evita la rotura de los focos por recalentamiento, luces de posición delanteras rebatibles (a prueba de choques) y paragolpes de acero inoxidable.

Abra cualquiera de sus 4 sólidas puertas: notará sus vidrios a cremallera adelante y corredizos atrás.

Y adentro el confort. Sensacional visión panorámica.

Mullidos asientos para 5 personas mayores.

Enorme baúl. Asiento delantero deslizable accionado mediante cremallera, asiento posterior volcable y rebatible.

Además, volante antichoque, espejo retrospectivo con anti-vibrador y tablero con luz de intensidad regulable e instrumental completo.

Todos los detalles de un auto que se vive a fondo.

AMI 8. Motor de 35 HP refrigerado por aire. Tracción delantera. Barra "anti-rolido". Incomparable suspensión hidráulica.

Alternador. Caja de 4 velocidades sincronizadas y marcha atrás. AMI 8 es un Citroën, es decir, la más original y avanzada filosofía automotriz.

"El Medio Mediano" que faltaba.

ami 8

Pensado para gente que piensa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 254. Del 2 al 8 de marzo de 1971

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

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

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro 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 Strocen
Jefe de Correctores: Luis Cancssa
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

SABER DIFERENCIAR

Finis coronat opus. El final premia al trabajo. Y fue un final feliz el que premió el esfuerzo de un grupo de hombres apasionados por el automovilismo que hace muchos años soñaban con realizar una carrera sin precedentes en nuestro país. Rafaela-300-Indy concretó ese sueño, premió el esfuerzo y, estamos seguros, materializó un paso muy importante para el automovilismo en nuestro país en el sentido de su proyección internacional.



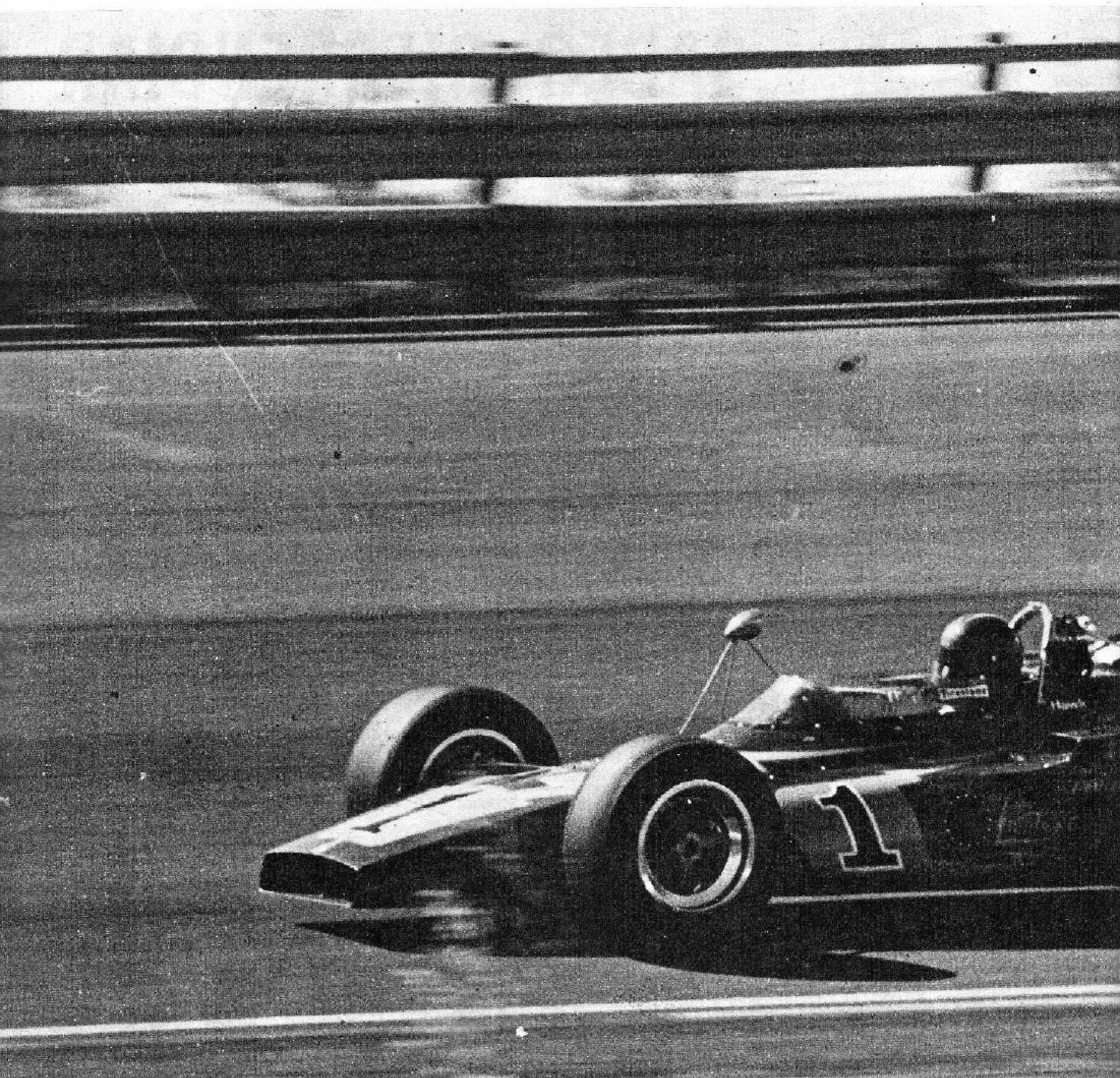
La carrera resultó un éxito en todo sentido, aunque hubiera sido dado esperar una asistencia de público más nutrida al cuasi óvalo de Rafaela, pero varias circunstancias muy lógicas determinaron los claros en las tribunas. La más importante tal vez fue dada por el precio de la entrada, muy elevado como para que el espectáculo asumiera características de "popular", claro está que alguien tenía que amortizar el contundente presupuesto de la competencia y ese alguien siempre resulta el soberano. De todos modos, el saldo fue muy positivo y la gente que tuvo la suerte de poder asistir se fue a su casa muy satisfecha pensando que langosta de Chile no se come todos los días y es un plato que hay que pagarlo.

El triunfo de Al Unser no nos tomó desprevenidos. Los antecedentes supersólidos del mayor de los hermanitos Unser bien a las claras hablaban de su capacidad para colocar su nombre al tope del marcador. El record sin precedentes que logró en los EE. UU. en el último campeonato del USAC que ganó aplastando lo sindicaban como un verdadero fuoriclase en su especialidad. Y aquí en la muy santafecina Raphy lo confirmó y rubricó ganando ambas series a lo campeón.

Lamentablemente hay algo que no podemos dejar de destacar en estas líneas y que contrastó en forma evidente con el resto de la organización de la competencia: el trato de las autoridades del Club Atlético Rafaela para con el periodismo especializado local. Sin pretender poner en práctica o efectivizar aquél adagio de "la caridad bien entendida empieza por casa", creemos que gente que se precie de organizadora de una competencia de tamaña importancia debe por lo menos tener el mínimo criterio como para saber tratar al periodismo especializado —debidamente acreditado— y darle el lugar y facilidades operativas que le corresponden. No fue precisamente lo que el C. A. Rafaela hizo. Desconociendo a los periodistas argentinos (o mejor dicho no sabiendo diferenciar entre periodistas y "periodistas") y subestimando sus derechos y necesidades laborales no cumplieron totalmente o por lo menos con eficacia total con su misión de organizadores. Tuvieron falta de consideración para quienes los apoyan a diario promoviendo su actividad, actitud que se vio más evidenciada ante el trato muy diferente que le brindaron a nuestros colegas venidos de Norteamérica. Pensamos que lógicamente en todos los órdenes existen matices, pero una cosa es hospitalidad para quienes son nuestros invitados y otra cosa...

G. M.

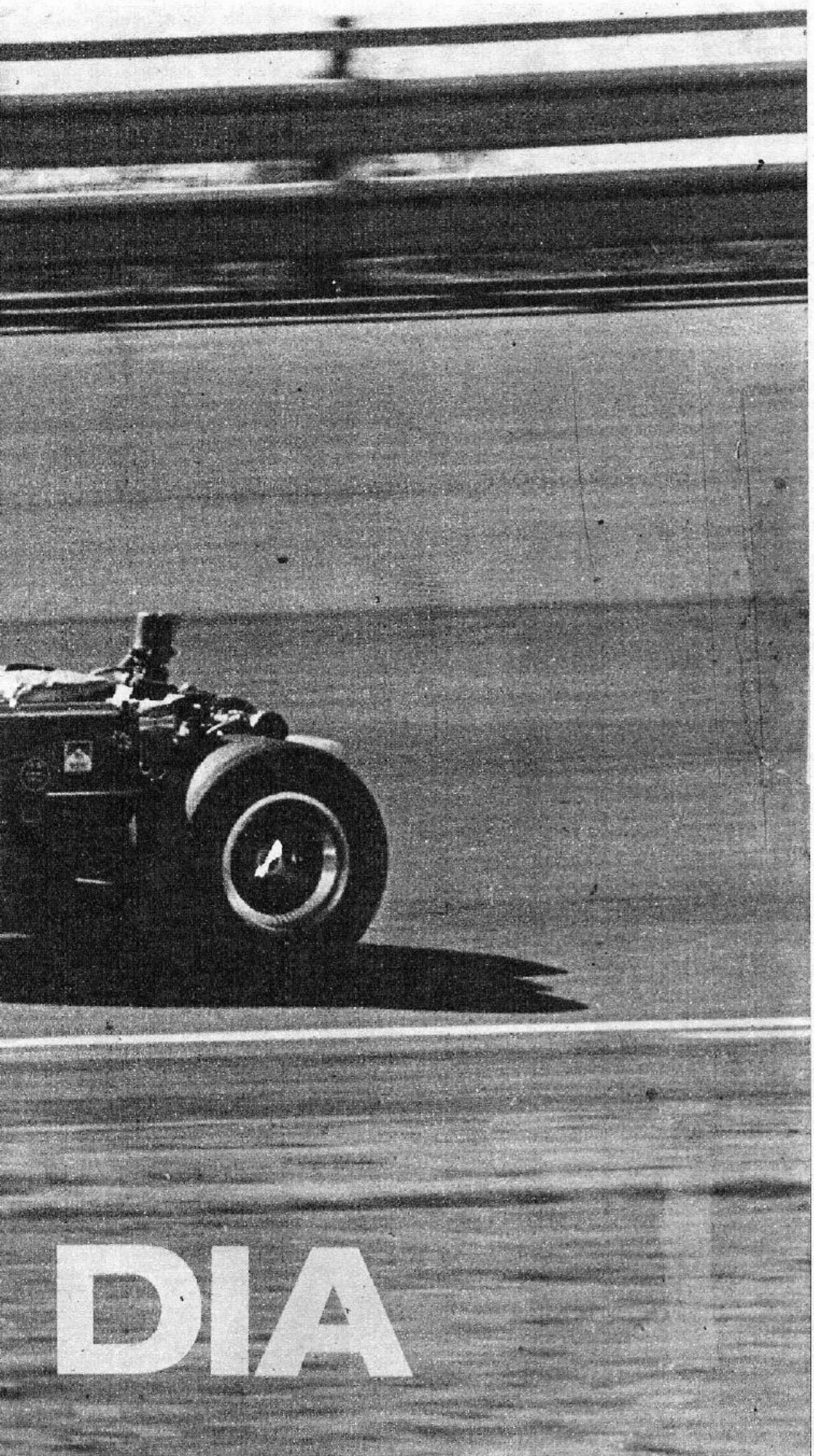
RAPHY 300 INDY



EL GRAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Textos de: BERGANDI, PEREZ BALBI y SANCHEZ ORTEGA. Fotos de ALBORNOZ, AGUSTIN y MONTPELLIER



El viejo sueño finalmente se convirtió en realidad y Rafaela vio en acción en su óvalo a los grandes de Indianápolis. Fue superado el promedio de velocidad de la famosisima pista norteamericana y se pudo ver una carrera de características interesantes. Al Unser, múltiple ganador en USA y campeón 1970, ganó las 300 Millas con las cuales quedó inaugurado además el campeonato 1971 del USAC. Pero hasta la caida final de la bandera a cuadros delante del Colt Ford ganador se vivió una semana febril en Rafaela, cuya actividad figura descripta aquí día por dia, hora por hora, con todos sus diversos matices

RAPHY 300 INDY

Cuando Al Unser puso freno a su marcha bestial, recibiendo por segundo vez en el día la bandera a cuadros, cosechó un buen toco de dólares, 600 puntos para el recién iniciado campeonato de USAC y una carrada de aplausos. En ese mismo momento Rafaela cosechaba mucho más, en gran parte gracias a él. Todos los deseos estaban cumplidos y había sucedido todo lo que podía suceder en una carrera de este tipo. El examen se había aprobado con un sobresaliente. Vinieron mejores corredores de los que en un primer momento se habían anotado, debido a la inclusión de las 300 en el Campeonato del USAC. La pista se mostró segurísima y construida con materiales de primera agua desde el asfalto hasta los guardrail. No hubo accidentes de importancia hasta el ocurrido en la segunda serie que demoró en cincuenta minutos la continuación de la misma. Y cuando éste sobrevino, los dispositivos de seguridad funcionaron lo suficientemente rápido y bien como para que nadie tenga de qué quejarse.

El record de vuelta, viejo berretín de todo rafaelino superó con holgura el mejor registro logrado hasta el momento en Indianápolis y se puso muy a tiro a sobrepasar en una oportunidad próxima a la marca tope del Ontario Motor Speedway, único lugar en el mundo donde un monoposto corre más rápido que en Rafaela. La carrera, en cambio, arrojó un promedio tan alto que convierte actualmente a la carrera sanfesina en la más rápida de las que se corran en el mundo, cualquiera sea la especialidad. Semejante logro convierte a la empresa de estos gringos cabeza dura, en una de las hazañas más grandes que se haya alcanzado hasta el momento en el automovilismo deportivo de nuestro país y da comienzos a miras con metas aún más altas, a una era de importantísima trayectoria del Club Atlético de Rafaela. La organización de la carrera fue un modelo en lo que concierne a la parte de la carrera en sí, en la distribución de alojamientos dentro de los muy precarios medios que actualmente ofrece la ciudad y en la canalización del público hacia el circuito y dentro de él, evitándose aglomeraciones y permitiendo un fluído transitar de vehículos que en ningún momento —salvo en la salida— tuvieron problema alguno en su andar. Lástima que según nuestro juicio la cantidad de público que tendría que haberse volcado a disfrutar de este impresionante espectáculo no fue tanta como para poder decir que se notaba un lleno completo, posiblemente porque el precio de las entradas era un poco elevado para la posibilidad de la gente, que rubiera deseado ir, pero le resultaba bastante oneroso. Escollo insalvable para la entidad organizadora que en otra oportunidad acaso pueda ofrecer una rebajita a cambio del rotundo apoyo que a pesar de los pequeños claros le dio su pueblo.

La parte deportiva del asunto no pudo ser mejor dentro de las condiciones que permitieron algunas ausencias muy importantes y algunos vicios que arrastra la categoría desde su lugar de origen. Los monopostos del USAC no son como los de F-1 con los que más o menos cualquiera, hasta los que se comen las uñas, puede apreciar las diferencias de calidad que se encuentran en detalles muy finos, que permiten suplirse con manejo.

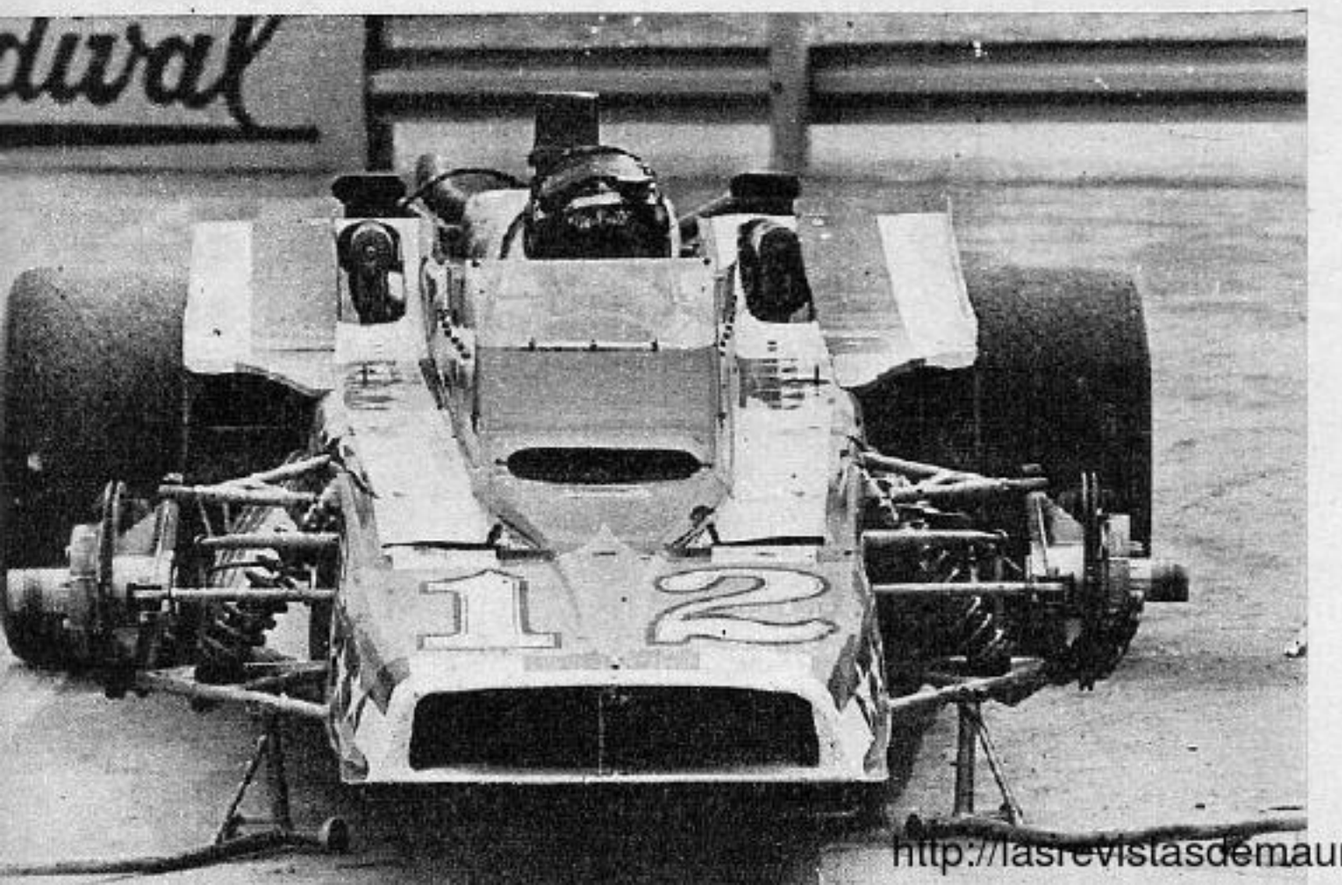
Acá la cosa viene barajada muy diferente. Hay que manejar como la gran siete, eso sí, pero las reglas del juego slipstreaming (vulgo chuparse) obligan a cambiar fineza por contundencia, pericia por coraje y valentía por temeridad. El espectáculo es fabuloso, salvajemente impresionante y especialmente en Rafaela donde las rectas son tan largas que el acelerador no baja ni un milímetro más. Verlos deschuparse para tirarse a pasar cuando están entrando en las clotoides para entrar antes en las cabeceras es escalofriante. La presencia en la pista de una punta de ñatos (como ocho o nueve) que desentonaban con los buenos, evitaba —pasada cierta cantidad de vueltas— llevan un orden muy claro de las acciones, pero para el buen observador ver los pelotones de punta en constante cambio de posiciones, era un espectáculo de lujo para la vista.

En la primera serie el arrojo y el oficio de Al Unser y de Lloyd Ruby le permitieron establecer distancias definitorias. Apoyados por equipos muy solventes, en los reaprovisionamientos obligatorios que los ayudaban a ganar tiempo en las paradas en lugar de perderlo. Otras de las cosas que conspiraron para que la marcha de los autos no sea tan ceñida como ocurre en Indianápolis es que las máquinas que vinieron era evidentemente dispares, salvo un grupo selecto de seis o siete. Si señores como Johnny Rutherford, Gordon Johncock o Roger McCluskey hubieran tenido sus autos habituales. Si Bobby Unser no hubiera reventado el motor en las primeras vueltas de la primera serie, si Foyt, Andretti, MacElreaht y Pollard hubieran podido hacerse el tiempo para venir a Rafaela no había habido lugar para tantos lerdos y el trencito hubiera sido espectacular. Como si no lo hubiera dicho.

De todos modos no recordamos otra oportunidad como esta en que por momentos siete u ocho coches pelearon el tercer puesto a media curva, a distancia del puntero, a tiro de piedra de distancia del segundo, girando todos alrededor del minuto o sea a velocidad casi record, por efecto de la marcha en conjunto. Disparados por las rectas a centímetros unos de otros a 350 km/h poco más o menos. Si vamos a pasar a una breve evaluación personal de los pilotos más destacados observamos que todos ellos tienen en común unos cuantos años a cuestas en el oficio y conocen lo suficiente como para ganar la batalla de San Lorenzo a autazos limpios. Al Unser es un animal, en el buen sentido de la palabra, que corre en auto y clasificas como si fuera a la feria con el auto, sin esforzarse nunca por descollar sino intentando agarrarle la vuelta a la pista e ir sacando los tiempos poco a poco como efecto de su andar y no porque lo intente. A la hora de los papeles está tan afilado que largue donde largue empieza a empujar y no para hasta que llega a la punta, a partir de donde inicia una tentativa de fuga tan contundente como el ataque de Joe Frazier. Rema y rema y se aleja y cuando más vueltas pasan más se aleja hasta que a uno le dan ganas de decirle por qué sea gil y afloje un poquito. Gana de prepo, y con verlo no más uno se da cuenta por qué todos sus resultados son ganar o abandonar. Impresionante.

Lloyd Ruby y Roger McCluskey son los clásicos veteranos que se las saben todas y lo emplean con la habilidad de zorros viejos. McCluskey manejó una porquería de auto que cuando uno lo veía pasar en la clasifica daba pena. Sin embargo en la carrera había que verlo para creer. Tenía el peor chasis de los que más o me-

Lloyd Ruby, merecidísimo segundo, sorprendido in fraganti jugando a los autitos de carrera sin las ruedas delanteras. ¡Por favor!



Joe Leonard, recordman de Indy, fue tercero. Otro de los que andan...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nos eran pasables y doblaba como sólo cualquier otro, base de muñeca. Ruby es tan, pero tan veterano y acostumbrado a estas lides que ya ha perdido todo miedo al peligro y desafía a toda lógica. En las cabeceras de las curvas donde todos se juegan doblando en ocho segundos, él pasa en 7,6 segundos. Pasa gente por abajo y por arriba sin ningún tipo de remordimientos y supera a Al Unser donde se le da la gana, menos en las rectas donde el motor de éste tira evidentemente más.

Seguir con los nombres sería quitar tema de futuras notas paralelas a ésta. Baste decir que el elenco que vino a Rafaela puede ser completado, ya que faltaron algunas figuras, pero no superado porque había que andar muy fuerte para ganarle a Unser el domingo. El tiempo amenazante que acompañó toda la jornada de la carrera fue motivo de ruegos y blasfemias por partes iguales y acaso ello haya sido motivo de peso para que alguna gente de la colonia vecina no se atreviera a salir de sus casas por miedo a los peligros del regreso. De cualquier manera no sólo la carrera fue un éxito sino que promete repetirse, ya si con todas las estrellas de este particular firmamento, el próximo mes de noviembre fecha en que Rafaela volverá a recibir con los brazos más abiertos a esta gente que viene a concretar sus más caros anhelos tan similares a los de ellos. Una pena el trato dado al periodismo, tema consignado aparte, que no pudo informar a sus seguidores como hubiera querido. Pero, qué se le va a hacer, lo hecho hecho está y demasiado le caemos al club en otro lado como para seguirlo aquí. Que todo pase y esperar a noviembre.

DIARIO DE LA CARRERA

LUNES 21:

—Como dice la balada popular: "Lunedi comienza la semana... sería una macana si vamos a laburar... no vamos a laburar".

Cumpliendo con este dicho comenzó la semana previa a la gran carrera y en su día inaugural la actividad fue casi nula, en lo que a fierros refiere. Solamente se llevaron los autos de Pairetti, Al y Bob Unser y Ruby desde la concesionaria Grossi, donde estaban en exposición, hasta los boxes nuevos y cerrados del circuito donde ya se hallaban los veinticuatro autos restantes.

Fuera de esto y de mirar los autos quietitos como preparándose para lo que iba a venir en los días subsiguientes la actividad, tanto de corredores como mecánicos y otros miembros de esta melange que vive en Raphy, encontraron más divertido unirse al amigo "Momo" y festejar todos juntos con la nieve en spray el lunes de carnaval.

MARTES 22

..."Martedi el dia subsiguiente y por consiguiente por algo hay que empezar..."

A las nueve de la mañana ya se respiraba un clima distinto. No era Indy pero estaban todos ahí, para que tanto los que entienden como los que no, los miraran y pudieran escuchar por primera vez el suave ruidito de sus motores. Si bien a los Eagle de Gurney tan sólo los sopletearon con aire y los autos de Parnelli Jones ni siquiera fueron descubiertos de las fundas que los cubrían, el hecho más importante del día lo dio el tiempo de Carlos Pairetti. Por la tarde habían estado poniendo su auto a punto y hubo seis frustrados arranques por culpa de un mal entendido de Carlos, ya que su intérprete no supo explicarle bien lo que debía hacer y su auto estaba ahogado a la vez que debía descarbonizarlo de una forma especial; pese a esto la séptima fue la vencida y Carlos salió a la pista. Tras girar dos vueltas volvió a boxes. Luego de revisar todo el auto y cambiar opiniones con Simon volvió a girar logrando el mejor tiempo del día con 1'06" a un promedio de 252,243 kph.

Con la alegría que esto significaba, a Carlitos no lo paraba nadie y ya comenzó a hablar con Simon para correr en Indianápolis con el auto que Dick correrá aquí. Lo lamentable del día fueron los problemas que tuvieron los argentinos de los cuales sólo Salatino y Pairetti tenían auto seguro, pero esto lo tratamos en recuadro aparte.

Cuando a las seis de la tarde se puso el semáforo de abandonar la pista, poco a poco todas las cortinas de los boxes se fueron cerrando y por ese día el ruido había terminado, claro que por la noche se seguiría jugando con nieve y con papel picado y los americanos seguirían pagando $ 3.500 un whisky sin borrar de sus caras una sonrisa de gratitud.

MIERCOLES 24:

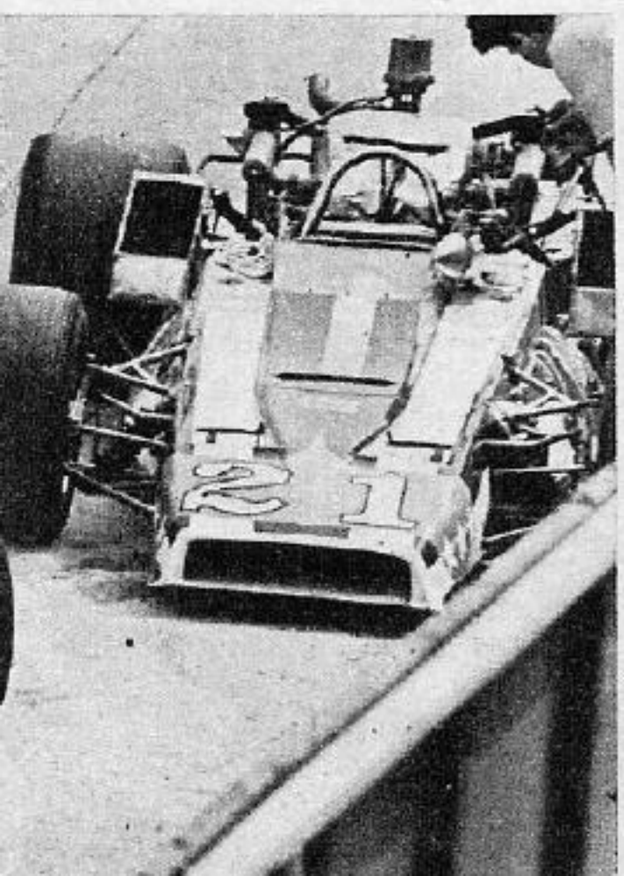
..."Mercoledi, es mitad de semana seria una macana no empezar a apurar..."

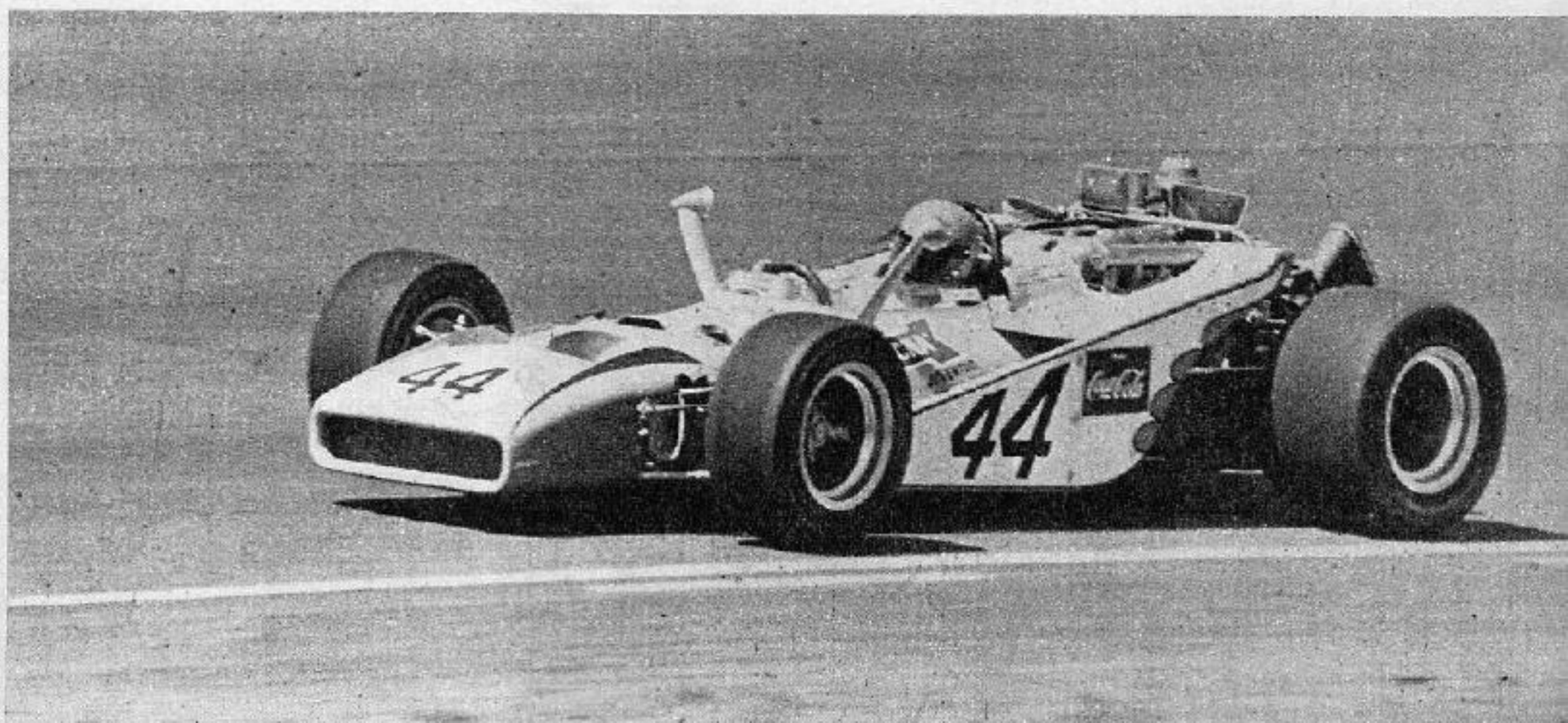
Con bastante viento que sería mayor a la tarde comenzó el segundo día de entrenamentos. Alrededor de las 9.30 Mike Mosley estableció un nuevo record con su Watson-Offenhauser a un promedio de 255,338 kph. Joe Leonard también superó el registro su Colt-Ford en 1'05 4/10 a un promedio de 254,557 kph.

Por la mañana no sucedieron muchas cosas más y a las once se dieron por terminados los entrenamientos hasta las tres de la tarde. Con un poco más de calor los autos salieron a la pista. Fue interesante ver cómo la mayoría comenzaba girando despacio acelerando progresivamente hasta entrar en tiempo recién después de la cuarta o quinta vuelta. Así vimos a los dos Unser, Simpson; Mosley; Leonard, Rick Muther con la única turbina la cual deja mucho que desear tanto en lo que a chasis se refiere como a su rendimiento sobre la pista. Poco a poco los tiempos fueron bajando, pero antes de que se lograran los mejores, el auto número 28, el Eagle-Offenhauser de Bill Simpson pasó frente a los boxes con pequeñas llamaradas en el motor lo que movilizó rápidamente a toda la gente de seguridad. Todo no pasó de un susto ya que el auto se detuvo rumbo a la curva de Bernardin, pero se comprobó que el cigüeñal estaba totalmente destrozado y la pista con varios pedazos del block que sirvieron de souvenirs para los que estaban cerca. Para compensar un auto menos, comenzó el baile grande. Los dos hermanitos Unser se llevaron los tiempos del día: Bobby con el Eeagle-Offenhauser del nunca bien ponderado Dan Gurney giró a 271,138 kph, lo que en tiempo sería 1'1"4/10; este tiempo está a la par del más veloz de Indanápolis para motores a pistón faltándole aún dos kilómetros y monedas para igualar el tiempo de las turbinas que es de 274,077 kph. Por su parte Al, con el ColtFord logró el segundo registro a un promedio de 269,385 kph empleando un tiempo de 1'1"8/10.

Pairetti dio sólo dos vueltas y Salatino no pudo ni siquiera cambiarse porque estaban arreglando su auto al cual se le había roto una manguera de aceite. Con la misma puntualidad a la que ya nos tienen acostumbra- →

Pairetti fue de los primeros en entrenarse. Lógico. Pero el auto no era de los mejores. Fue una experiencia.





RAPHY 300 INDY

dos, a las 18 horas se dio el no va más y todo el mundo de vuelta a casa.

JUEVES 25:

El jueves, como día previo a la clasificación, la actividad fue mayor que en el resto de la semana. Desde temprano la mayoría de los mecánicos ya estaban en los pits trabajando en los autos. A las 9 hs. se abrió la pista dando comienzo a los ensayos del día. A las 9,50 el coche número 77, el Ford-Morris de Salt Walter, salía de la curva norte con una notable oscilación del tren delantero; cuando llegó el momento de acelerar para encarar la recta, momento en que la fuerza centrífuga empuja el auto hacia el guard-rail, la oscilación pareció desaparecer. Nos encontrábamos charlando con Bobby Unser en ese momento quien nos comentó que ese auto venía con evidentes problemas en las suspensiones. No había terminado de decir eso cuando el auto comenzó a moverse como enloquecido dando de lleno contra el guard-rail con todo el costado derecho. Eso sucedió casi frente a boxes, y debido al impacto ambas ruedas delanteras se perdieron por el aire comenzando el auto una enloquecida carrera con todo el tren delantero sobre la pista. Gracias a la habilidad de Walter, el auto no hizo ningún trompo, sino que tan solo avanzó en línea casi recta durante unos trescientos a cuatrocientos metros hasta que se detuvo. Salt no tenía nada más que una leve lastimadura en un hombro que en ese momento le preocupaba mucho menos que los daños que había sufrido su auto. El accidente sinificó rotura de portamazas trasero derecho, destrozar toda la suspensión delantera y abollar todo el tanque derecho a la vez que pudimos notar una evidente falsa escuadra del chasis. Pasado ese susto, la mañana transcurrió sin mayor novedad.

Por la tarde sucedió lo que todo el mundo esperaba. El equipo de Dan Gurney estaba listo para salir a la pista. Bobby Unser dio a Dan su mayor satisfacción desde que llegó a Rafaela; luego de haber girado ocho vueltas de las cuales cinco fueron muy lentas logró "EL TIEMPO" record total hasta ese momento: 59s6/100 a un promedio de 279,105 kmh con lo cual a nuestra usanza acabó con todas las farsas: la de Indy para motores a pistón; la de Indy para turbinas y la de Rafaela para cuanto vehículo haya girado alguna vez en ella, sulkyciclos, prototipos, bicicletas, karts y carreras pedrestres. Los rafaelinos no cabían dentro de su alegría. Se había bajado el minuto y ya eran más veloces que Indianápolis.

Todo quedó ese día en las manos del zorro Dan ya que Swede Savage logró el segundo mejor tiempo de 1m00s6/10 a una media de 274,720 kmh. La mamá de los Unser que había estado filmando la pasada de sus "chicos" desde la tribuna de periodistas estaba muy contenta y lo estuvo mucho más cuando Al logró el tercer tiempo para el bueno de Parnelli Jones. Mike Mosley giró pocas vueltas pero demostró que con un poco más de tiempo ese muchacho se viene a valer, logrando el cuarto tiempo del día con 1m01s a 272,918 kmh.

Carlos Pairetti giró varias vueltas pero insistía en que su auto tenía muy mala tenida; Dick Simon, el propietario, se subió en él, dio algunas vueltas y confirmó que Carlitos tenía razón. Luego de lograr el tiempo Al Unser decidió que cambiaría el motor de su Colt-Ford para el día de la clasificación ya que no estaba conforme con el rendimiento del que tenía puesto (¡menos mal!). Ya caída la tarde, la actividad fue decreciendo y los pits se fueron despoblando de gente que se retiraba esperando que al día siguiente se bajara el tiempo de Unser. La última novedad del día fue la modificación que sufrió la distancia de la pista ya que para dar más exactitud a los promedios se volvió a medir la pista y la distancia medida fue de 4618,828 mts, diferente de la anterior que era de 4624,26 mts.

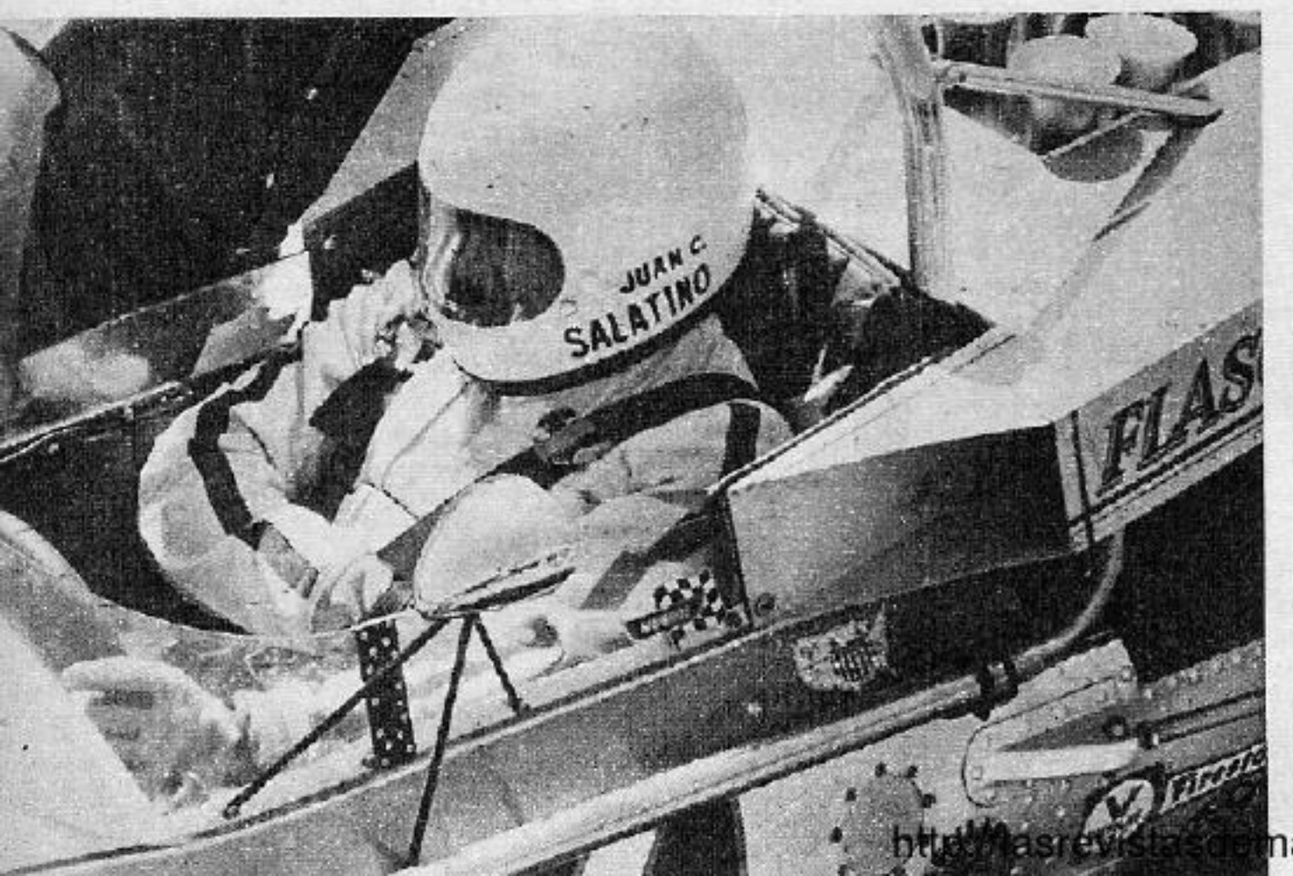
VIERNES 26:

LA CLASIFICACION

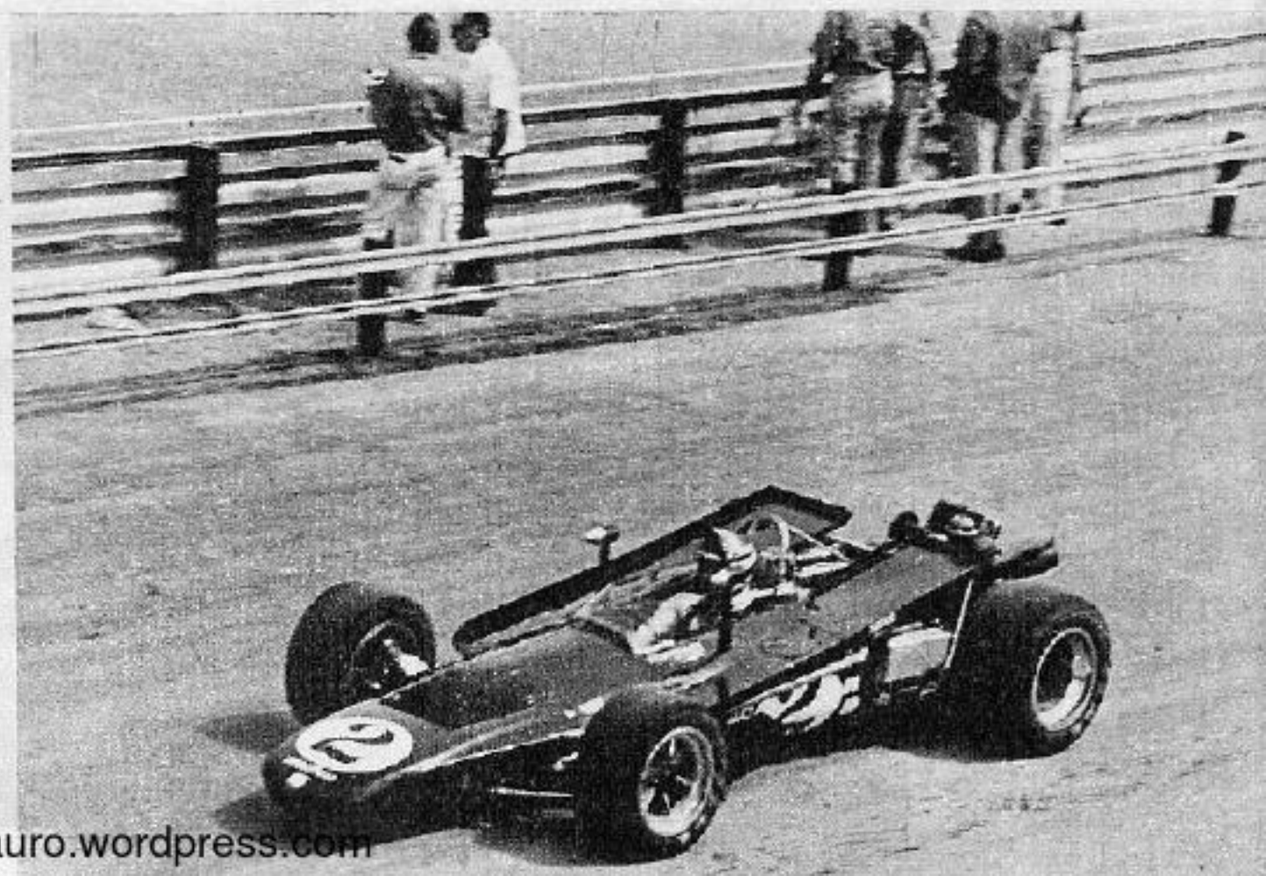
Dentro de las difíciles condiciones en que se podía trabajar el viernes a la tarde en la exageradamente "organizada" zona de boxes del autódromo de Rafaela, pudimos presenciar bastante de cerca —gracias a la mediación de nuestro ya gomía Dan Gurney— una de las más características ceremonias de toda carrera fiscalizada por el USAC: el sorteo del orden de salida para tentativas (trials") de clasificación. La operación es de lo más sencilla y casera. Procédese a introducir en una bolsita cualunque tantas bolitas numeradas correlativamente como tipos hay que quieren enfundarse en un aparato y salir a la pista a ver qué pasa, cosa que a todo buen jugador de lotería en días de lluvia no le resulta en absoluto desconocida. Frank Del Roy, el viejito sensacional que tenía a cargo el movimiento de boxes durante todo momento en que hubo actividad, era el encargado de dictarle a un furriel o escribiente coterráneo el nombre del interesado y el número que había sacado, aparte de cubrir un anexo cómico a todo megáfono. Bill King, supervisor de competición de esta categoría de USAC, miraba el desenvolvimiento de las acciones sin decir palabra, aunque luego, en el "meeting" o mitin con los pilotos demostraría también su vena cómica. Por supuesto no sólo hizo chistes, sino que también aclaró todas las dudas que pudieran tener los pilotos con respecto a la clasificación y a la carrera, sino que también explicó que las primeras se desarrollarían de acuerdo al sistema que rige en todas las carreras del USAC exceptuando las 500 de Indy.

El mencionado sistema es el siguiente: salir de boxes de a uno por vez —con pista libre— para dar una vuelta en la que se callenta el aparato y el piloto tiene tiempo de llegar a la línea de control en velocidad, de ahí en más recibe bandera verde para la primera pasada, en la que entra a cumplir la primera vuelta, bandera blanca indicando que cumplió la primera y comienza la segunda y última vuelta válida, y bandera a cuadros que da por finalizada la tentativa, contándose como válida solamente la vuelta más veloz para el posterior ordenamiento en el starting grid. En caso de que el auto tenga alguna falla en la vuelta de calentamiento o no haya alcanzado una velocidad que el piloto o el box considere óptima, tiene la opción de parar y ponerse al final de la cola, para cuando todos hayan terminado, iniciar una nueva tentativa. La diferencia con Indianápolis reside en que allá se computan cuatro vueltas válidas cuyo promedio —y no la mejor vuelta— es el que decide la posición en el pelotón. Todo lo demás igual.

Juan C. Salatino quería correr aun sabiendo que el auto no era ideal. Pero la diferencia de auto era demasiado. Se quedó a pie.



El primero en marcar un tiempo notable fue Bobby Unser con su Eagle-Offy. 278 y pico. Los relojes comenzaban a temblar.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La diferencia entre la clasificación usual de todas las carreras del USAC y la de Rafaela consistió principalmente en una sola cosa. En los Estados Unidos la milonga comienza a la mañana y termina a la tarde, primero con la clasifica de uno por vez, igual que acá, un breve descanso para remendar fierros y mandarse una hamburguesa al coleto, y enseguida la carrera, todo de un solo saque, en el mismo día y con una sola entrada.

En Rafaela, en cambio, se hicieron los "trials" un día viernes, en forma separada de la carrera del domingo, persiguiendo obviamente recaudar más dinero de lo que daría el sistema original para ayudarse a solventar los gastos ocasionados por la venida de los yanquis a estos pagos.

El espectáculo en sí no fue nada entusiasta —aunque hoy en día no lo es la clasificación de casi ninguna otra categoría— por que toda la expectativa estaba centrada en los coches que podían bajar el record de Bobby Unser del viernes, y a los demás, por más fuerte que pasaran, había que aguantarlos.

La cosa comenzó con una ausencia: la de Rick Muther y su máquina a turbina, que no se presentaron, a pesar de tener el Nº 1 en el sorteo, porque algunas de las piezas de la turbina no eran las apropiadas y el aparato no servía ni para ir a comprar la verdura. El propio Rick nos dijo que tenía mucha vergüenza profesional y no quería salir para hacer papelones; más bien esperaría unos repuestos que le habían prometido para el sábado y entonces aceptaría largar aunque fuera último.

Lo mismo corrió el domingo.

El siguiente en la lista era Max Dudley. Lamentable; punto.

La cosa no siguió muy animada por un buen rato, ya que los siguientes tampoco despertaron mucho interés; Johnny Rutherford —un excelente piloto, y muy veloz— no tenía un auto acorde con su capacidad y su minuto cero tres segundos y la yapa, aunque loables, no impresionaron a nadie. Ludwig Heimrath en cambio, fue gentil con la concurrencia. Permitió a todos echar un sueñito mientras duraba su interminable tentativa a nivel Mecánica Nacional (y no de la buena...).

Los ojos empezaron a abrirse cuando salió Mike Mosley a la pista. Era uno de los que hacían peligrar el primado de Bobby Unser y la mano parecía venir muy pesada. Sin embargo al cabo de una vuelta el auto blanco con el número cuatro en celeste ingresaba a los pits desistiendo de intentar su chance, sin motivo aparente, por lo que uno se puso a suponer cosas tales como que lo que el tipo quería era ver qué hacían los otros para tirarse o no.

Otro que adoptó la misma política fue Lloyd Ruby, que tenía el puesto 13, pasando al final de la cola. El primero en girar a velocidad competitiva, a pesar que Bignotti concentraba todos sus esfuerzos en la máquina de Al Unser, fue Joe Leonard, quien con una solvencia poco común puso el segundo auto del equipo Johnny Lightning en el mejor tiempo de la tarde hasta el momento y en el sexto final con una vuelta en 1'01"9/10 lo que significaba andar por encima de los 272 kmh, lo que es mucho.

Pasando por alto la generalidad para subrayar los momentos más excitantes de la tarde, hay que consignar las actuaciones más llamativas de la tarde:

CARLOS PAIRETTI: Demostró que con un auto un poco mejor que la batata que le tiraron en Indy podía andar perfectamente

LOS ARGENTINOS: SUS DIMES Y DIRETES

A partir de los primeros días de la semana pasada comenzaron los cabildeos sobre las temblequeantes ofertas hechas a la media docena de pilotos argentinos. Carlos Pairetti, Jorge Cupeiro, Omar Mura Cuvertino y Jorge Ternengo eran titulares mientras que Juan Carlos Salatino y Angel Rubén Monguzzi eran suplentes. Todos pertenecientes a éste elenco inestable que debía aprobar el examen del U.S.A.C. para poder intervenir en las 300 de Raphy.

Pero no todos fueron rosas. Cada argentino —como se sabe— debía oblas 5.000 dólares contantes y sonantes en concepto de alquiler de máquina. Mas o menos, con no muy buenos ojos, todos aceptaron las exigencias... hasta que vieron los autos. Ahí cambió el cantar: excepto el Vollstedt-Ford que Carlitos Pairetti supo consegur, el resto eran aparatos, con más de ¡200 HP menos! —en un caso— que un auto de punta. Sí, parece que no, pero sí. El auto que le tocó a Juan Carlos Salatino poseía motor Chevrolet a inyección de 550 HP, nada de turbo ni cosa que se le asemeje, mientras que un Offenhauser común regala, tranquilo, unos 750 HP. ¿qué?

Cada uno tuvo sus problemitas, vayamos a detallar como es la cuestión personal de...

ANGEL RUBEN MONGUZZI: **"...mirá, cuando vi el auto no quise saber nada, es ilógico pagar dos millones de pesos por alquilar éso que ves ahí, tiene 200 HP menos que un Ford Turbo o un Offy como aquél, ¡dejame!! con este auto lo único que tengo asegurado es el papelón... yo tenía los contactos publicitarios hechos pero corro voy a defraudar a toda esta gente... no, le voy a agradecer a la gente del Atlético la invitación pero no corro chée, es una lástima pero no corro...".**

JORGE TERNENGO: Lo mismo que el Negro Monguzzi. Cuando vio los dos autos que había, decidió verla de abajo y a otra cosa, estaba entusiasmado (hasta donde lo puede exteriorizar Ternengo) pero dejó el berretín y no quiso correr.

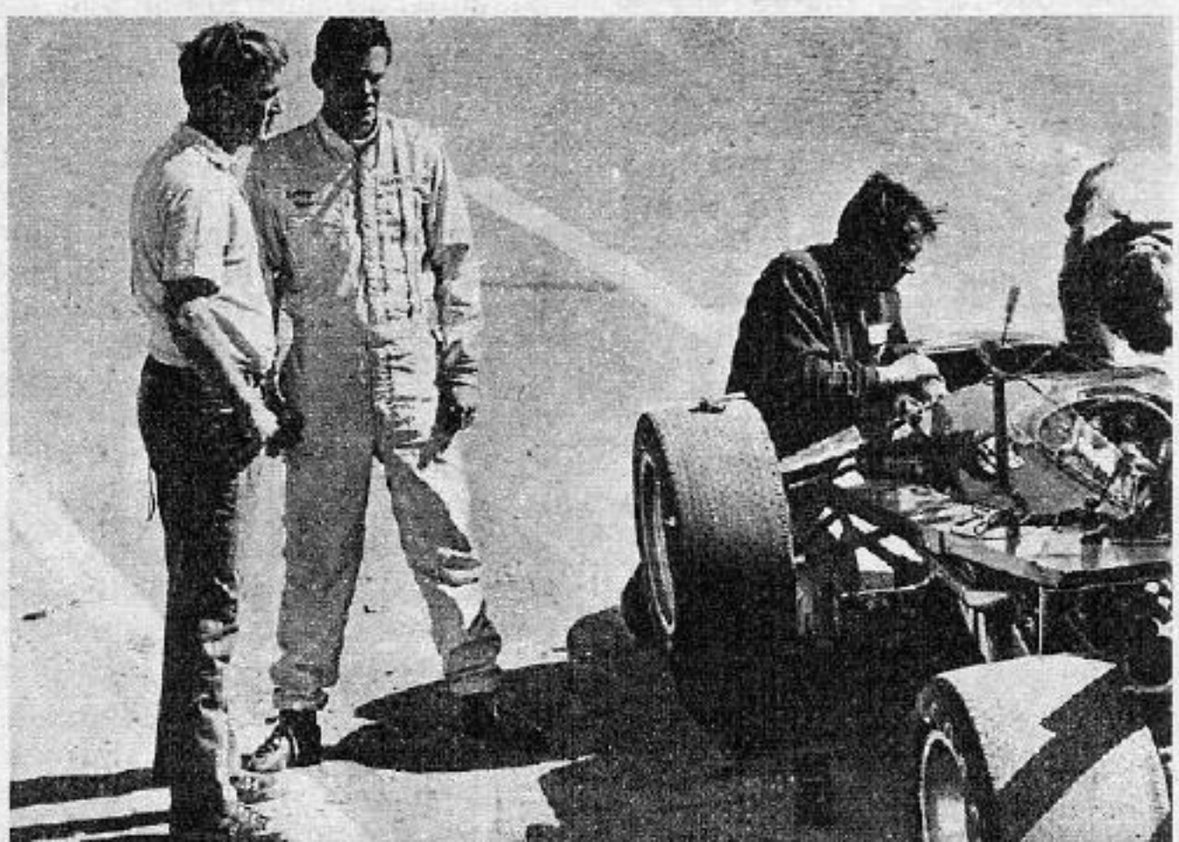
OMAR CUVERTINO: El martes a la tarde todavía no sabía si se subiría al auto o no. Resulta que el propietario del coche se enfermó, no vino y de golpe y porrazo los representantes de esa máquina aquí (Jefe de Mecánicos) exigieron a Cuvertino varias cláusulas que éste no aceptó y no estaba dentro del contrato que el U.S.A.C. había estudiado con el C.A.R. (aparte de los 5.000 dólares originales en concepto de alquiler) 10.000 más como garantía de la integridad del auto (auto pero no mucho) los cuales Cuvertino tenía que abonarlos si se accidentaba teniendo la culpa o no. O sea que si una rueda, por ejemplo, se iba de viaje y rompía el auto contra el guardrail (error técnico mecánico, nada que ver con el piloto) perdía el importe... Además, como si todo esto fuera poco, Johnny Rutherford (que nadie sabe cómo vino a parar aquí) fue en principio el piloto que conduciría su auto. Entonces como se quedaba de a pie, para consolarlo tendría que abonarle 2.000 dólares ¿qué tal?

JUAN CARLOS SALATINO: Se animó. Lo primero que hizo fue pichulearle el precio a los yonis. De 5.000 dólares logró que le bajasen a 2.500, arregló con premios, algo de publicidad y sacó a flote su intervención. Evidentemente la inactividad de este piloto, sus intervenciones esporádicas, necesitan de esta carrera para ver si puede correr más seguido.

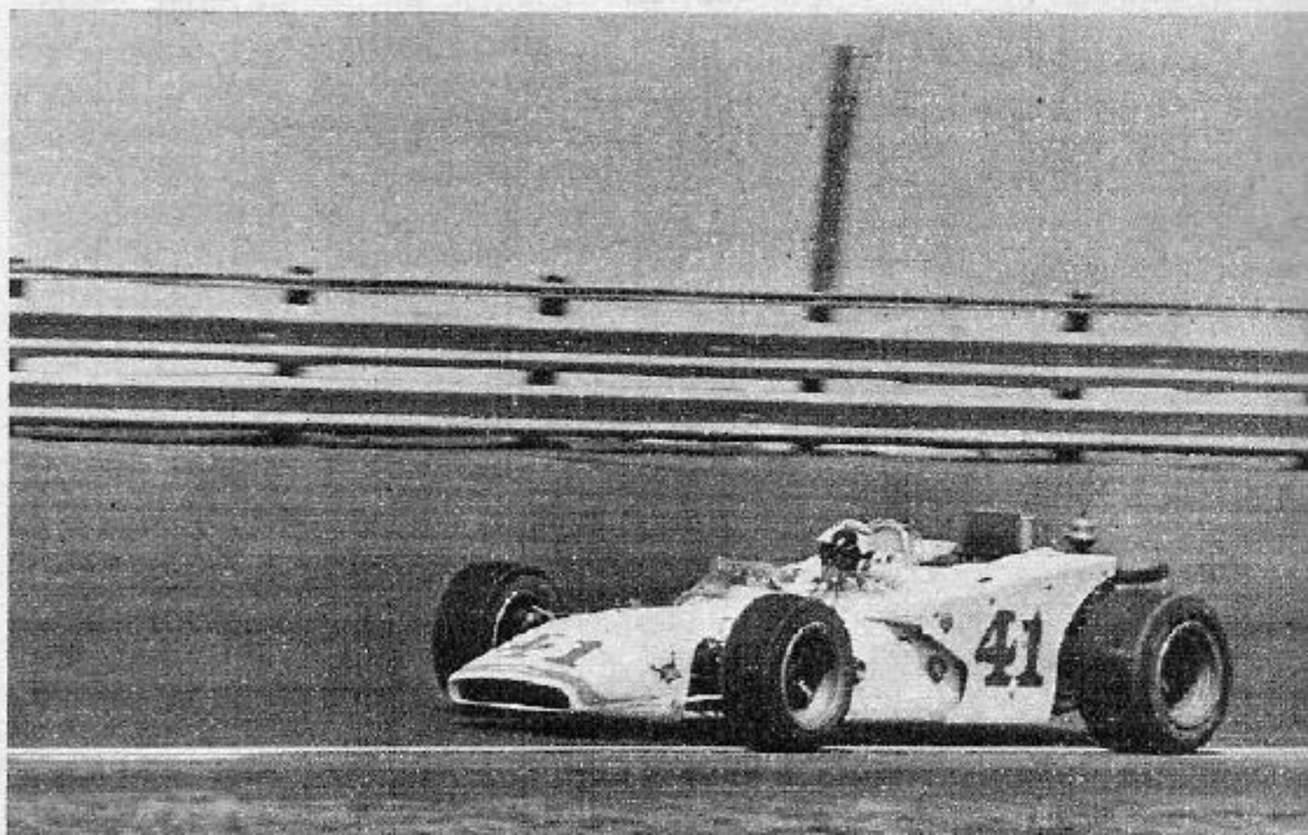
CARLOS PAIRETTI: Gestionó vía Ford Argentina un buen auto. Y lo consiguió Dick Simon arregló con él y le cedió el cockpit de un Vollstedt-Turbo Ford bastante pasable. El equipo y los autos impresionaron bien y Pairetti, contento.

JORGE CUPEIRO: No sabemos ni vamos a saberlo. O Cupeiro jamás pensó correr porque, entre otras cosas no le conviene económicamente ni le atrae mucho tanta potencia, o simplemente de entrada no olió bien el asunto y prefirió quedarse en casa. El C.A.R. declaró que estaba enfermo...

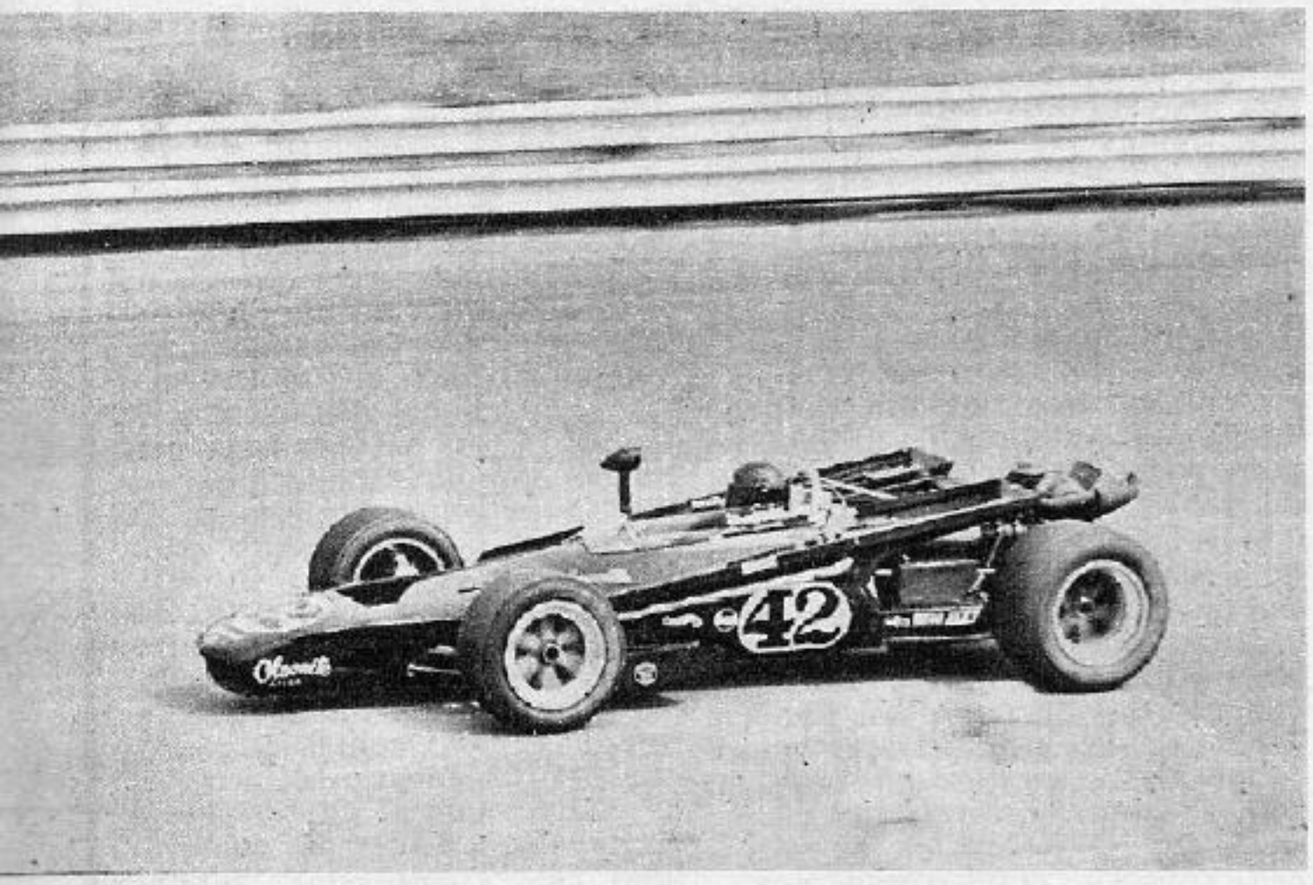
Dan Gurney y Bobby Unser vigilando en boxes. En entrenamientos el equipo del viejo Dan dominó el panorama con Bobby Unser y Swede Savage.



Rober Mc Cluskey: un piloto experimentado en Indy y de reconocida capacidad pero limitado por un auto inferior.

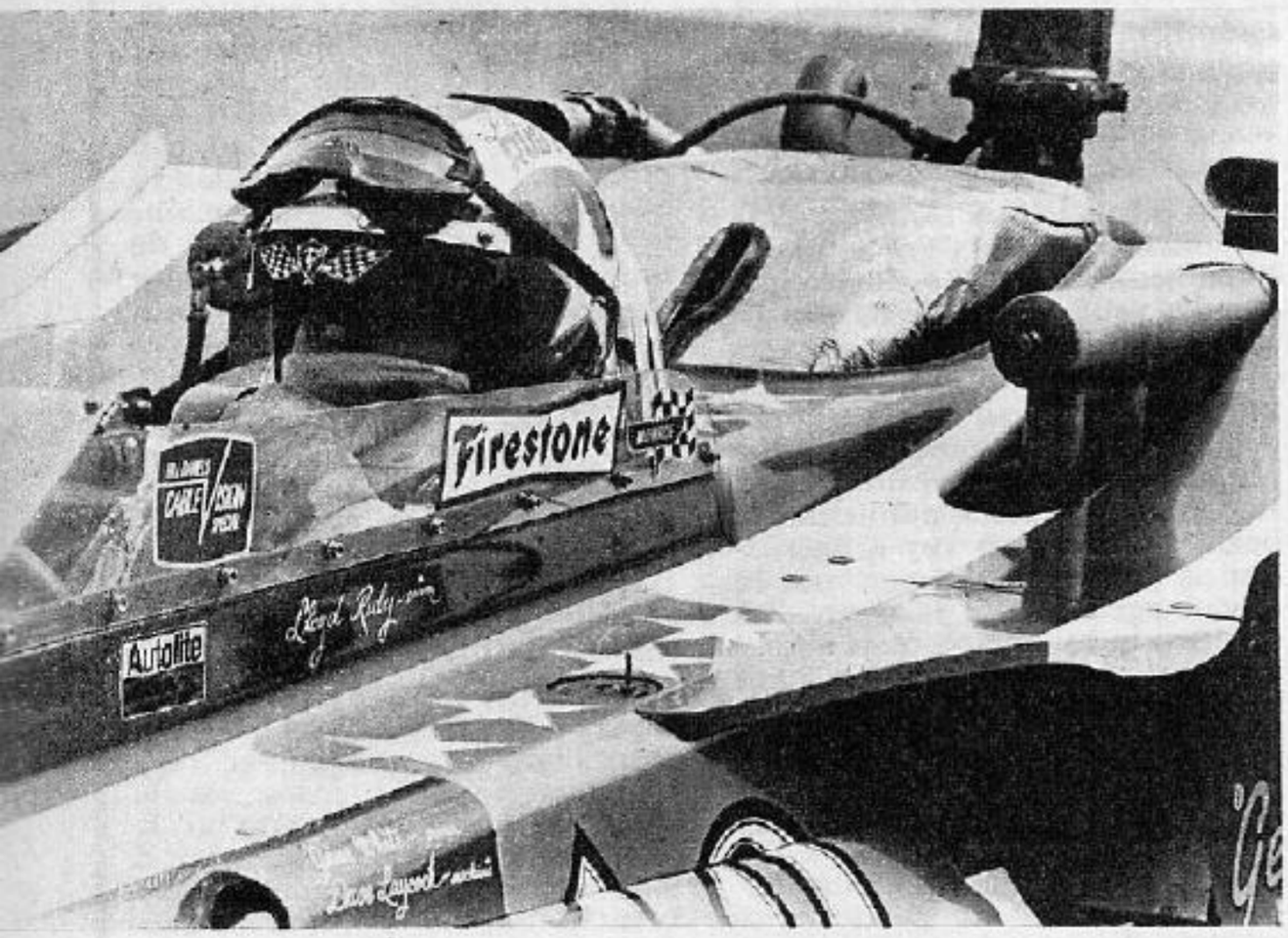


RAPHY 300 INDY



Swede Savage fue algo asi como la revelación joven. Segundo tiempo en la clasificación lo cual significa mucho. Bien por el ojo de Dan Gurney. Es un piloto joven con futuro.

El ganador de la clasificación, listo para largar en el primer lugar: Lloyd Ruby, que consiguió el tiempo a última hora del viernes.



EL STARTING GRID

12
Lloyd Ruby
Laycock-Turbo Ford
59s74/100

42
Swede Savage
Eagle Turbo-Drake
59s81/100

1
Al Unser
Colt-Turbo Ford
1m00s7/100

4
Mike Mosley
Watson-Turbo Ford
1m00s26/100

2
Bobby Unser
Eagle-Turbo Offenhauser
1m01s5/100

15
Joe Leonard
Colt-Turbo Ford
1m01s9/100

21
Cale Yearborough
Laycock- Turbo Ford
1m01s26/100

41
Roger Mc.Cluskey
King Turbo-Offenhauser
1m01s38/100

16
Gary Bettenhausen
Gerhardth-Turbo Offenhauser
1m01s62/100

94
Warren Bentey
Finley-Turbo Offenhauser
1m01s89/100

7
Gordon Johncock
Volstedt-Turbo Ford
1m02s60/100

10
Dick Simon
Lola-Turbo Ford
1m03s

17
Johnny Rutheford
Volstedt-Turbo Ford
1m03s2/100

28
Bill Simpson
Eagle-Turbo Offenhauser
1m03s10/100

29
Jim Malloy
Cecil-Turbo Ford
1m03s41/100

43
Danny Zimmerman
Volstedt-Turbo Offenhauser
1m03s50/100

44
Carlos Pairetti
Volstedt-Turbo Ford
1m3s94/100

51
Dee Jones
Watson-Ford
1m06s38/100

50
Dave Stricland
Watson-Turbo Rambler
1m08s25/100

39
Don Brown
Gerhardt-Chevrolet
1m08s28/100

34
Tom Bigelow
Alican-Chevrolet
1m09s87/100

61
Max Dudley
Gerhardt-Chevrolet
1m12s22/100

55
Ludwig Heimrath
Fisert-Chevrolet
1m12s67/100

47
Larry Cannon
Special Cannon-Chevrolet
1m13s43/100

bien. Es la segunda vez que se sube a un auto de la categoría y nos parece que no se puede quejar de la atención que le dispensó Dick Simon y su equipo. Obtuvo un 17º tiempo que es bueno para su poca experiencia, contando además que por lo menos está en los tiempos que hay que estar para poder cosechar algo en la carrera. Detrás de él hay tipos que han corrido mucho más y que andan muy por debajo. En las curvas parecería que volantea más de lo conveniente, pero no faltarán oportunidades para que logre un desplazamiento más sereno. En lo que a velocidad se refiere, pisa sin escrúpulos.

MIKE MOSLEY: Fue el penúltimo en salir luego de su intento fallido cuando era su turno. No pudo sin embargo bajar el minuto a causa de problemas con una válvula. Así y todo se colocó en el cuarto puesto con un minuto casi clavado y puede ser que en las próximas oportunidades en que nos visite figure más alto en el ranking. Es una verdadera promesa.

SWEDE SAVAGE: Parecía un acomodado con Dan Gurney, pero parece que no lo es al divino botón. Anda una barbaridad; abordando las curvas es salvaje como su apellido y llegó a hacer temblar el primado de su compañero de equipo con un tiempo de 59'75"100, haciendo levantar en vilo a la gente de la tribuna, que lo aplaudió a rabiar. Tiene seis carreras corridas en el campeonato y ya ganó una.

SEGUNDA SERIE

A las 17,45 hs, veintiséis coches alineados en fila de dos, mostraban a las claras que la carrera daba comienzo a su segunda batería ya que sería raro que fueran en esa disposición a cualquier otra parte. Y eran 26 y no 27, ya que Bobby Unser no largó.

Luego de una largada un tanto confusa y despareja, el viejo Ruby picó adelante seguido de Al Unser y Mike Mosley, pero aunque pasó primero en la vuelta inicial en seguida fue desalojado por Unser, quedando segundo. En la tercera vuelta el trencito se iba formando definitivamente con Unser, Ruby, Mosley. Leonard, Saser, Ruby, Mosley, Leonard, Sa-Simon, mientras que Pairetti se ubicada 11º. Los relojes mostraban claramente que se estaba andando más fuerte que en la manga inicial y en la cuarta vuelta el tiempo de Unser daba un promedio de 278 Km/h.

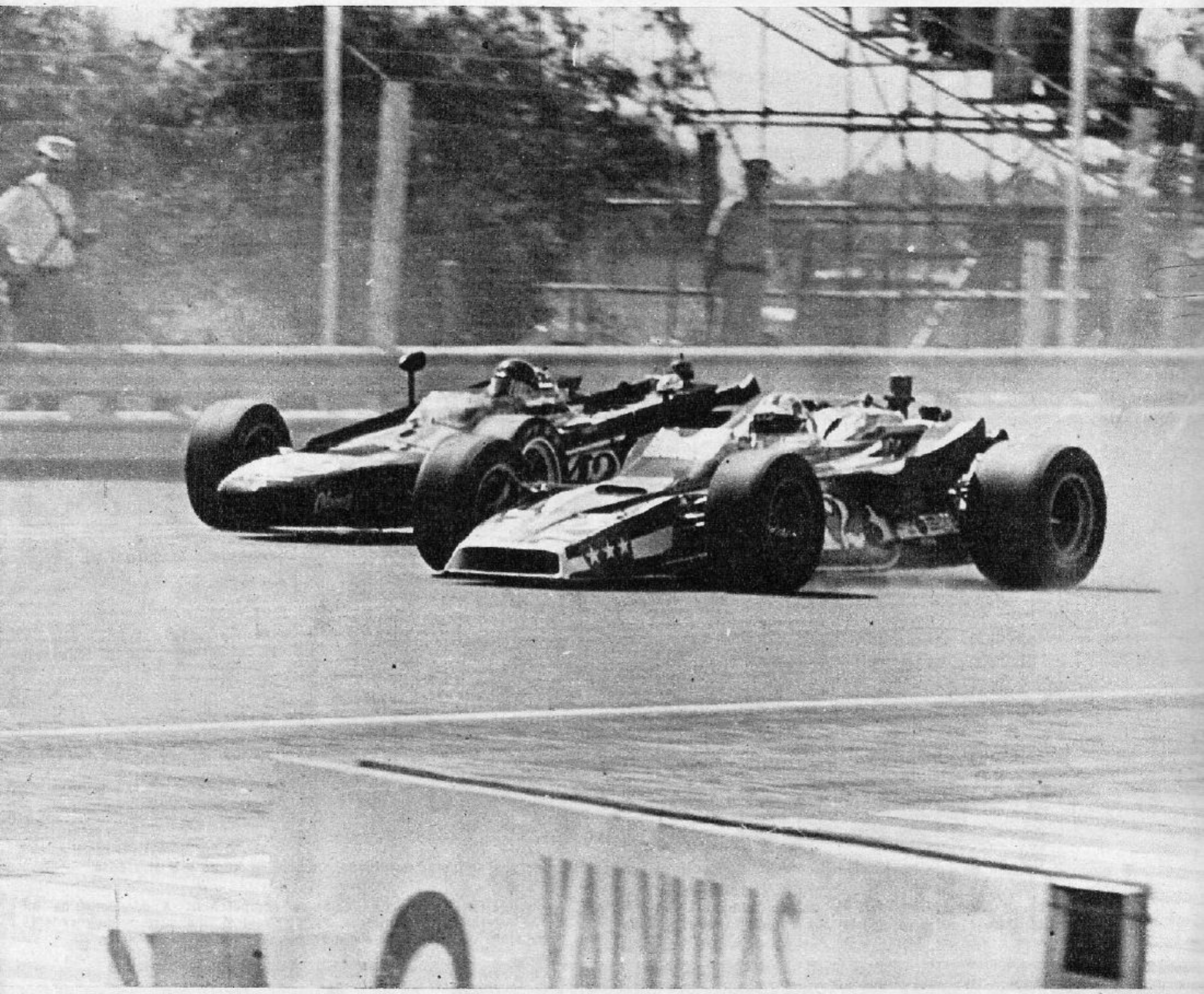
Unser comenzó a tomarse el vapor y ya en la quinta vuelta se anotaba el repunte de Dick Simon que subía al quinto puesto. Unser en la séptima vuelta hacía 59m 8/10 y estaba distanciado ya unos tres segundos de Ruby.

Va a dar que hablar.

ROGER MCLUSKEY: Es una pena no haberlo visto en una máquina acorde a su innegable calidad. Sin hacer tiempos notables, doblaba sin embargo mu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Emoción y muchos km/h a la salida de una de las curvas de Rafaela: Lloyd Ruby por adentro y Swede Savage por afuera buscando los 300 km/h. Es bastante velocidad...



cho más él que el auto, que pertenece a Art Pollard y que Roger vino a correr en reemplazo de aquél, por motivos comerciales. Consiguió un octavo puesto debido a su muñeca excepcional, y por encima de los defectos de la catramina que le tocó en suerte.

AL UNSER: No se sabrá nunca si él no quiso apurar o si el auto no daba para más. En las rectas parecía ser el más veloz, pero en las curvas andaba en los ocho segundos y chirolas como cualquier hijo de vecino. Largar tercero podía ser poco handicap si es que se traía el cuchillo bajo el poncho. Evidentemente, se lo traía...

BOBY UNSER: Una falla en la admisión del turbocompresor evitó que el impresionante andar del Eagle Offy anduviera tanto como se esperaba. Para la carrera el problema estará solucionado, pero eso no evitará que tenga que salir a pelear desde la quinta posición, conseguida con 1'01"05 a pesar del problemita. Según Banks, Gurney, Steve Smith de "Car and Driver" y otros cráneos más, Bobby es el actual imbatible en este tipo de circuitos, y va a ser muy difícil dominarlo en Rafaela.

LLOYD RUBY: Para terminar, el viejo zorro de Indy fue el último en girar en el óvalo de Raphy, y en el que a la postre figuró primero en la lista. Eva evidente que todavía no se había tirado y lo confirmó en la clasifica, donde atornilló la zapatilla al acelerador, dobló las curvas en 7'3/5 con una solvencia increíble y no batió el record del circuito por la misma razón que acaso no pudieron otros: la pista fue cruzada constantemente por vientos laterales de considerable intensidad, que aparte de no permitir un rodar normal de los coches, ensuciaron la pista con tierra, lo que no permitía tampoco un normal "agarre" de las gomas. De todos modos, lo hecho por el tío Lloyd es sensacional, y fue mucha la gente que se puso contenta por él, ya que sin conocerlo, saben que es un mufado del año uno.

LA CARRERA

PRIMERA SERIE

A las 15.26 del domingo 28, el largador oficial del USAC dio la ya clásica orden para que los pilotos pusieran en marcha sus motores a los efectos de comenzar a disputar la primera serie.

Sin embargo y contrastando con la clásica eficiencia de Indy, hubo tres autos que no pudieron arrancar y quedaron parados en la pista. Entre esos tres autos estaba el de Carlos Pairetti al cual sus mecánicos inmediatamente le prestaron atención mecánica. Cuando la caravana ya había cumplido una vuelta detrás del coche guía, Pairetti pudo salir a la pista y aproximarse al pelotón de largada. Luego de tres vueltas detrás del Fiat spider que oficiaba de guía, y mientras todos los autos iban buscando ubicación en la caravana, desde el comisariato se dio la orden para que

→

RAPHY 300 INDY

El momento exacto de una lamentable deserción; Bobby Unser entra a boxes con el motor terminado. Cortina de humo y a otra cosa.

Clima de Indy en los boxes de Rafaela. Gordon Johncock —otro nombre fuerte de USA— no tuvo suerte sin embargo con su Vollstedt Turbo Ford.

Carlos Pairetti, antes de iniciar la competencia. A despecho de un coche inferior a los punteros, Pairetti realizó una carrera muy sensata y eficiente que le valdrá de gran experiencia para ir a Indy.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¿COMO DEBEN SER LOS AUTOS? ¿CUAL ES EL REGLAMENTO?

Los autos son de la Fórmula Championship y son los que durante todo el año animan el Campeonato de la USAC (United State Auto Club) que incluye como fecha principal a las 500 Millas de Indianápolis. Estos monoplazas pueden estar equipados con motores de serie sobrealimentados siempre y cuando provengan de autos de gran serie y no superen los 3.333 cm3. Si los motores son sobrealimentados con árboles de levas a la cabeza no pueden superar los 2.650 cm3. También pueden competir motores sin compresor con árboles "in testa" de 4.200 cm3; motores sin compresor (block de serie) hasta 5.250 cm3; motores diesel sobrealimentados con un tope de 3.333 cm3; motores de 5.000 cm3 sin sobrealimentación o motores de dos tempos con o sin sobrealimentador de no más de 2.800 cm3. Estos son, expuestos en rasgos generales, los motores que pueden competir en la actualidad por el Campeonato de la USAC.

LOS PREMIOS

El total de dinero que se distribuyó ascendió a los 30 millones de pesos. La distribución se hizo de la siguiente forma en cada una de las series: 1º) $ 650.000; 2º) 450.000; 3º) 350.000; 4º) 250.000; 5º) 175.000; 6º) 150.000; 7º) 145.000; 8º) 125.000; 9º) 115.000; 10º) 105.000; 11º) 95.000; 12º) 85.000, 13º) 80.000; 14º 73.000; 15º) 72.500; 16º) 70.000; 17º 67.500; 18º) 65.000; 19º) 63.000; 20º) 60.000; 21º) 59.500; 22º 59.000; 23º) 58.000; 24º 57.500; 25º) 26º), 27º) y 28) 55.000

Por la clasificación general se entregarán 40.000 pesos al 1º, 30.000 al 2º, 20.000 al 3º y 10.000 al 4º



el auto guía se abriera y dejara en libertad de acción a los competidores.

Eran las 15h31m50s cuando los autos comenzaron a girar ya en tren de carrera. La primera vuelta encolumnó a Lloyd Ruby, Swede Savage, Al y Bobby Unser, Bettenhausen y Max Mosley. Pero la permanencia de Bobby Unser en la cuarta posición duró una vuelta, ya que en la segunda debió detenerse para no salir más a la pista, y con el motor humeando a todo tren.

El liderazgo de Lloyd Ruby duró hasta la quinta vuelta, donde Al Unser pudo colocarse a la cabeza de la carrera, mientras Savage, Bettenhausen y Mosley completaban el pelotón de punta. En esta vuelta, Pairetti se colocaba 14º La diferencia en la pista entre Unser y Ruby, era de 2 metros escasos.

La punta quedó en manos de Al Unser hasta la 24ª vuelta, ocasión en que debió detenerse para cumplir el requisito de una carga —por lo menos— en cada serie. Lloyd Ruby, entonces, pasó a comandar la carrera, seguido de Savage. Al Unser demoró 16 segundos en la operación de carga de combustible y cuando retornó a la pista se ubicada en la 16ª posición.

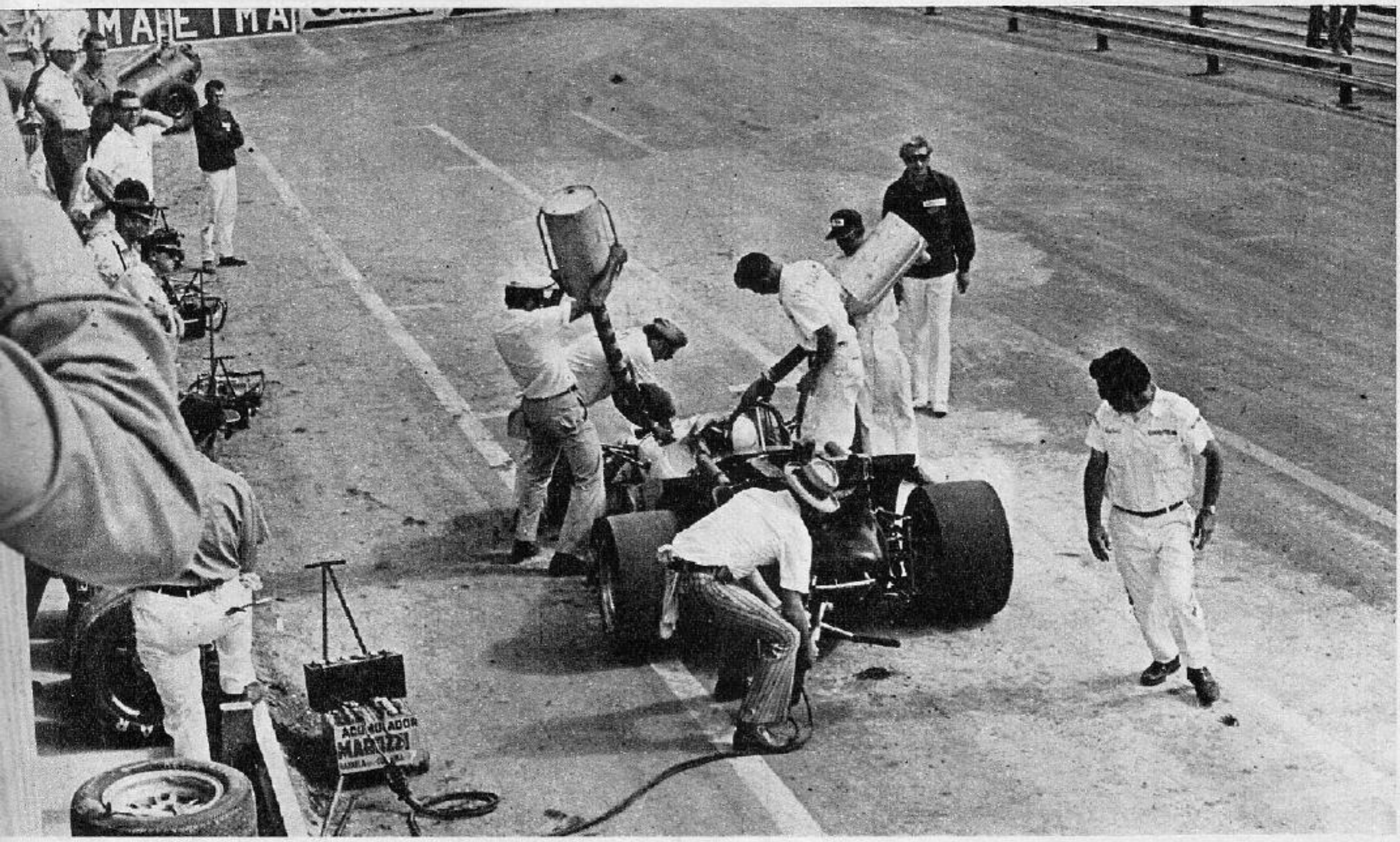
En la 30ª vuelta, Max Mosley y Al Unser, haciendo un trencito muy veloz desplazaron a Savage de la segunda posición, mientras Larry Cannon abandonaba definitivamente la carrera.

En la 36ª vuelta, Lloyd Ruby se detiene para cargar combustible y Max Mosley pasa inesperadamente a la punta de la carrera seguido por Unser y Savage. En esta vuelta también pararon Mc. Cluskey y Gary Bettenhausen que marchaban en el segundo pelotón

El tren que venían imponiendo Al Unser y Lloyd Ruby era vertiginoso y Max Mosley no lo pudo soportar en la punta, dejándosela en la vuelta 45ª a Al Unser.

Si bien pareció por un mo-

RAPHY 300 INDY



Se puede observar el reaprovisionamiento realizado con bidones. En general muy buena organización en todos los sentidos.

mento que la carrera había definido ya sus primeros puestos, fue Max Mosley el que dio la novedad al colocarse segundo en la 48a. vuelta superando a Ruby. Pero faltando tres vueltas para el final, Ruby volvió a la segunda posición superando a Mosley. Carlos Pairetti se mantenía 14º.

A las 16h29m, la enorme bandera a cuadros cayó sobre el auto ganador de Al Unser, quien así se alzó con los $ 650.000 viejos que correspondieron al ganador de cada una de las series. Ruby entró segundo, pero el hasta ese momento tercero, Max Mosley, pasó lentamente la última vuelta perdiendo la tercera posición y quedando relegado a la cuarta superado por Johnny Rutherford. En los puestos siguientes se encolumnaron Savage, Leonard, Mc.Cluskey, Yarborough, Johncock, Bentley, Bettenhausen, Simon y Pairetti.

En la vuelta 9ª comienzan a pasar cosas: Mike Mosley —tercero a la sazón— para en los boxes y canta "It doesn't go more" ("no va más"). Como en la perinola, todos los que lo siguen "toman uno". En la 10ª vuelta Ruby hace un medio trompo y a marcha reducida ingresa en boxes y simultáneamente Bentey Warren, luego de pegar con su coche en el guardail interno de la curva norte, debe ver como su coche comienza a incendiarse por lo que decide, muy criteriosamente, abandonarlo sin consultar a nadie. A los segundos de suceder el accidente —del que Warren sale ileso— se encienden las luces amarillas y todo el mundo comienza a aminorar la marcha, para detenerse luego en boxes. El operativo de seguridad funcionó a la perfección y los pilotos dieron un claro ejemplo de profesionalismo y disciplina. Faltaban 43 vueltas.

SEGUNDA SERIE BIS

Desde la interrupción de la carrera, hasta la reiniciación pasaron exactamente 59 minutos. Sirvieron para limpiar la pista en la cabecera Norte, para que algunos cargaran nafta (no todos), para que el público se impacientara, para que los organizadores se asustaran con los primeros envíos pluviales de San Pedro —afortunadamente sólo unas gotas— y para que Al meditara en la afortunada circunstancia de largar la definitiva con una vuelta de ventaja ante el atraso de Ruby y la defección de Mosley.

Sólo 22 coches se alinearon en indian-fila: se notaban las ausencias de Larry Cannon, Rick Muther y lógicamente las de Warren y Mosley. Luego de varios intentos fallidos, que siguieron impacientando a la concurrencia, a las 18,55 se encendió la luz verde dando piedra libre a la caballada.

Pica en punta Unser, seguido de Savage y Leonard y la tribuna se enfervoriza ante la maniobra de Pairetti que deja parados a tres coches y se coloca 11º. Cumplido el primer circuito Leonard pasaba a ser segundo.

En la tercera vuelta (o décimotercera si tomamos en cuenta las 10 anteriores) la cosa estaba así: Unser, Savage (que volvía a ganar ese puesto) Leonard, McCluskey, en gran atropellada, Ruby, Simon, Johncok, Rutherford (haciendo señas raras) y el resto entre los que andaba el amigo Pairetti firme en el dos palitos. Febo asomaba. En la octava vuelta Lloyd "Rommel" Ruby se sacudía las pulgas y se colocaba segundo en importante apilada de simios, y en la 13ª el buque tomado por el puntero se llamaba nada menos que 10s 5/10. En esa vuelta Jim Malloy para en boxes para siempre, y Simon lo hace unas vueltas más tarde con problemas de rodado.

Entre los giros 18 y 21 Pairetti remonta tres puestos y demuestra estarle sacando jugo al máximo a su aceptable Vollstedt.

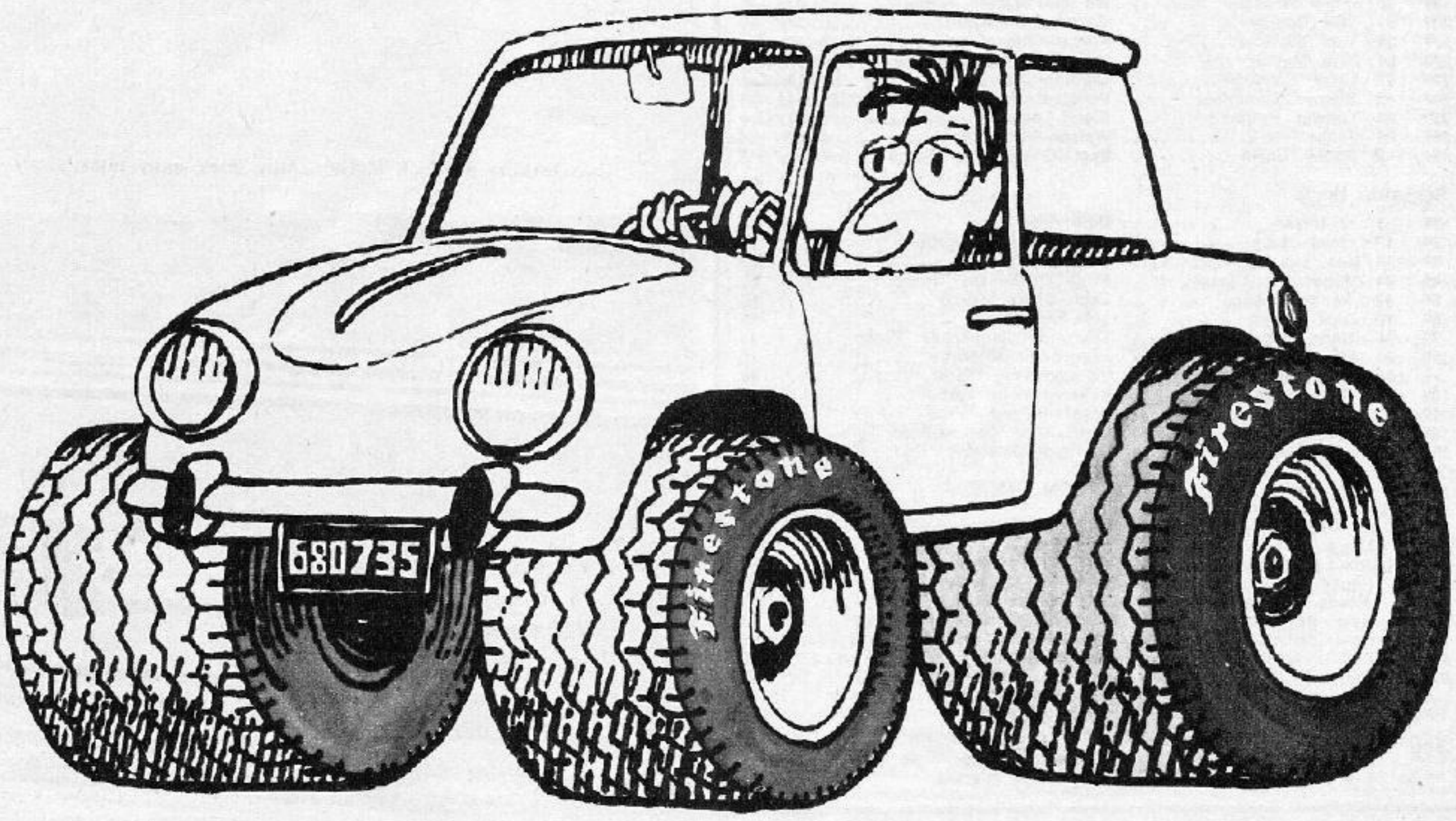
Entretanto, ya por la vuelta 24 comenzaron a detenerse la mayoría de los pilotos para tomar nafta. Entre ellos el puntero Unser que quedó momentáneamente cuarto para luego volver a retomar el liderazgo de la cosa. En la 26ª el orden era éste: Leonard, McCluskey, Savage, Unser, Ruby, Bettenhauser, Simpson y Pairetti. Pero diez vueltas más tarde —en la 36ª— Unser conseguía nuevamente la punta y lo seguían Ruby, Leonard, el Mc, don Swede y Bettenhausen.

La visibilidad disminuía alarmantemente y hacia poniente se vislumbraba la tormenta eléctrica. Por eso no sorprendió mucho que se diera por terminada la carrera cuando faltaban tres vueltas para lo estipulado. Al Unser —lógicamente— al ganar las tres partes en que se dividió el asunto fue el ganador. Segundo en la segunda batería fue Ruby y tercero, luego de luchar toda la carrera con Savage y McCluskey, fue el recordman de Indianápolis, Joe Leonard.

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Con Firestone cualquiera puede ser un Al Unser



Ganando las 300 Millas de Indianápolis en Rafaela.
O las de todos los días, con la Nueva Super Sports Wide Oval de Firestone.
40% más ancha que las cubiertas comunes y más ancha que cualquier otra patona.
Quizás la Firestone ganadora el domingo sea una exageración para su coche, pero no la Wide Oval.
Entonces, apóyese sobre la diferencia, y no deje más huella que las de sus cuatro patonas Firestone Wide Oval.
Todos los días.

Firestone

CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE — LA GRAN DIFERENCIA A SU FAVOR

RAPHY 300 INDY

RAFAELA 300 INDY
Club Atlético Rafaela - United States Auto Club - 28|II|71
Autódromo de Rafaela (4624,46 m)

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Al Unser	Colt-Ford Turbo	54m29s	53
2º	12	Bloyd Ruby	Mongoose-Ford Turbo	54m59s	53
3º	4	Mike Mosley	Leaner-Ford Turbo	55m58s	52
4º	42	Swede Savage	Eagle-Drake Turbo	54m37s	52
5º	41	Roger Mc. Cluskey	King-Offenhauser Turbo ..	54m38s	52
6º	15	Joe Leonard	Colt-Ford Turbo	54m43s	52
7º	17	John Rutherford	Vollsted-Ford Turbo	55m01s	52
8º	21	Cale Yarborough	Mongoose-Ford Turbo	54m38s	51
9º	7	Gordon Johncock	Vollstedt-Ford Turbo	55m04s	51
10º	94	Warren Bentley	Finley-Offenhauser Turbo .	55m19s	51
11º	16	Gary Bettenhausen	Gerhardt-Offenhauser Turbo	55m28s	50
12º	44	Carlos A. Pairetti	Vollstedt-Ford Turbo	55m31s	50
13º	10	Dick Simon	Lola-Ford Turbo	55m10s	49
14º	29	Jim Malloy	Cecil-Ford Turbo	52m45s	48
15º	77	Salt Walter	Marauder-Ford Turbo	54m42s	48
16º	100	John Mahler	Eagle-Chevrolet	55m15s	47
17º	28	Bill Simpson	Eagle-Offenhauser Turbo .	55m10s	46
18º	39	Don Brown	Gerhardt-Chevrolet	55m31s	46
19º	50	Dave Strikland	Watson-Rambler Turbo	55m43s	45
20º	61	Max Dudley	Gerhardt-Chevrolet	55m04s	44
21º	34	Tom Bigelow	Allican-Chevrolet	54m30s	43
22º	54	Rick Muther	Millican-Aircraft Turbine ..	54m57s	40
23º	47	Larry Cannon	Cannon-Chevrolet	30m19s	21
24º	43	Danny Zimmerman	Vollstedt-Offenhauser Turbo	33m14s	21
25º	55	Ludwig Heimrath	Elsert-Chevrolet	16m07s	8
26º	51	Jones Dee	Watson-Ford Turbo	4m59s	4
27º	2	Bobby Unser	Eagle-Offenhauser Turbo .	4m10s	3

Segunda Serie

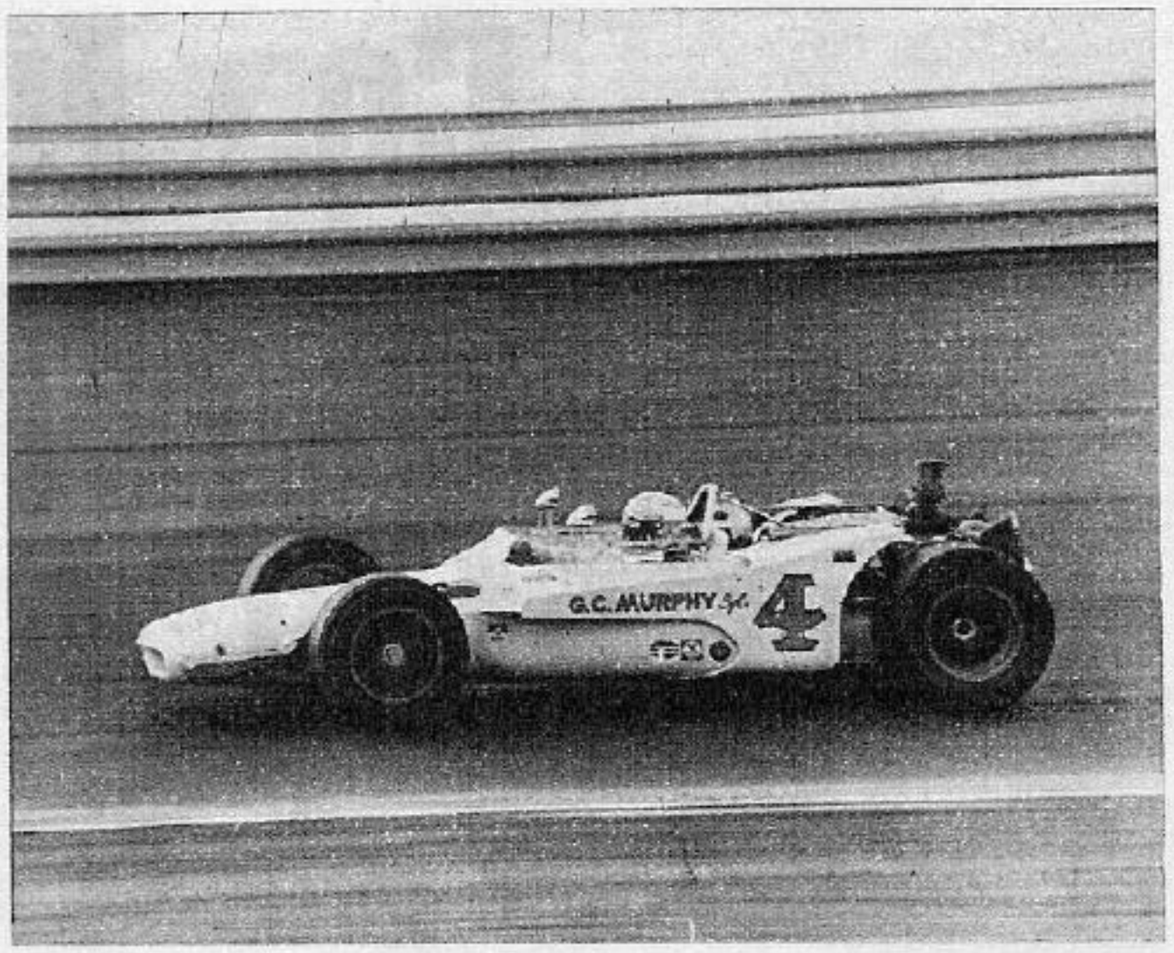
1º	1	Al Unser	Colt-Ford Turbo	50
2º	12	Lloyd Ruby	Mongoose-Ford Turbo	50
3º	15	Joe Leonard	Colt-Ford Turbo	50
4º	41	Roger Mc. Cluskey	King-Offenhauser Turbo	50
5º	42	Swede Savage	Eagle-Drake Turbo	50
6º	10	Dick Simmon	Lola-Ford Turbo	49
7º	16	Gary Bettenhausen	Gerhardt-Offenhauser Turbo	49
8º	21	Cale Yarborough	Laycock-Ford Turbo	48
9º	44	Carlos A. Pairetti	Vollstedt-Ford Turbo	48
10º	7	Gordon Jonckock	Vollstedt-Ford Turbo	48
11º	17	John Rutheford	Vollstedt-Ford Turbo	48
12º	77	Salt Walter	Morris-Mini Cooper-Ford Turbo	48
13º	61	Max Duddley	Gerhardt-Chevrolet	46

CLASIFICACION FINAL

1º	1	Al Unser	Colt-Ford Turbo	104
2º	12	Lloyd Ruby	Mongoose-Ford Turbo	103
3º	15	Joe Leonard	Colt-Ford Turbo	102
4º	41	Roger Mc. Cluskey	King-Offenhauser Turbo	102
5º	42	Swede Savage	Eagle-Drake Turbo	102
6º	16	Gary Bettenhausen	Gerhardt-Offenhauser Turbo	99
7º	21	Cale Yarborough	Laycock-Ford Turbo	99
8º	10	Dick Simmon	Lola-Ford Turbo	98
9º	44	Carlos A. Pairetti	Vollstedt-Ford Turbo	98

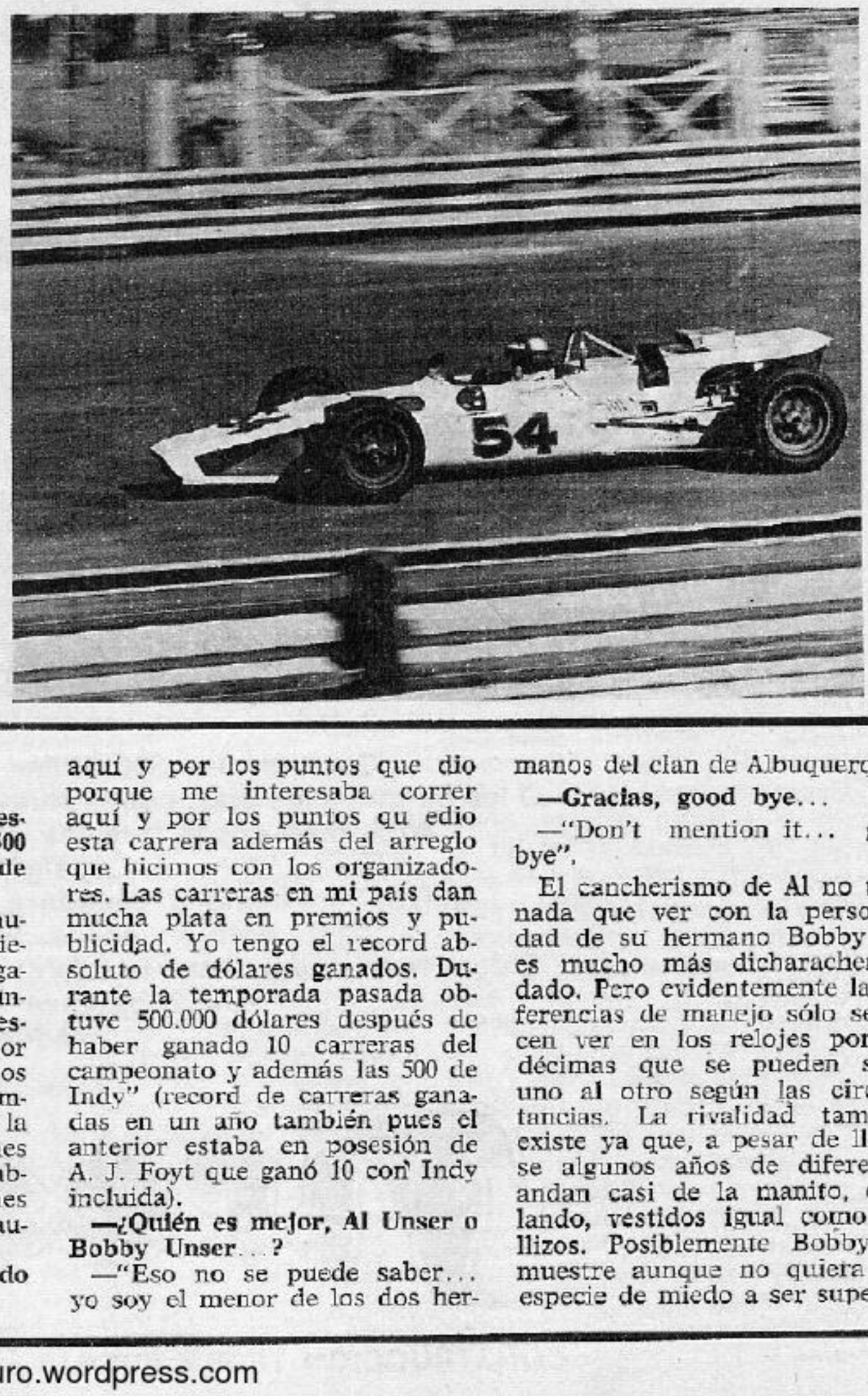
PROMEDIO DEL GANADOR: 269,913 km/h.

ACLARACION: Esta clasificación es ABSOLUTAMENTE PROVISORIA Y PRECARIA ya que es norma del USAC no dar los resultados de sus carreras hasta 24 ó 48 horas luego de finalizadas las mismas.



Mike Mosley, figura con acciones en alza, estaba muy bien ubicado en la primera serie y defeccionó en la segunda. Una lástima.

La turbina de Rick Muther. Muy lejos, muy lejos...



LOS FABULOSOS HERMANOS UNSER

Fanático de las motocicletas, padre de tres hijos, 31 años, ganador de las 500 Millas de Indianápolis, fue el mejor de todos el domingo en este lugar tan extraño a lo suyo llamado Rafaela. Terminada la dividida segunda serie y cuando todas las banderas de llegada (dos por auto, una en cada mano) habían sido voltcadas pudimos acercarnos a él enfrentando el peligro de la celosa custodia policial y la reiteración de aptitudes lejanas a la más elemental educación y colaboración por parte de los mastines a quienes el club local confió cierta autoridad.

—Hello, Al...

—"Hello, you..."

—¿Qué diferencia sentís después de haber ganado las 500 Millas de allá y la carrera de hoy?

—"La carrera me gustó mucho, pero siento como si hubiera sido un poco venir ver y ganar. Para poder lograr el triunfo en Indianápolis estuve secuestrado un mes. Por mi pasión por las motos el año anterior pocos días antes de la carrera me rompí una pierna andando por la calle con mi Kawasaki. El mes de mayo del '70 estuve bajo absoluto control de Parnelli Jones y todos los responsables del auto...".

—¿Viniste a correr interesado por los premios?

aquí y por los puntos que dio porque me interesaba correr aquí y por los puntos qu edio esta carrera además del arreglo que hicimos con los organizadores. Las carreras en mi país dan mucha plata en premios y publicidad. Yo tengo el record absoluto de dólares ganados. Durante la temporada pasada obtuve 500.000 dólares después de haber ganado 10 carreras del campeonato y además las 500 de Indy" (record de carreras ganadas en un año también pues el anterior estaba en posesión de A. J. Foyt que ganó 10 con Indy incluida).

—¿Quién es mejor, Al Unser o Bobby Unser...?

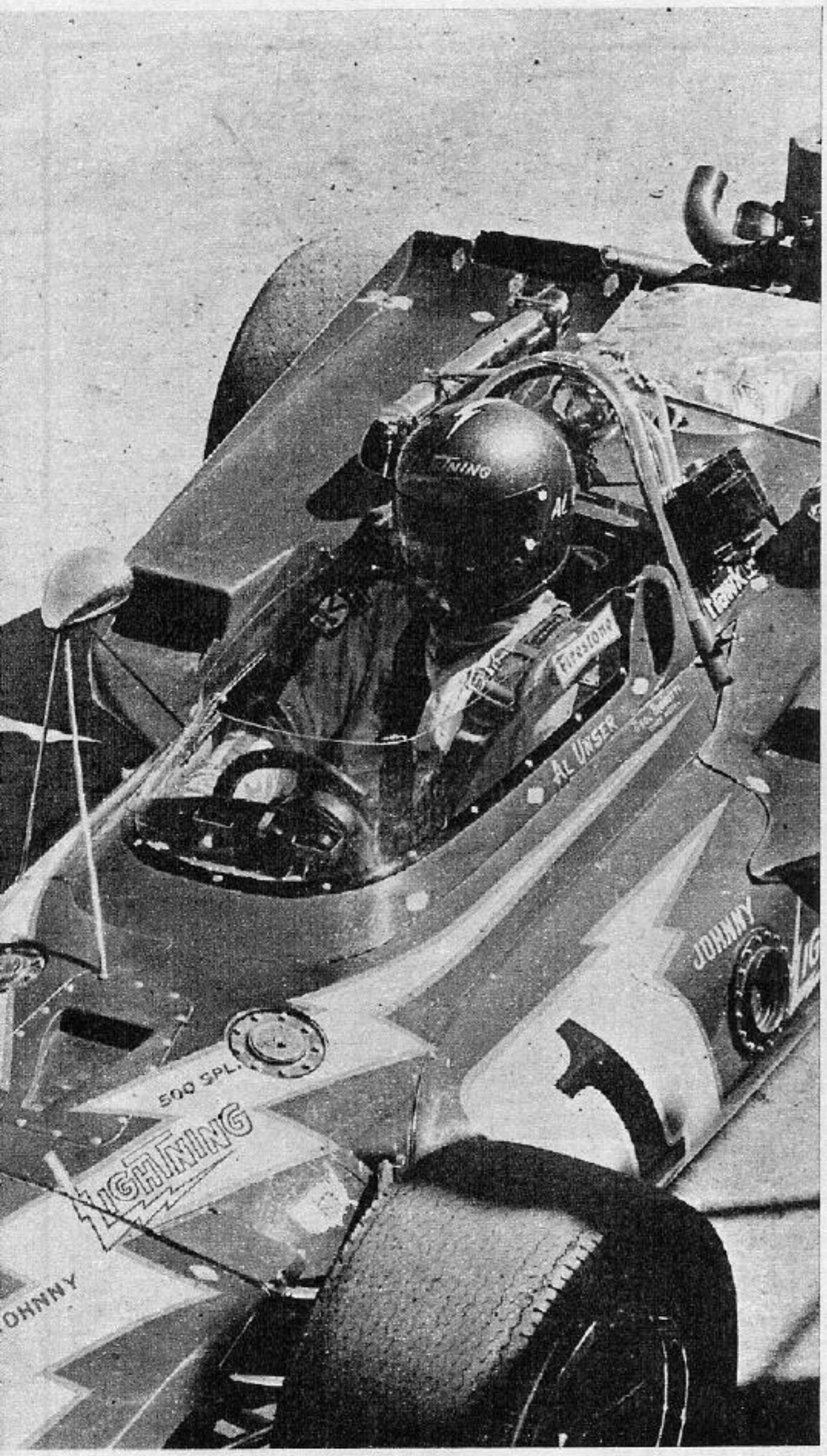
—"Eso no se puede saber... yo soy el menor de los dos hermanos del clan de Albuquerque".

—Gracias, good bye...

—"Don't mention it... good bye".

El cancherismo de Al no tiene nada que ver con la personalidad de su hermano Bobby que es mucho más dicharachero y dado. Pero evidentemente las diferencias de manejo sólo se hacen ver en los relojes por las décimas que se pueden sacar uno al otro según las circunstancias. La rivalidad tampoco existe ya que, a pesar de llevarse algunos años de diferencia andan casi de la manito, charlando, vestidos igual como mellizos. Posiblemente Bobby demuestre aunque no quiera una especie de miedo a ser superado

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Al Unser en su despacho. Por cierto que sabe de este asunto.

CARTA ABIERTA AL CLUB ATLETICO RAFAELA

Hay momentos en que uno se da cuenta de que ser redactor de una revista que leen miles y miles de personas no es algo tan fácil como el común de la gente imagina.

No por llegar a ser leído, admirado o criticado por una punta de personas un periodista deja de ser o haber sido parte de ese 'común de la gente", con una cultura general como cualquier otro, algunas ignorancias también, un modo de ser como cualquier otro, y como cualquier otro, tener un lugar de procedencia.

No es que haya que darle tantas vueltas al asunto, pero el asunto empieza justamente aquí y no en el primer renglón.

El que esto escribe y firma tiene la suerte y la desgracia de haber nacido en Rafaela. Suerte, por todo lo que implica el amor al terruño y a la cantidad de gente que lo recibe como en ningún otro lado, cada vez que aparece por "el pueblo", y desgracia porque se ve ahora en la obligación moral y profesional de acusar a gente que hoy o mañana estará cara a cara para reprochar lo que quedó escrito y no se puede borrar más.

Toda una semana de trabajo en esta ciudad fue totalmente dificultada por una serie de errores de organización, molestias que uno trató de atemperar en los compañeros "porteños", a la espera de una reacción favorable por parte de los organizadores, e intentando que los que trabajan con uno pensaran en esa posibilidad, se adecuaran a la situación y repasaran los mandamientos del periodista educado, buenito y paciente. Acaso nuestra falta de apoyo dilató más de la cuenta una secretamente programada reunión entre nosotros y representantes de otros medios muy acreditados para solicitar un poco más de "benevolencia" para con quienes representan a la prensa especializada en la materia. Todo fue inútil.

Llegada que fue el sábado 27, cuando ya no había nada que hacerle, nos dimos cuenta de que el secreto deseo que lo *"jo' muchacho' del alú"* hicieran las cosas como debían era una utopía de rafaelino con nostalgias y nada más. Las credenciales que se nos entregaron eran ridículas, casi ofensivas. Afortunadamente uno es lerdo para que la mostaza ascienda a niveles demasiado elevados, y tuvo la la suficiente sangre fría de hablar —inútilmente— en la mesa correspondiente. Ya estábamos despachados y no hubo nadie que hiciera entender a estos señores que lo que pretendíamos era lógico e indispensable para realizar nuestro trabajo como Dios manda. La ondiosada sombra del USAC era paraguas suficiente como para cubrir cualquier tipo de protesta.

Pongamos en escena a algunos actores, y veamos qué dijo cada uno.

En principio conocimos a un señor que se llamaba Varonetti, Marconetti o algo muy parecido. Que nos disculpe si no recordamos muy bien su apellido, pero sí nos acordamos de su cara y de lo que pudo hacer por nosotros. Al conocerlo aceptamos lo que nos dio sin regateos, luego lo encontramos en el autódromo, y sobre la escena lo interiorizamos de nuestras más mínimas necesidades, cosa que comprendió, reconoció estar de acuerdo y colaboró con un pase más para poder asomarnos al balcón que da a boxes. Mediante una trampita inocente, otro de los muchachos se había ingeniado para conseguir lo que faltaba para que los cuatro (dos redactores y dos fotógrafos) nos pudiéramos mover con alguna libertad. Llegado el momento de ir a buscar las credenciales para el domingo, pasó lo que pasó, y al pedir una modificación, este señor nos dijo que no podía cambiarlas, que para todos era igual y que con eso era suficiente porque ya sabíamos nosotros "cómo ingeniárnosias para pasar por donde no se podía". Terminó el minuto de gentileza con que "el USAC lo había dispuesto así y que en Indianápolis no se otorgaba ni por las tapas lo que pedíamos".

Siguiendo con el elenco, hablamos largo y tendido con Henry Banks. Acá la cosa fue distinta. El no podía decir lo mismo que el anterior, dado que desconocía la existencia del problema y sabe muy bien lo distinto que es en Indy la situación que le planteamos. Como bien quedó consignado en otra nota aparecida en CORSA, su afirmación rotunda es que *el club debe ser el encargado de discriminar quién es quién en la especialidad y canalizar cada grupo hacia donde —los que saben— puedan trabajar y los que vienen de paracaidistas no molesten.*

O sea que, para abreviar, todo lo que se habló en una hora y media, el USAC no impuso un pepino. Se encargó solamente de otorgar los "ph pass" a su gente por medio de el Sr. Stan Worley y dejó lo demás en manos del Atlético. Estos, por lo que parece, desbordados por la responsabilidad, cortaron por lo sano y con toda posibilidad de libertad de trabajo, con el único interés de que los yonis no se sintieran incómodos y dijeran "¡Qué maravilla!" y no se arrepintieran de haber venido, porque sin distinción de ninguna especie nos mandó a todos, justos y pecadores, al mismo potrero donde no pudiéramos ni oler los fierros.

Por último, una disculpa para con quienes creían que todo iba a ser alabanza. Puede que otros se callen pero desde nuestro lugar como persona y como periodista no podemos decir menos de lo que hemos dicho.

Héctor Luis Bergandi
redactor de CORSA

por su hermano menor. Pero esa apreciación no pasa de ser una suposición particular. Lo cierto es que tanto uno como otro tratan de dar lo mejor de sí por lograr una victoria, un record o al menos por brindar el mejor espectáculo posible.

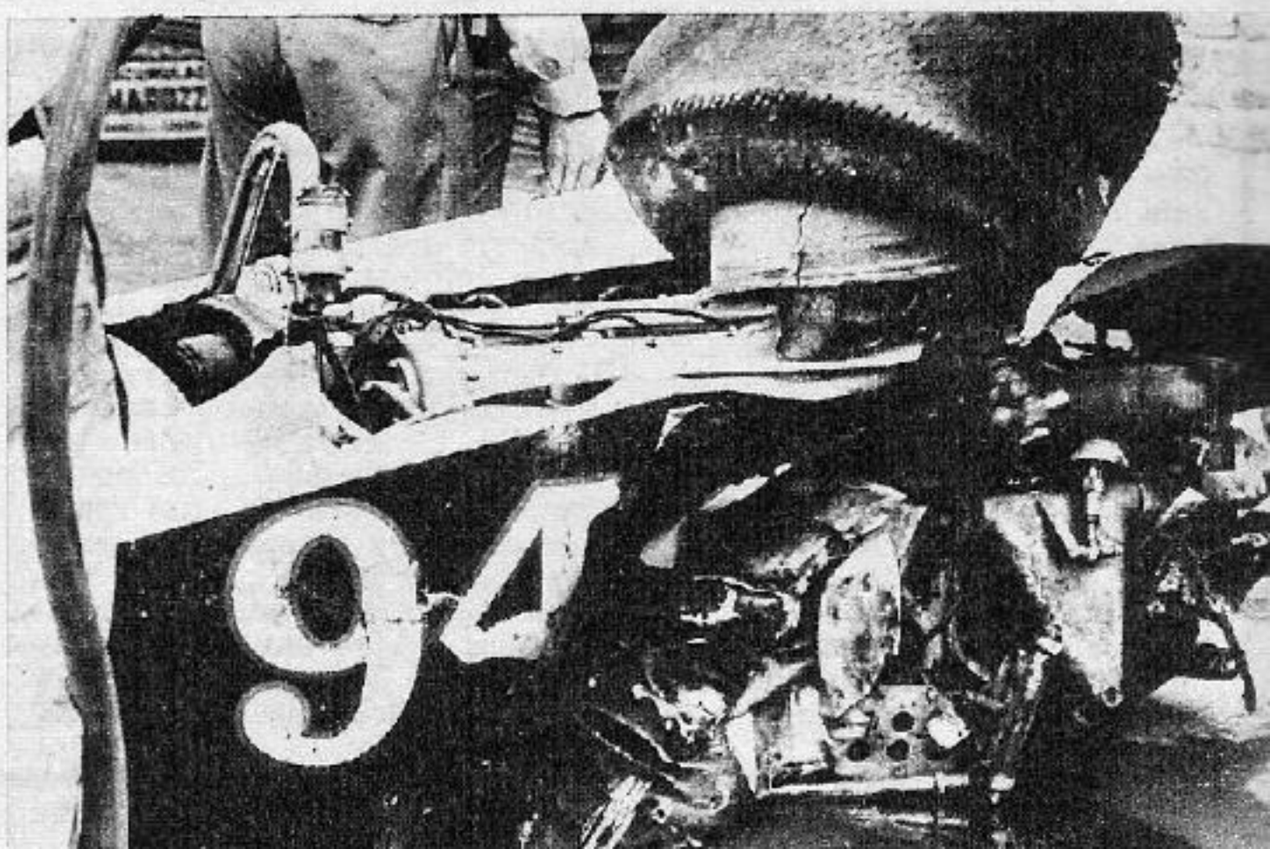
Estuvimos con Bobby durante el intervalo y le preguntamos cuál había sido el motivo de su abandono. "No sé lo que pasó... te podés imaginar que ahora lo que menos ganas he tenido es averiguar por qué motivo explotó todo. Dan (por Dan Gurney) tampoco quiso ni asomarse a ver qué era pero suponemos que ha de ser el tercer pistón que es el que nos perjudicó el día de la clasificación y no pudimos dejarlo en buenas condiciones. La pista me parece maravillosa...

—¿Te acordás cuando se accilando, vestidos igual, como me**tábamos charlando?**

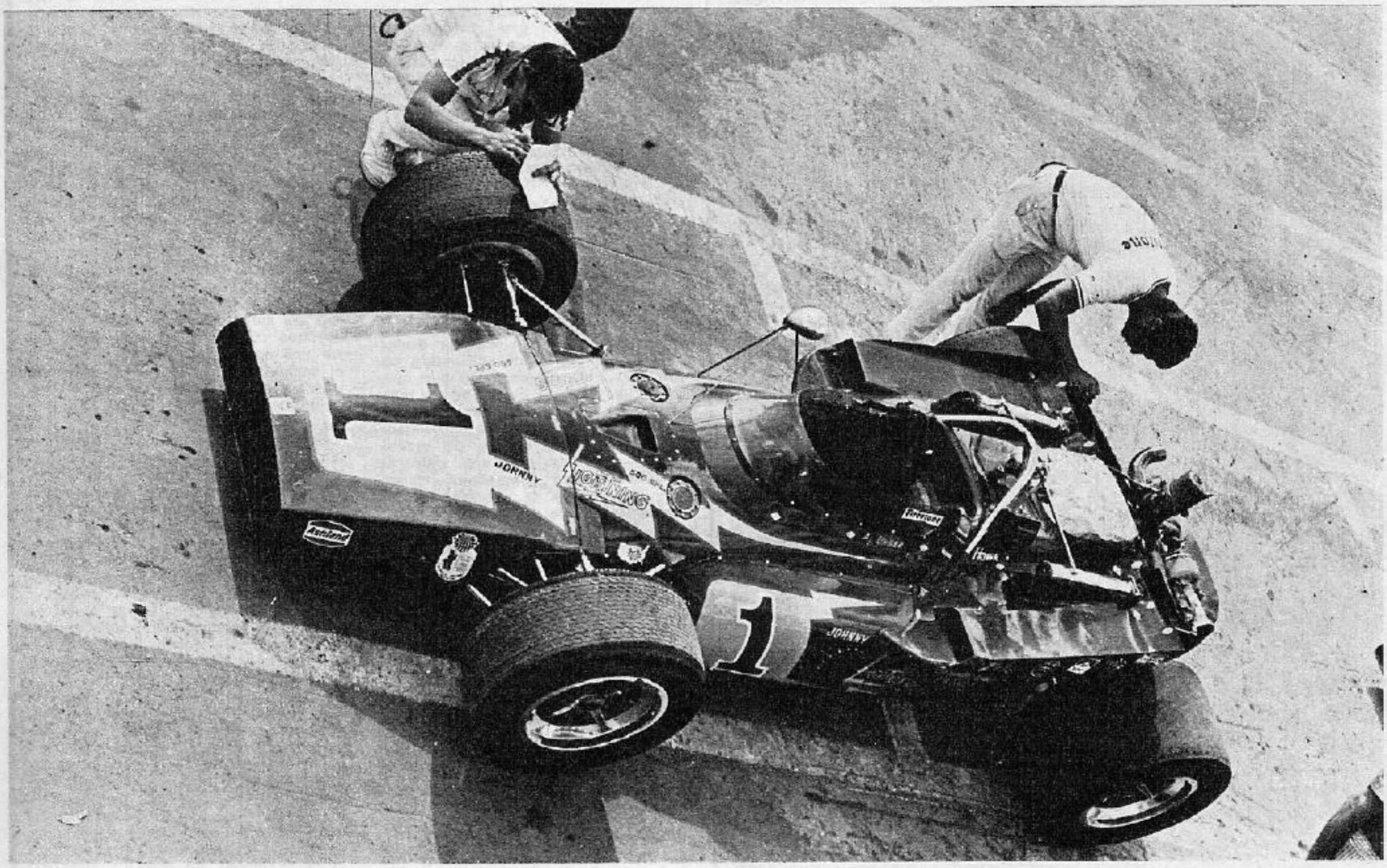
—"Sí. La seguridad está prevista bajo todo punto de vista. Además mantengo lo que te dije el otro día: sino hubiese sido por el viento podríamos haber mejorado incluso el record de Ontario (282 km/h). Las curvas no son fáciles pero se puede correr rápido cuando se les agarra la mano. Cuando volvamos en noviembre, creo que este circuito va a ser el más rápido del USAC".

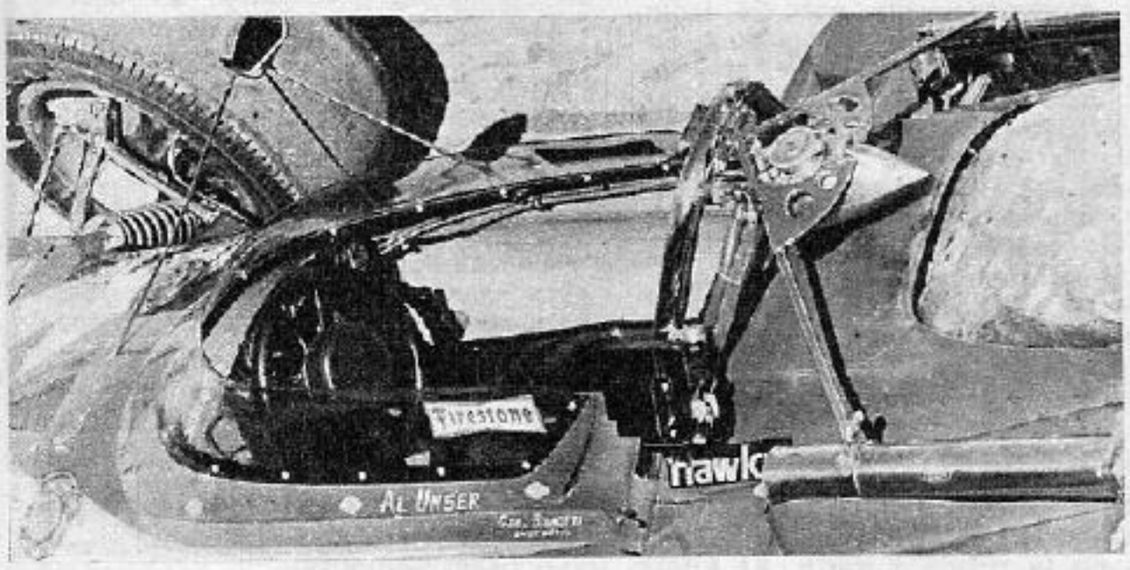
Los hermanitos Unser se fueron por la playa de boxes tomados del hombro y charlando sobre la carrera. Eran los fabulosos Bob y Al Unser.

Bastante golpeado quedó el coche de Warren Bentey luego de su accidente en la primera serie. El piloto, ileso prácticamente.



EL AUTO GANADOR





CARACTERISTICAS TECNICAS

Nombre comercial: Johnny Lightning 500 Special.
Chasis: Colt.
Motor: Turbo Ford V8.
Cilindrada: 2.600 cm3.
Potencia: 736/738 HP.
Caja: Hewland LG 500, cuatro marchas hacia adelante sin marcha atrás.
Neumáticos: Firestone 4,90/12,90-15 adelante y 6,25/17,00-15 atrás.
Suspensión delantera: Brazo superior único con reactor hacia atrás.
Brazo inferior único con reactor hacia adelante.
Trocha delantera: 1,48 m.
Suspensión trasera: Brazo superior único e inferior en A con sendos reactores hacia adelante.
Trocha trasera: 1,42 m.

JOHNNY LIGHTNING

Johnny Lightning 500 Special. Chasis monocasco, Colt, motor Ford con inevitable turbosoplador, tiene 738 HP, cifra oficial de Ford para estos motores, caja Hewland y esto y aquello.

Junto con los Eagle de Dan Gurney el Colt-Ford de Al Unser sin lugar a dudas era uno de los fierros más prolijos del lote que viajó desde los Estados Unidos. Este aparato fue construido por George Bignotti, capo técnico del team, auspiciado por Johnny Lighting una fábrica de automodelos. Trabajó con A. J. Foyt que era su mecánico preferido hasta que un buen día se mandó a mudar a Inglaterra para estudiar un poco el Lola de cuatro ruedas motrices, auto que le gustaba mucho pero al que todavía le faltaban cinco para el peso para ser un chasis competitivo. Estudió sus suspensiones, aprendió una serie de detalles y a partir de todo ello construyó el Colt que resultó campeón USAC en 1970 en manos de Al Unser.

Conserva muchas reminiscencias del Lola. Es monocasco construido con aleación superliviana de dural acajonado con largos pontones que se extienden hasta donde descargan las suspensiones traseras o sea la última cuaderna. Sistematización convencional que hace años que se usa. El motor es un Ford de 2600 cm3 V-8 con doble hilera de árboles de levas por fila de cilindro. Motor muy usado actualmente, anda más fuerte que el Offenhauser, tiene unos 10 HP más y turbosoplador. ¿Qué es un turbosoplador? Simplemente los gases escape por su velocidad y la presión que ejercen al expandirse por su temperatura ponen en movimiento una turbinita, ésta solidaria otra, le da movimiento y absorbe el aire ambiente y lo sopla a los cilindros pasando a través de un común sistema de inyección. Aparentemente su motor era más potente que los del resto Turbo-Ford. No sabemos si ello es producto de la metida de manos de George Bignotti o si bien el auto es más veloz porque aerodinámicamente está más estudiado.

Una cosa que realmente asombra es el notable brillo de la pintura y según los comentarios escuchados tal brillantez se logra sometiendo a la carrocería —una vez pintada— a una temperatura de 120 grados centígrados. ¿Será cierto?

Un regio auto, que dobla como el mejor, (si no es el mejor) integrante de un equipo muy veloz aunque era evidente que el otro Colt Ford en manos de Joe Leonard (recordman de Indy) no era tan rendidor como el de su coequiper Al Unser. Y eso que lo manejaba Leonard que no es decir poco.

En definitiva: el Colt resulta un arma sumamente eficaz.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

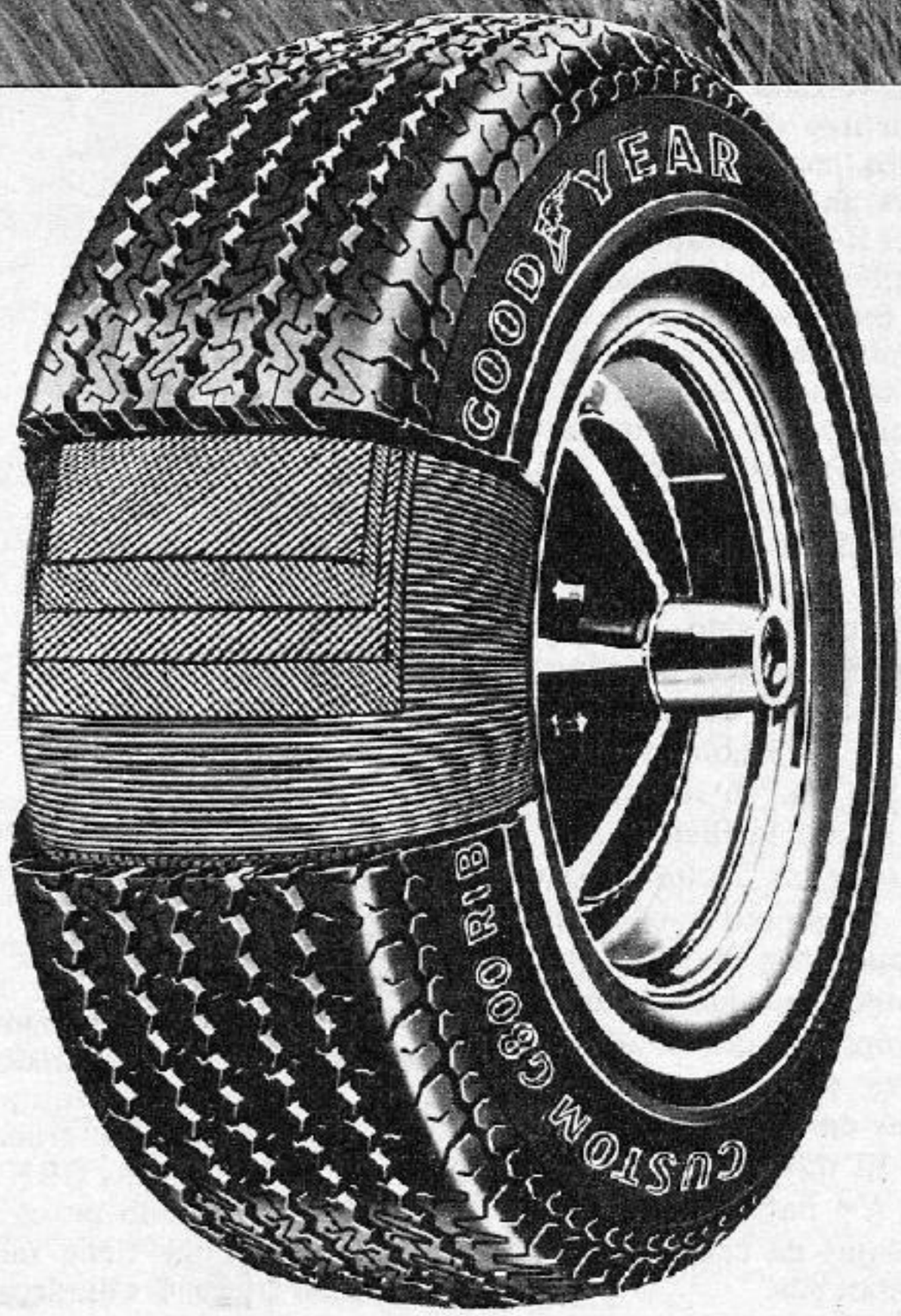
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



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

GOODYEAR

ACTUALIDAD INT





CARGA EN TRANSIT

FOTO 1:

Ford de Gran Bretaña anunció recientemente la persentación de una nueva línea de modelos Ford Transit para 1971. Estos simpáticos aparatejos incorporan numerosos cambios y modificaciones, entre las que se cuentan un rediseñado sistema de suspensión, nuevo diseño de parrilla y mayor confort y seguridad. Desde su presentación en octubre de 1965 los modelos Transit se han convertido en un verdadero éxito de ventas dentro de la línea de vehículos comerciales; el valor de las unidades vendidas fuera del Reino Unido supera los 50 millones de libras esterlinas. Estadísticamente, cuatro de cada diez vehículos de este tipo vendidos en Gran Bretaña son Transit. Los otros seis no son Transit, ya que 10 menos 6 da cuatro y si cuatro son Transit, los otros seis no lo son. ¿De acuerdo? El nuevo Ford ha sido presentado en dos versiones; una de ellas es la basada en la modificación de la furgoneta existente de 1300 kg, en la que se ha disminuido la distancia entre ejes (2,69 m). Tanto en la versión furgoneta como en la equipada con chasis y cabina la estructura del aparato permite óptimas condiciones operativas para el trasporte de cargas de alto grado de densidad. El motor es el conocido Ford V-4 naftero de 2000 cm^3 con cajas de cambios de cuatro marchas.

1

TRACCION EN LAS CUATRO PARA UNO

Las cuatro son las ruedas. El uno es el Plymouth Fury. Aclaremos: un modelo Fury, perteneciente a la policía del estado de Michigan ha sido trasladado a Birmingham, a la división de Trasmisiones GKN, donde será equipado con un sistema de tracción en las cuatro ruedas GKN FF, similar al utilizado en el Jensen FF. El Fury tiene motor de cinco litros, 8 cilindros en V y 360 HP. La trasmisión es automática, frenos a disco adelante e inclusive un sistema de manguera conectado al tanque de nafta que permite rápidas trasfusiones a aquellos que quedaron sin nafta (muy previsora la police michiganense). El Fury, una vez adaptado al sistema de tracción en las cuatro ruedas, será probado por los vigilantes y, en caso de ser aprobado, será inmediatamente adoptado por los organismos de seguridad de dicho estado americano. El sistema GKN FF también está siendo evaluado por la policía británica, que lo ha montado en unidades Ford Zodiac.

EL NUEVO BUICK 1971

FOTO 2:

La línea Buick para 1971 incluye como novedad absoluta una cupé sport denominada Riviera, de diseño "audaz" y líneas "altamente" aerodinámicas. Su característica más visible es el diseño de la cola, que —obviamente— no puede pasar inadvertida para nadie. No abriremos juicio respecto de los valores estéticos de la cola del Riviera, pero ustedes ya son bastante grandecitos como para comprender ciertas cosas...

El motor del Riviera es un V-8 de 7,5 litros, modificado para funcionar con naftas de bajo octanaje. De manera que sólo precisará para recorrer 20 kilómetros 70 litros de nafta, pero de bajo octanaje...

En cuanto al resto de la flota Buick, una de las principales características, común a todos los Buick, es el tratamiento de los cristales curvos, casi al ras de la carrocería. El techo de todos los modelos (son 27 diferentes) está realizado en acero laminado con un panel resistente adicional en la parte interna.

2

MARCOS AUTOMATICO

La trasmisión automática sin aumento del precio final del auto es uno de los últimos extras que ofrece Marcos Cars Ltd. para su modelo de dos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERNACIONAL





plazas y motor tres litros. Este auto está equipado con un motor Volvo B30 de seis cilindros, con trasmisión automática Borg-Warner y alcanza una velocidad superior a los 200 km/h. Marcos también construye un modelo con caja manual y motor Ford V-6 3000 cm³. De donde se desprende que las cajas son Borg-Warner, los motores Ford o Volvo... y que el amigo Marcos no hace nada más que poner su nombre.

TAUNUS CUPE 1600 GT

FOTO 3:

Completando su poblada línea de modelos, Taunus ofrece directamente de fábrica y a solo título de propaganda la nueva cupé 1600 GT, equipada con el nuevo motor cuatro en línea con árbol de levas a la cabeza y 100 HP de potencia máxima a 6000 rpm. El cigüeñal apoya sobre cinco bancadas; las válvulas presentan una inclinación de 15°. El carburador es un doble Venturi con entrada progresiva. Refrigeración por agua, termostato y ventilador.

La versión GT incluye, a diferencia de todos los demás Taunus, asientos tipo rally con apoyacabeza incorporado, amperímetro, cuentakilómetros parcial, volante deportivo, tablero recubierto con material antirreflectante, faros auxiliares de iodo, cuentavueltas, manómetro de aceite, consola central con todos los chiches acostumbrados, pomo de la palanca de cambios en piel y algunas delikattessen más.

3

El diseño es bastante agradable, predominantemente fastback, con pocos cromados laterales. La parrilla es igualmente sobria, destacándose los grupos ópticos, determinados por los faros externos rectangulares y los internos redondos (de iodo).

EL NUEVO RENAULT "17"

FOTO 4:

La Regie Renault anunció la aparición del Renault "17", próximo a ser expuesto en el salón del automóvil de París.

Se trata de un dos puertas, con tracción delantera y características deportivas. Está dotado de un motor de 1567 cm³ —el mismo que utiliza el Renault 16 TS— del cual una versión equipa a los Alpine Renault triunfadores en el último Rally de Montecarlo.

El Renault 17 también será producido en versión descapotable, lanzándose a la venta las primeras unidades durante el mes de octubre del año en curso.

MOTOR 16 en B

Amos Loneley, calificado vecino de Little Rock (Alabama) recibió de un poderoso grupo industrial que se mantiene aún en el anonimato una interesante propuesta: la elaboración, previo pago de un millón de dólares, de un poderoso motor de 16 cilindros en V.

Luego de haber analizado las posibilidades dado lo exiguo de la cifra, Amos puso manos a la obra. Luego de casi dos años de experimentación dio por terminada su labor y citó a los agentes del anónimo grupo industrial en la salina de Bonneville, donde se llevarían a cabo las pruebas.

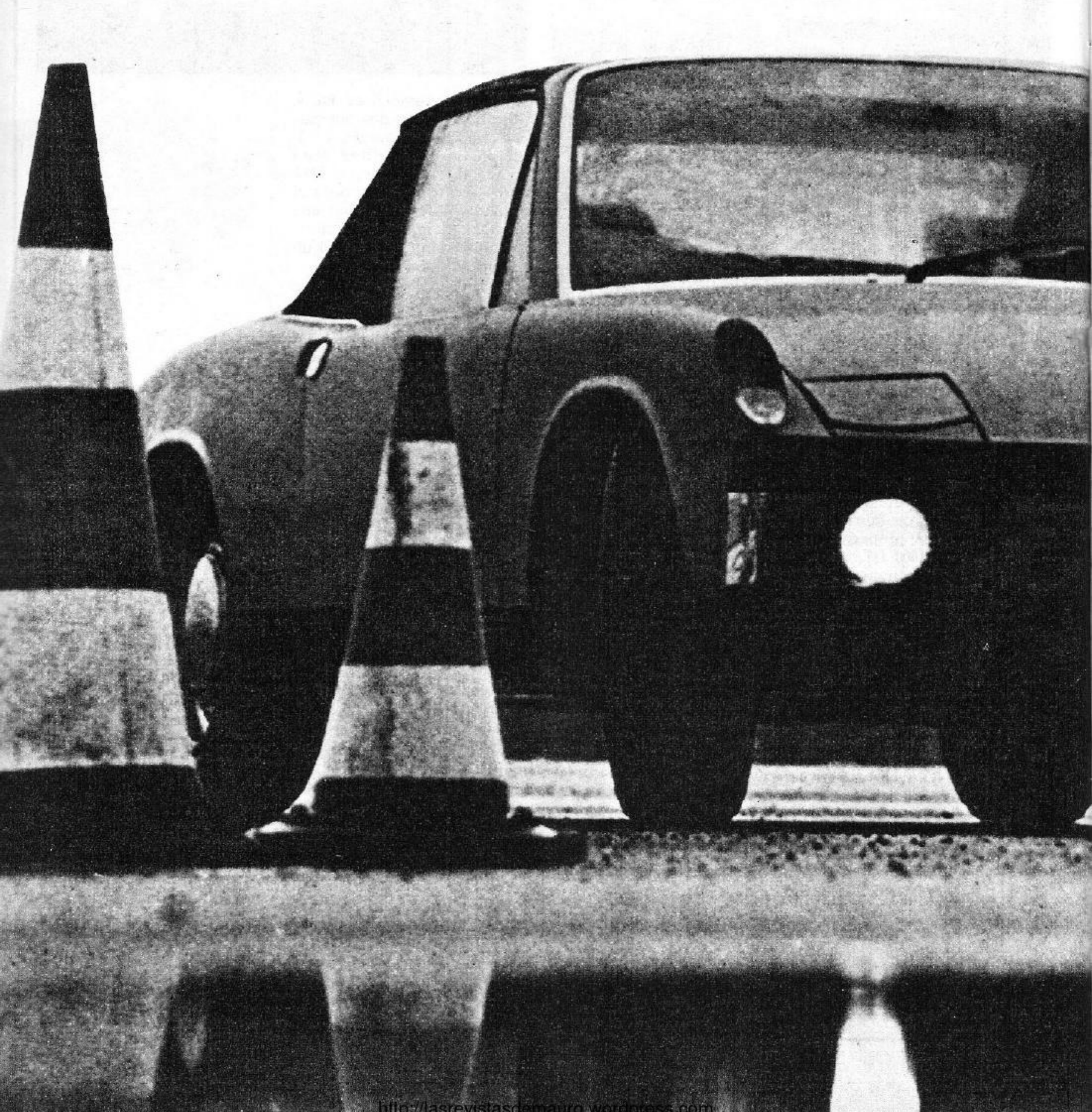
No bien se dio arranque, un tremendo estrépito conmovió a Amos Loneley, los agentes del grupo industrial anónimo, los habitantes de Bonneville y a los Estados Unidos en general. Al disiparse el humo, los circunstantes se aproximaron a los restos calcinados para comprobar que por un error de interpretación, Amos había elaborado un motor de 16 cilindros en B larga. Demás está decir que las soluciones técnicas adoptadas para resolver tan arduo problema no fueron las más adecuadas, inclusive teniendo en cuenta que Amos Loneley jamás entendió un pito de mecánica. "La próxima vez, déjenme tranquilo en mi peletería y búsquense un mecánico", amenazaba con el puño en alto— Amos. "Y además, aclárenle al mecánico si quieren un motor en V o en B. Uno no es adivino...,"

4

NI PORSCHE NI VOLKSWAG

VW-PORSCHE

por CESAR M. SORKIN



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EN... 914

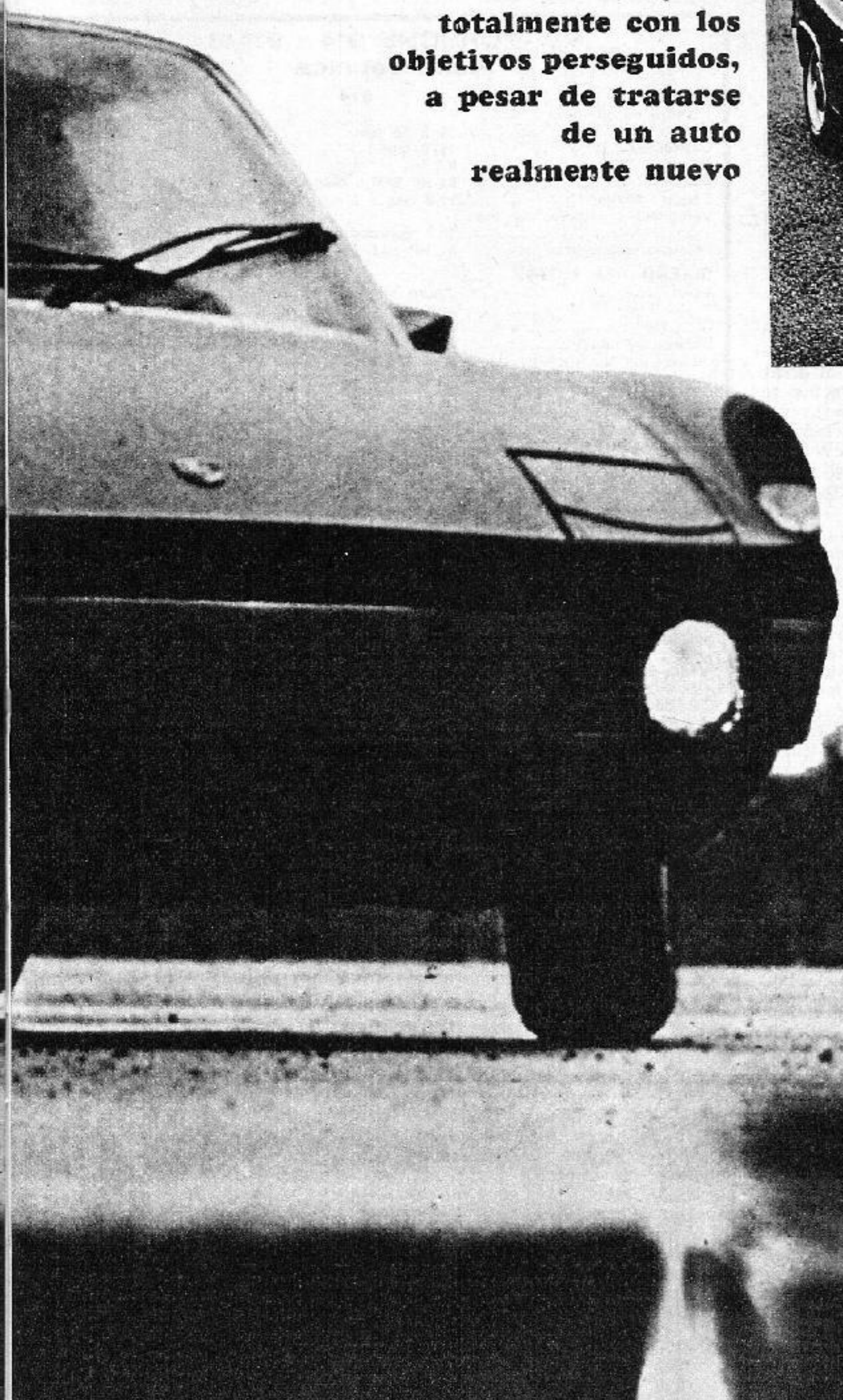
Resultado de la suma de esfuerzos de Porsche y Volkswagen, empeñadas en conquistar al mercado ávido de la funcionalidad Volky y la agresividad Porsche, el VW-Porsche 914 y su versión seis cilindros 914/6 no ha cumplido totalmente con los objetivos perseguidos, a pesar de tratarse de un auto realmente nuevo

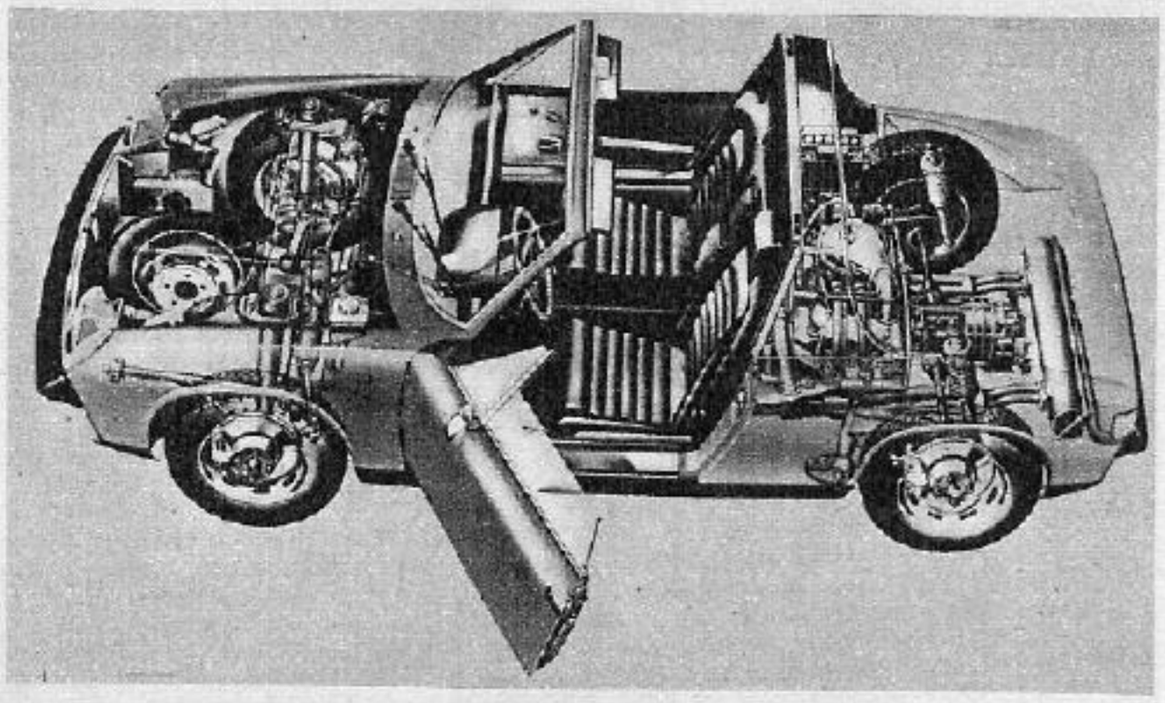




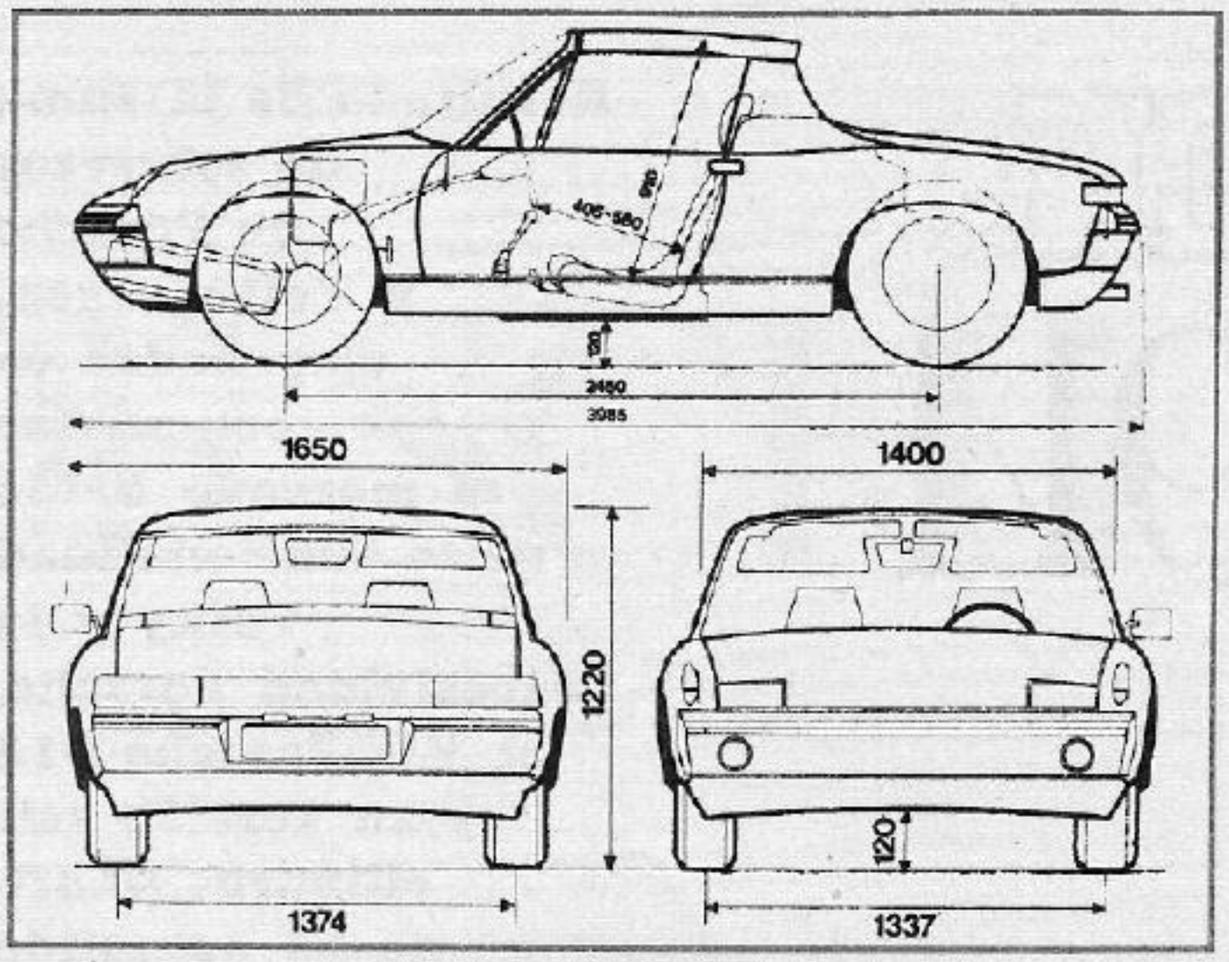
Arriba: La disposición central del motor permite, entre otras cosas, ampliar el espacio útil tanto adelante como atrás. Notar el detalle de la barra antivuelco, que adopta la forma de arco y soporta uno de los bordes del hardtop..

Con el hardtop colocado, el VW-Porsche 914; diseño limpio, faros retráctiles, ausencia total de cromados.





Vista de un modelo prototipo, realizado en cristal de baccarat para que los curiosos pudieran distinguir la disposición mecánica de los elementos. Resultó frágil.



Dimensiones dadas en mm, ya que supondrán que el auto no mide 3985 metros ¿no es cierto...?

A pesar de tratarse de una coalición en la que tanto Volkswagen como Porsche han comprometido sus mayores esfuerzos, ya que la premisa fundamental a partir de la presentación del VW-Porsche 914 fue ofrecer el utilitarismo del Volky y la tradición deportiva de Porsche —todo dentro de un precio accesible al mercado mayoritario—, el objetivo se cumplió a medias. Primero, porque a pesar del triunfo del auto en la última edición de las 86 horas de Nürburgring (esta edición aumentó su duración en dos horas), traía una imagen poco popular, ya que el mercado típicamente comprador de Porsche continuó dentro de su "tipiquismo" comprando Porsche puros y los fans de Volky cambiaron solamente por otro Volky. Realmente, el 914 y su versión seis cilindros —914/6— no ofrece las características dominantes en el Porsche y en el Volkswagen. La segunda razón aparece obviamente después del resultado del último rally de Montecarlo; mientras que en las dos ediciones anteriores Porsche —a través del modelo 911 R— se alzó limpiamente con todos los títulos y honores, en la última edición, presentados los 914 en reemplazo de los 911 R como equipo oficial, no obtuvieron más que la sorpresa de ver cómo el equipo Alpine Renault colocaba sus autos en el primero, segundo y tercer puesto.

Posiblemente sean éstos los factores determinantes de la ausencia de interesados en el nuevo auto, a pesar de tratarse de un auto realmente nuevo, tanto por su diseño particular como por sus características mecánicas y su performance. La fábrica, actualmente empeñada en ofrecer una nueva imagen, se ha comprometido en una campaña deportiva que puede significar el éxito total o la absoluta pérdida de interés por parte del público. La práctica y la estadística demuestran que éstos son los dos únicos destinos de un producto que basa su popularidad en el resultado relativo de las carreras

La característica fundamental del VW-Porsche, aparte de su diseño particular, es la disposición del motor, ubicado al centro, por delante del eje trasero. Solución adoptada por Matra para su modelo Jet 530, con el que obtuvo excelentes resultados. La posición central del motor ubica al centro de gravedad del auto precisamente en el mejor sitio, favoreciendo la distribución de pesos ostensiblemente y ofreciendo como consecuencia magníficas condiciones de tenida y estabilidad bajo cualquier condición de marcha. También se favorece la penetración aerodinámica, ya que la sección delantera disminuye en gran medida su altura. Y como resulta lógico, si el motor no está ni atrás ni adelante, ambos espacios se tornan aprovechables para carga. En cuanto al comportamiento una vez exigido, el VW-Porsche no se manifiesta sobreviriante o subviriante: estrictamente neutral, como Suiza.

Claro que muchos de ustedes se deben de estar preguntando, a esta altura, por qué si las ventajas del motor central son tantas, tal disposición ha sido hasta ahora prerrogativa de los autos de carrera solamente; y la respuesta es simple: problemas de espacio. El VW-Porsche tiene el motor exactamente donde otros autos del mismo tamaño tienen el asiento trasero. Claro que el VW-P no tiene asiento trasero, lo que facilita en gran medida la cosa ... pero hay muchos autos de su misma categoría que, prescindiendo también del asiento trasero, ubican el motor tradicionalmente atrás o adelante.

En cuanto al interior, la eficiencia Porsche aparece por todos lados, tanto en la claridad de lectura de los instrumentos como en la disposición anatómica de las butacas, netamente deportivas. La seguridad es un factor que se ha contemplado hasta las últimas instancias, desde la terminación antirreflectiva de las superficies internas hasta la exagerada área de barrido de los limpiaparabrisas.

La carrocería es muy particular en su dibujo: hardtop y convertible al mismo tiempo, con el arco que oficia de parante trasero cumpliendo con su función netamente estructural, brindando inclusive protección a los ocupantes en caso de vuelco. El hardtop no es más que una placa plana de plástico rígido, que se extiende desde el borde superior del parabrisas hasta el borde del arco trasero, placa que puede separarse con cuatro sencillos movimientos (primero, segundo, tercero y cuarto movimiento, respectivamente).

Los faros son retráctiles, solución muy adoptada últimamente, que permite reducir la altura de la parte anterior del vano motor (en este caso no hay motor), apareciendo dos faros fijos de iodo en la parrilla y los de posición en el borde del guardabarros delantero.

En general, resulta agradable, ya que no deja de tener el aspecto deportivo que a cualquiera le gusta, pero sin llegar a alcanzar en clima y apariencia a uno de sus padres, el Porsche, ni en eficacia y practicidad a otro de sus padres, el VW.

Una pregunta: ¿quién es la madre...?

VW-PORSCHE 914 - 914/6
Ficha Técnica

MOTOR	914	914/6
Número de cilindros	4	6
Diámetro y carrera	90 x 66 mm.	80 x 66 mm.
Capacidad cúbica	1679 cm3	1991 cm3
Relación de compresión	8,2:1	8,6:1
Potencia máxima	85 HP SAE a 4900 rpm.	125 HP SAE a 5800 rpm.
Torque máximo	13,6 mkg a 2700 rpm.	16 mkg. a 4200 rpm.
Velocidad promedio del pistón	10,7 metros/seg.	12,7 metros/seg.
Potencia específica	51 HP SAE p/litro	62,5 HP SAE p/litro
DISEÑO DEL MOTOR		
Tipo	cuatro cilindros horizontales opuestos, refrigerado por aire	
Cilindros	fundición de hierro	
Cabeza de cilindro	aleación liviana	
Disposición de válvulas	a la cabeza	a la cabeza en V
Mando de válvulas	a varilla	un árbol de levas por c/banco de cilindros
Mando de árbol de levas	a engranajes	cadena doble
Cigüeñal	cuatro bancadas	8 bancadas
Lubricación	a presión	cárter seco
Carburación	inyección electrónica	tres carburadores duales
Ubicación del motor	central, por delante del eje trasero	
Embrague	monodisco seco	
Transmisión	caja Porsche servosistida, 5 + R	
CHASIS		
Estructura	soldada; secciones de acero estampado (autoportante)	
Suspensión delantera	independiente, con brazos transversales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barras de torsión	
Suspensión trasera	brazos longitudinales, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos doble acción	
Frenos	a discos duales en todas las ruedas, autoventilados.	
Caja de dirección	ZF, a corona y piñón	
DIMENSIONES		
Distancia entre ejes	2450 mm	2450 mm
Trocha delantera	1337 mm	1361 mm
Trocha trasera	1374 mm	1382 mm
Largo total	3985 mm	3985 mm
Altura total (descargado)	1230 mm	1240 mm
Despeje	120 mm	128 mm
Radio de giro	11 m	11 m
Peso (vacío)	900 kg	940 kg
Llantas	4½ x 15 (acero)	5½ x 15 (acero)
Cubiertas	155 SR 15	165 HR 15
PERFORMANCE		
Aceleración de 0 a 100 Km. a media carga	13 seg.	9,9 seg.
Consumo	8 litros c/ 100 km	9 litros c/100 km
Velocidad máxima	177 km/h	201 km/h

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Equipo original en la mayoría de los automóviles nacionales.

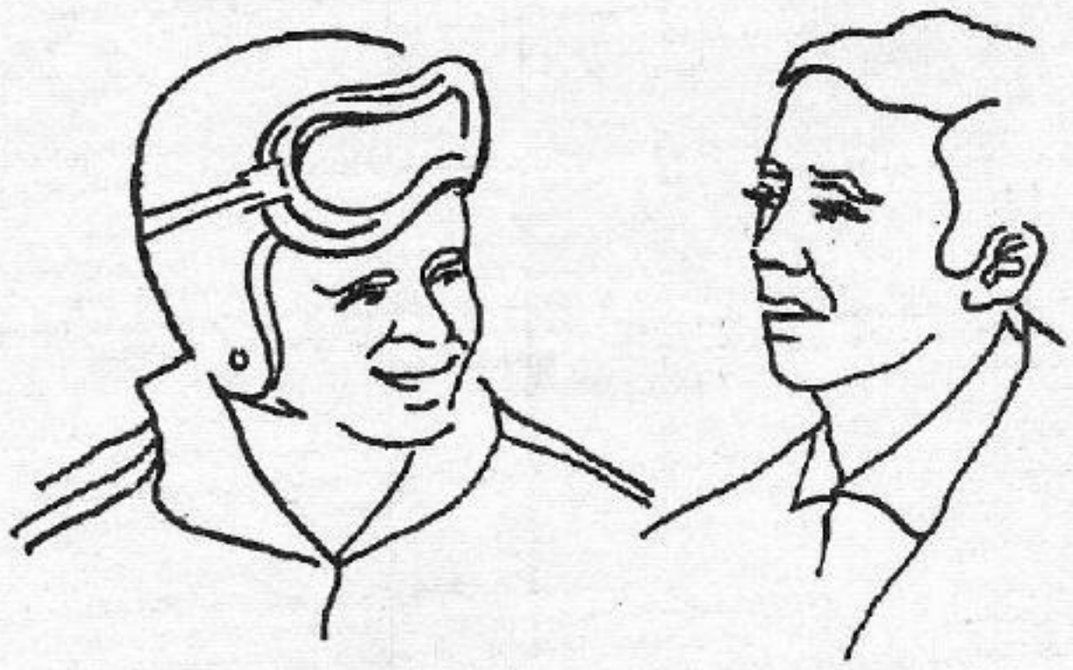
PASE UD. TAMBIEN
AL FRENTE Y GANE!

DISTRIBUIDORES

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR





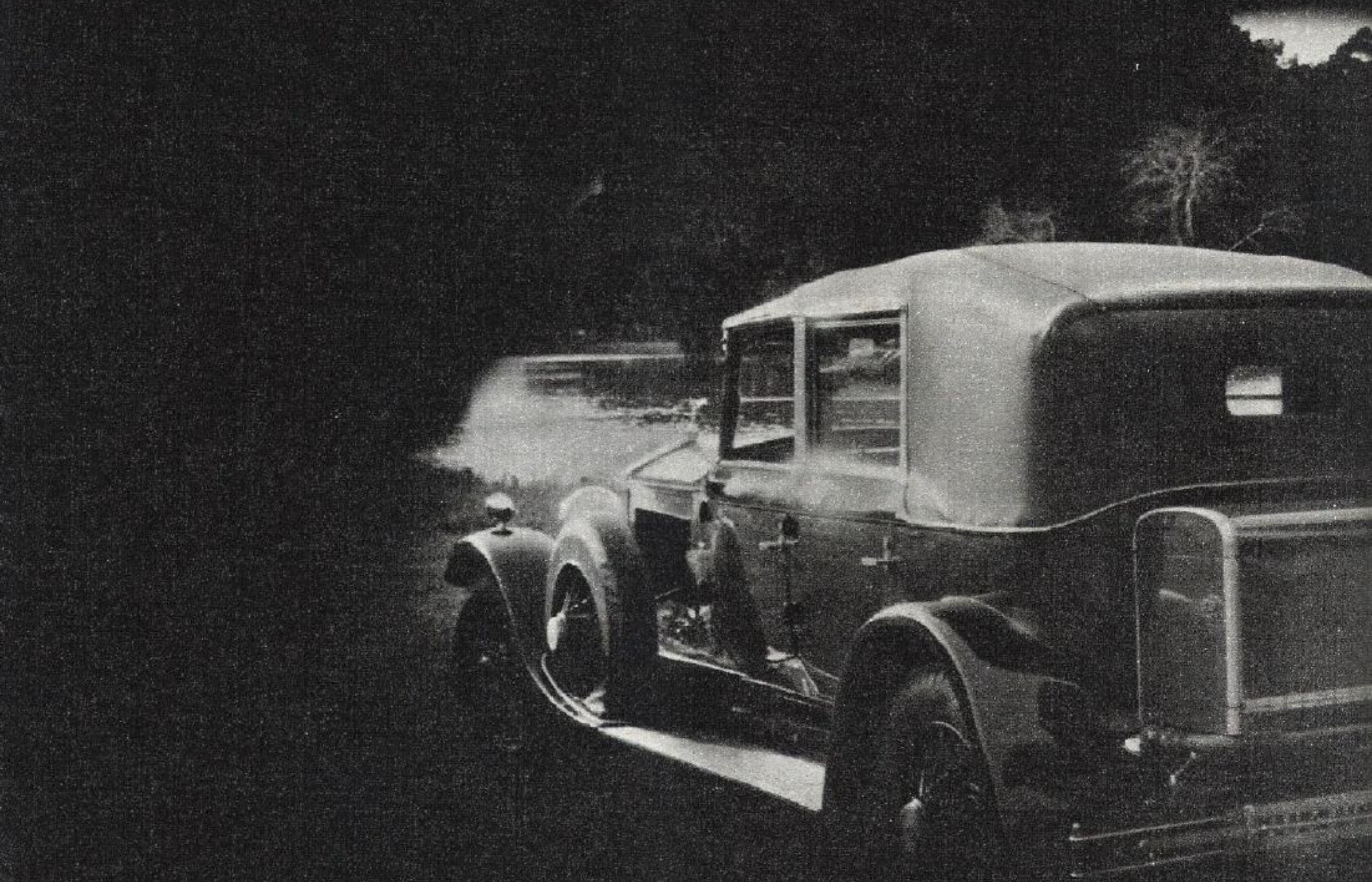
Como para demostrar que los gigantes también caen, la gran firma inglesa se presentó en quiebra. El Estado o alguna firma fuerte se hará cargo de la deuda y las acciones. No obstante, es un poco el adiós a la gran imagen automovilística que ya llegaba a los setenta años

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Nunca fue una firma modesta. Pero si sus principios automovilísticos se gestaron con timidez, con el paso de casi siete décadas la más tradicional marca inglesa se convirtió en un gigante muy seguro de sus movimientos. Se forjó una imagen que olía a cuero de Rusia, a exóticos perfumes orientales exhalados por algún Maharajá orgulloso de su "Cupé de Ville", a millonario de cualquier parte y a diva del Hollywood mudo. Creció con el siglo, navegando en él sobre la valiosa superficie de las jerarquías y las clases exclusivas. Junto con el siglo se embarcó en guerras y obligado por los cam-

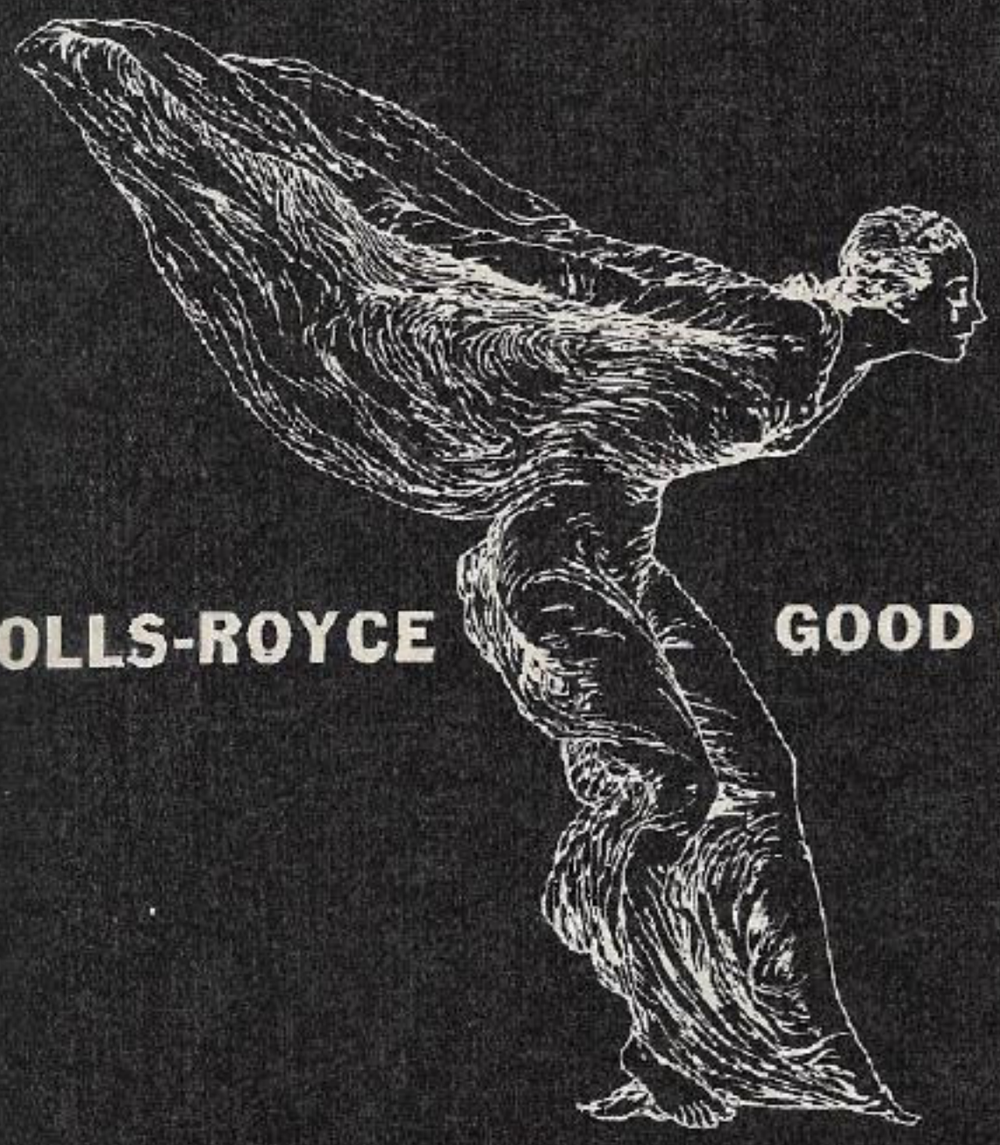
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROLLS·ROYCE ¿GOOD BYE?

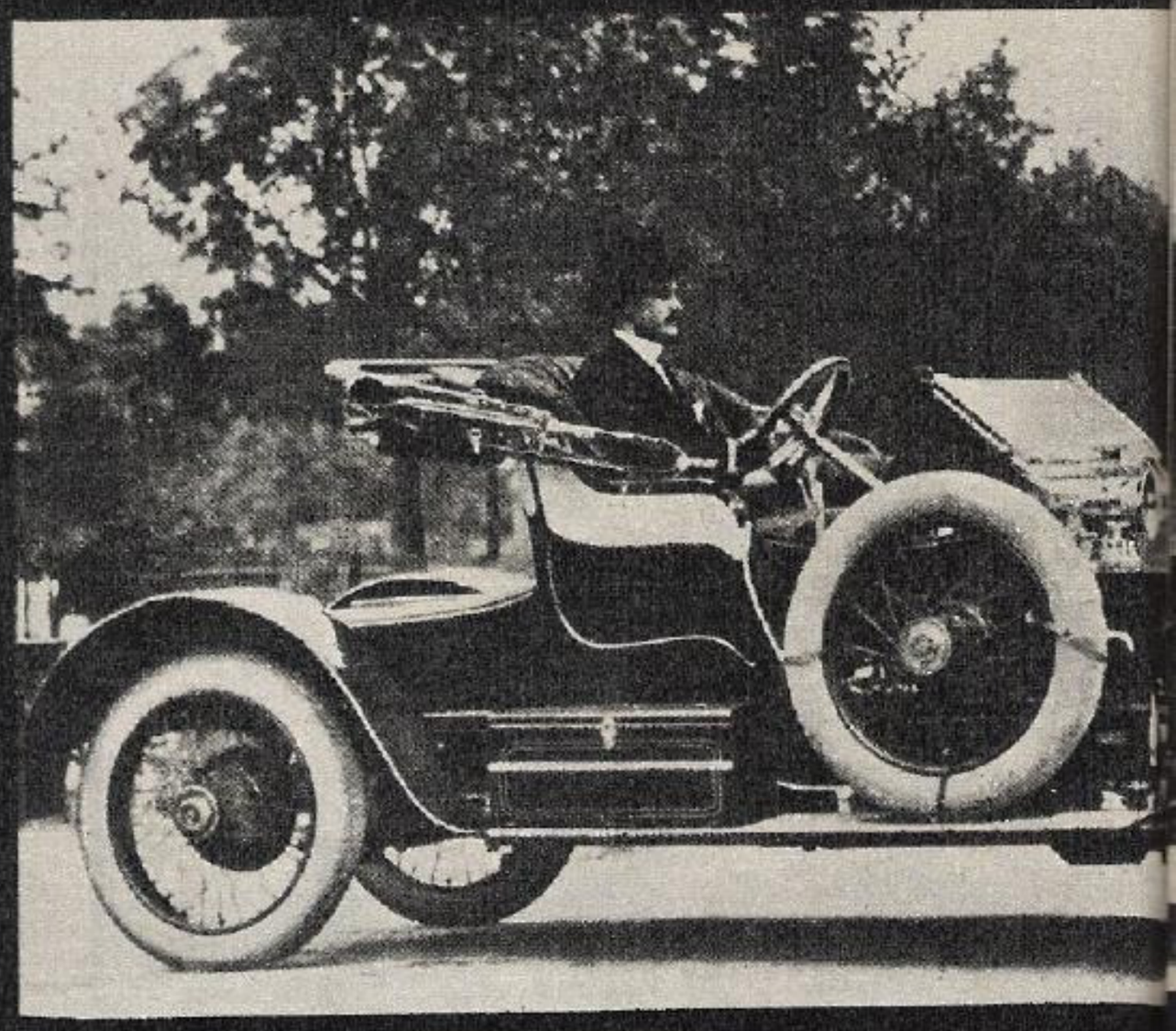


bios de conceptos sociales fue bajando su tono de aristócrata inaccesible. La evolución industrial obligada —finalmente— lo convirtió en el complejo automovilístico-aeronáutico que hoy es y terminó por identificarlo con el poderío exportador y mecánico de la corona británica.

Actualmente Rolls-Royce era proveedora de turbinas y otros elementos a las principales fábricas de aviones del mundo. Sus instalaciones se desparramaban por la isla como para hacer aún más sólidas sus bases, como para aferrarse bien fuerte en el tiempo. Pero si el mismo siglo está inseguro de sí mismo, si día tras día los cambios son más acelerados, ¿qué menos le toca a los productos que él mismo produjo? Más aún cuando el producto trae a la rastra una tradición de clase minoritaria y camino a desaparecer. Como si eso tuviera algo que ver, como si de alguna forma la época tomara con-



ROLLS-ROYCE GOOD BYE?



ciencia del imperativo de reformar los esquemas, de pronto el gigante último de su especie, el solitario fortachón que se tuteaba con la nobleza y la aristocracia lanza un quejido agonizante que se escucha en el mundo entero y comienza a tambalear. ¡Rolls-Royce se presentó en quiebra!

"...Entonces en 1905 Rolls Royce dio a la industria un certero golpe. Para rivalizar con los automóviles eléctricos que estaban tan de moda en los verdes parques de Londres a la hora del solcado paseo del domingo, Royce produjo un extraordinario vehículo con un motor de Ocho cilindros en V de 83 mm x 83 mm de diámetro/carrera y 3592 cm³. Un detalle interesante es que las válvulas eran verticales por debajo del block al costado de cada cabeza. Un complicado distribuidor se utilizaba para el encendido, las bujías estaban a los lados de cada tapa, el agua circulaba por una bomba movida por el motor y el aceite llegaba forzado a todas las bancadas. El coche tenía tres velocidades pero estaba pensado para que anduviera e hiciera todo en directa y, de acuerdo a los avisos de la época, no sobrepasaría, pero tampoco tenía necesidad de hacerlo, los 33 kilómetros por hora cualesquiera fueran las condiciones del camino. Tratando de superar al eléctrico rival, el motor fue hecho de la forma menos tradicional. Y alguno pensó en el imposible nombre de "Legalimit" (por Límite legal) para el modelo ya que el límite reglamentario de velocidad máximo era de 20 millas (32.100 km/h). De cualquier forma, no fue el éxito que todos esperaban debido a su baja velocidad máxima, pero el "Legalimit" obligó a la casa a volcar su atención sobre los motores de seis cilindros que derrotarían a todos los rivales en el futuro.

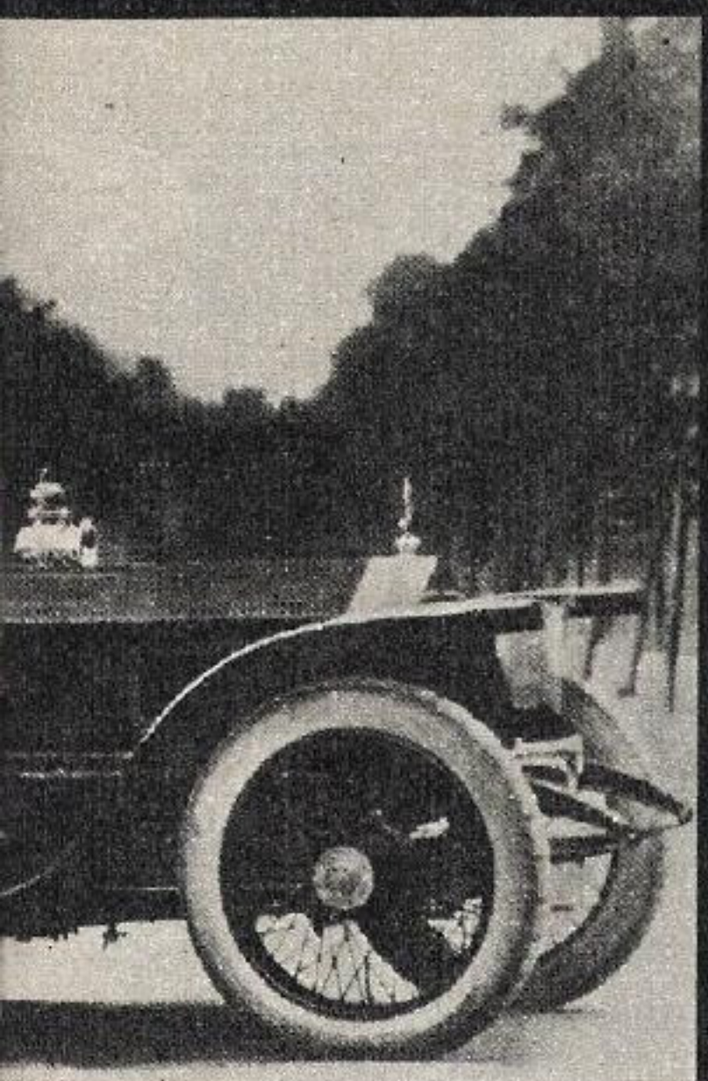
LONDON, JULY 18, 1905. — "La relativamente pequeña firma Royce Limited se ha dedicado principalmente al diseño y manufactura de una gama de productos eléctricos que incluyen dínamos, motores, llaves de contacto y grúas. Con estos productos se ha asegurado el amplio reconocimiento dado el gran coeficiente de calidad y durabilidad que los identifica. La producción de automóviles en escala comercial comenzó transcurriendo la segunda mitad de 1904 y esta diversificación de las operaciones de la compañía siguió una absoluta dedicación a esta parte de la producción por parte de uno de los socios, el señor Frederick Henry Royce, quien vivía abocado al tema del automóvil desde 1902. Su primer coche fue un Decauville (francés) con el que tuvo un sin fin de problemas. No obstante se impresionó favorablemente por muchos detalles de diseño los que —mediante las modificaciones que creyó convenientes— podían ser utilizados en su futuro automóvil. Actitud típica de un ingeniero que nunca fue ni tan orgulloso ni tan tonto como para dejar de lado las ideas de otros cuando se podía demostrar que éstas eran buenas y logradas. Es posible que haya trabajado sobre este auto en un intento por acumular suficiente experiencia mecánica como para introducirse en la incipiente industria automovilística como proveedor de las partes eléctricas. O puede también que desde el primer momento haya tenido en mente su futuro automóvil. En torno a esta idea comenzó a trabajar seriamente en 1903, cuando ya tenía una vasta experiencia recogida del Decauville. Su primer bosquejo de diseño fue para un coche pequeño propulsado por un motor de dos cilindros y 10 HP refrigerado por agua. Y fue un prototipo de tres que construyó del modelo que fue probado por C. S. Rolls en mayo de 1904 poco antes de unirse comercialmente con Royce, su constructor".

"Rolls, un motorista de gran experiencia y para entonces dueño de la firma C. S. Rolls and Co. Motor Agents, fue persuadido para que viajara a Manchester para encontrarse con Royce y probar juntos el pequeño automóvil de su manufactura. Quedó maravillado por la calidad de construcción y, por la manera de comportarse y, sobre todo, por el cuidado del más mínimo detalle. Así, finalizadas aquellas primeras pruebas, llegaron a un arreglo por el que Royce proveería a Rolls de sus automóviles para que fueran vendidos en la agencia. De hecho, la sociedad estaba formada".

En 1906 quedó constituida la firma Rolls-Royce Ltd.

Pleno reinado de Eduardo VII. No obstante, el proceso victoriano sigue trasuntando el modus vivendi europeo. Ni Daimler ni Napier consideran poner en las calles de Londres algún coche excepcional acorde con los requerimientos del fastuoso y limitado mercado. Daimler —es más— se sumergía en una crisis producto de estar ya "anticuada" en su producción. Era el nuevo coche a punto de salir de Rolls-Royce el que atraía la atención del pequeño "gran mundo". Sólo el chasis de la novedad era convincente, parecía como si se hubiera construido dejando de lado los gastos, el ideal de lo que debe ser un auto. Hasta el más pequeño detalle estaba terminado como para una exposición. Lo que es más, era un coche silencioso que hacía su trabajo al mejor estilo de los "gentleman" en oposición a su poderosa máquina. La confiabilidad del 40-50 HP "Silver-Ghost quedó definitivamente demostrada con el test de 90.000 kilómetros a que fue sometido por el Royal Automobile Club en 1907. Allí nació la fama y el nombre del auto, recorrió la distancia sin inconvenientes y las piezas que tuvieren que utilizar de repuesto costaron mínimas cantidades de dinero. El R.A.C. había garantizado que durante la prueba no hubo ninguna clase de trucos, que hasta el más mínimo detalle hecho en el coche durante el trascurso se había registrado, el consumo de combustible y de aceite se calculó exactamente, se respetaron las velocidades preestablecidas. Para eso se llevó un oficial que en calidad de observador estuvo siempre a bordo del auto, y era él quien se encargaba de sellar todas las noches el auto. Había que llevar el auto, por otra parte y teniendo este hombre categoría policial, siempre a un máximo de 32,1 km/h (20 millas) que era la velocidad máxima admitida en los caminos. Este correcto —aunque a veces inhumano observador— anotó todo lo que pasó en su libretita de tapas negras. Cada gota de nafta, cada gota de aceite era medida y anotada. El hombre estaba presente cada mañana cuando el coche se lavaba y engrasaba antes de comenzar la marcha del día. Y por él, sin que él mismo lo imaginara, se hizo el gran nombre de una marca. El "Silver Ghost" ("Fantasma de Plata") creó la legendaria fama que subsecuentemente especularían el "New Phantom" o "Phantom I", el II y el III,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

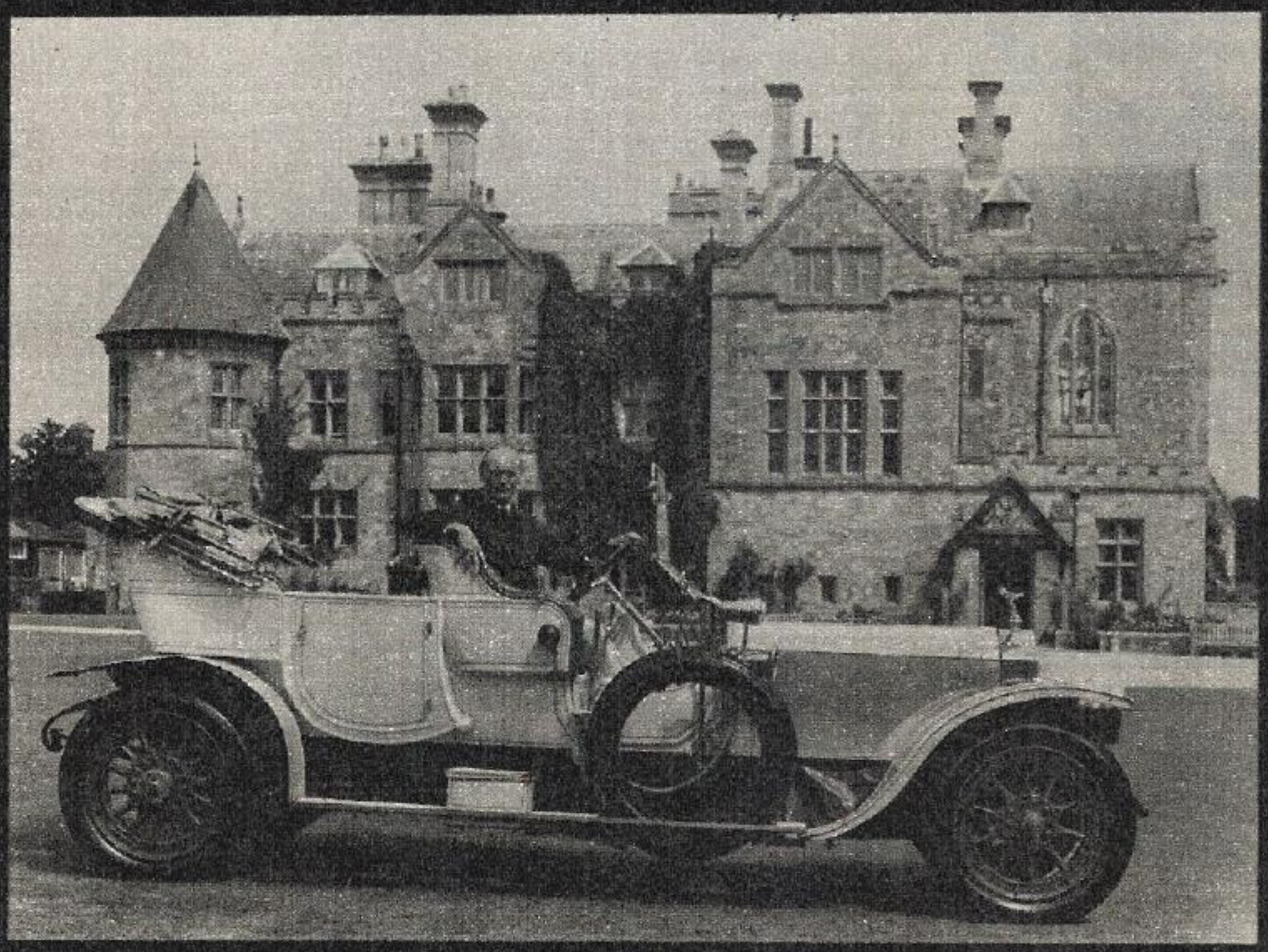




Arriba izquierda: El Honorable C. S. Rolls sobre su coche particular: un "Silver Ghost" de 1908 más exclusivo aún que los demás. Lo impulsaba un motor de 70 HP y lo denominó "Silver Rogue", lo utilizaba para trasportar su equipo de aeróstatos. La carrocería era de Mulliner.

La imagen de Rolls-Royce: de compras por la elegante avenida de la Opera de París, de principios de siglo El chofer espera sombrerera en mano.

Lord Montagu de Beaulieu, el mayor coleccionista inglés sobre el "Silver Ghost" de carrocería más conocida. Es el mismo que utilizó el Royal Automobile Club para el test de 90.000 kilómetros.



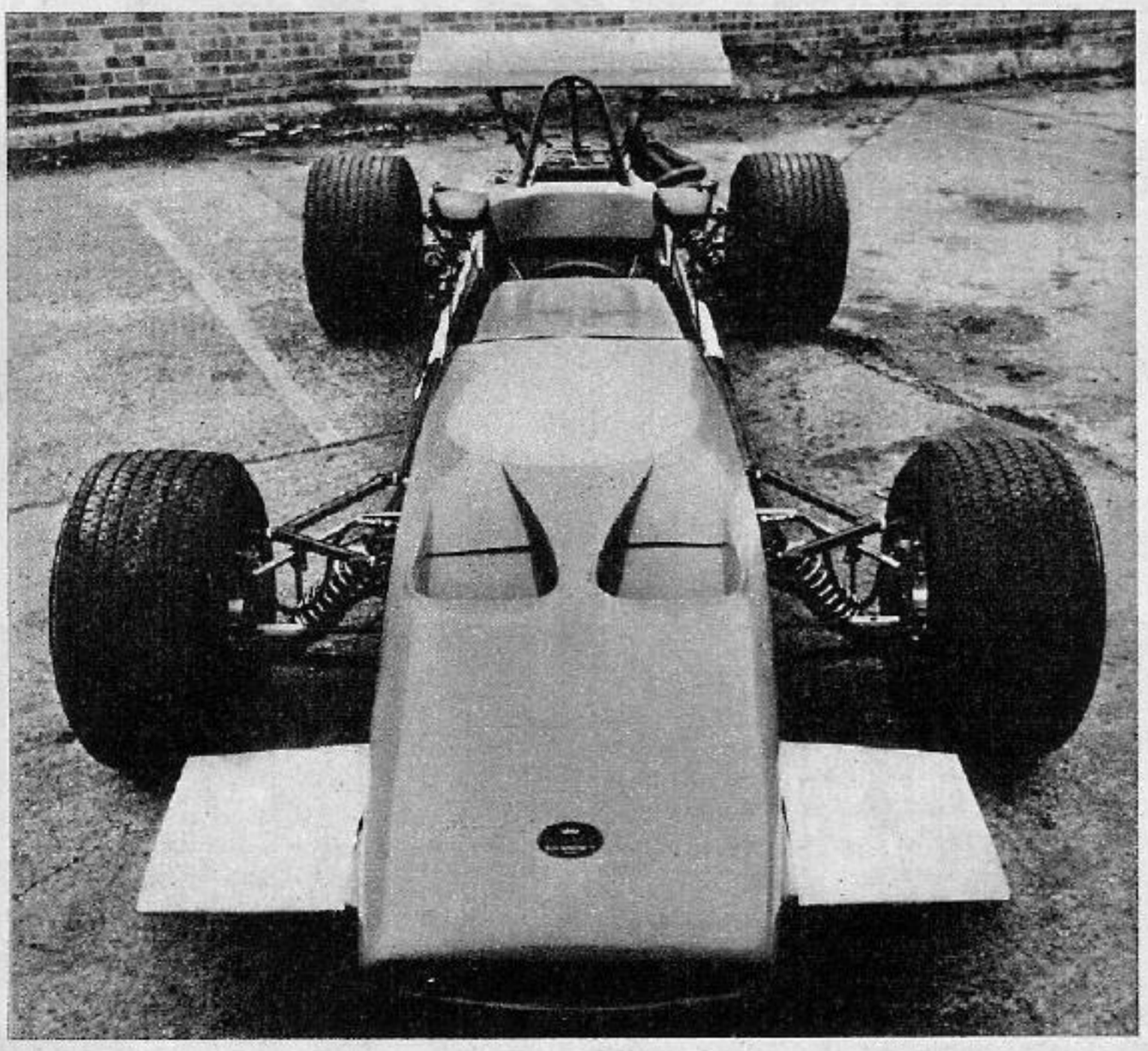
los modelos más pequeños y la continuación de series hasta la última guerra. Allí, como ya había sido en la mundial anterior, sus motores y vehículos impusieron la misma confiabilidad doméstica nierced a blindajes y calidad de construcción. Motores utilizados por todas las potencias aliadas porque eran los mejores.

Después el aumento de producción de automóviles y motores, más tarde turbinas. Los Rolls Royce mantenían su carácter de "hechos a mano" aunque ya la producción se había aumentado de tal forma que las líneas de montaje podían compararse con cualquier otra fábrica de prestigio. Así también la calidad suprema de sus vehículos había descendido de nivel. No eran más creaciones únicas de ingeniería si no coches bien hechos, finos. El fuerte era la producción de turbinas y motores de aviación.

Y el gigante se quebró por la parte fuerte. Pero el gobierno de las islas ya está demasiado identificado con la casa de Rolls y Royce. El compromiso es muy grande. Sin duda la salvarán del dasastre. Puede que alguna otra firma británica —si no el estado— se haga cargo del paquete accionario y las deudas. Los monstruos americanos tienen puestos sus ojos en el prestigio de la marca y aprestan sus colmillos. De cualquier manera, el gigante cayó. De un grito que se escuchó en el mundo perdió su magnificencia. Por lo prosaico de la producción y la necesidad de producir divisas, Rolls-Royce se salvará. Pero es por eso que la Dama Alada, la Dama de Plata, el Espíritu del Extasis derramó una lágrima.

FORMULA ATLANTIC

CATEGORIA PROMOCIONAL



Esta fórmula persigue la misma idea que la Fórmula Ford: la de proveer autos de carrera similares a los de las actuales fórmulas en vigencia pero a más bajo costo. La Fórmula 2 sería su objetivo

La empresa "Racing Preparations Limited" ha construido especialmente para la Fórmula Atlantic este modelo "Royale" equipado con motor Ford Escort RS 1600 de 16 válvulas.

El próximo 7 de marzo en Brands Hatch tendrá lugar la primera de las competencias de la nueva Fórmula Atlantic. Forma parte de las 22 carreras distribuidas en cinco circuitos distintos de Gran Bretaña que constituyen la primera temporada oficial de esta fórmula.

Estos coches equipados con motores de serie comprendidos en las homologaciones de los grupos 1, 2 y 3, con una cilindrada no mayor de 1.600 cm³ y no menor de 1.300 cm³ deberán tener un peso mínimo de 439 kgs. y un máximo de cinco velocidades. La capacidad de combustible es de hasta 68 litros.

La creación de esta nueva fórmula cumple los mismos objetivos que la Fórmula Ford: ofrecer autos deportivos a quienes no pueden solventar los gastos que impone la participación en carreras comprendidas en fórmulas "tradicionales". Y así como la Fórmula Ford logró equiparar y en algunos aspectos superar a la Fórmula 3, la Fórmula Atlantic está llamada a hacer lo mismo con la Fórmula 2 actual, o mejor quizá, a ocupar el lugar que quedará por llenar cuando la Fórmula 2 sea llevada a 2 litros y la Fórmula 3 a 1.600 cm³. Si bien ésta última tendrá el mismo tope de cilindrada, la reglamentación permitirá a la Fórmula Atlantic lograr mejores performances y ocupar de esa manera el lugar intermedio del que hablábamos.

La fórmula contará con el apoyo de constructores, equipos y pilotos que ya han manifestado su interés en participar en estas competencias. Será porque a la mayoría de los fabricantes les resultará sencillísimo distribuir en Gran Bretaña los automóviles que están exportando a EE.UU. para la Fórmula B que es prácticamente igual a esta Fórmula Atlantic. Los chasis ya existentes son, por ahora, Lotus, Brabham, Chevron, March, Hawke, Crossle, Palliser y Royale. Entre los motores que incluye la Fórmula podemos nombrar Alfa 1600 TC, BMW 1600, Datsun 1600, Fiat 124, Porsche 1582 y toda la línea Ford de 1500 y 1600 cm³, Ford-Lotus Twin Cam incluido.

Lógicamente, esta categoría pasará a convertirse en uno de los tantos escalones con que cuentan los pilotos que intervienen en competencias deportivas en el Viejo Mundo a la vez que contribuirá al desarrollo de los tantos componentes que constituye un auto de fórmula, entre los que podemos incluir muchos elementos de autos de calle que los motores de serie obligan a emplear. No hay duda de que estas fórmulas promocionales de bajo costo rinden doble beneficio.

No hay opción.

BRD no tiene competencia.
Ni en diseño. Ni en precisión.
Su calidad electrónica es la gran solución para "medir" el rendimiento de cualquier motor.
BRD es terminantemente superior (y no hay opción).

BRD®

La única opción.



Tacómetro electrónico indicador de R.P.M.

Indicador de carga y descarga de amperes

Indicador de presion de aceite

Indicador de temperatura de agua

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CUANTO CUE$TA POR KM $U FIAT 1600

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

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

CRITERIO

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

EN EL MUNDO DE LAS FINANZAS

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

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

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

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

GASTOS FIJOS

1º) Amortización del capital invertido.

A los efectos de la amortización, resulta prácticamente indiferente haber comprado la unidad al contado o financiada, de manera que supondremos que el pago se realizó al contado, para simplificar. En este caso particular, tomaremos el Fiat 1600: 1.595.000 pesos moneda nacional. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de cinco años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva y es generalmente el término con que las empresas comerciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —apreciable, por cierto— pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, tal valor no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término se debe descontar del precio pagado en el momento de adquisición el 20 % por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media —cinco años— de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por los kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

2º) Patente municipal.

Se divide el costo de la patente por el número de kilómetros anuales. En nuestro caso trabajamos con el costo de patente en Capital Federal, pero conociendo el costo de patente en provincia, quienes se encuentren en tal condición reemplazarán en el cuadro, por la cifra correspondiente. Patente en Capital: $ 22.000. Patente en Provincia: $ 30.600 (siempre considerando la patente para el Fiat 1600).

3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

O sea el impuesto de emergencia por diez años. Si bien las unidades patentadas este año no tienen obligación de pagar hasta el año próximo, incluiremos en el análisis la cifra, ya que son muchos más los que han tenido que formarse como duques que los que no han tenido que hacerlo. Se divide el monto abonado por los kilómetros recorridos.

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

Idem que el anterior. El costo es de $ 4.500, que no ha aumen-

→

GASTOS VARIABLES

Para un recorrido anual de 15.000 km - FIAT 1600

1º) Consumo de nafta:	
precio de un litro de nafta ÷ consumo específico (15 km/l)	5,10
2º) Consumo de aceite:	
total de aceite consumido en un año x precio de 1 litro ÷ 15.000	0,38
3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante:	
precio anual total ÷ 15.000	0,34
4º) Cambio de bujías:	
precio total de las bujías cambiadas en un año ÷ 15.000	0,18
5º) Lavado:	
gasto anual ÷ 15.000	1,20
6º) Engrase:	
gasto anual ÷ 15.000	0,32
7º) Pequeñas reparaciones:	
gasto anual ÷ 15.000	0,66
8º) Consumo de cubiertas:	
gasto de reposición ÷ duración media	1,05
SUMA DE LOS GASTOS VARIABLES	9,23

GASTOS FIJOS

Para un recorrido anual de 15.000 km

1º) Amortización del capital invertido:	
$\frac{\text{precio del auto} - 20\ \%}{5} \div 15.000$	17,01
2º) Patente anual Capital:	
Costo ÷ 15.000	1,46
3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento:	
Impuesto de emergencia. Costo ÷ 15.000	1,68
4º) Derecho de inscripción en el Reg. Nac. Prop. Autom.:	
Costo ÷ 15.000	0,30
5º) Gasto de gestores y varios:	
Costo ÷ 15.000	0,66
6º) Seguro:	
Costo anual ÷ 15.000	6,00
7º) Interés del capital invertido:	
Interés anual del 22 %. $\frac{\text{Precio del auto x 22}}{100} \div 15.000$	
1er. año	23,40
2º año	18,56
3er. año	14,03
4º año	9,35
5º año	4,67
Promedio de los cinco años	14,00
8º) Garaje:	
Mensualidad x 12 ÷ 15.000	6,40
9º) Batería consumida:	
Costo de ½ batería ÷ 15.000	0,43
SUMA DE GASTOS FIJOS	47,94

FIAT 1600

TOTAL GASTOS FIJOS	$ 47,94 m/n
TOTAL GASTOS VARIABLES	$ 9,23 m/n
COSTO DEL KM RECORRIDO	$ 57,17 m/n

tado desde el año pasado. Una pichincha.

5º) Gastos de gestores y varios.

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

6º) Seguros.

Como en todos los casos precitados, el monto se prorratea entre los kilómetros recorridos. El seguro que tomamos como ejemplo cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales y responsabilidad civil. Con una franquicia del 1,5 por ciento del valor asegurado (que es la más pequeña) el seguro anual para un Fiat 1600 cuesta $ 90.000.

7º) Interés del capital invertido.

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

8º) Garaje.

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

9º) Batería consumida.

La batería se consume aunque el auto no circule. Estimando como duración media de una batería un período de dos años, tomaremos el costo de media batería dividido por los kilómetros recorridos. La batería para el Fiat 1600 cuesta $ 13.000.

GASTOS VARIABLES

1º) Consumo de nafta.

Para el cálculo, se divide el costo de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, o sea la distancia recorrida por cada litro de nafta. El consumo se ha estimado como promedio entre consumos en ciudad y ruta, determinados por los Road-Test de CORSA. El Fiat 1600 consume 1 litro cada 10 Km.

2º) Consumo de aceite.

Se adopta para el cálculo un cambio de aceite cada 3.000 km recorridos, o sea 5 cambios anuales. Cada cambio en el Fiat 1600: 4 litros, es decir, 20 litros anuales. El precio promedio entre el aceite más barato y el más caro es de $ 287. Tal cifra, multiplicada por la cantidad de litros cambiados al año y dividida por la distancia recorrida, nos da el costo por kilómetro.

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

Estimamos 2 operaciones anuales (una cada dos cambios de aceite). El lavado cuesta $ 650 y el cartucho $ 1.900 para el 1600. Se suman ambas cifras, se duplican (dos lavados) y se divide por los kilómetros.

4º) Cambio de bujías.

Se aconseja normalmente la reposición de bujías cada 15.000 kilómetros. El cambio de bujías —incluida la mano de obra— cuesta $ 2.700 para el Fiat 1600. También se divide la cifra por los kilómetros recorridos al cabo del año.

5º) Lavado.

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

6º) Engrase.

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

7º) Pequeñas reparaciones.

Se contempla el caso de los imponderables (una limpieza de carburador, regulación de platinos, pequeñas fallas). Estimamos una inversión anual de $ 10.000 para el Fiat 1600. Dividiendo esta cifra por los 15.000 kilómetros anuales se obtiene el costo por kilómetro.

8º) Consumo de neumáticos.

La duración media de las cubiertas se estima en 40.000 Km. El costo por kilómetro se obtiene sumando el costo de las cuatro cubiertas y dividiendo el resultado por 40.000. Una cubierta para Fiat 1600 cuesta $ 10.500.

ACOTACIONES

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

Poniendo punto final a esta nota, nos permitimos sugerir que "nadie debe asustarse por las cifras obtenidas". Así pontifica el señor Vicente Viney, vecino de la zona.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

2 x 2

dura por dos

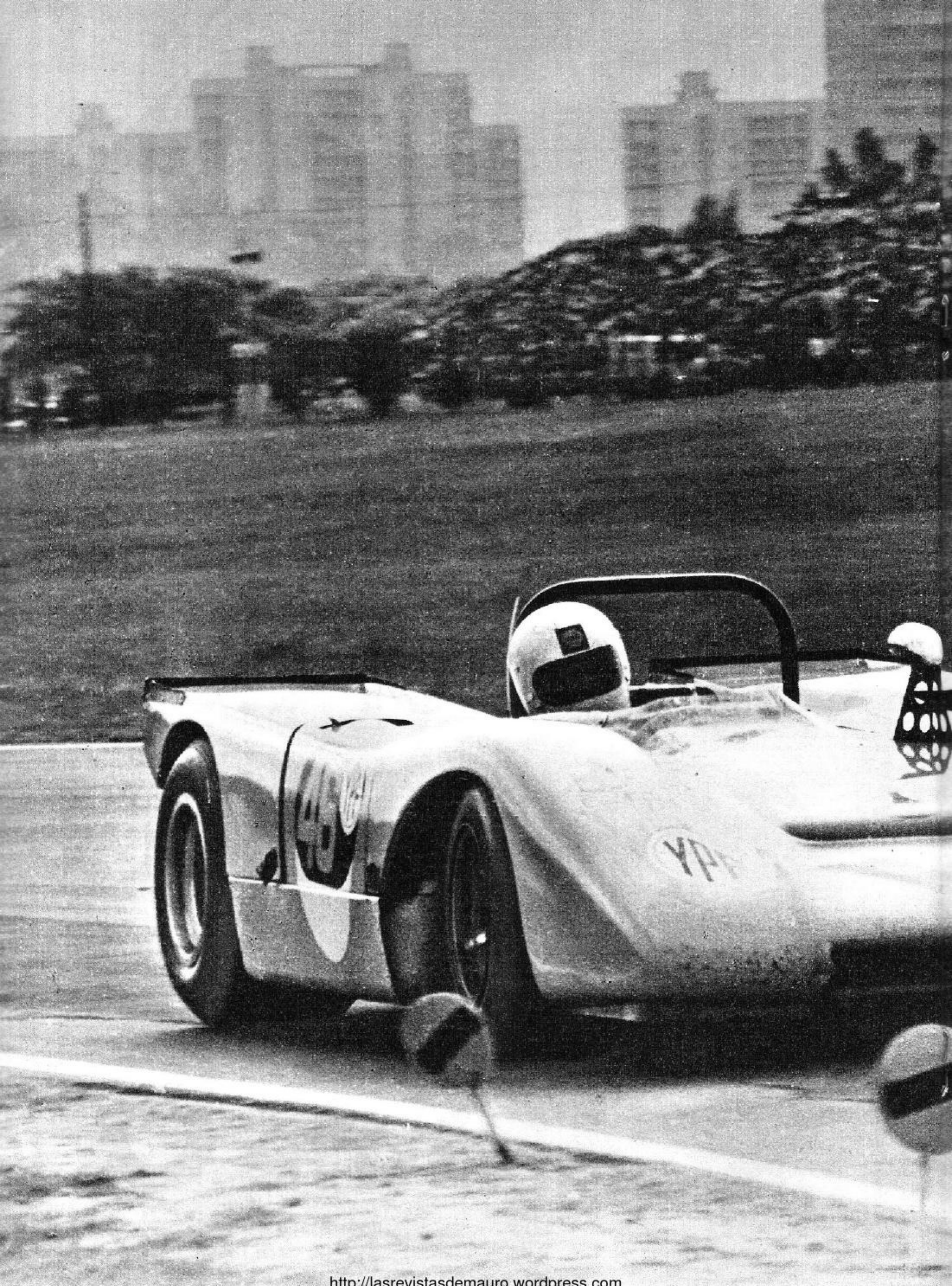


FATE RADIAL

Y además: "levanta" el pique, presenta doble estabilidad en las curvas, mejora la respuesta al frenado y no patina, porque tiene más superficie de apoyo.
Por supuesto, el mejor agarre de FATE RADIAL economiza combustible, además de prolongar al doble la vida útil.
Cuando cambie neumáticos, actualícese.
Piense en FATE RADIAL.

fate O

El neumático argentino.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARLOS RUESCH (LOLA T-210)

NUEVA ESPERANZA ARGENTINA EN EUROPA

500 MILLAS DE DAYTONA

POR SIEMPRE PETTY

Richard Petty era el único hombre en el mundo que había podido ganar dos veces las 500 Millas de Daytona, y ahora amplía su ventaja al vencer en ese evento por tercera vez. De los autazos en la arena a la lucha por los records de velocidad en circuito cerrado, sus tejes y manejes



A. J. Foyt, de Houston, Texas, con el Mercury Nº 21, y Bobby Isaac, de Catawa, North Carolina, toman la bandera de comienzo para las "500" de Daytona Beach, Florida. Ganó Richard Petty, de Randleman, South Carolina.

Los stock-cars constituyen una de las categorías más llamativas del automovilismo mundial y como toda categoría que se precie de importante, no sólo tiene una considerable cantidad de clásicos durante todo el año, sino que también cuenta con un superclásico que es el que da comienzo al campeonato anual de la especialidad: las 500 Millas de Daytona. Como se recordará, esta prueba se remonta a la prehistoria del stockcarismo, cuando lo más banana era ganar las tortuosas 500 Millas que se disputaban con una sola recta asfaltada —parte de un camino costanero que se clausuraba para permitir el raudo vuelo de los bólidos de acero— y dos curvas y una recta trazadas a autazo limpio en las doradas arenas de la Florida. Bill France no peinaba canas, y su National Association for Stock Car Auto Racing marchaba viento en popa. Con pocos gastos y muchas ganancias, cada carrera era un lleno total, y en las últimas ediciones llegaba gente de todo el país a presenciar las furibundas trenzadas entre Curtis Turner, "Fireball" Roberts, Lee Petty, Cotton Owens y Joe Weatherly. Semejante río de dinero sólo podía generar una cosa: mucho más dinero. La idea de un autódromo para stock cars que permitiera desarrollar velocidades astronómicas se convirtió muy rápidamente en realidad y la inauguración de "The Big D" —apodo de la pista actual— se llevó a cabo en febrero de 1959 con un monumental festival de automovilismo desarrollado en el trascurso de una semana, en la que se hicieron presentes las principales categorías de las más famosas asociaciones norteamericanas.

Tanto como para demostrar que los stock cars eran los dueños de casa y del espectáculo, las primeras 500 Millas de Daytona en su nuevo escenario se desarrollaron a una velocidad bastante reducida a causa de la enorme cantidad de accidentes causados por la inexperiencia de los pilotos en trazados tan exageradamente veloces, y el final fue de bandera verde, en cuya definición fotográfica prevaleció Lee Petty sobre Junior Johnson por el largo de un capot. Semejante proeza en materia de espectáculo fue una apertura ideal para una larga serie de éxitos organizativos. Sin embargo, los monopostos del USAC, invitados al festival, arruinaron un poco la imagen de los stockers al dejar por el suelo sus promedios dejando sentado un record que todavía perdura en materia de promedio para carreras en circuitos cerrados: 274 km/h para 100 millas, a cargo del ganador y actual recordman mundial Jim Rathmann.

La rivalidad se arregló muy pronto. Bill France decidió que los monopostos eran demasiado peligrosos para andar en su pista y haciéndose cargo del riesgo que podían correr las vidas de los pilotos del USAC, evitó que esta entidad volviera a Daytona, quedando todos los records a disposición de los autos standard. Lógicamente, todavía no se ha llegado a alcanzar la cifra lograda por el "loco" Rathmann, pero los pesados stockers ya giran por encima de los 310 km/h para la vuelta en clasificación, y convengamos en que eso es mucha guita.

"Fireball' Roberts, Tiny Lund, Mario Andretti, Marvin Panch, Lee Roy Yarbrough o Cale Yarborough —apellidos muy parecidos pero nada que ver— lograron brillar en Daytona, pero los dominadores de la pista más veloz de Norteamérica han sido, invariablemente, desde su mismo comienzo, los Petty y sus autos azules.

Lee Petty ganó las "500" del '59 —las inaugurales— y se retiró para dar paso a su hijo, Richard Petty, cuyo preparador es su propio hermano Maurice bajo la dirección general del papá. Richard es el hombre que más carreras de stock cars ganó en la historia de los mismos y ganó en Daytona en 1964 y 1966 con Plymouth, marca que defendió durante toda su carrera, salvo en 1967, en que se pasó a Ford con tanto éxito que al año siguiente volvió a Plymouth como un desesperado.

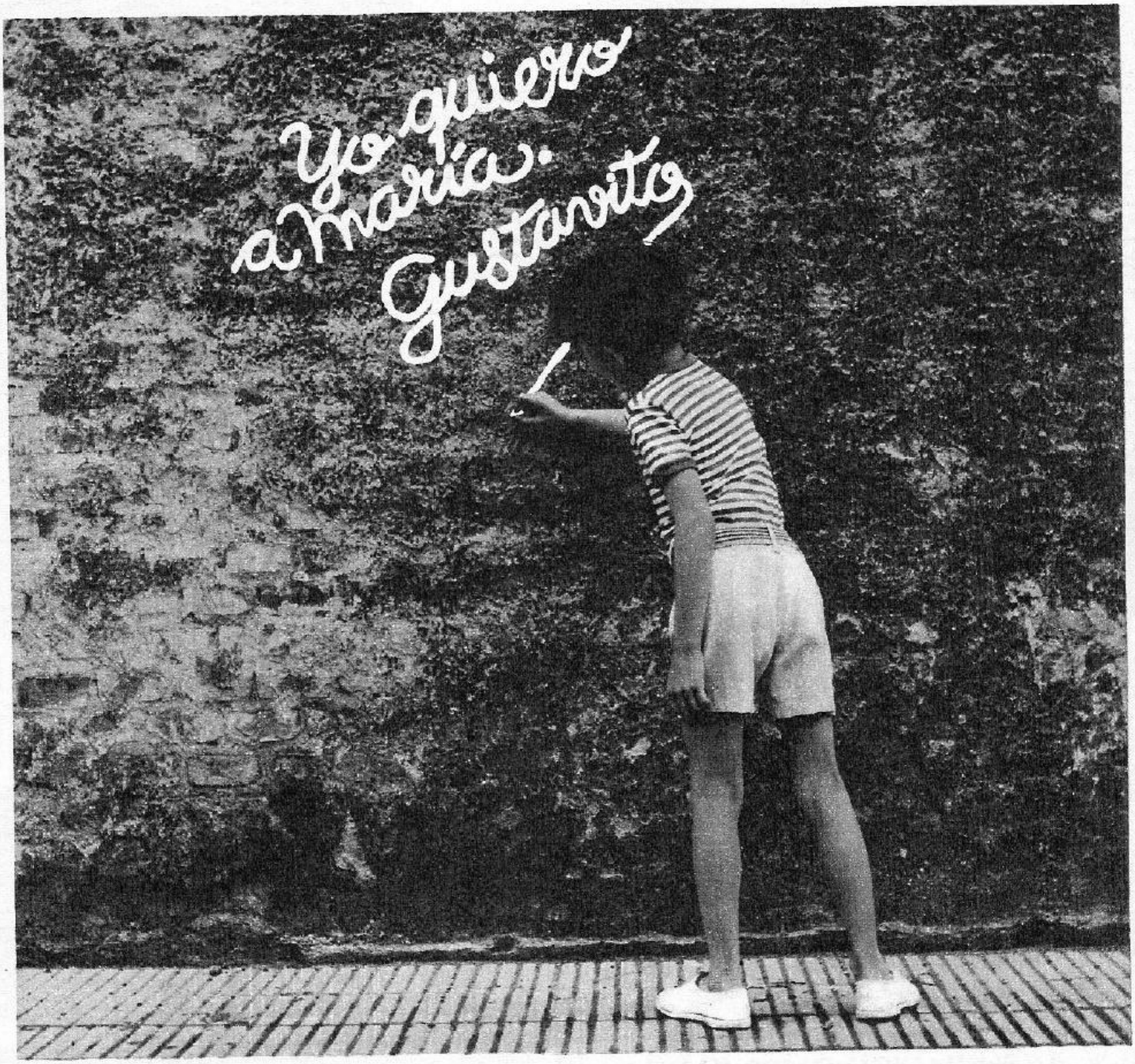
En 1970 Richard perdió toda oportunidad de ganar la carrera del año al explotar su motor en las vueltas iniciales, pero tuvo la suerte de ver ganar a su compañero Pete Hamilton con un auto gemelo. Este año Hamilton está haciendo la colimba, pero sabe que cuando salga de los cuarteles tiene un asiento reservado en el mejor equipo.

En 1971 Richard Petty acaba de lograr el quinto triunfo para el equipo azul y el tercero para su cosecha personal, convirtiéndose en el único triple o múltiple ganador de la carrera, ya que nadie más ganó las "500" más de una vez.

El triunfo de Petty parece haberse definido en las últimas vueltas, ya que la punta cambió de manos más de cuarenta y cinco (45) veces durante el desarrollo de la prueba, y fue disputada por once (11) pilotos diferentes. Pero al final, Petty logró imponerse por diez segundos de ventaja a Buddy Baker y por algo más al gran favorito de este año, A. J. Foyt, que había sido el más veloz de todos para el logro de la pole position.

Una serie de pequeños inconvenientes demoraron en boxes a Foyt lo suficiente como para que Petty y Baker lo superaran y pudieran evitar ser alcanzados por el Texano Volador antes de la bandera a cu

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La verdad se firma

Firmar la verdad es una forma de anunciar . . . La mejor forma. Porque cuando un anuncio lleva el respaldo de una firma está creando una sana competencia para que mejores productos estén al alcance de todos, elevando los niveles de vida. La Cámara Argentina de Anunciantes nuclea a las Empresas que cumplen esa función social. Empresas que anuncian la verdad y la firman . . . como firman este mensaje para usted, con augurios de prosperidad para 1971.

CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES

CA

PROBANDO UN PEUGEOT

La firma RECOR de Córdoba ofrece un nuevo cigüeñal de diseño propio, el que junto con un "kit" de camisas, pernos y aros aumenta la cilindrada del motor Peugeot Standard y modifica fundamentalmente sus performances. ¿Que en qué medida las mejora? Echense una leída y sabrán

ACELERACION 0-100 KM/H

Peugeot 504 con equipo RECOR	Peugeot 504 Standard
13s 9/10	15s 2/10

(Promedio de dos pasadas en sentidos opuestos)

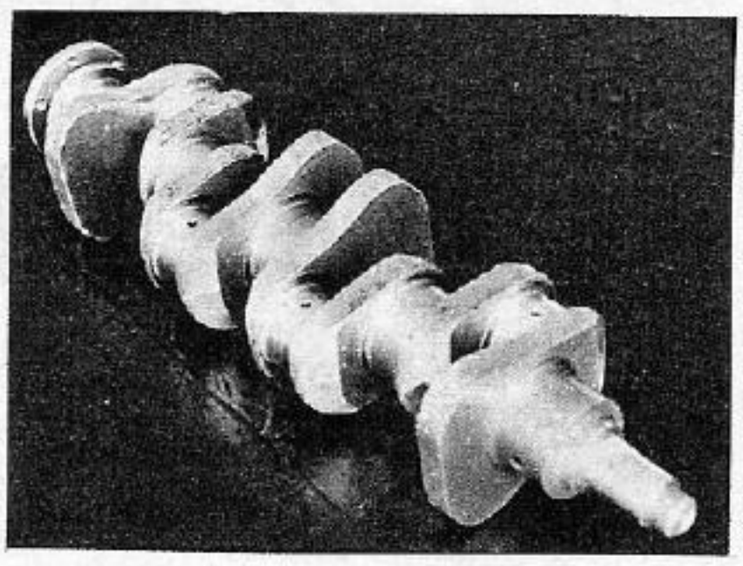
ACELERACION EN DIRECTA

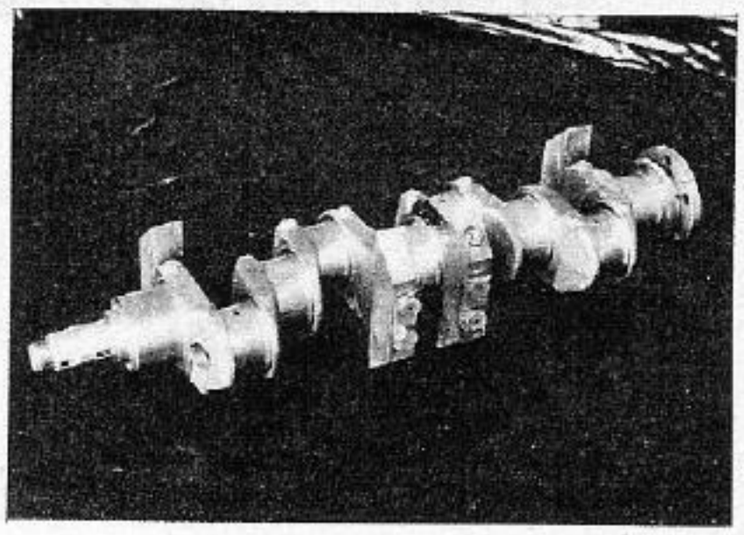
	Con equipo RECOR	Standard
40- 60 km/h	6s 5/10	7s 5/10
40- 80 km/h	12s 9/10	14s 2/10
40-100 km/h	18s 9/10	19s 2/10

(Promedio de dos pasadas en sentidos opuestos)

Hay que recordar que las pruebas del Peugeot especial se hicieron bajo la lluvia, con cubiertas Michelin X AS y con el piso de la recta del fondo del autódromo cubierto de agua, mientras que las mediciones del 504 Standard de nuestro test se realizaron sobre piso seco. En condiciones similares las diferencias serían mayores.

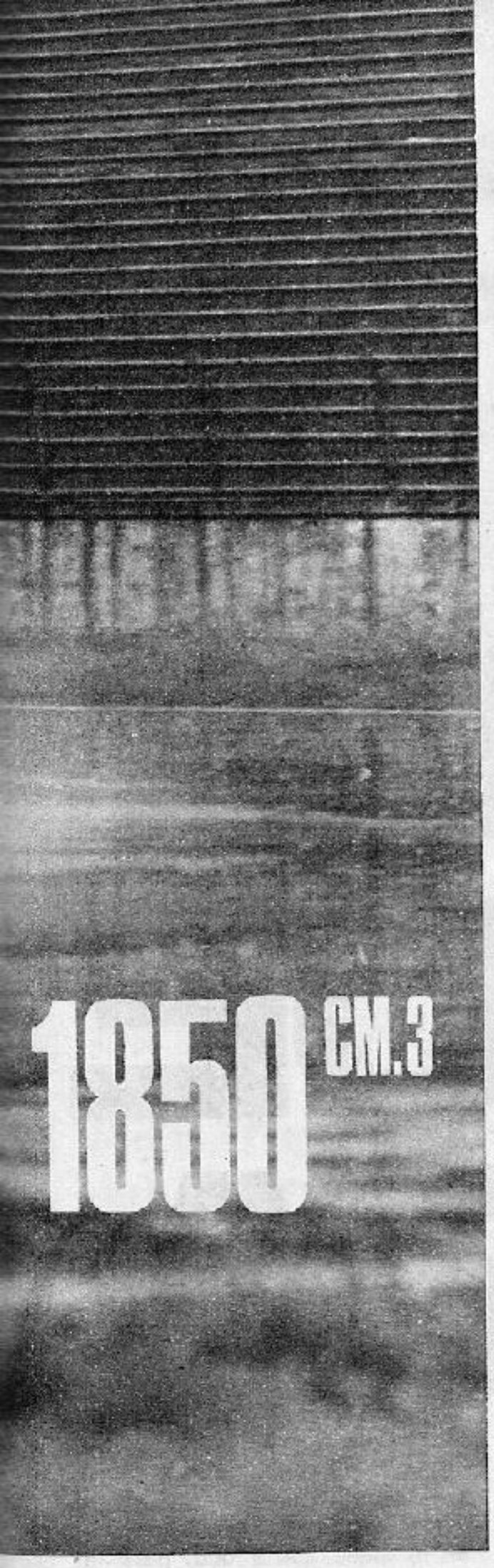
En la foto de la derecha en el cigüeñal RECOR se ha variado el volteo y el diseño de los contrapesos; éstos disminuyen por su forma el efecto de turbina. También cambiaron los conductos de lubricación para impedir que se obstruyan por residuos acumulados por centrifugación. Más abajo, el cigüeñal original.





En la otra página: El equipo completo (155.000 pesos viejos), cigüeñal con garantía del fabricante de por vida, camisas, pistones de pollera más corta, pernos, bujes y aros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Hicimos las pruebas de manejo de un Peugeot 504 llevado a 1850 cm³ de cilindrada. Este aumento —conseguido mediante la utilización de un cigüeñal especial— otorga una serie de diferencias con respecto al motor standard que creímos oportuno comprobar.

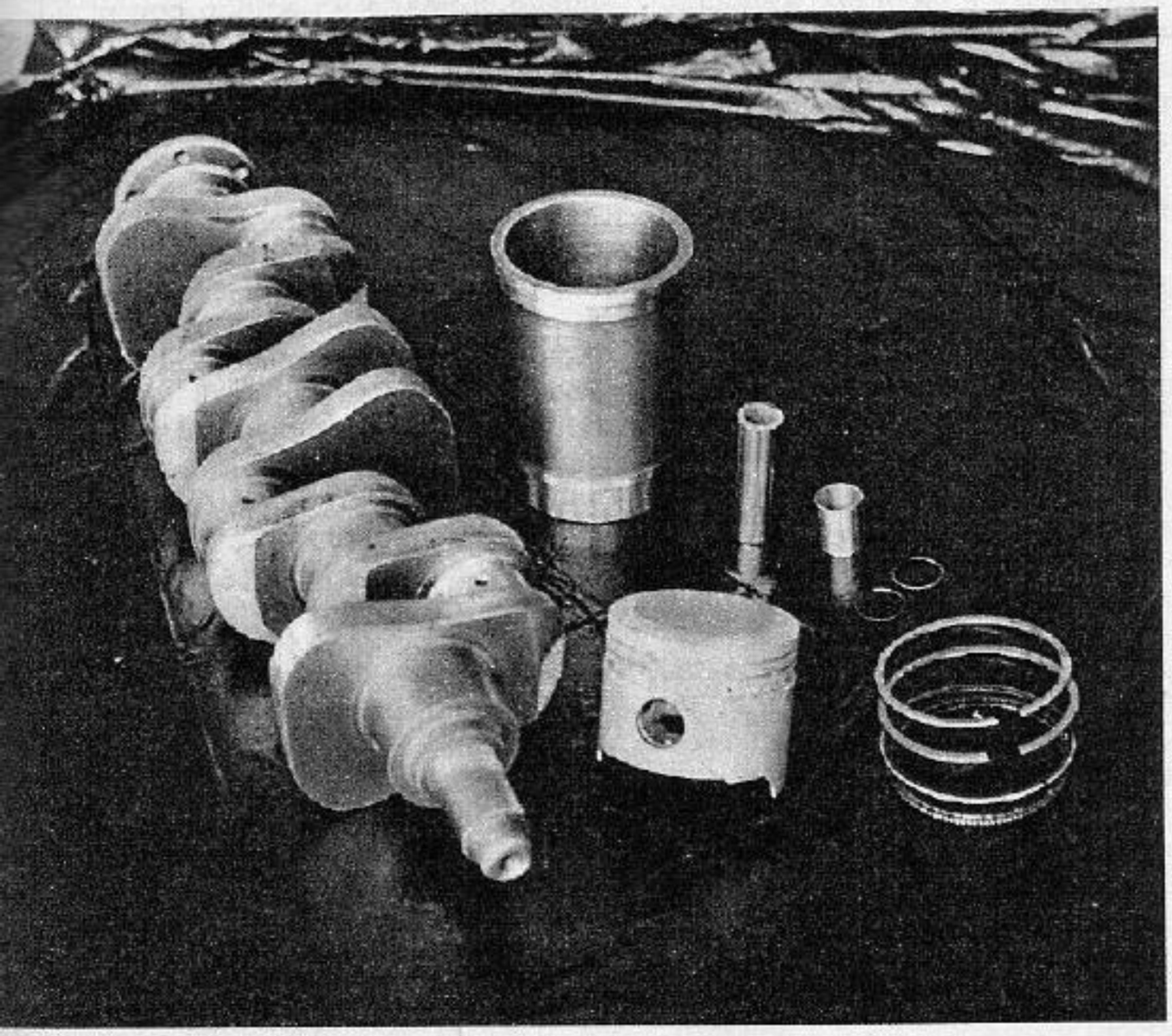
Hace ya algún tiempo que conocíamos el trabajo que estaba haciendo Leopoldo López Orozco, un sanjuanino radicado en Córdoba, buscando un cigüeñal de mayor volteo que hiciera la carrera del pistón más larga y consecuentemente la capacidad cúbica más grande. Cómo se modifica el Peugeot, qué es lo que entrega RECOR (la firma productora del equipo) y qué es lo que pasa en el coche lo comprobamos la semana pasada una mañana mucho más que lluviosa en el Autódromo, cronómetro en mano.

¿QUE ES EL EQUIPO RECOR?

Un cigüeñal de nuevo diseño de fundición modular con su estructura interna tipo esférica. Esto lo hace más liviano que el cigüeñal standard forjado y al ser esférica su composición molecular el metal no acumula fatiga, eliminando en gran parte el riesgo de roturas o rajaduras admitiendo grandes márgenes de flexión. Este cigüeñal tiene 4 mm más de volteo que el standar aumentando la carrera 8 mm con lo que logra también un aumento del brazo de palanca obteniéndose un rendimiento marcadamente mayor, sobre todo saliendo a baja velocidad en directa y por supuesto en alta. Permite llegar así a los 1850 con el equipo normal RECOR (equipo que se instala en solamente 20 horas de mano de obra) y a los 2000 cm³ rectificando las camisas standard del cilindro en 1 mm, aunque esto ya entraría en preparaciones especiales que no es el fin del equipo probado. Por el contrario, el kit incluye solamente —además del cigüeñal— el equipo completo de compresión: pistones nuevos (entregados por el mismo proveedor de la fábrica Peugeot) un poco más bajos para permitir el mayor movimiento de la biela, camisas, pernos, bujes y aros.

En ningún momento hay que modificar ningún otro elemento original del motor. El árbol de levas, los resortes de válvulas, los picos del carburador quedan absolutamente standard. Las tapas de cilindros y los múltiples quedan también tal cual los entrega la fábrica.

Así, en el banco de pruebas, RECOR obtuvo una potencia de 97 HP DIN para el motor Peugeot 504 con el equipo de compresión y el cigüeñal de su diseño. Claro que llevado a 2 litros (apto para la clase B del Grupo 2) la potencia se eleva considerablemente. Como dato informativo —nos remarcaban antes de comenzar las pruebas— es interesante considerar que el usuario que adopta nuestro equipo luego de la colocación se queda con el cigüeñal original y el conjunto. Así, si nosotros vendemos todo en 155.000 pesos, el comprador puede revender los elementos originales para que la modificación no le salga más cara que una rectificación completa del motor (con las consiguientes ventajas de tener el motor más potente después de tantos kilómetros de uso).



LAS PRUEBAS

El fin era comparar los resultados de las pruebas que hiciéramos con las obtenidas durante el Test que hizo CORSA al 504 standard. El Autódromo estaba prácticamente inundado (es conocida la poca capacidad de escurrir el agua que tiene nuestro circuito mayor) por lo que inmediatamente (merced a nuestra gran capacidad analítica) pensamos: "Los tiempos que obtengamos no deben tomarse como absolutos sino muy por debajo de los normales, las cifras serán simplemente comparativas". De cualquier forma, las pruebas más importantes, en relación a nuestra curiosidad, las habíamos hecho en la calle donde el coche puede llevarse desde los 30 km/h en directa sin que tironee; acelerándolo desde allí la aguja del cuentavueltas sube bien rápido. El reprise en el tráfico, en el sorpasso y los semáforos denotaba una marcada superioridad con respecto a sus semejantes standard.

Esperando el ¡Top! para soltar el embrague y empujar fuerte el acelerador comprobamos que en ralentí la aguja del cuentavueltas acusa el mismo número que el motor standard ya que las levas siguen siendo las mismas. En cuanto al consumo —valga acotar— si bien no hicimos nuestras pruebas científicas, es obvio que ha de gastar un poco más por la mayor cilindrada, pero como conserva los mismos elementos de carburación, etc., el aumento debe ser mínimo.

Para entrar en calor dimos un par de vueltas previas al "internacional", con la horquilla corta. El auto estaba a punto de caramelo para darle leña, no así en cambio el piso. El Peugeot que nos entregaron estaba equipado también con algunos otros chiches manufactura RECOR: llantas de aleación construidas en Córdoba por un tío de Cacho Ruesch sobre matrices de acero (las únicas —nos dijeron— que se funden de esa manera en el país). Un juego de resortes de suspensión especiales de la misma marca lo habían bajado considerablemente: adelante tenía dos espirales y amortiguadores del tipo "Rally" que si bien lo bajan lo dejan lo suficientemente alto como para que el cárter no tenga dificultades en la ruta; atrás el juego de suspensión era tipo "autódromo", más baja que la delantera para que así al frenar el coche se pusiera perfectamente horizontal, el cabeceo fuera menor y la trasferencia de pesos no lo perjudicara tanto.

Fuimos y vinimos, bajamos una vez el tobogán haciendo trompos hasta quedar muy cerca del guard-rail de la recta de abajo, nos divertimos y quedamos listos para comenzar a medir las aceleradas.

Para mostrarlas, nada mejor que un recuadro comparándolas con las del 504 standard; los números son elocuentes. Para concluir, son sugestivas las palabras de un testigo circunstancial del autódromo: *"Pero... ¡esto es la papa!"*


1


2

MOTOCICLISMO INTERNACIONAL 1971

LO QUE VENDRÁ

El Grand Prix motociclístico de Austria a realizarse el 2 de mayo próximo se constituirá sin duda alguna en algo así como una base de lanzamiento para la confirmación de los chimentos relacionados con pilotos y marcas que disputarán las pruebas puntables para la obtención del campeonato de marcas y conductores de 1971.

Luego de seguir de cerca, mediante informaciones recibidas al respecto, lo acontecido en la temporada del 70, con referencia a la eficiencia o no de máquinas y conductores, con certeza el período de receso entre una y otra impuesto anualmente por el riguroso invierno europeo, estas condiciones climáticas sirven muy bien para practicar "un momento de meditación" en el cual fabricantes y pilotos se dedican a un período de revisión de actuaciones personales y rendimientos mecánicos de los medios utilizados. Mientras las fábricas y equipos particulares allí no pierden el tiempo "vacacionando", los pilotos aprovechan el mismo para lograr contactos de importancia que les permitan mejorar lo realizado hasta la fecha, gestiones que en muchos casos se asemejan bastante a las relaciones públicas de ejecutivos prominentes en el caso de figuras de "primo cartello" o a las intrigas palaciegas (vulgo "movida de piso") en aquellos que desean llegar a la primera línea montando máquinas oficiales o semioficiales.

El movimiento este año ha comenzado antes de finalizar la temporada anterior, en el afán de anticiparse a lo que vendrá o podrá suceder en 1971, para lo cual ciertas firmas productoras de máquinas de carrera, con un criterio encomiablemente previsor, comenzaron "sus programas de aprovisionamiento" de nuevos elementos o de revalidar contratos con sus pilotos.

Indiscutiblemente, el titular de la casa M.V., el conde Domenico Agusta (algo así como el Commendatore Ferrari en automovilismo), mediante una jugosa oferta, se aseguró para el año próximo los servicios del múltiple campeón Giacomo Agostini, para todas las pruebas puntables en las clases de 500 y 350 cm³, el que estará respaldado por un nuevo valor de origen italiano, A. Bergamonti, en carácter de segundo piloto, "robándoselo" a la firma Aermachi antes de finalizar la temporada anterior, con la malévola intención de que con la colaboración de los puntos logrados por este piloto con la marca Aermachi, hasta la fecha de su incorporación a la M.V., éste pudiera escalar los puntos necesarios para alcanzar el subcampeonato detrás de "Ago", el inamovible del título. Pero no obstante los brillantes desempeños de Bergamonti, el veteranísimo "kiwi" Ginger Moloy pudo mantenerse airosamente en esta posición, apuntalado por la performance de una de las nuevas Kawasaki tricilíndricas, que en la categoría mayor han desplazado a las Norton y G-50 en el orden de preferencia puesto de manifiesto por los pilotos privados que compiten en GP.

Curiosamente, este piloto veterano y excelente "collaudore" de la Bultaco, luego de una amable charla con el responsable de la marca, don Xavier Bulto, efectuada recientemente en diciembre, decidió alejarse de la misma y concentrar sus esfuerzos en la clase 250 y 500, para las cuales formaría un equipo con el flamantísimo campeón Ron Gould, quien le facilitará "una de sus Yamaha" cuarto de litro para que Moloy cumpliera una intervención en Zaragoza, que le valió un resonante triunfo. Dentro del panorama establecido por las categorías mayores de 350 y 500, el pase más resonante y comentado es el del impetuoso Renzo Pasolini, ardiente defensor de la Benelli, quien luego de ciertas desinteligencias con los responsables del equipo oficial se alejaría de la marca y pasaría a prestar servicios en el equipo oficial Aermachi-Harley Davidson; esta versión surgió en parte por declaraciones vertidas por el team manager de la Benelli, el ingeniero Nardi Dei, en oportunidad de cumplirse una conferencia de prensa luego del GP de las Naciones, agregando que ya se encuentran en su fase final de experimentación las nuevas unidades de la marca, destacando la firme intención de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



3

1 Agostini tendrá este año como segundo piloto en la MV a Bergamonti.

2 Phil Read, sobrio piloto de la rubia Albion, nuevamente on un equipo oficial que vuelve con gran ruido: Ducati.

3 No va más para la participación directa de BMW en sidecars. En el futuro sólo fabricará motores.

4 Angel Nieto (centro). Le está quedando chica la 50 cm3. A la izquierda, Alt Toersen, un raro ejemplo de piloto y técnico.



4

Diecinueve fechas en la Temporada Internacional de Motociclismo encierra el mundo de los Grand Prix, donde el profesionalismo es el mudo testigo que rige el movimiento de hombres y máquinas.

por LUCIANO FERNANDEZ

contar con un equipo de dos pilotos de primera línea. La seriedad de estas declaraciones se vieron avaladas semanas más tarde por G. Agostini, quien rechazó una oferta de integrar el equipo "pesarese", y las de Mike "the Bike" Hailwood, a quienes tentaron con voluminosa paga, pero no lo suficientemente necesario para que el legendario Mike decidiera su retorno a las dos ruedas, ya que actualmente distribuye su afición al deporte mecánico participando en Sport Prototipos y Fórmula "cinco Lucas".

Evidentemente, las categorías mayores del motociclismo vuelven a concentrar los esfuerzos de fabricantes para publicitar sus productos, y a estas dos firmas italianas, la M.V. y Benelli, deberá sumarse en forma "oficial" la marca Ducati, que a mediados de esta próxima temporada intentará el retorno al mundo del Grand Prix con sus modelos derivados de serie de 500 cm³ (bicilíndricos en V) y un equipo de pilotos ingleses, dos de los cuales serían, con certeza, Phil Read y el espectacular John Cooper, quedando en suspenso la designación del tercero, que podría ser en principio el ardiente defensor (casi oficial), el veterano B. Spaggiari, que ha desarrollado para la firma los modelos desmodrómicos 350 agrandados a 420 cm³ y cumplidas excelentes actuaciones.

Un aspecto más "privado" ofrecerá la clase 250 y 125 cm³, donde salvo la existencia de muy pocos pilotos que cuentan con máquinas ex equipo adquiridas a precios que oscilan entre 4 y 10 millones de pesos viejos, como el caso de la Suzuki 125 que el flamante campeón alemán Dieter Braun colocara al tope de la tabla reservada para las 1/8 de litro, y la Derbi oficial de Nieto, el resto está compuesto de versiones alemanas de la Maico, italianas como la Aermachi y las bicilíndricas japonesas de marca Yamaha YD-1, no figurando llamativamente por primera vez en muchos años las permanentes Bultaco, que han perdido posiciones. En estas dos categorías los pases de pilotos no tienen la trascendencia debida, ya que su participación en pruebas están ligadas estrechamente a recursos económicos propios o de pequeños equipos particulares o firmas promotoras de variado origen, no siempre ligados al deporte. Firmas de jabón, productos alimenticios, cigarrillos, etc. soportan en formas diversas de pago la intervención de pilotos particulares en estas dos clases donde la lucha es mucho más pareja y mayor el número de participantes, lo que origina también que un resultado de resonancia, reflejado por una colocación ventajosa en el campeonato mundial, esté directamente ligado al mantenimiento y recursos técnicos del grupo participante, que se estima en un gasto del 60 por ciento de lo que podría ser un equipo oficial. Ron Gould (Gran Bretaña), extraordinario piloto y campeón de la clase 250, es uno de los candidatos más buscados para integrar un equipo oficial en categorías superiores, pero hasta la fecha el hermetismo en la información recabada es total.

El va y viene de la preferencia es como el de la fama, en la clase 125 cm³. Bultaco pierde vigencia ante la disolución de su equipo semioficial, pero España queda en el marcador con ansias de un nuevo lauro para 1971: la casa Derbi, con más de artesanía que de técnica cibernética y con más de amateur que de profesionalismo, integrará equipo oficial en base al impetuoso campeón mundial A. Nieto, quien se verá acompañado en esta clase por S. Canellas, su coequiper habitual de la clase 50 cm³, los que darán espectáculo a todo vapor enfrentando a los presuntos equipos semioficiales de la casa M.Z., quienes contarán con el húngaro L. Szabo y el alemán G. Bartusch, y al solitario representante de la casa Morbidelli, el rutilante G. Parlotti, campeón italiano de baja cilindrada, siempre sin considerar la incógnita que representa la Aermachi-Harley con sus nuevos modelos y designaciones de pilotos no confirmadas.

Deliberadamente hemos dejado para el final el análisis de lo que vendrá con referencia a las clases menor y sidecar. La búsqueda de potencia en los diminutos 50 cm³, salvo en el caso

EN CORDOBA/CORSA
López Puccio S.R.L.
Salta 71 1°C T.E. 26717 Cba

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

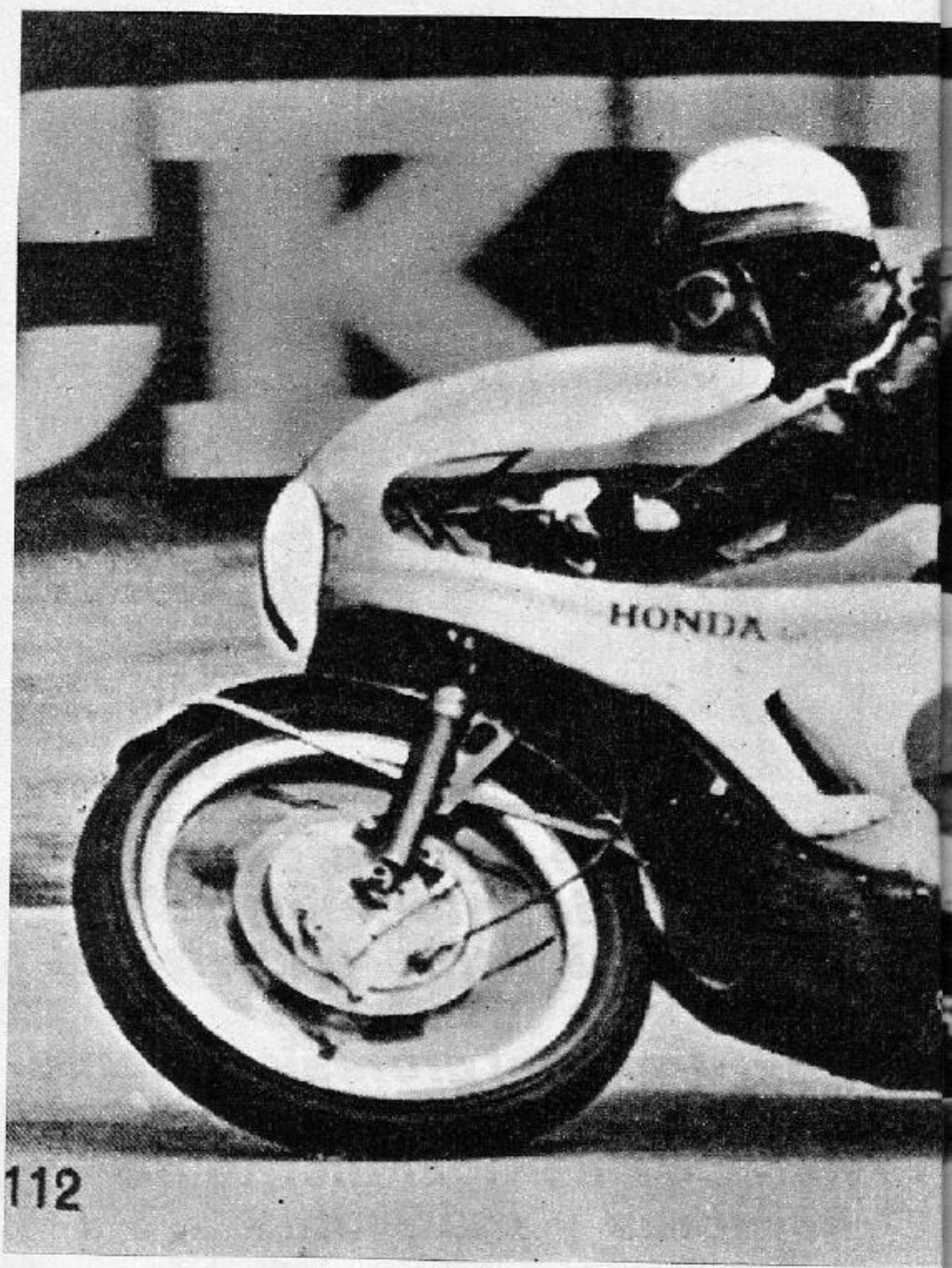
STALES PARA AUTOMOVILES
OMNIBUS
CAMIONES
PARABRISAS CORDOBA SRL.
TAS POR MAYOR Y MENOR
DESPACHOS EN EL DIA
BV. LAS HERAS 705 - T.E. 79605 - CORDOBA

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

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

ENGRANAJES PARA CAJA
DE VELOCIDADES
CORONAS Y PIÑONES
T.I.R.E.C.®
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
EN TODO EL PAIS
ENGRANAJES CORDOBA S.A.
HUMBERTO I 850 Tel. 30650
CORDOBA

Ruedas RUESCH
Las únicas ruedas de
aleación liviana fundidas
en matrices
Palancas al piso para
PEUGEOT 403, 404, 504
y T4B
Palancas al piso RE-COR
con exclusivo control
de calidad
La más nueve tapa de
válvulas ventilada
RE-COR
para su PEUGEOT 504
contribuyendo a la
estética y rendimiento de
su automovil
nsúltenos
sonalmente
or carta
RE-COR
Humberto Primo 515- T.E. 26339- Córdoba
En Bs.As. CARSONIK-PARTS Venezuela 1663 T.E. 38-2397

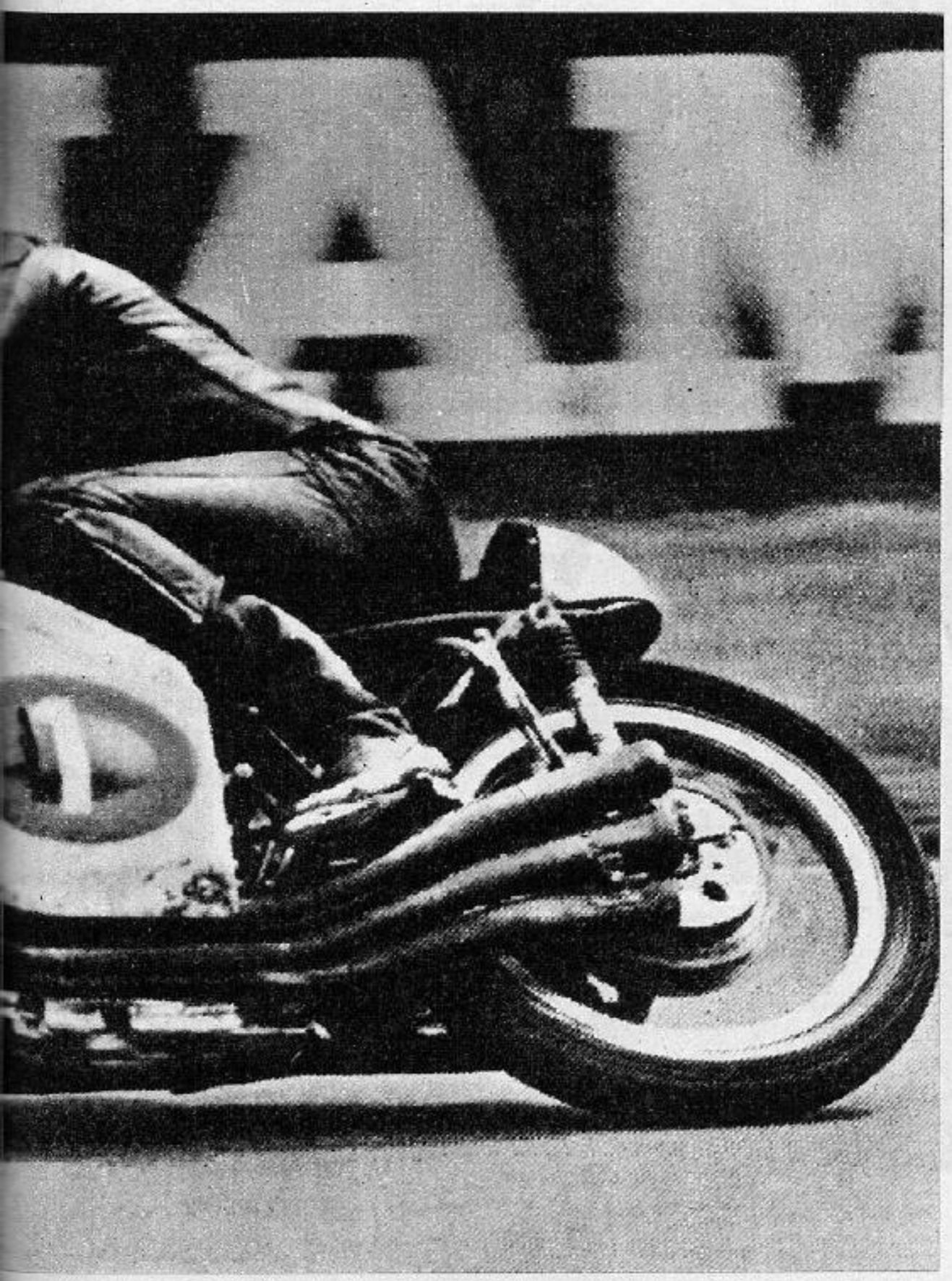


112



Astro indiscutido de las motos y las fotonovelas, "Ago", después de su casamiento, deberá dedicarse exclusivamente a la MV.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

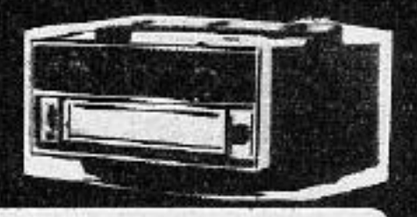


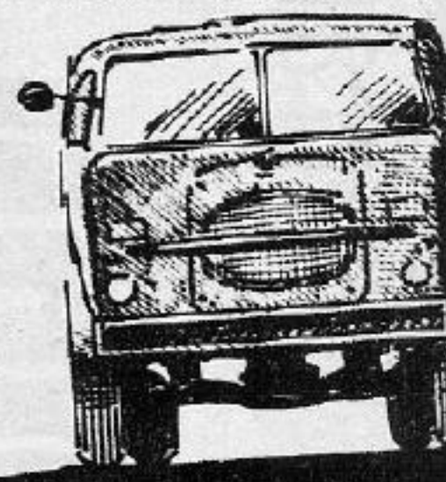
No volverán los viejos tiempos para Mike "the Bike" Hailwood. Nones a Benelli y a las dos ruedas.

de la Derbi española (algo realmente fuera de serie), se verá representada, a no dudarlo, en los esfuerzos de los holandeses en base a producciones realizadas o desarrolladas en el país de los tulipanes por J. de Vries, quien con Schurges y Kunz, este último, es muy probable, integraría el equipo regenteado por Van Veen, técnico responsable y heredero de las Kreidler ex equipo, que presentará en el año 1971 totalmente renovadas y actualizadas, al igual que la firma Jamathi (Holanda), que contará entre sus filas al excelente piloto y técnico Alt-Toersen, que se clasificó subcampeón en 1970, lo que determinaría una serie mundial para esta clase llena de suspenso y novedades. Lamentablemente, este panorama no se repetirá en la clase sidecar, donde la casa BMW, sin equipo oficial, se limita a la entrega de motores de carrera a pilotos particulares, en base a los cuales se arman conjuntos competitivos con limitadas variaciones de potencia en base a sistemas de encendido electrónicos y sistemas de alimentación por inyección, cada vez más populares. El casi ciento por ciento de los participantes utiliza estos grupos motrices, resultando muy difícil la participación de la Munch-Urs, motor de cuatro cilindros realizado originalmente por el ex campeón mundial, y más que esto, en materia artesanal, Hermuth Fath, quien por razones técnico-económicas cediera su fabricación a un grupo suizo-norteamericano, que lo presentó en diversas pruebas con resultados no del todo alentadores, que determinaron el alejamiento de su diseñador; algo de lamentar, ya que su no intervención contribuirá aún más a alejar a la Munch-Urs de las posiciones de privilegio y afianzar la preponderancia de la germana BMW.

Desde la fecha hasta el 2 de mayo puede correr mucha agua bajo el puente que cruza el río de la conveniencia entre las orillas de la oferta y la demanda, y es posible que surjan cambios vitales que aumenten aún más el interés en la lucha por la hegemonía del siempre pujante campeonato mundial de motociclismo. Prometemos mantenerlos informados.

EN CORDOBA ¿CORSA?
Lopaz Puccio S.R.L. Salta 71 1 C. T.E. 26717 C

auto radio integral

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

REPUESTOS CAMIONES
OM SUPER ORIONE
FIAT 643 682 619

BELLINI Hnos.
JUAN B. JUSTO 1810 - T.E. 78344 - CORDOBA

toda la línea de repuestos y accesorios citroën 2CV y 3CV

peucicor S.R.L.
Sarmiento 209
T.E. 28686 - Cordoba
Envios al interior contrareembolso

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

Dodge Valiant
PERKINS
BARREY S.R.L.
REPUESTOS MOTORES
TUCUMAN 33 - T.E. 6380 - BELL VILLE
SUCURSAL: SARMIENTO 186 T.E. 48229 CORDOBA

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

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

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



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

Ferrari 312 B-2

RENOVACION EN F1

Fotos de FRANCO LINI

Primeras pruebas sobre el nuevo Fórmula Uno que es una renovación de la 312-Box que condujeron Ickx y Regazzoni en la última temporada

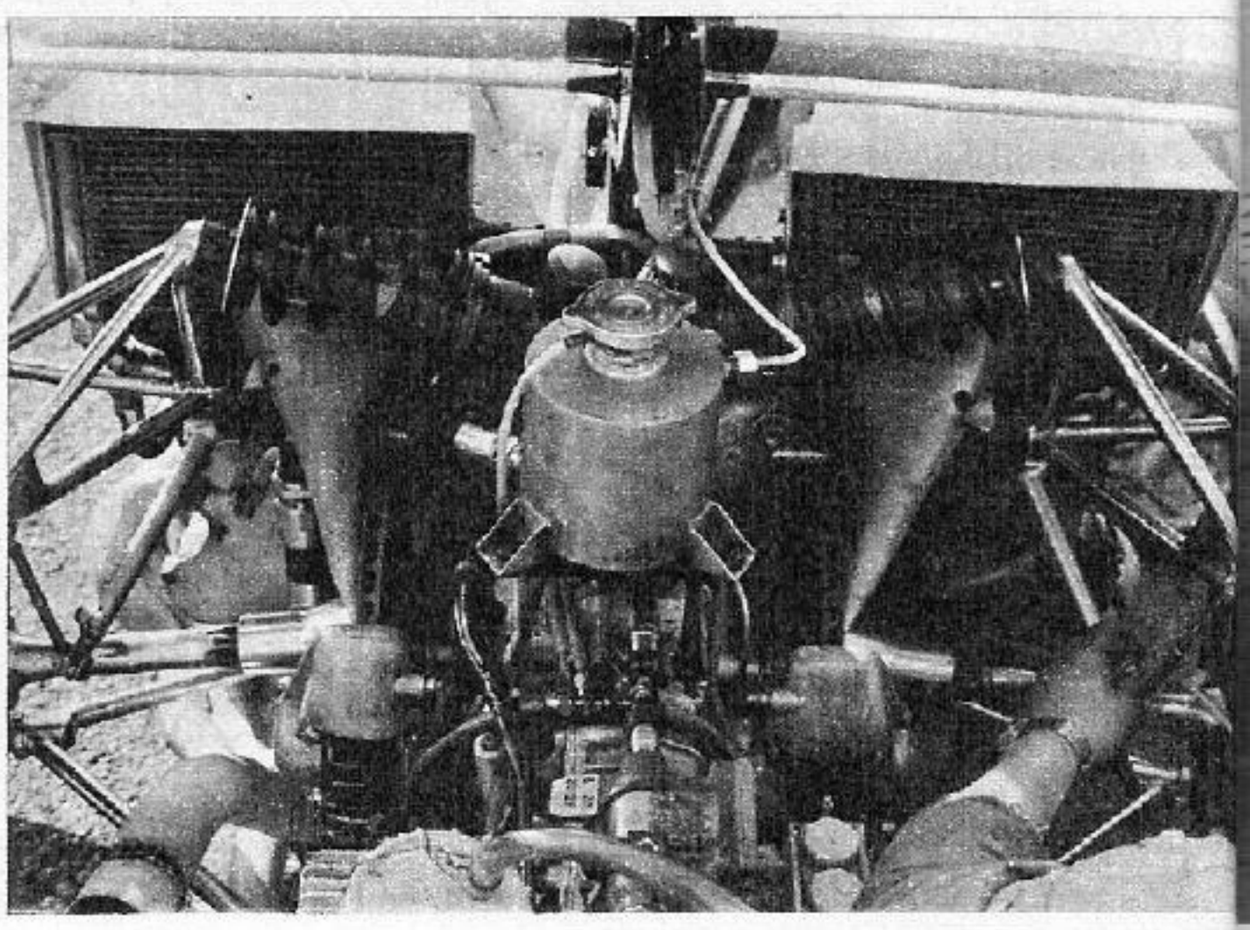


Ferrari 312-B significa Ferrari de 3 litros, 12 cilindros y disposición "Boxer" de estos últimos, similar al que emplea Porsche en todos sus grupos propulsores. Pero la nueva Ferrari se llama 312 B-2, o sea, que la diferencia no la encontramos en el motor sino por algún otro lado. Y ese "otro lado" lo constituye fundamentalmente la suspensión trasera que vemos en las fotografías.

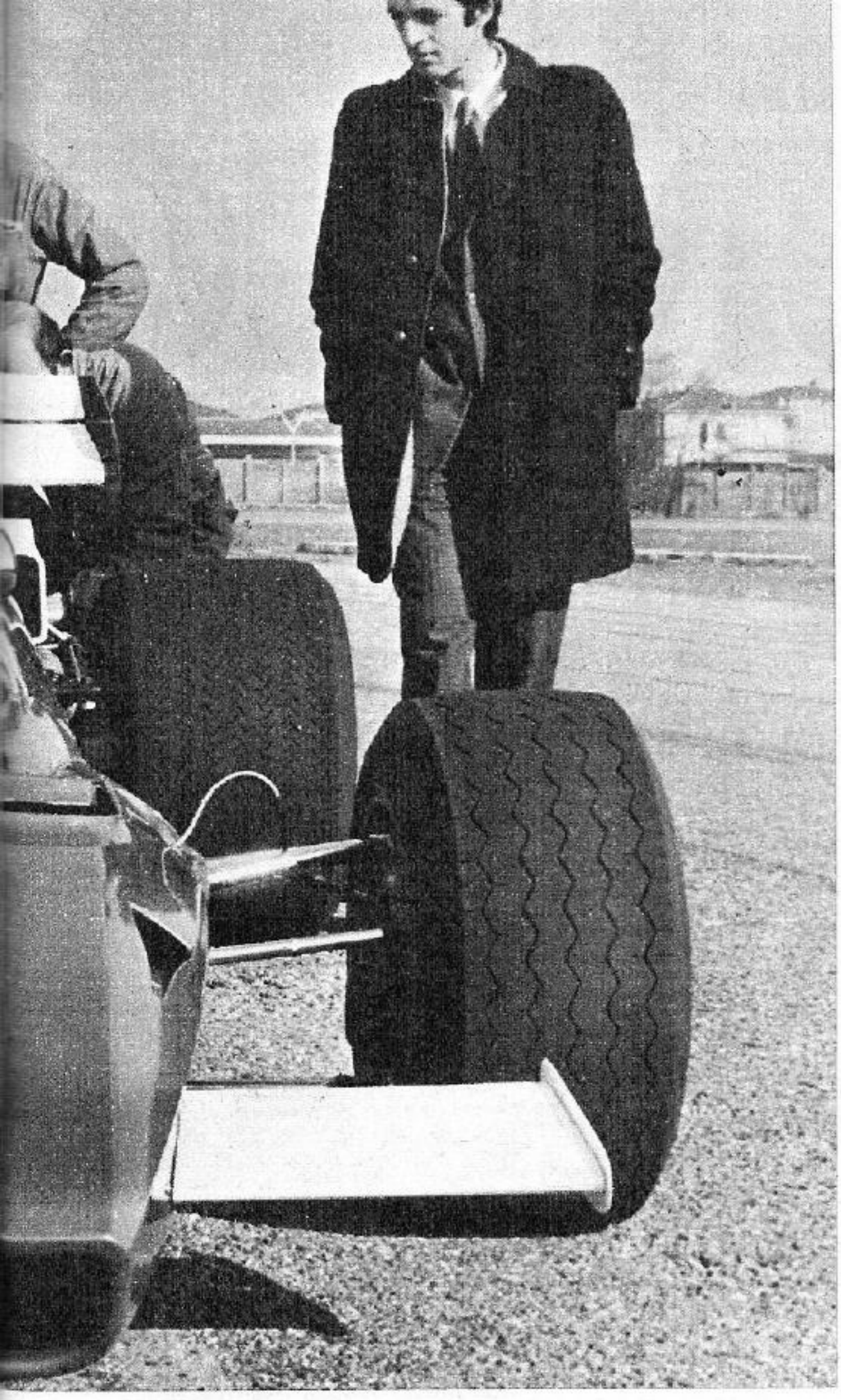
Peter Schetty ya la estuvo probando en Módena y ahora seguirán las pruebas en el circuito Paul Ricard con Ickx y Regazzoni turnándose en el volante. Mario Andretti la probará directamente en el circuito de Kyalami, pocos días antes del Gran Premio de Sudáfrica en el mismo circuito, ya que hasta el 20 de febrero lo tuvo ocupado el equipo March, con Ronnie Peterson y Andrea de Adamich probando los nuevos 711 con motores Cosworth y Alfa Romeo.

A juzgar por la actuación de Ickx y Regazoni en la última temporada, es mucho lo que se espera de este 312 Box "segunda serie".

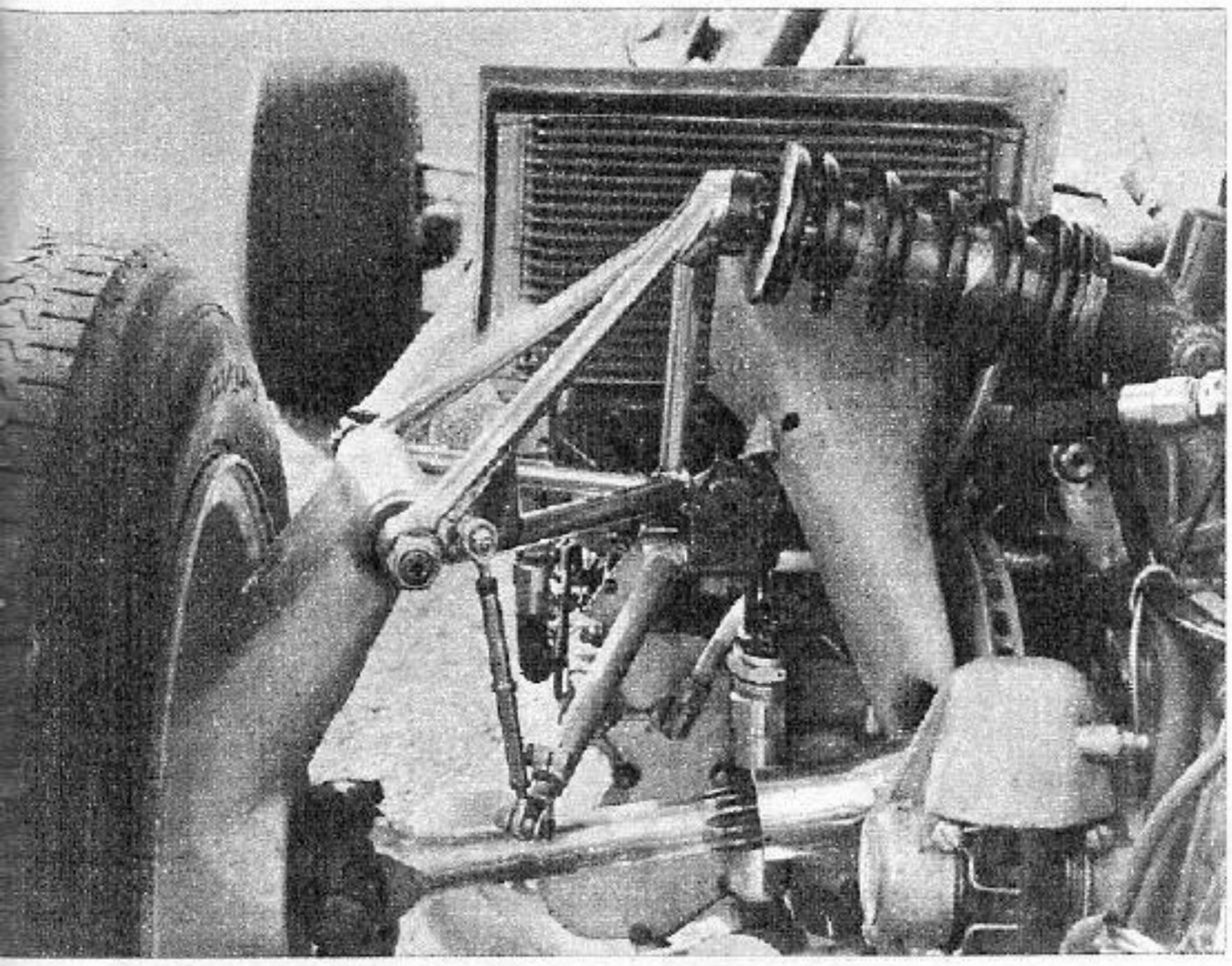
Los resortes y amortiguadores dispuestos horizontalmente contribuyen a reducir la masa suspendida, y al estar ubicados en el interior del auto se favorece la aerodinámica. Los frenos a la salida de la caja de velocidades, que la 312 B-1 no traía, también reducen la resistencia al viento. Pero suponemos que las principales ventajas están dadas por la geometría que les permite adoptar y por el control de la misma, que sería más accesible. Obsérvese que los radiadores han sido llevados más hacia adelante en comparación con el modelo anterior.

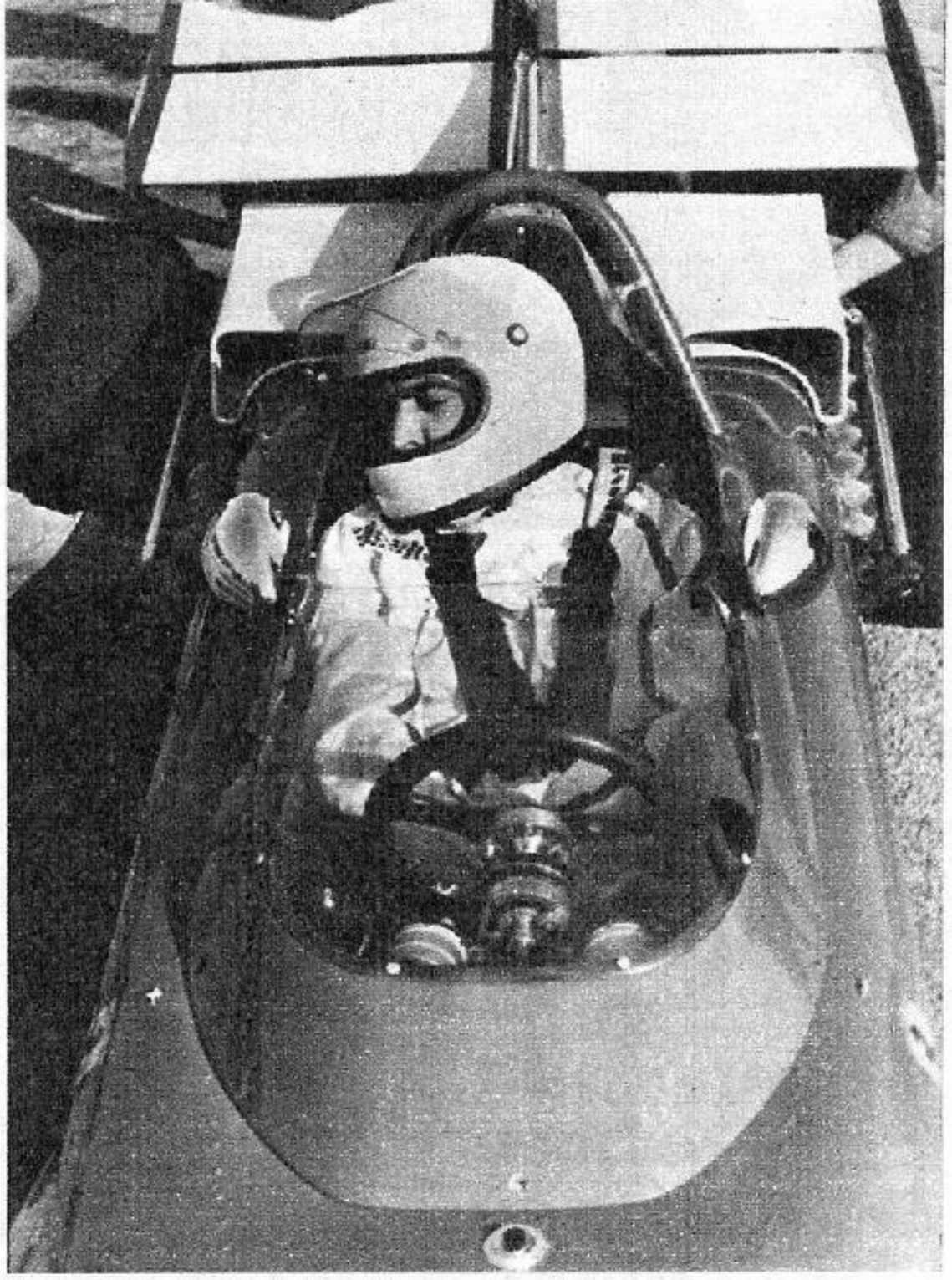


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



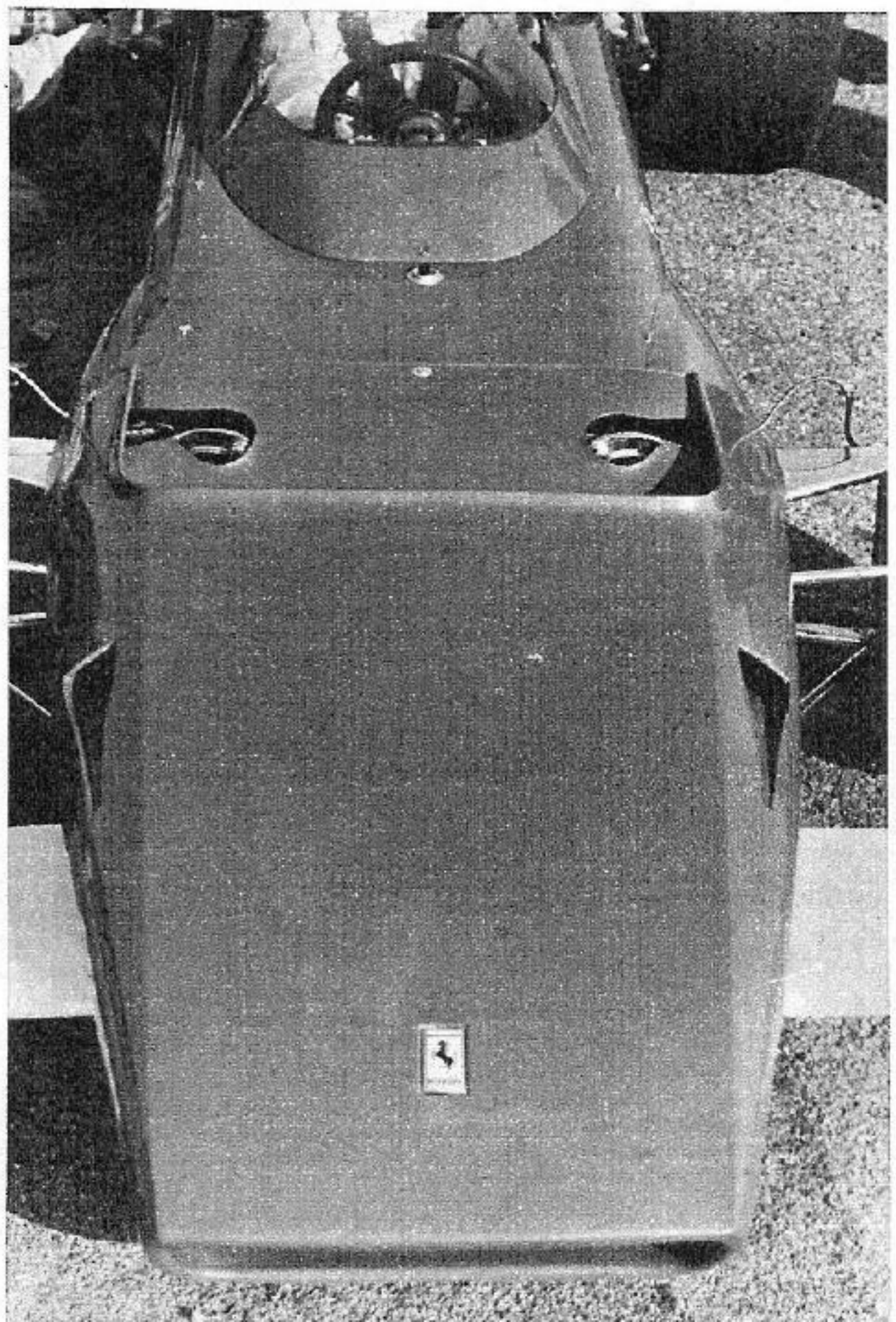
Detalle de la parrilla superior izquierda. Fijadas a la misma se pueden ver la barra antirrolido y el tensor lateral del mismo lado. Se puede ver también el nuevo diseño de masa trasera y los frenos interiores.





Peter Schetty al volante de la nueva 312 B-2. El piloto suizo, director deportivo de Ferrari, fue Campeón Europeo de Montaña en 1969 al volante de una Ferrari 212. A cargo de él estuvieron las primeras pruebas del nuevo F1 en Módena.

La trompa ha sido levemente modificada y se ha simplificado la suspensión delantera.

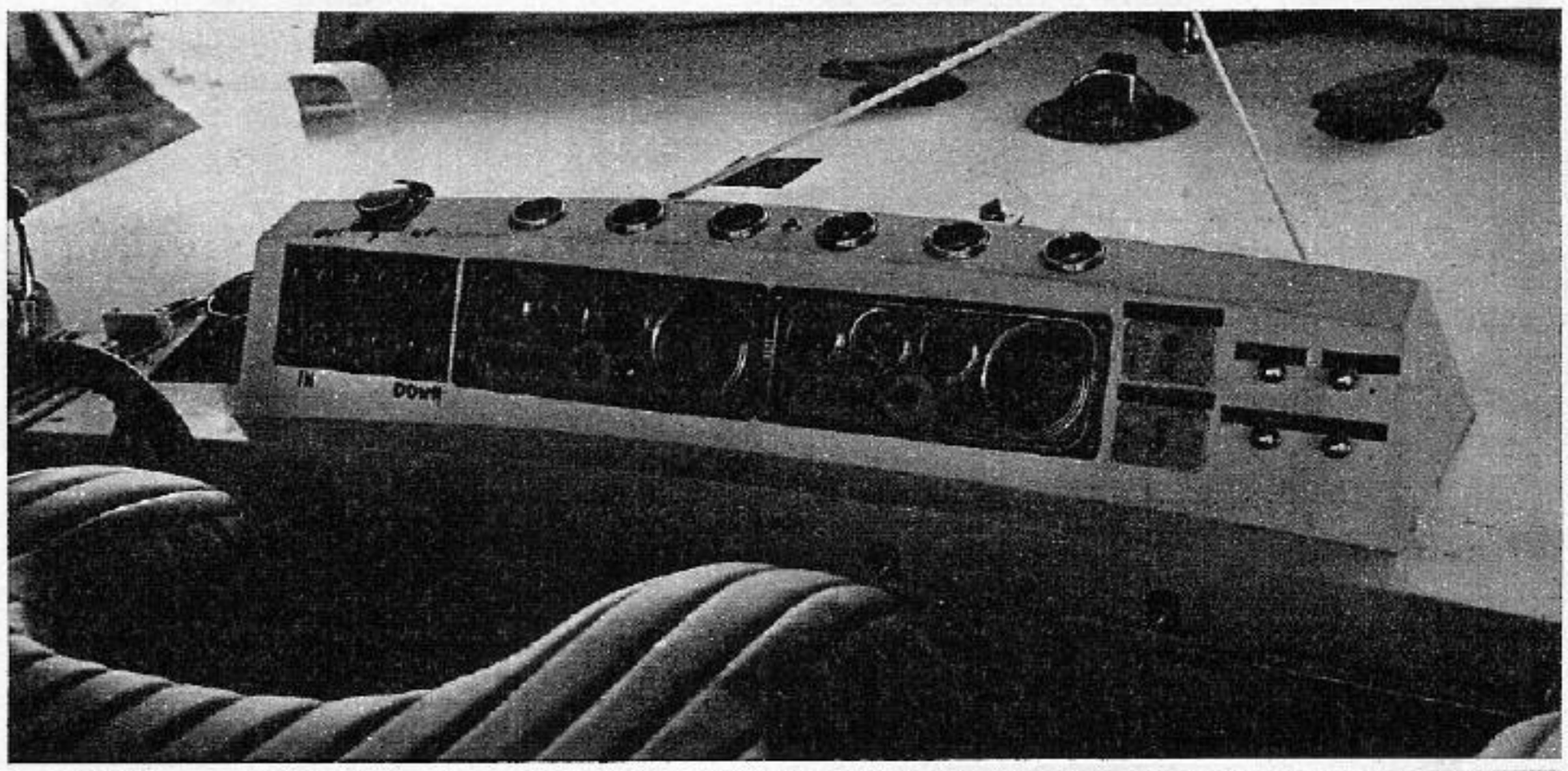


MOTONAUTICA

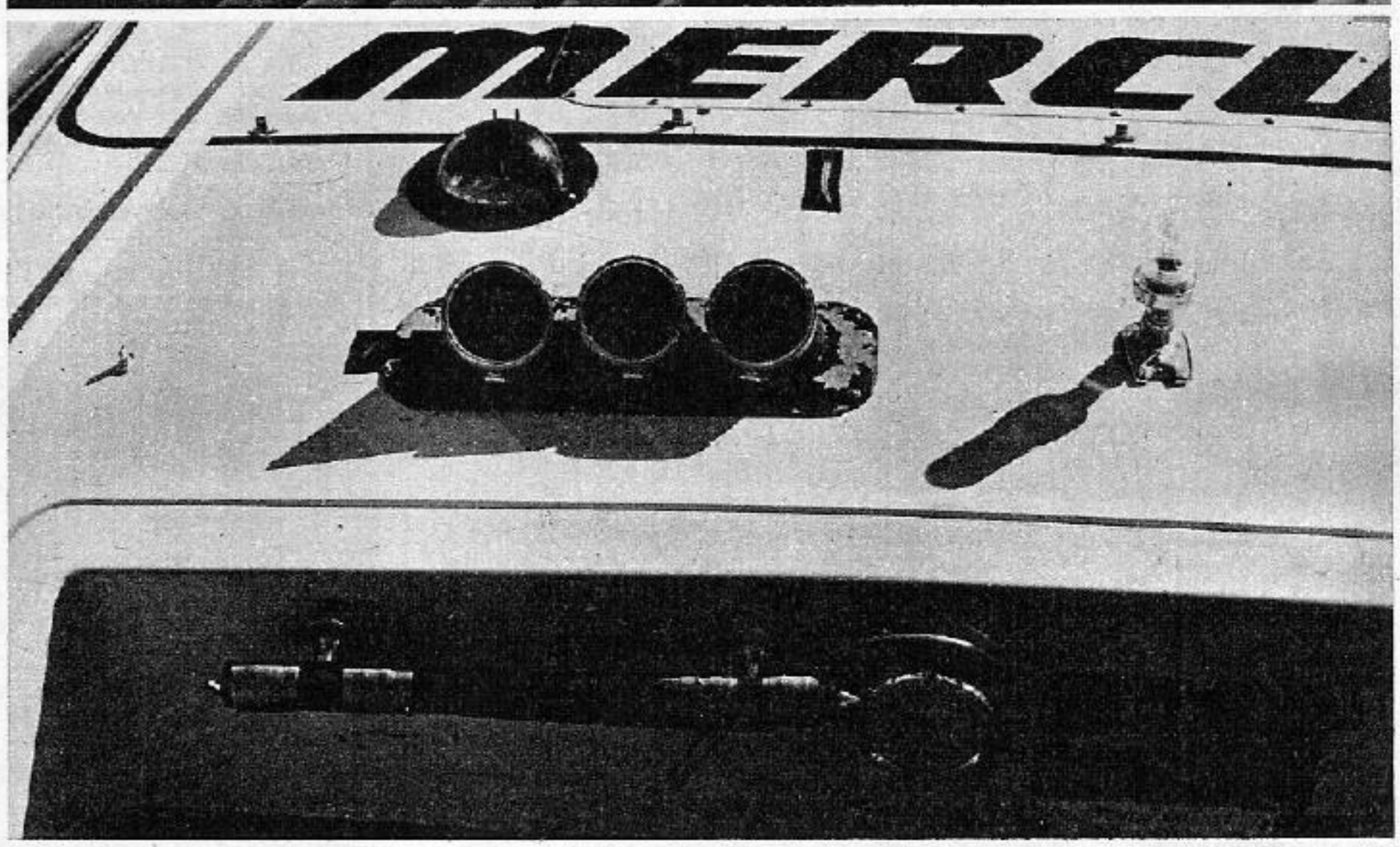
FUNCIO

Detalles de las tres lanchas extranjeras que compitieron en la temporada Off-shore del Río de la Plata. Los puestos de comando de la Black Tornado, Boss O'Nova y Boar Hog. La comodidad a bordo no es un lujo sino una real necesidad. El trailer de la lancha campeona

por NICOLAS GELORMINI



1

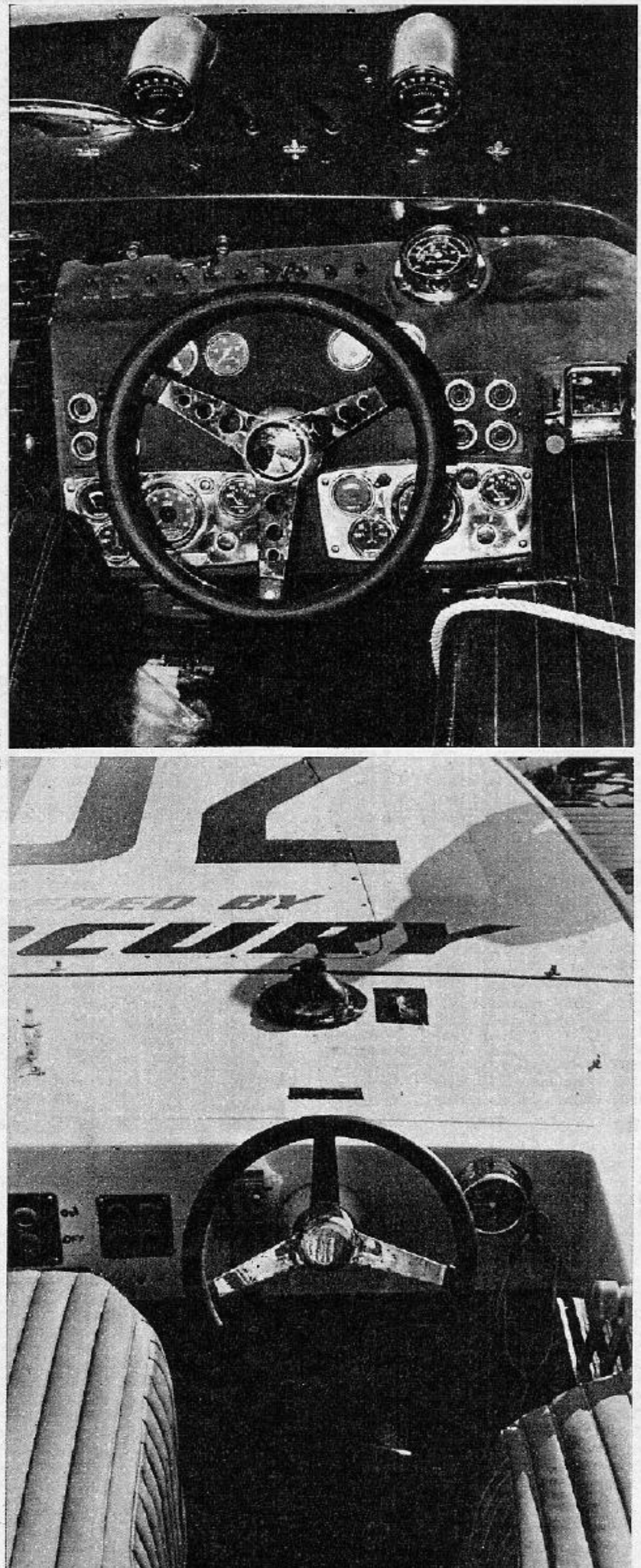


4

5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NAL 100%



2

3

FOTO 1:

El cockpit de la Black Tornado, la lancha de Vincenzo Ballestrieri. La parte menos interesante es el lugar destinado al piloto: solamente tiene frente a él el volante, los dos aceleradores y un compás. Claro que lo del compás es simplemente una ayuda relativa, ya que la verdadera navegación la realiza el que va ubicado a la derecha, sobre la banda de estribor, mediante el compás que se encuentra sobre cubierta. La forma de "herradura" en que se ubica cada tripulante es perfectamente anatómica y permite, al tomarse fuertemente de la manija (el piloto del volante) quedar encajado en el tapizado, sumamente mullido y de unos veinte centímetros de espesor. El tablero de instrumentos, centrado respecto del que va en el habitáculo central, presenta de izquierda a derecha: botones de encendido y apagado de los dos motores (indicados "in" y "out"), botones que comandan el sistema hidráulico de los alerones ("up" y "down"); luego dos elementos modulares idénticos, uno para cada motor, con: amperímetro, presión de aceite, temperatura de agua de refrigeración y cuentarrevoluciones. Siguiendo a la derecha dos botones que comandan dos bombas eléctricas de achique (babor y estribor); luego luz del compás (cuando se navega de noche), luces de carrera y navegación y el comando de las bombas de combustible de babor y estribor. Sobre la cubierta, a cada lado del compás, las bocas de los tanques de combustible. Como puede verse, no vacilan en escribir con pintura sobre el tablero la indicación "in", "down", etcétera, a fin de que no surja ninguna duda.

FOTO 2:

Otro puesto de comando, éste corresponde a la Boss O'Nova, de William Wishnick. Acá, en el mismo lugar del piloto se concentra la mayor cantidad de instrumentos, de forma que el piloto tiene más trabajo o el acompañante mira de reojo. Sobre cubierta los indicadores de revoluciones de cada motor y entre ellos repetidores del ángulo de giro de cada uno. Alineadas sobre el tablero, bombas de achique y de combustible y a la derecha un velocímetro. En los modulares inferiores están ubicados el amperímetro, termómetro para temperatura de agua de enfriamiento, cuentavueltas y manómetro de aceite. Todo va montado sobre plástico reforzado, material del que está hecho el casco. Las botoneras a izquierda y derecha son para encendido y apagado de cada motor y subida y bajada de cada alerón. El volante es bastante grueso y la dirección relativamente dura, lo que si bien dificulta la maniobra cuando hay que virar seguido, facilita el mantenimiento de rumbo en largas distancias; el piso está alfombrado y es sumamente mullido. Como se desprende, la comodidad no es un lujo sino una verdadera necesidad en carreras de este tipo.

FOTOS 3 y 4:

Puesto de comando de la Boar Hog, de Juan Fernández, de Bahamas. Este casco de 28 pies es quizá la próxima meta a que deben aspirar los argentinos. En la fotografía 3 el volante (banda de estribor) y a la derecha un velocímetro (graduado en millas, marca 80 de máxima, pero según manifestaciones del propio Fernández la Boar Hog anda alrededor de los 105 km/hora). Sobre la cubierta, el compás para guía del piloto y a la derecha la conexión para la luz del mismo. Sujeto del tablero un cañito de plástico conecta un tanque de agua potable para tomar un poco en carrera, ya que según parece la boca se seca excesivamente por el viento. A la izquierda, comando de alerones y encendido de los tres motores. En la fotografía 4, el puesto del acompañante. Cuentavueltas de los tres motores, compás, reloj eléctrico y el cañito de agua.

FOTO 5:

La campeona mundial reposa sobre el trailer. Las partes donde apoya van hechas de madera y sobre ésta una felpa de tejido sintético para evitar dañar el casco. La estructura del chasis es de hierro y se desplaza sobre seis neumáticos sin cámara. El escalón más exterior, que oficia de cantonera, determina un generoso puntal que contribuye a hacer totalmente seco el cockpit. El mismo Vago, acompañante de Ballestrini, comentaba que no habían recibido una sola salpicadura. En el espejo de popa se alcanzan a distinguir los alerones. Estos son de aluminio fundido y miden unos treinta centímetros por cuarenta aproximadamente. Los caños de escape de los Mercruisers tienen una tapa de goma que permite la evacuación de los gases pero impide la entrada de agua por los mismos. La vista de popa permite también ver las tomas de aire para los motores, las bocas de los tanques de nafta y el respaldo del cockpit con su mullido tapizado. Como puede observarse, el trailer adopta con su paragolpes el perfil de los motores a fin de evitar choques con los mismos durante su trasporte terrestre. Los tubos son de hierro galvanizado de pared gruesa.

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	2.900.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.600.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.600.—
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	4.600.—
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	12.800.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.800.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
900	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	29.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1968	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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

PICK - UPS USADAS

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

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.390.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
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	17.059.—
Dodge 4	18.188.—
Dodge Taxi	17.306.—
Dodge Taxi Gas.	21.765.—
Polara	21.412.—
Coronado	23.059.—
Coronado Aut.	24.659.—
G. T. X. 6 cil.	25.412.—
G. T. X. 8 cil.	27.177.—
FIAT	
600 R 2 p.	9.850.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.950.—
1600	15.950.—
FORD	
Sedan Falcon	17.727.—
Sedan Taxi	17.278.—
Sedan Lujo	19.539.—
Sedan Futura	20.723.—
Rural Standard	20.460.—
Rural Lujo	22.391.—
Fairlane 500 6 cil.	22.661.—
Fairlane 500 8 cil.	23.796.—
Fairlane LTD 6 cil.	25.616.—
Fairlane LTD 8 cil.	26.851.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	17.350.—
404 Standard (9001)	16.050.—
504 De Lujo (8001)	18.450.—
504 Súper Lujo (8201)	19.650.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.891.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.579.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHEVROLET	
Standard	18.060.—
De Lujo	19.260.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE	
D-100 Standard	16.118.—
D-100 Lujo	16.586.—
D-100 Gasoil	20.118.—
D-200 Standard	17.471.—
D-200 Lujo	18.000.—
D-200 Gasoil	22.353.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
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	14.280.—
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	800/1.000
350		46-48	500/ 800
500		49-54	950/1.400
500		60-62	2.500/3.000
650		60-62	2.800/3.500

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.245.—
ZANELLA RUTERA 125	1.675.—
ZANELLA PONDEROSA	2.050.—
Z-Carga 175	3.593.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.890.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,65	$	6.050.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,65	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,80-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	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	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.630.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.185.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.585.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.245.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.875.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.536.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.350.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.087.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.580.—
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

ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MERLO

SE ABRIO EL FUEGO EN EL BOSQUE

La activa peña "El Bosque", de Merlo, inició su temporada automovilística año 1971 con una interesante jornada, reservada para las categorías Fiat 600 semipreparados y Cafeteras hasta Mod. 1927, en su circuito Ciudad de Merlo, ubicado en la calle Antezana y puente Falbo de aquella ciudad. La concurrencia de participantes no fue en realidad masiva, pero su cantidad alcanzó para dar el espectáculo que su público habitué está acostumbrado a presenciar. La organización estuvo acorde con sus antecedentes de seriedad y ganas de hacer las cosas siempre mejor. El circuito, pese al obligado paréntesis propio de la época, estuvo muy bien preparado y su conservación habla muy a las claras de una constante preocupación en ese sentido. El tiempo, muy variable últimamente, no puso reparos y la jornada se desarrolló a pleno sol.

CATEGORIA FIAT 600

SEMIPREPARADOS

Se disputaron dos series a 20 vueltas cada una, con la clasificación por suma de tiempos; se presentaron 9 competidores en la línea de largada, contándose entre los mismos valores muy importantes, con lo cual el espectáculo de buen manejo estaba asegurado.

1ª SERIE. CAT. FIAT 600

SEMIPREPARADOS

La "cosa" fue así: reunión de pilotos por el comisario deportivo, Sr. Augusto Mesna, para impartir instrucciones y... motores en marcha, bajada de bandera y "chancleta a la tabla" en busca de la codiciada punta. Se desgranó el pelotón con Enrique Tomasello como líder, con un motor que suena como un Matra, muy bien conducido, sin errores. Detrás Oscar Quarello "a muerte" mientras trascurría la serie; las distancias se acortaban y estiraban, según el ritmo que imponía Tomasello. En lucha aparte por el tercer puesto Juan Carró y Roberto Prandi se dieron con todo, hasta que el auto de este último acusó fallas a causa del esfuerzo a que fue sometido y tomó el camino a boxes. Culminó así la primera serie, con el triunfo muy bien logrado por Enrique Tomasello en un tiempo de 15m12s., a un promedio de 73,736 km/h; 2º Oscar Quarello en un tiempo de 15m20s, promedio 73,095 km/h; 3º Juan Carró, 4º Fernando Boggio, 5º Roberto Prandi y 6º Carlos Nicotera. Los únicos abandonos que hubo que lamentar en esta serie fueron los de Alfredo Castro en la 4ª vuelta y Manuel Vidal en la 5ª.

2ª SERIE. CAT. FIAT 600

SEMIPREPARADOS

Con siete coches en la línea de largada pasó a disputarse la segunda serie de la categoría con clasificación final por suma de tiempos. Con la orden de partida, nuevamente Enrique Tomasello salió a buscar "su punta" con todas las lámparas y lamparitas encendidas, para delirio y alegría de su barra seguidora de Paso del Rey, mientras Oscar Quarello salía a "matar o morir" pegándose al paragolpes trasero de Tomasello, pero su Fiatín no aguantó el mal trato y su abandono se produjo en la 7ª vuelta, perdiendo la competencia un gran animador. Lucha aparte fue la que se produjo por el segundo puesto entre el representante de San Antonio de Padua, Juan Carró, y el crédito de Victoria, Fernando Roberto Boggio. En las últimas vueltas se definió a favor de Boggio, para alegría de su preparador José Dambrosio y el mecánico Raúl Bastriamelli. Culminó así la segunda serie con un brillante puntero, Enrique Tomasello, en un tiempo de 16m 39s, a un promedio de 67,315 km/h; 2º Fernando Boggio, 17m 10s, prom. 65,289 km/h; 3º Roberto Prandi, 4º Ricardo Boggio, 5º Juan Carró y 6º Carlos Nicotera.

CAT. FIAT 600 SEMI-PREP. - CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	Enrique Tomasello	40	vtas.	31m51s
2º	Fernando Boggio	40	"	32m50s
3º	Juan C. Carró	39	"	32m28s
4º	Roberto Prandi	38	"	31m54s
5º	Ricardo Boggio	38	"	32m08s

Promedio del ganador: 70,525 km/h.



Oscar Iracet, joven representante de Rafael Castillo, sapiencia e inteligencia para adjudicarse el triunfo.



Oscar Perale, como visita, aprobó el examen: ganador de la 2ª serie y estuvo a punto de serlo en la final.



Enrique Tomasello, ganador absoluto en la Cat. Fiat 600 Semi-Prep.



Enrique Tomasello de Paso del Rey, acosado muy de cerca y en derrape controlado, por Fernando Roberto Boggio.

CATEGORIA CAFETERAS

HASTA MODELO 1927

Con la discreta cantidad de 13 participantes pasó a disputarse la competencia de Cafeteras hasta Mod. 1927, contando con la asistencia de competidores de la zona de Chacabuco y Salto Argentino, presentando máquinas con buena preparación mecánica y excelente carrozado. Carlitos Pena, representante de Ituzaingó, compitió con su remozado "Chevy" con una impecable pintura color azul metalizado. "Pipeta" Mayola, representante de Merlo, volvió por sus fueros con su viejo Whippet, pero no tuvo suerte. Mientras que Juan Cousso sigue acompañado por su mala racha: quedó de a pie por culpa del soporte de la bomba de aceite. Los hermanos Ré, campeones en el año 1970, no

→

ACTIVIDAD ZONAL

pudieron ser de la partida por duelo. La competencia se desarrolló en dos series a 15 vueltas cada una y una final a 30.

1ª SERIE. CAT. CAFETERAS HASTA MODELO 1927

Con siete competidores se dio la orden de largada de la primera serie, siendo muy intenso el tren de lucha impuesto por los punteros. Comandó la punta en las primeras vueltas el Dodge de Adolfo De Alesandro, de Chacabuco, pero a partir de la cuarta vuelta Oscar Iracet, de Rafael Castillo, lo desalojó de la posición de privilegio, contando para ello con un Chevrolet muy bien preparado por Antonio Barboza. Julio Becerra, de Ituzaingó, también con mecánica Chevrolet, se ubicó cómodo 2º y tercero Hugo Martínez, culminando la primera serie con la siguiente clasificación: 1º Oscar Iracet en un tiempo de 12m10s, promedio 63,212 km/h; 2º Julio Becerra en 12m20s, prom. 61,588 km/h; 3º Hugo Martínez, 4º Adolfo De Alesandro y 5º Roberto "Pipa" Mayola.

2ª SERIE. CAT. CAFETERAS HASTA MODELO 1927

Oscar Perale, con Chevrolet, tomó la punta desde el vamos, con un Ernesto Lacortiglia empeñado en arrebatarle la colocación de privilegio en el curso de toda la serie; Carlos Pena y Osvaldo Samagni, más atrás, no podían seguir el ritmo de los punteros.

El coche de Oscar Perale, más pequeño que el de Lacortiglia, se adaptaba mejor al trazado del circuito, y así mantuvieron el suspenso durante el total de las quince vueltas. La clasificación final de la serie fue la siguiente: 1º Oscar Perale, con Chevrolet, en un tiempo de 12m14s, promedio 62,092 km/h; 2º Ernesto Lacortiglia, con Chevrolet, en 12m 15s, prom. 62,008 km/h; 3º Carlos Pena, 4º Osvaldo Samagni, 5º Ricardo Fanego y 6º Carlos Casellesa.

FINAL CAT. CAFETERAS HASTA MODELO 1927

Con alternativas dignas de mención se llevó a cabo la final para la categoría Cafeteras, en la cual muchos participantes no tuvieron en cuenta las 30 extenuantes vueltas a cumplir o hicieron el gasto para que Iracet, muy inteligentemente, se alzara con el triunfo. Con once participantes se largó la final, tomando la punta Oscar Perale, seguido "a los talones" por Ernesto Lacortiglia, dispuesto a vender muy cara su derrota a manos del visitante. "Fierro a fierro" continuó la "corsa" hasta la décima vuelta, en la que Lacortiglia disminuyó su tren de persecución para conservar su sentida máquina. Carlitos Pena tomó a su cargo la tarea de hostigar al puntero Perale. Mientras tanto Iracet, muy bien dirigido por sus mecánicos, se mantenía expectante (y sonreía desde su tercer puesto... je, je, je), confiado en su Chevrolet, que exigió a fondo en el momento oportuno. En la vuelta 23ª el Ford de Oscar Teruello perdió un neumático que fue a estrellarse contra un poste, sin peligro alguno para público ni participantes. En esta misma vuelta el "Chevy" de Carlitos Pena comenzó a sentir los efectos del duro trajín. Oscar Iracet iba en enconada persecución de Oscar Perale, quien estaba cumpliendo una meritoria actuación. Pero en la vuelta 26ª el representante de Rafael Castillo lo tuvo al alcance de la mano, y en la vuelta 27 pasó al frente de la competencia. Culminaron las tres vueltas restantes en ese orden, con un final pleno de emoción donde reinó el orden y se puso de manifiesto, ante todo, la caballerosidad deportiva.

Mosquitos aparte, la corsa estuvo muy buena y la peña El Bosque tomó a su cargo la apertura de la temporada en la zona.

Se mejoró la calidad de la red de altavoces y el sistema de intercomunicación desde el palco a puerta de entrada al circuito y parque cerrado.

Heriberto Marveggio, el vicecampeón de 1970, faltó sin causa justificada.

La subcomisión de Prensa y Propaganda entregó a las distintas publicaciones presentes planillas nuevas con toda la información completa y en sobre cerrado... ¿qué tal?

Un gran animador, Rodolfo "Huevo" Provenzano, no pudo ser de la partida. Probando el sábado, cortó cigüeñal.

Lo emotivo: la formación en línea de los pilotos de Cafeteras, casco en mano, para rendir un minuto de silencio por el fallecimiento de la madre del colega Ré.

Clasificación final

CATEGORIA CAFETERAS HASTA MODELO 1927

1º	Oscar Iracet	Chevrolet	30	vtas.	24m08s
2º	Oscar Perale	"	30	"	24m18s
3º	Ernesto Lacortiglia	"	28	"	24m53s
4º	Julio Becerra	"	27	"	25m03s
5º	Carlos Pena	"	23	"	———
6º	Ricardo Fanego	Dodge	21	"	———

NEUQUEN
VILLA LA ANGOSTURA

RAEMDONCK NUEVAMENTE CON SU GILERA



Una nueva fecha del Campeonato de Motocross 1971 se realizó en el circuito del campo de deportes de Villa La Angostura (Neuquén), organizada por el Comahue Moto Club. Ha sido ésta la última antes de la tradicional Temporada Internacional que se efectuará durante la semana de carnaval, en organización conjunta de la gente de La Angostura y la Union Moto Cross Bariloche. La primera prueba fue a diez vueltas al circuito y reservada para la categoría novicios. Esta carrera cerraba el campeonato de esta categoría; el de la categoría mayor aún cuenta con varias fechas por disputarse. A definir el título llegaban Enrique Rodríguez y Gustavo Ezquerra en igualdad de condiciones: dos carreras ganadas y un segundo puesto cada uno. Y el título fue claramente a las manos de Ezquerra, quien alcanza tal halago en su temporada de debut. Desde la largada tomó amplias ventajas sobre Rodríguez, las que se fueron acrecentando, especialmente en las vueltas finales. Justo resultado que premia a quienes fueron los dueños indiscutidos de la categoría. En la categoría seniors la cosa fue a dos series de 10 vueltas cada una, con clasificación por suma de tiempos. En cuanto bajó la bandera de largada tomó la punta con su característica vehemencia Abel Martínez, quien logró rápidamente claras ventajas. Pero cuando se cumplía la tercera vuelta Martínez tuvo un inconveniente algo insólito, ya que en uno de los saltos rompió el manubrio de su máquina, y debió resignarse a ver la carrera entre el público. La punta quedó en manos de Jean Pierre Raemdonck, con diferencias de 2 a 4 segundos sobre Guillermo Carrasquedo. En la sexta vuelta Raemdonck tiene un pequeño derrape, que es suficiente para que Carrasquedo pueda tomar la punta. Durante dos vueltas giran ambos prácticamente juntos, pero la emoción se termina cuando en la octava vuelta Carrasquedo llega a boxes empujando su máquina, fuera de carrera, por un problema de platinos. De allí en más nada se opone a que Raemdonck triunfe, seguido por Ezquerra y Rodríguez, ambos en su primera actuación en el circulo superior. En la segunda serie nuevamente es Martínez el que se adueña de la punta desde el vamos. Con Raemdonck en la segunda posición y Carrasquedo en la tercera se desarrollan las cinco primeras vueltas, en las que el puntero acumula una ventaja de ocho segundos. En la sexta vuelta Carrasquedo pasa al segundo lugar y comienza un ataque firme a la posición del puntero. La ventaja de Martínez

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

disminuye vuelta por vuelta, hasta que al cumplirse la novena un pequeño error en una curva le hace perder el liderazgo. Carrasquedo se afianza en la punta y recibe la bandera a cuadros. Raemdonck, que acusa una pérdida de potencia en su máquina, mantiene, no obstante, su amplia ventaja. Mientras que Ezquerra, en base a un trabajo muy regular, tiene el halago de un segundo puesto en la general. Un buen espectáculo, digno anticipo del choque próximo con los campeones chilenos.



CAMPEONATO DE MOTO CROSS 1971

QUINTA COMPETENCIA

Organizó: Comahue Moto Club

Circuito: Campo de deportes de Villa La Angostura

CATEGORIA JUNIORS - 10 vueltas

1º	Gustavo Ezquerra	Gilera	21m17s 3|5
2º	Enrique Rodríguez	Gilera	23m21s 2|5
3º	José Galindo	Gilera	9 vueltas
4º	Reinaldo Coronado	Gilera	7 vueltas

CATEGORIA SENIORS - Primera serie: 10 vueltas

1º	Jean Pierre Raemdonck ...	Gilera	20m24s 1|5
2º	Gustavo Ezquerra	Gilera	20m51s 2|5
3º	Enrique Rodríguez	Gilera	22m27s 1|5
4º	José Galindo	Gilera	9 vueltas
5º	Luis A. Vera	Gilera	8 vueltas

Segunda serie: 10 vueltas

1º	Guillermo Carrasquedo	Gilera	20m17s
2º	Abel Martínez	Gilera	20m24s 1|5
3º	Jean Pierre Raemdonck ...	Gilera	20m39s 1|5
4º	Gustavo Ezquerra	Gilera	21m25s 2|5
5º	Angel Rosas	Gilera	21m52s 1|5
6º	Luis Vera	Gilera	22m52s 2|5

CLASIFICACION FINAL - Suma de tiempos

1º	Jean Pierre Raemdonck ..	Gilera	41m03s 2|5
2º	Gustavo Ezquerra	Gilera	42m16s 4|5
3º	Enrique Rodríguez	Gilera	19 vueltas
4º	Luis Vera	Gilera	18 vueltas
5º	Guillermo Carrasquedo ...	Gilera	17 vueltas
6º	Abel Martínez	Gilera	12 vueltas
7º	Juan Carlos Macías	Zanella	12 vueltas
8º	Angel Rosas	Gilera	11 vueltas
9º	José Galindo	Gilera	9 vueltas
10º	Mariano Barria	Zanella	7 vueltas

CHILE
PUNTA ARENAS
AUTODROMO NUEVO, VICIOS VIEJOS

CORSA estuvo en Punta Arenas (Chile), para la inauguración del autódromo de Cabo Negro, ubicado a 25 km de la capital magallánica. Allí nos encontramos con la agradable sorpresa de un circuito de 4.150 metros, de piso muy firme en toda su extensión a pesar de ser enripiado, ubicado en un sector de forma triangular, uno de cuyos lados es un cerro en el cual se han tallado accesos al estilo de El Zonda, que permiten una visión total de las competencias.

Los promedios alcanzados en la reunión inaugural, que llegaron a 115 km para la clase grande, nos indican que la trabazón del circuito es su característica predominante. Para nuestro gusto es demasiado trabado y creemos que además de no dar respiro a los coches de 4 y 5 litros, los exige a fondo en todas sus partes. Y si no que lo digan Muñiz (abandono por punta de eje), Thevenon (dificultades de caja y diferencial), Maslov (salida de pista, vuelco y piña) e ainda mais.

El programa cumplido fue bastante extenso y su realización estuvo a punto de naufragar en varias ocasiones. Hay cosas que, no sabemos por qué, todavía ocurren en automovilismo. Veamos por ejemplo el reglamento, en su art. 2º: "Se abrirán inscripciones para dos series, a saber: una de 5.000 cm³ y otra de 4.000 y 5.000 cm³. La serie 5.000 cm³ es exclusiva para pilotos de la región y argentinos, mientras la serie de 4.000 y 5.000 cm³ será para participantes regionales, nacionales y argentinos". Ninguna otra referencia, NADA-NADA MAS, relativo a carburadores, tapas, álberos, etc. De un reglamento poco claro, sólo pueden surgir situaciones poco claras. Y hubo más: la categoría 2 litros se había programado bajo el rótulo de "Novicios", sin ninguna otra indicación. Los corredores visitantes representaban el 50 % de los anotados; pero recién el domingo por la mañana se enteraron de que corrían, ya que no se los consideraba "novicios" por haber participado en las recientes 24 Horas de Río Gallegos. Y así podemos seguir con "detalles": autos sin números, promedios incompletos, sin fracciones de metros, coches que dieron 11 vueltas en una carrera fijada a 10, ausencia de bandera argentina en el palco oficial, algo inexplicable en una competencia internacional; cubiertas de camión a medio enterrar bordeando la pista, que no sirven más que para romper autos y cabezas, etcétera, etcétera.

Y bueno, alguien tenía que decirlo. El automovilismo chileno está renaciendo en el norte de Chile. ¿Qué espera para hacerlo en el sur? Desde hace 10 años los mismos apellidos llenan las fichas de inscripción; sin embargo, los autos están, los medios están, y ahora EL AUTODROMO ESTA. Y también está la ruta, mucho más económica, que perdona errores que el autódromo castiga severamente y que es el verdadero semillero del automovilismo de competición. Y los pilotos, ¿están? Creemos que sí, creemos que están esperando ser interpretados por los responsables de la organización de competencias.

Pero volvamos a la Tierra. Autódromo de Cabo Negro, Punta Arenas, Chile. Domingo 7 de febrero de 1971. Competencia hasta 1.150 cm³; duelo entre Iván Marinovic y Miguel Vukasovic, ambos con Mini. Triunfo del primero por 2 segundos; tercero Jorge Tresguerres, con Renault Gordini.

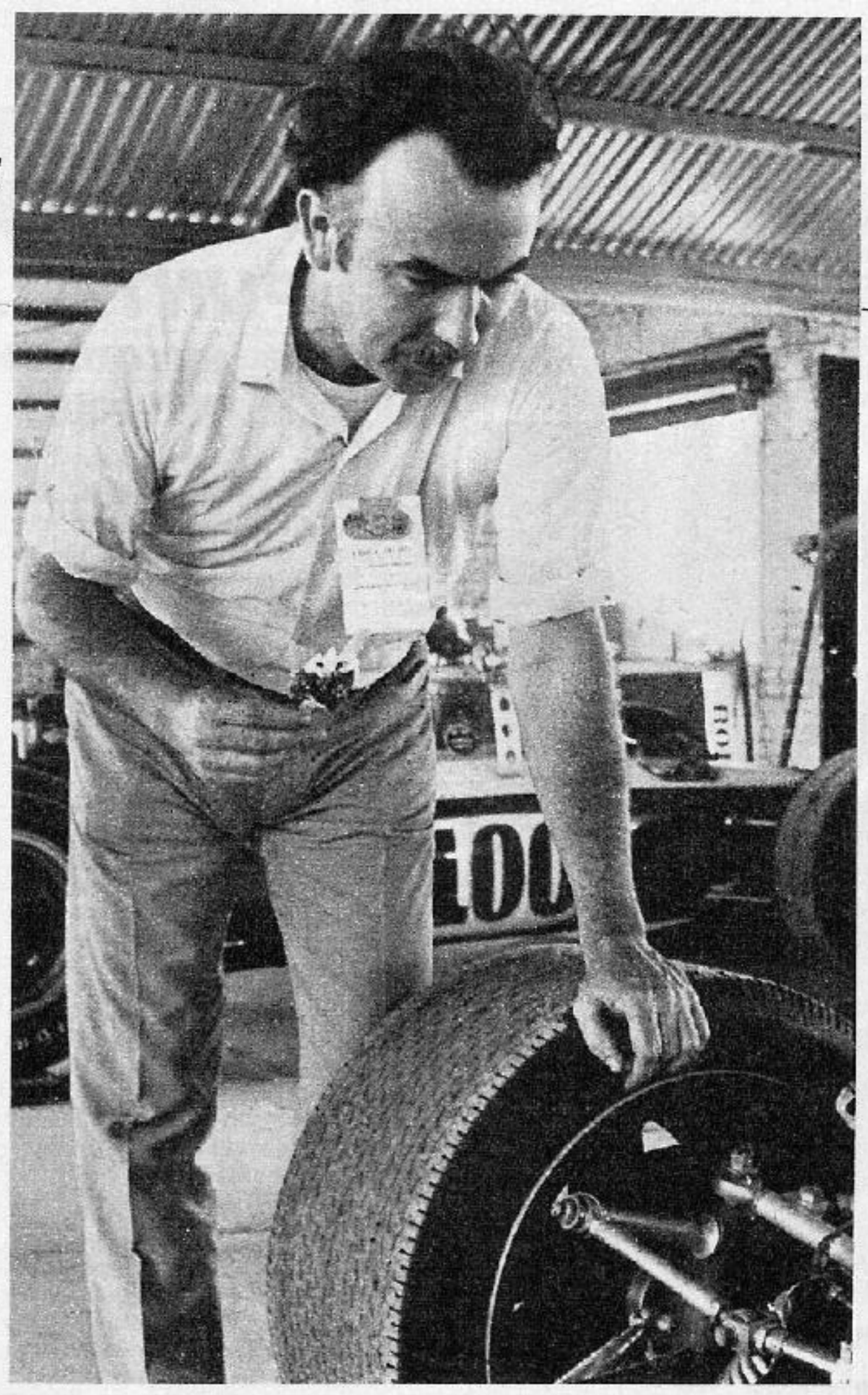
Competencia hasta 2.000 cm³: triunfo de Mario Di Massimo, con Fiat Boxer 1500 berlina; segundo, en gran actuación, Humberto Betoto Vera, con Ford Taunus, en gran demostración de power slide; tercero Luis Cholo López, con Peugeot 504 de la Peña Carrera Competición.

Competencia de 5 litros, primera serie: luego de 15 vueltas finalizó primero José Muñiz, pero se declaró ganador a Esteban Capkovic, clasificado segundo. Sí, sí, leyeron bien. Resulta que don José jugaba al balero sin balero, es decir, que corría pero no corría, o sea que corría —a pedido de los organizadores—, pero sin derecho a clasificar, ya que su coche era de 4 litros y la carrera para 5 litros. Tercero, o sea segundo, entraba el entusiasta Mario Vitelle. Goico Maslov, que había sido el patrón de la clasificación el día anterior, se vio obligado a abandonar. Acotemos que la participación de Muñiz en las condiciones antes señaladas motivó el retiro de los pilotos argentinos Mayeste, Guittard y Gorchs, inscriptos para la categoría 5 litros. En la segunda serie, también a 15 vueltas, no pudo largar Capkovic, se quedó Muñiz en la séptima vuelta cuando una punta de eje cantó el novamáááááás y Goico Maslov se adjudicó con comodidad la serie, con un auto ex mendocino Gimeno. Segundo fue Vitelli y por lo tanto ganador de la general; gran alegría para sus parciales y para el propio Mario, que por fin comienza a recoger el premio para tanto esfuerzo y horas de trabajo volcados en la preparación del auto.

Y para terminar, trascribiré un ruego que me hizo UNO QUE SABE, en la confitería Mónaco: "MUCHACHOS... ¿POR QUE NO SE PONEN DE ACUERDO Y UNIFICAN LAS CATEGORIAS DE UNO Y OTRO LADO DEL ALAMBRADO? ¿NO LES PARECE QUE GANARIAMOS MUCHO, NO SOLO AUTOMOVILISTICAMENTE HABLANDO? BUENOS AIRES Y SANTIAGO QUEDAN MUY, PERO MUUUUUUY LEJOS...".

INDY EN RAFAEL

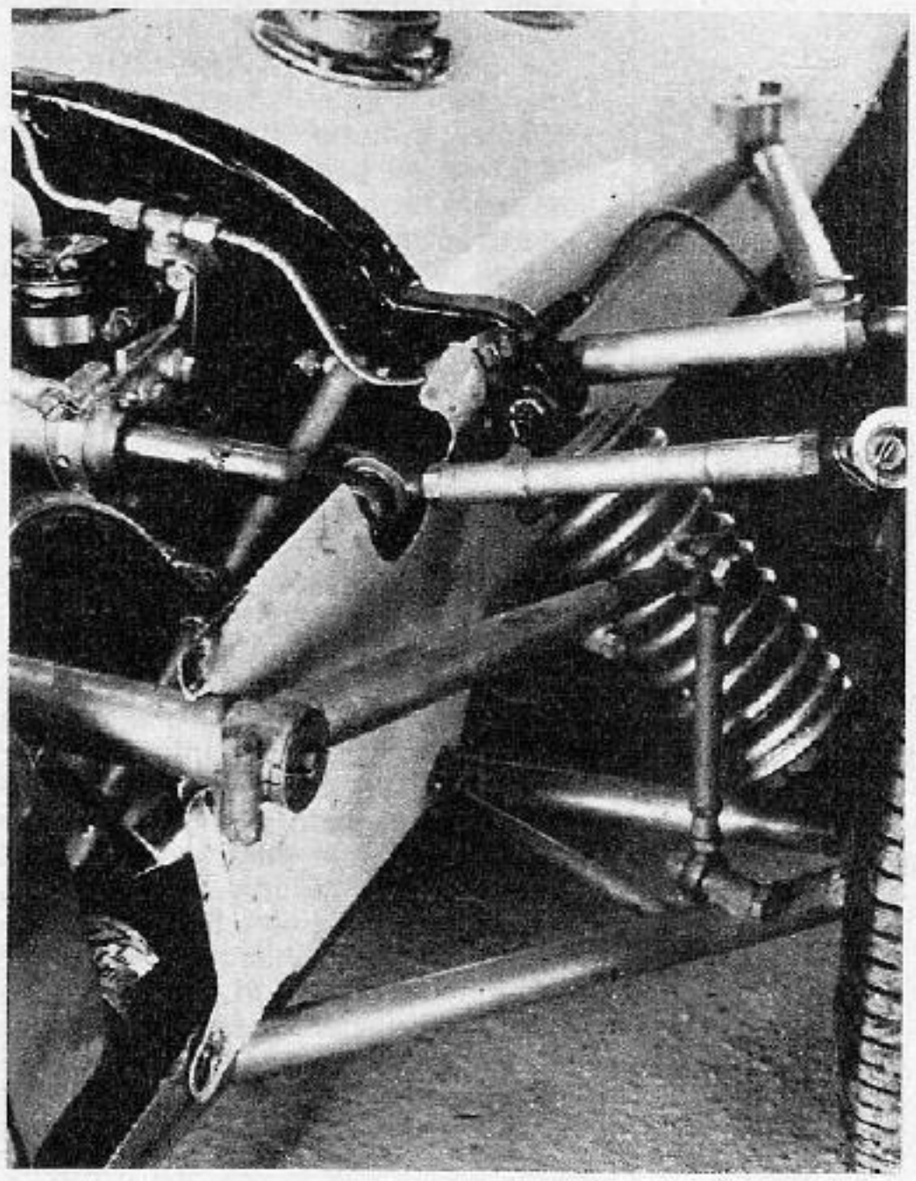
Los autos de Indy estuvieron en Rafaela. Nada mejor que un constructor rafaelino nos comente algunos de los mil y un detalles técnicos que trajeron estos monoplazas Hete aqui sus consideraciones

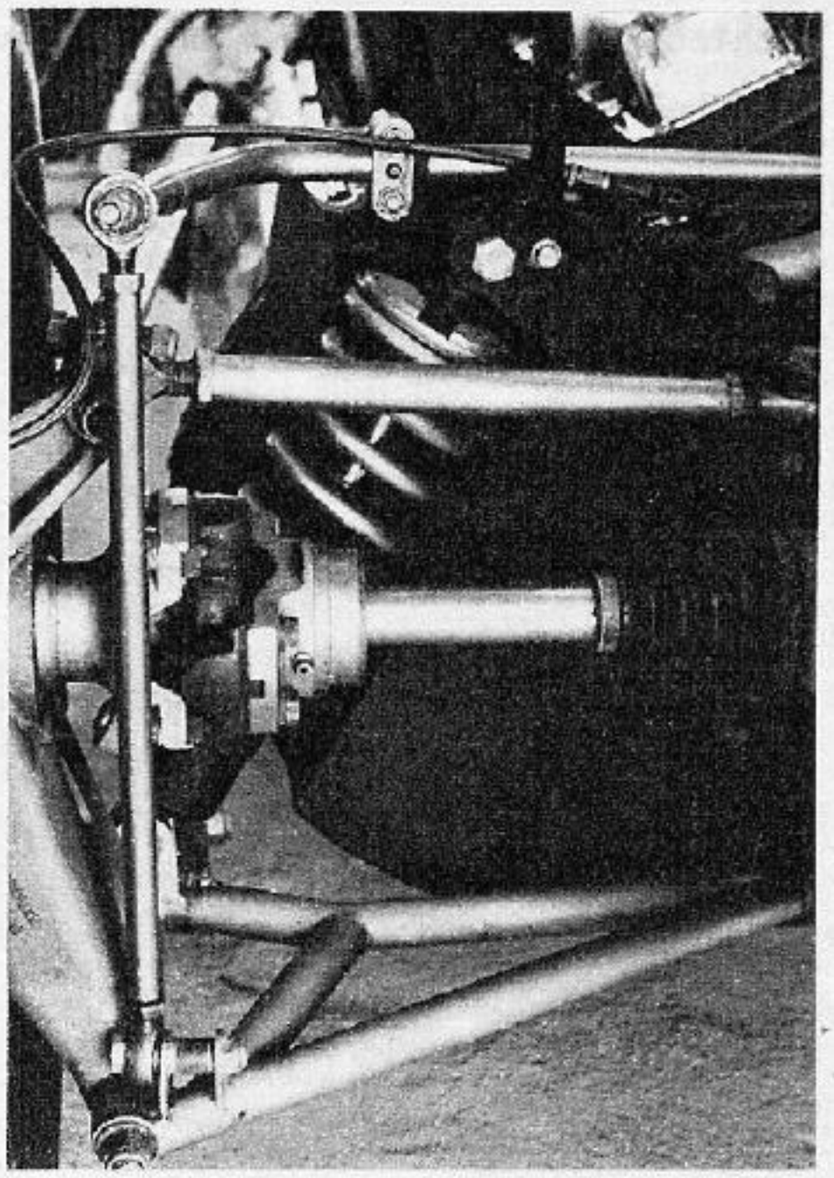


La primera vez que entré al taller de Grossi, hace más de una semana, me empaché. Sí, me empaché, de golpe y porrazo me encontró con 28 autos, todos juntitos, ahí a metros de mis ojos encerrados por las mismas cuatro paredes y el mismo techo. Digo que me empaché porque no sabía para dónde mirar, por dónde empezar. Eran los fierros de corsa (como dicen éstos de la homónima, que flor de laburito me dieron con ésto) más veloces del mundo, todos juntos ahí delante. Construcción aeronáutica por los cuatro costados, terminación inmejorable, trabajos de fileteado y pintura que son algo realmente excepcional. Eso sí, sin la foto de Gardel. Desmenuzando un poco más la cosa comenzaron a saltar frente a mis ojos detalles técnicos que ni me imaginaba. Por ejemplo: las suspensiones entre otras cosas, muy duras. Me paré sobre el paragolpes trasero (sí, también tienen paragolpes atrás) y el chasis bajó nada más que cuatro *milímetros*. Si se sube *El flaco* Boscarol no baja ni medio entonces...

Amortiguadores registrables

LA TECNICA VISTA POR UN



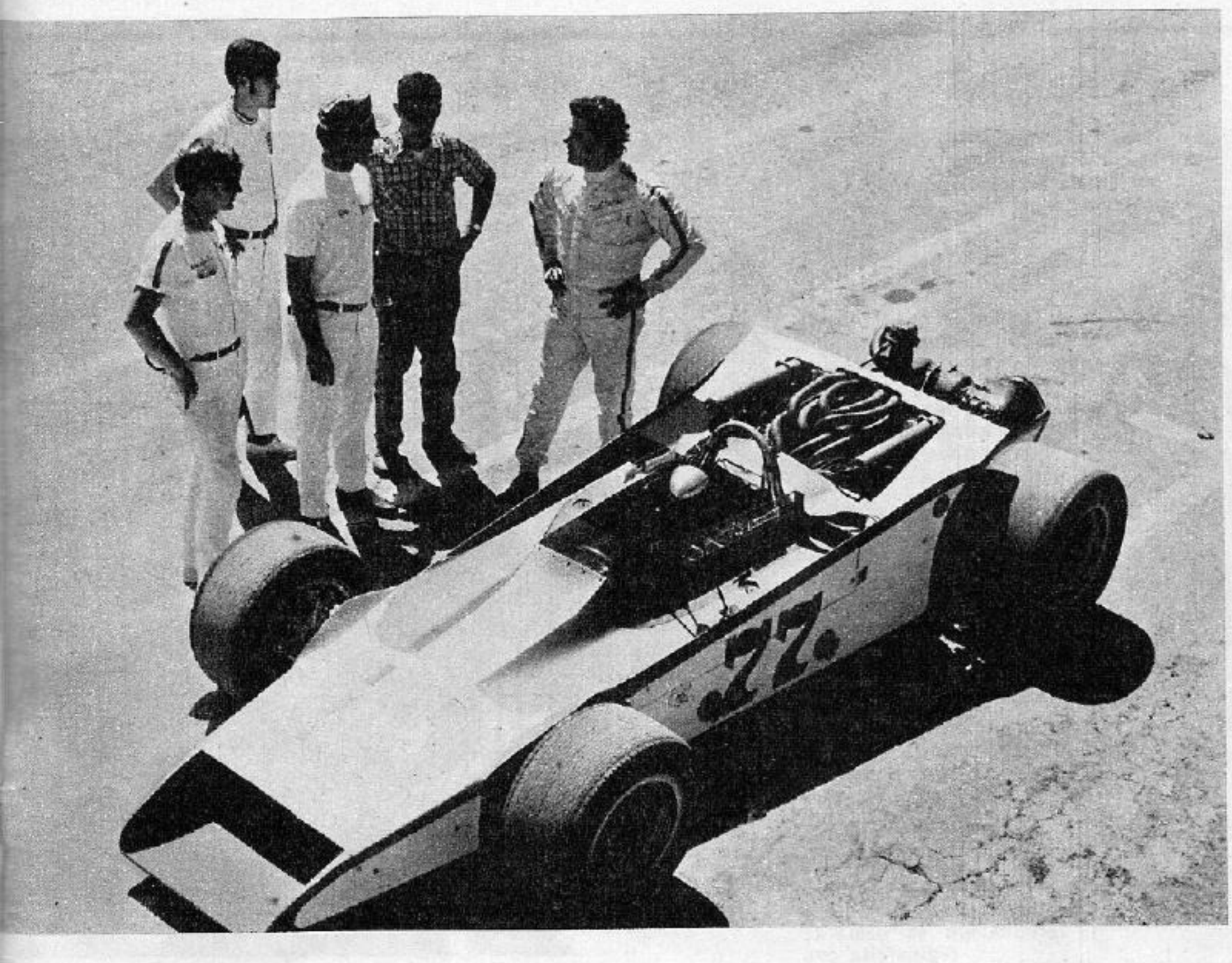


La gran mayoría de los autos trajeron barras estabilizadoras que trabajaban a la torsión exclusivamente. Están formadas por una barra de torsión con estrías en sus extremos, a los cuales se le fijan sendas bieletas. De esta manera la barra estabilizadora trabaja a la torsión únicamente en vez de torsión y flexión como sucede convencionalmente. La regulación se efectúa por medio de un caño concéntrico de cada bieleta que haciéndolo deslizar hacia adelante o atrás, varía el correspondiente brazo de palanca.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A

por el Ing. GERARDO JORGE ALBIZU. Fotografías de CARLOS AGUSTIN

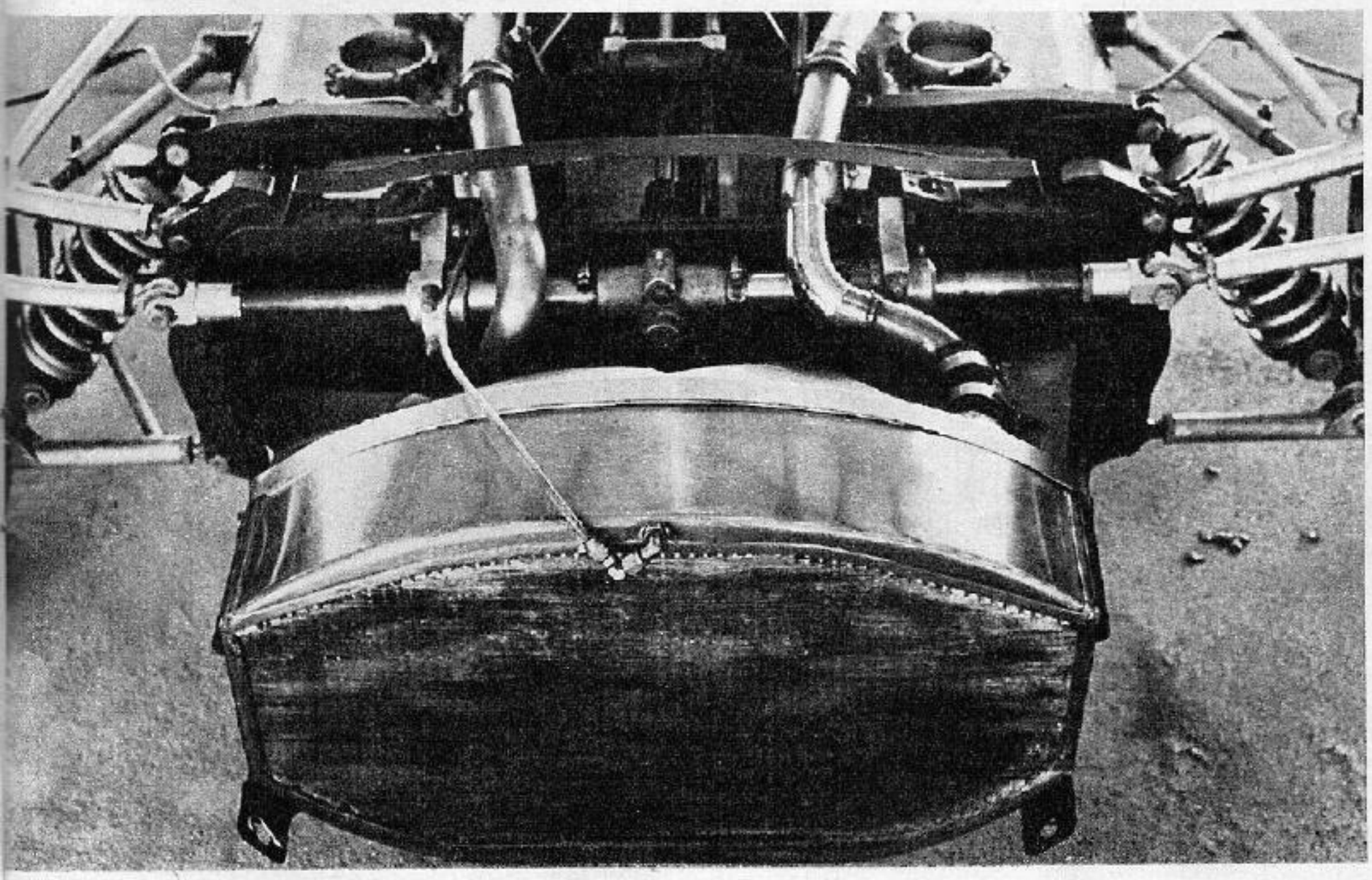


en todos los autos; direcciones muy ligeras y todas las piezas que al romperse pueden originar un accidente llevan un sellito de la Comisión Técnica de U.S.A.C. (con fecha y todo) que aprobó la pieza. Para darle el visto bueno se salvan los siguientes pasos: Análisis del material utilizado; dimensiones, soldaduras y magnaflux o radiografía segun el tipo de pieza o material. Lo importante del asunto es que las piezas de repuesto también deberán estar selladas y si falta el sellito en alguna de ellas no larga la carrera.

Masa no suspendida. Ellos sí que no tienen problemas, llantas, calipers, centros de disco de aleación super liviana. A diferencia de lo que tenemos que usar en nuestros Fórmula Uno y que hace que la relación peso suspendido / no suspendido sea tan desastrosa. Los portamazas eran de aleación liviana o bien de chapa de acero soldada, ¡ojo! dije chapa de acero y no de titanio, yo también dudé y usé el imán de mi cigarrera para sacarme las dudas. Eran de chapa nomás. Evidentemente se reducen costos en pequeñas series y son más saluda-

→

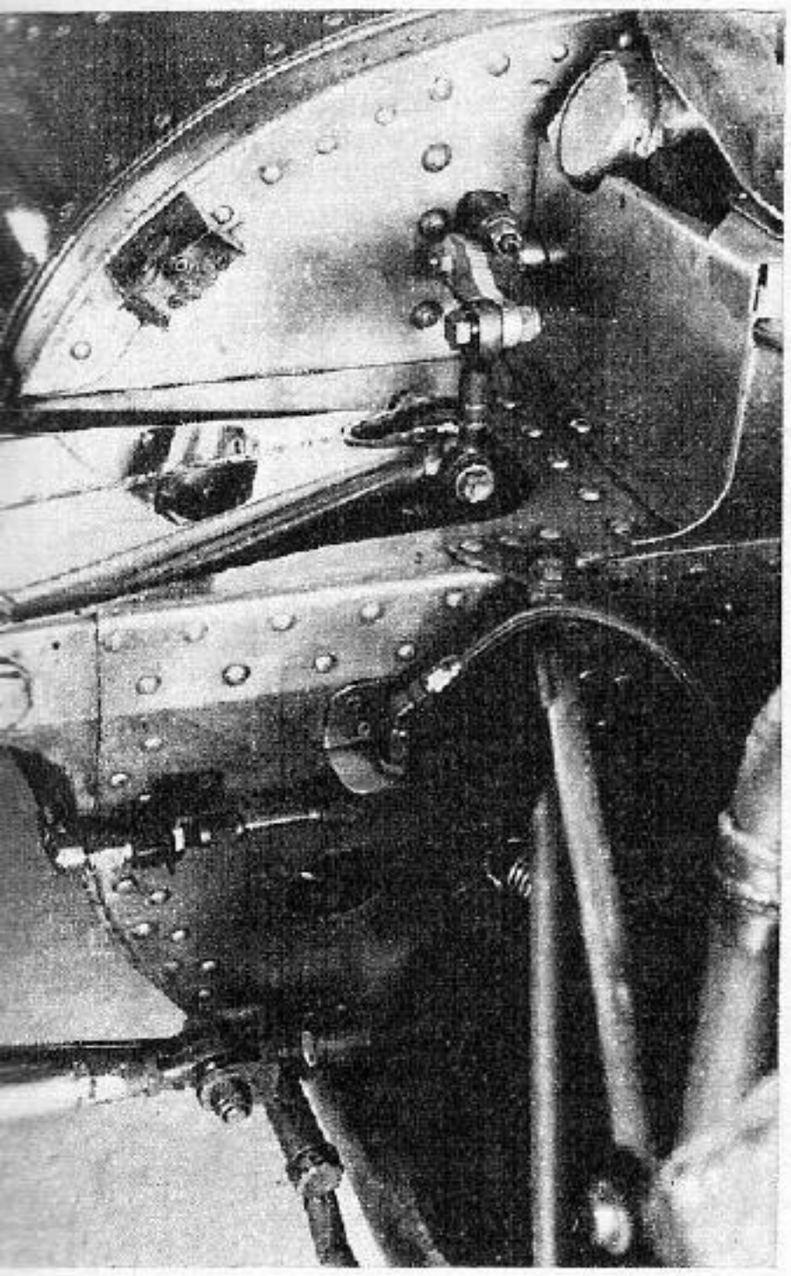
CONSTRUCTOR ARGENTINO



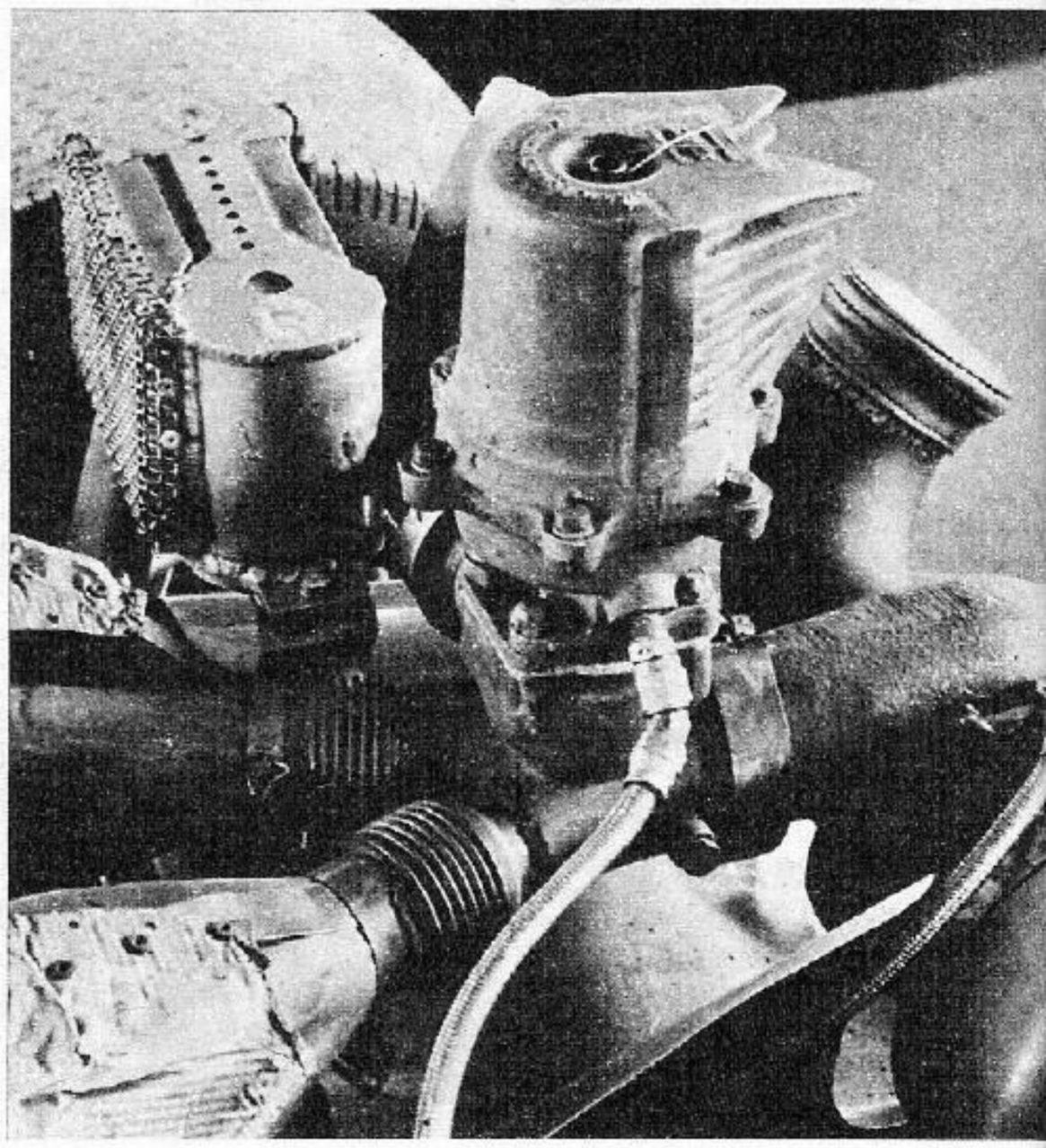
Me impresionaron sobremanera el ancho de los radiadores. Fácilmente deben tener como ocho filas de tubos; sin lugar a dudas deben tener problemas de refrigeración.

Mucha sencillez en la cruceta de salida de la caja. Para evitar el uso de paliers a bolillas recirculantes vimos montadas crucetas de serie similares a las usadas en los Dodge 1938. Dicha pieza trabaja como cruceta absorbiendo los movimientos angulares y además los movimientos axiles por deslizamiento del mismo palier dentro de la cruceta propiamente dicha.

INDY EN RAFAELA



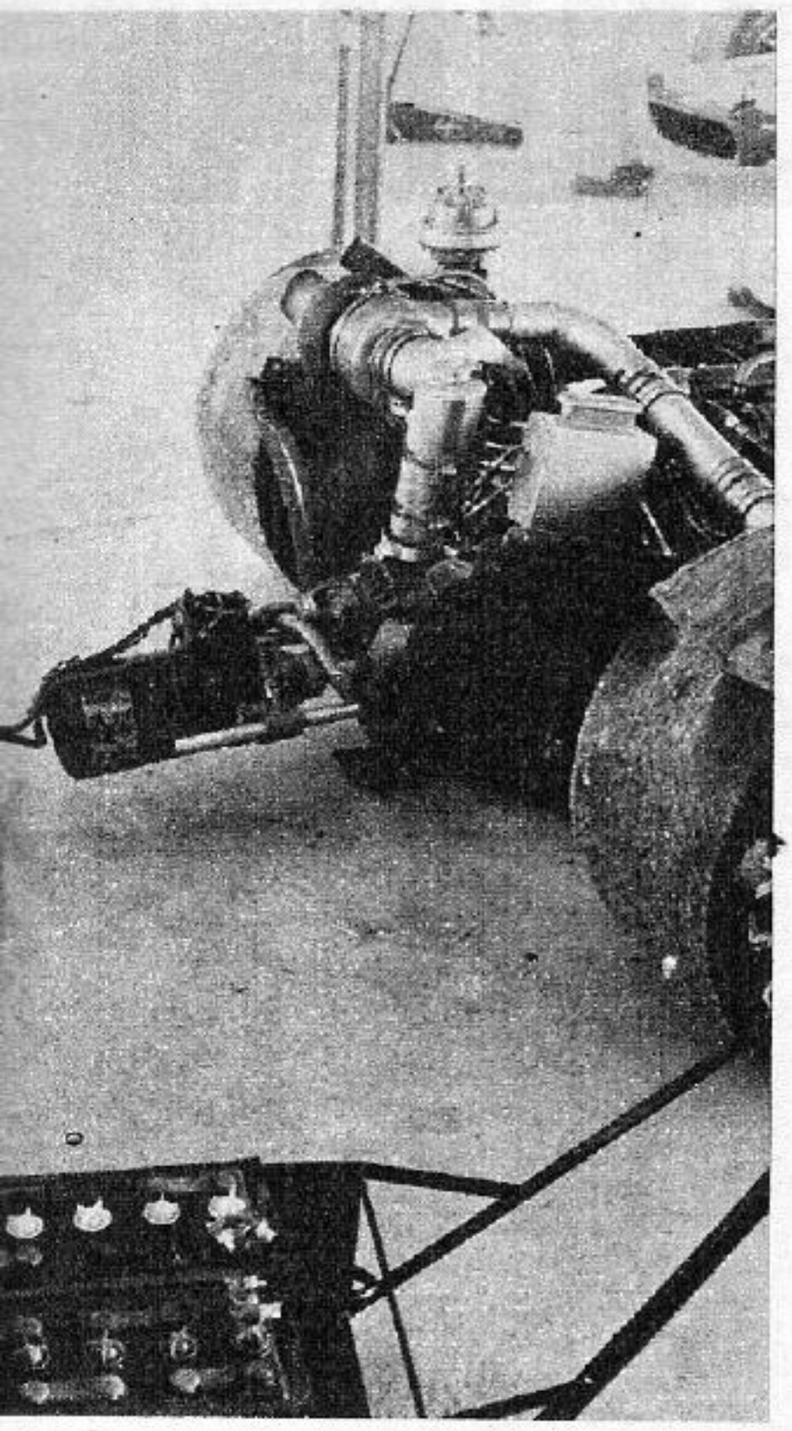
Miren que prolijidad. Observen la barra estabilizadora interna accionada en el extremo interno de un brazo oscilante Lotus.



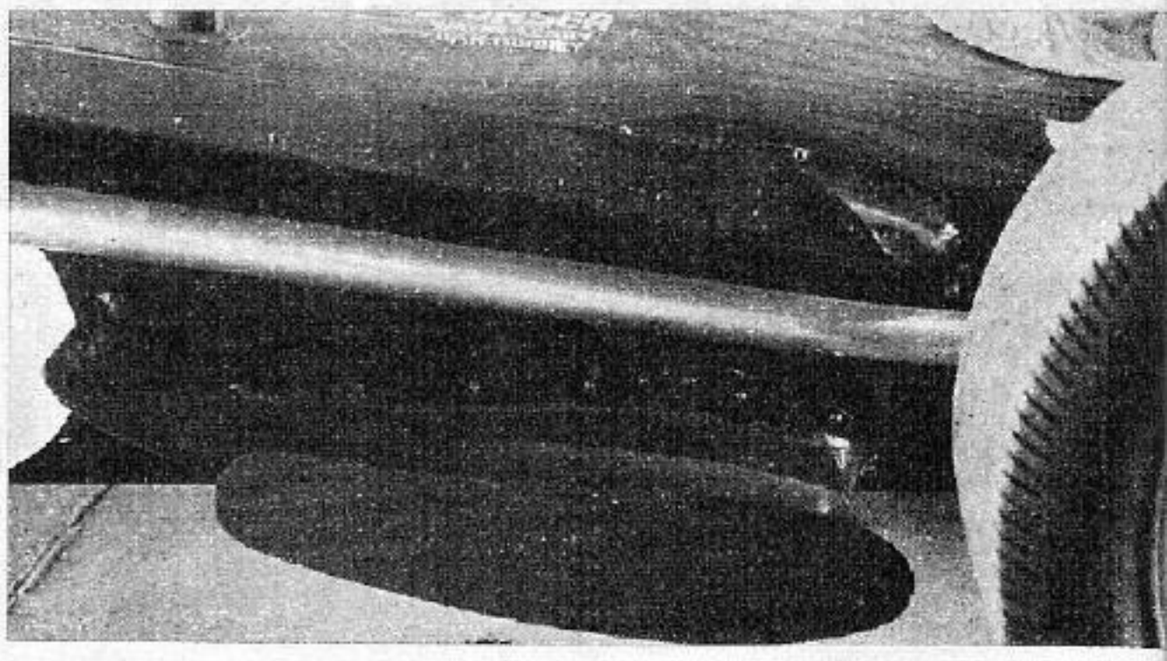
Esto es la válvula de sobrepresión del turbosoplador. Cuando la presión de los gases de escape en la cañería es demasiado alta, la válvula abre un escape auxiliar para que evacuen los gases y normalizar así la presión.

Toda la cañería del Turbo en un motor Offenhauser de admisión a inyección. Carburadores especiales, este sistema de turbosoplador podría aplicarse perfectamente a carburación.

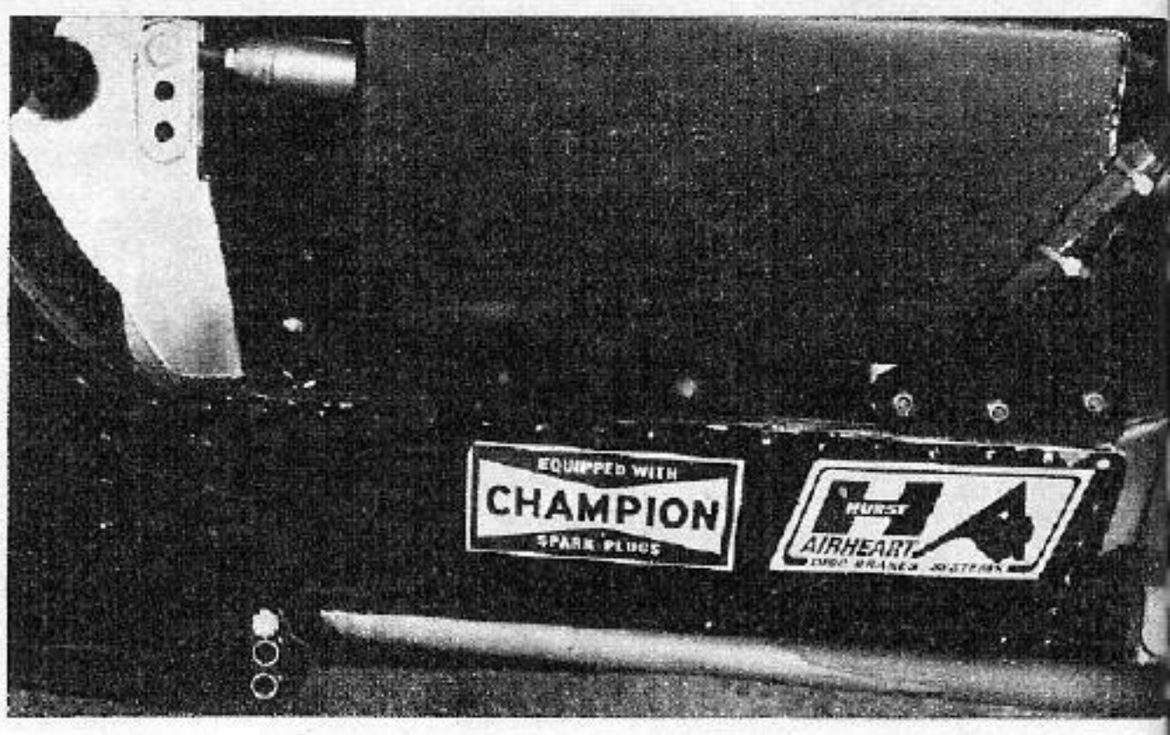
Puntos de fijación de parrillas de suspensión delantera variable. Noten que la terminación es bastante regularcita con respecto a los demás autos.



Las cajas Hewland traen dentro de la tapita cromada un eje estriado que es la toma para el motor auxiliar.



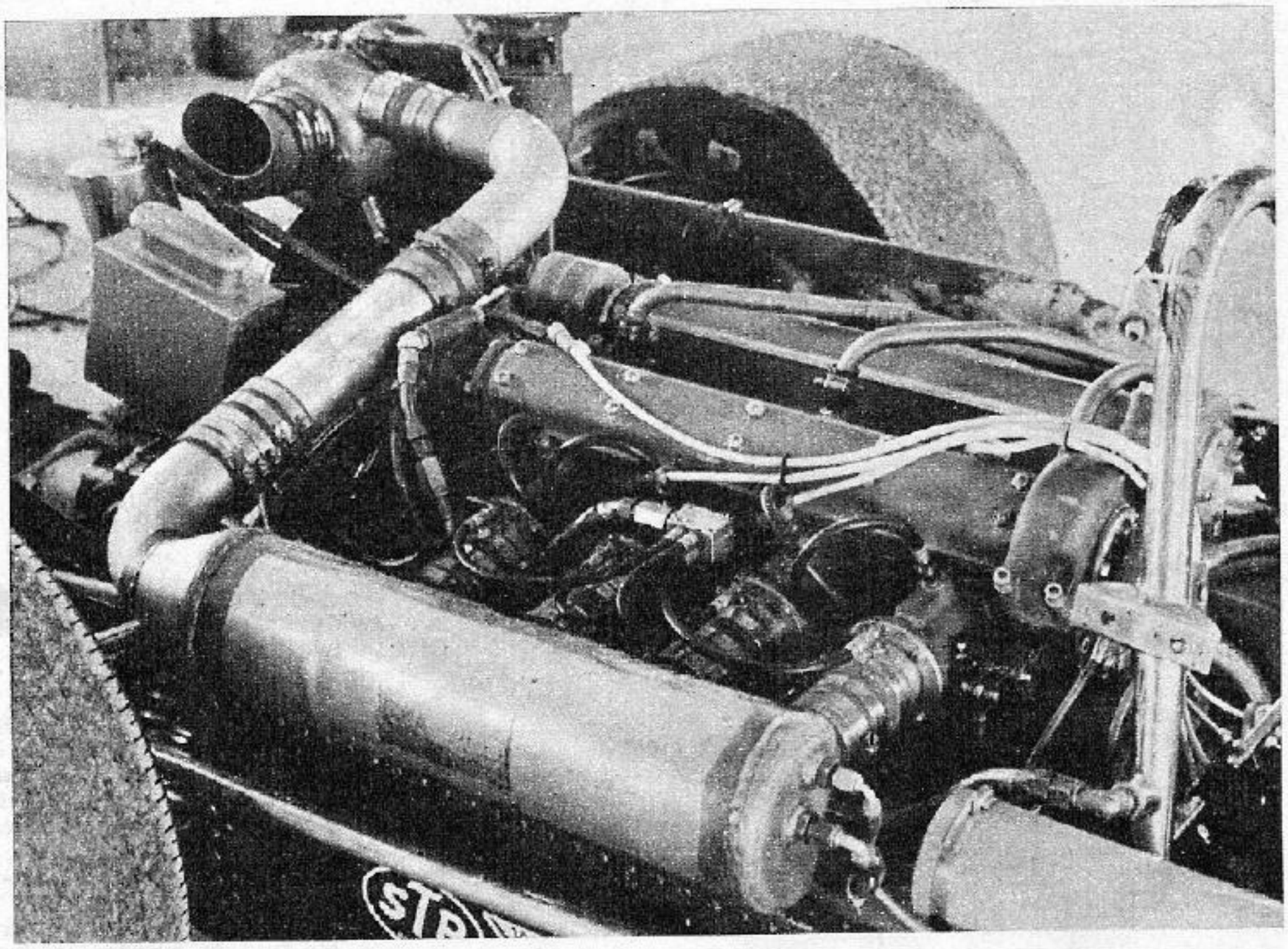
Alerón entre las ruedas en el Eagle. La ubicación permite la distribución de cargas en los dos trenes.



Aquí tienen un motor auxiliar de arranque. Eléctricos, fueron de mucha utilidad porque tanto los Offy como los Turbo Ford son bastante lerdos para arrancar.

Me gustó mucho el Eagle. Los tensores de la suspensión trasera tenían tres puntos variables de anclaje al chasis. De esa forma varían fácilmente el ángulo de anticabeceo y otros valores de regulación de la suspensión.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

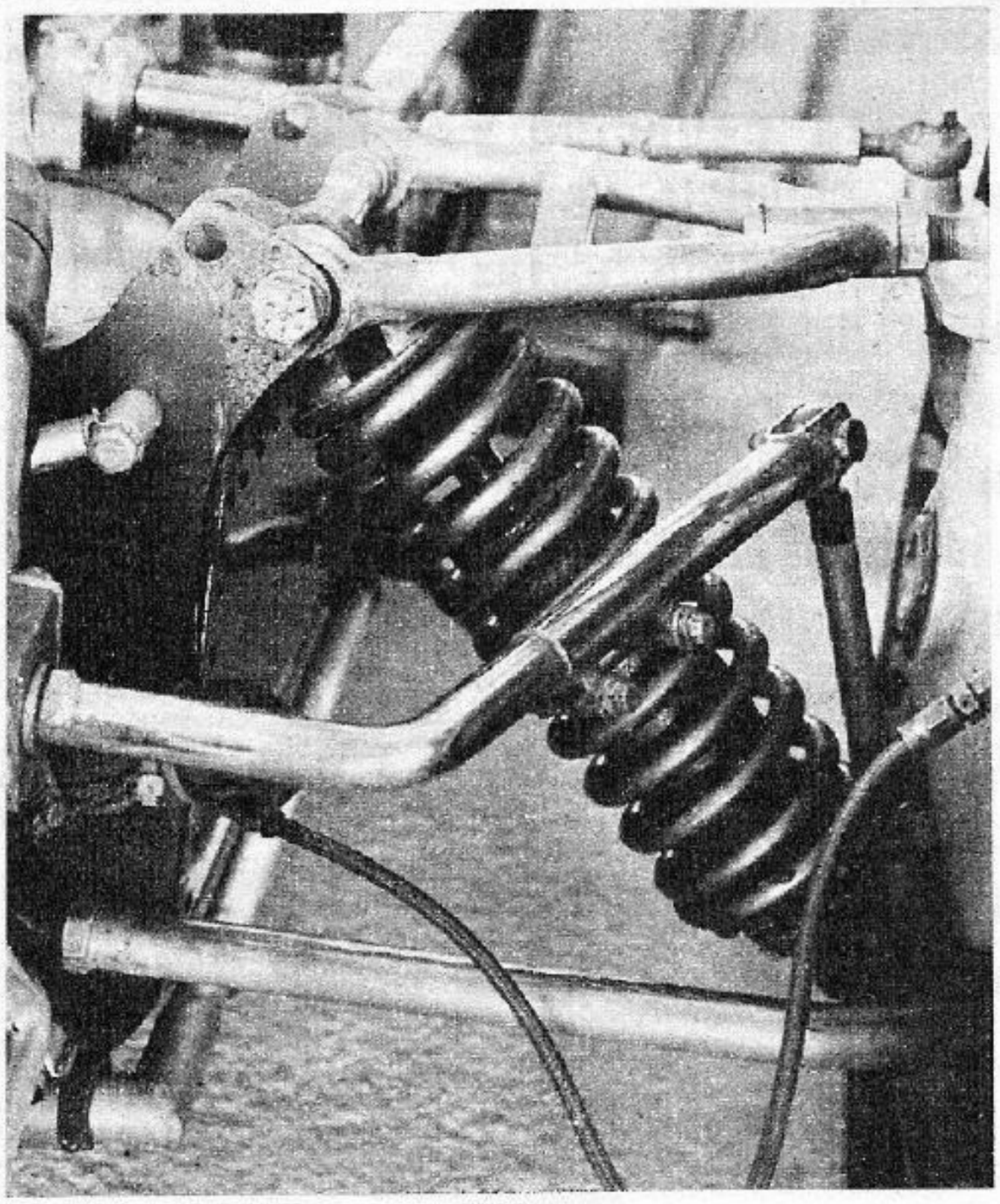


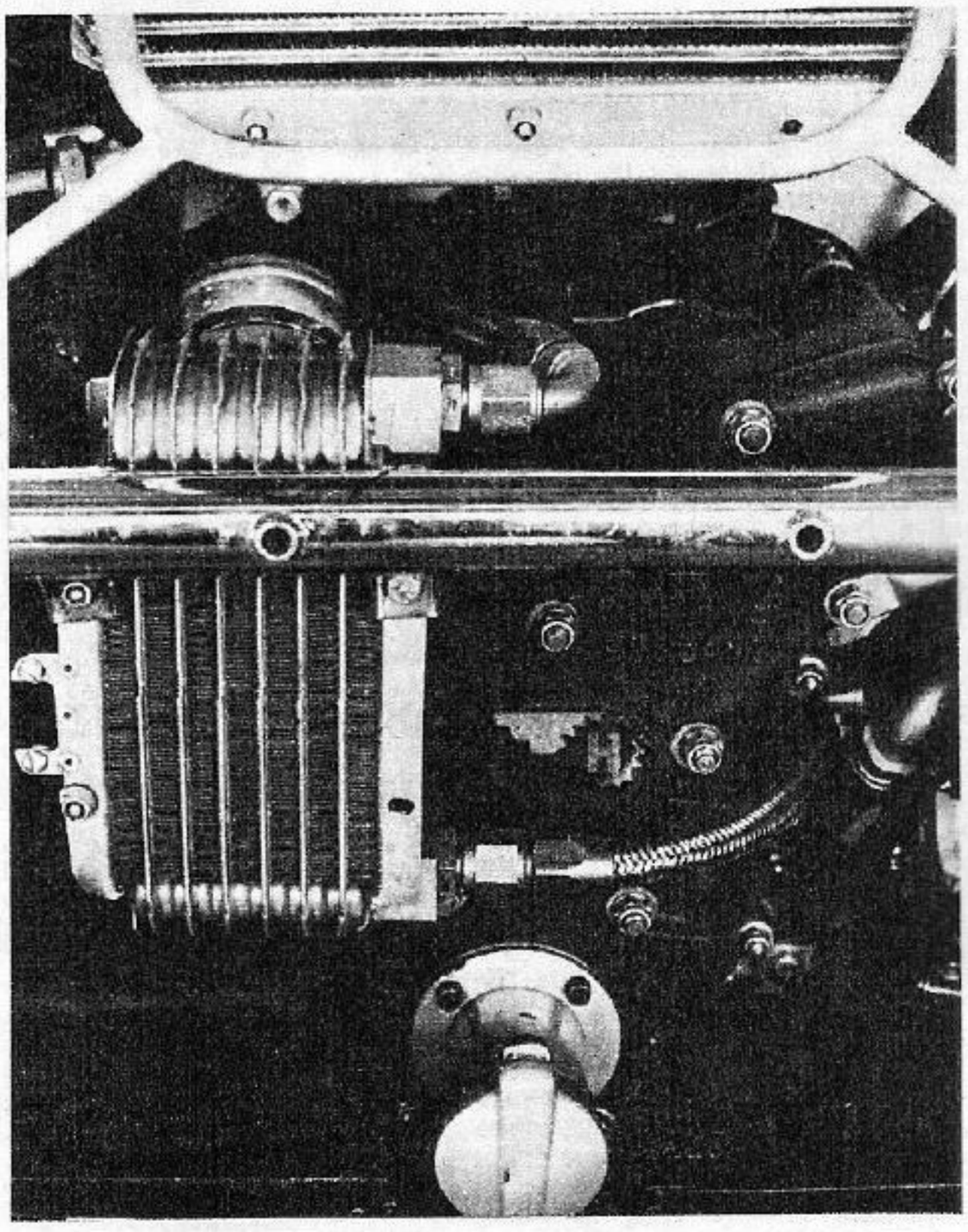
bles para los huesos; se doblan pero no se rompen (al revés de los Radicales) como los de aleación.

Cuando llegué a casa con las medidas de suspensión de casi todos los autos de punta me llevé otra sorpresa: prácticamente los ángulos anticabecceo son cero; claro, pensándolo bien, tiene un centro de gravedad tan bajo que no se fijan en gastos los *yonis*. La carga aerodinámica la logran totalmente gracias a bandejas o toboganes que presionan cualquier cantidad de kilos a lo largo de toda la estructura; nada de spoilers, nada de alerones.

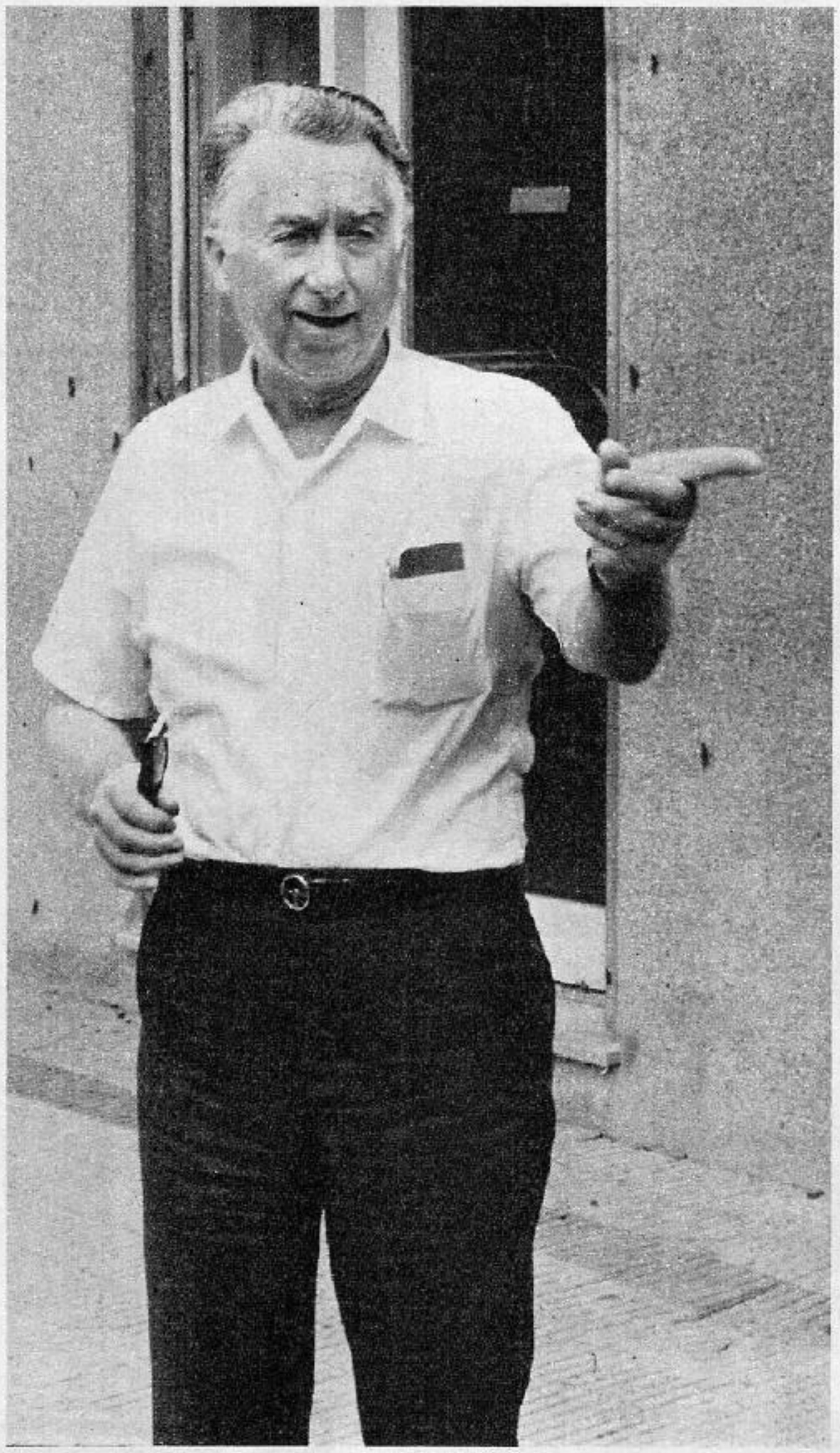
Trabajan mucho con la seguridad. Tuercas precintadas con chavetas para que de ninguna manera se aflojen

Muy buenos autos y un lote general bastante fino, mucho mejor de lo que me imaginaba. A los amigos americanos, gracias (aunque trajeron algunas batatitas); al Club Atlético de Rafaela muchas, muchas gracias. A pesar de que mi Coco Cuvertino...





PERO... ¿QUIEN



Henry Banks, factótum de las 300 millas, brindó su apoyo a la gestión de Rafaela.

Su nombre ya se hizo conocido y popular al trascender condiciones de organizador y de firme apoyo a los esfuerzos del Atlético de Rafaela. Durante el año pasado vino varias veces a nuestro país y hoy se lo puede considerar en cierta medida el factótum de estas 300 millas de Rafaela. Corredor y organizador, hace muchos años que dedica su vida a Indianápolis. Un buen rato de charla nos permite conocer una gran cantidad de proyectos y cosas interesantes

Su aspecto de tío bueno y ocupado invita permanentemente a no molestarlo. Parece estar ocupado en cien cosas a la vez y en realidad lo está en mil, pero sin embargo nada parece molestarle y todo lo toma con una sonrisa que habla a las claras de lo habituado que está a tratar un montón de asuntos sin por eso perder la calma que dan los años.

El miércoles, a la hora en que todo terminaba en la pista y todos enfilaban nuevamente hacia la ciudad, Henry Banks se quedó con nosotros una hora y media charlando, apoyados en la barandilla del balcón de boxes y, luego de presentarnos nos dimos cuenta de que para él hablar de su trabajo no es una molestia sino por el contrario una pasión.

—Si quería hacerme un reportaje, por qué no me avisó y nos reuníamos en algún lado, fuera del horario de actividades. No me parece que éste sea un lugar cómodo para Ud., para trabajar.

—Porque nuestra intención no era hacerle a Ud. una interview, sino charlar informalmente de todo esto, que en gran parte es fruto de su trabajo; con los resultados a la vista queríamos que nos los comente.

—Bueno, lo que yo puedo haber hecho por la concreción de ésto es sólo aceptar una invitación a viajar, descubrir una pista muy buena y muy apta para la clase de autos que tiene nuestra asociación, e indicar qué era lo neceseario para que con esas máquinas se pudiera correr en forma segura a la velocidad que calculaba que podrían andar, eso es todo. El trabajo más notable es en realidad el que hizo la gente de "Raphyela" —léase Rafaela— por lograr que nos interesáramos en venir, y por poner su pista en perfectas condiciones de organización, control, señalización y seguridad en un tiempo relativamente corto para la cantidad de trabajo que hacía falta. Fíjese que todo fue hecho a ese ritmo para acelerar al máximo la venida de nuestros corredores y, a pesar de los apremios y sacrificios que implica este tipo de realizaciones, se ha hecho más de lo que se les había pedido. El interés por ver a su pista por encima de las velocidades de giro de Indianápolis y la promesa de espectáculo que es casi una garantía con los muchachos del USAC, más el aliciente de ver pilotos argentinos mezclados en la lucha, ha sido un estimulante realmente efectivo, y esa labor ya está dando resultados positivos. Bobby Unser acaba de sobrepasar los 272 km/h, que iguala el record de las máquinas a pistón en Indy y está a sólo dos kilómetros de diferencia de lo logrado con turbinas, y es apenas el primer día que sale a la pista. Cuando se den a conocer los tiempos del viernes en la clasificación, con seguridad la satisfacción va a ser mayor aún. Por otra parte la gente de Rafaela merece también una mención aparte porque es extraordinaria.

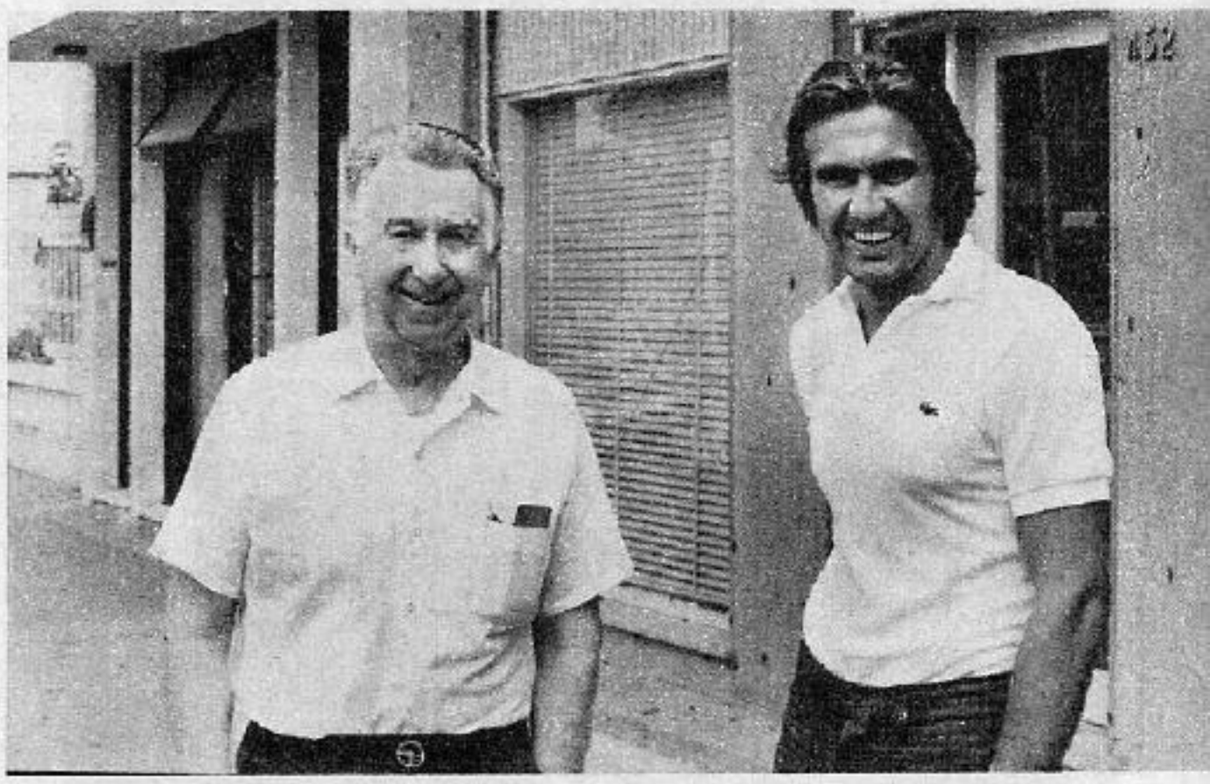
—¿Qué nos puede contar de ella?

—Que yo, particularmente, ya he venido cuatro veces aquí, y cada vez me recibieron mejor. Tiene cosas increíbles, atenciones que nos tocan profundamente porque este tipo de cosas no es común para nosotros, que generalmente no tratamos los negocios a nivel tan familiar. La mamá de los hermanos Unser me decía hace

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ES HENRY BANKS?

por HECTOR L. BERGANDI



Junto a Carlos Reutemann, con quien charló también largo rato.

un rato, asombrada, cuánto teníamos que aprender nosotros de este gente. En una oportunidad, estando yo aquí, comenté, como al pasar, que ese día yo cumplía 35 años de casado, y la noche después de la cena se me obsequió una torta enorme con un número 35 sobre ella. Usted dirá que yo soy sentimental, pero esas cosas me llegan y no las puedo olvidar, porque pocas veces he visto un sentido de la oportunidad tan grande para atender a un hombre que es un extraño y que no habla siquiera su idioma. Saliendo del plano particular, ¿vio el domingo qué recibimiento monumental les dieron a la delegación cuando llegó a la ciudad? En ningún lugar del mundo se podría concebir una cosa igual. Los muchachos estaban emocionados, diría impactados.

—¿Cuál es su función en el USAC?

—Soy el director de Competición de la entidad, pero hago también relaciones públicas, seguridad y un montón de cosas más, porque en esto uno no trabaja según el cargo que tiene sino según las ganas que tiene de hacer. Hay gente que se encasilla en su actividad y se desentiende del resto —eso es muy común en los americanos— pero por los general los directivos que tienen responsabilidades grandes hacen más de eso por obligación y gusto.

—Con respecto a esta organización ¿por qué motivo hay tantas restricciones para el trabajo de los periodistas? ¿Es una disposición del USAC o de Atlético?

—No sé a qué tipo de restricciones se refiere

—A las que impiden que el periodista pueda desplazarse con cierta —o alguna— comodidad en la sección de pits y garajes. Con el dispositivo actual es casi imposible hablar con alguien, o fotografiar nada en detalle, en lo que hace a trabajo de boxes.

—Bueno, eso es disposición del Atlético, dado que yo la ignoraba.

Acto seguido nos pide la credencial y nos hace explicarle cuáles son las áreas permitidas por cada número clave. Una vez enterado, explicó:

—Nosotros sólo dimos las pautas en la organización, pero con respecto a esto evidentemente el club ha sido drástico. Lo ideal hubiera sido discriminar en una lista analizada nombre por nombre quiénes son profesionales acreditados, conocidos y especializados en el tema, y a esa gentes darles las facilidades suficientes para informar correctamente a la gente que no viene a la carrera o quiere conocer un comentario autorizado.

Los temas de charla son interminables y la manera de explicarlos digna de ser oída. Su curriculum es parte de la conversación ya que sus veintitantos años en las pistas dan tema para un libro. Fue campeón del USAC en 1950 manejando para el equipo Blue Crown —el que ganó tres años seguidos las 500— y tuvo compañeros de equipo de la talla de Tony Bettenhausen y Mauri Rose, pero sin embargo tuvo siempre muy mala suerte en Indianápolis, donde sólo una vez pudo llegar a ser sexto, como mejor actuación, en nada acorde con sus méritos. **"Por eso me gusta Lloyd Ruby, porque es un mufado como yo.**

—Cuáles son los mejores pilotos actualmente en el USAC?

—No se puede decir un nombre, son varios los que andan muy fuerte. McCluskey, Ruby, los Unser, Foyt y Andretti, que no pudieron venir pero se quedaron con las ganas, Mosley, un muchacho que tiene pasta y futuro de campeón, Cale Yarborough, que dejó los stock cars para unirse al USAC, Johnny Rutherford, Joe Leonard, que es velocísimo; no se puede hacer nombres porque todos andan parejos y sé por experiencia que mucho depende de la máquina que se tenga en el momento.

Eso implica una respuesta similar en caso de pedirle un candidato para la carrera. ¿Por qué razón el USAC se moviliza a pistas tan lejanas como Rafaela y no hace uso de circuitos veloces como Daytona; acaso el NASCAR no lo permite?

—No, exactamente. En un tiempo hubo un poco de celos con los stock cars pero eso ya está superado. Aún así, yo no cometería la locura de hacer una carrera en Daytona con nuestros coches, porque son demasiados veloces y allí andarían acaso a 340 para la vuelta, lo que implica una ausencia total de tiempo para corregir cualquier error, y un monoplaza no va rodeado de caños como los stock, así que en caso de accidente sería casual que el piloto saliera con vida. Por otra parte lo que el USAC quiere es dar un buen espectáculo, donde haya lucha por la punta y el público la vea y así vuelva otra vez. Eso es lo que tiene Indianápolis y que le falta a Daytona; allí los coches tienen que viajar chupados en toda la zona peraltada que es donde están las tribunas, y la gente sólo ve un desfile veloz, porque las posiciones definen en la recta del fondo o en las paradas en los boxes. Si Ud. estuvo en Indy, en cambio, recordará el griterío de la multitud que presencia el momento en que un competidor pasa a otro en casi todo el circuito. Rafaela es un circuito que es o será indefectiblemente más rápido que Indianápolis, con la ventaja de ser como aquella pista, muy segura, espectacular y de ofrecer al público espectáculo permanente.

—¿Qué planes hay para Rafaela en el futuro en relación con el USAC?

—Pensamos volver en noviembre con todos los autos nuevos y sin que falte uno solo de los pilotos de primera línea, con la firme intención de darle a esta carrera un nivel muy especial. Hoy que ha sido un día de práctica, ya se pudo palpar que esta pista está para cosas grandes y tengo la seguridad que se convertirá en uno de los escenarios claves para la definición de nuestro campeonato.

La charla sigue hasta que no queda prácticamente nadie. Al ojo observador de Henry Banks no se le pierde detalle y comenta tantas cosas que es imposible transcribirlo todo. Por fin se despide con una pregunta poco usual: **"¿Va a venir mañana y los días siguientes? Venga a verme cuando tenga ganas de seguir charlando".**

Mirar el autódromo de Rafaela ahora es casi un sueño, y en gran parte se debe a la gestión de este yanqui tranquilo y a la vez activo, pero posiblemente no haya terminado todavía su trabajo. Puede que también se deba a él si dentro de poco Rafaela tiene unas 500 millas puntables para el campeonato del USAC. Acaso sería la mejor manera de prolongar el rico historial del máximo evento argentino.

MUCHA FUERZA EXTRA

PARA SU PEUGEOT

LOPEZ PUCCIO S.R.L.

EQUIPO R1850

Compuesto por nuevo cigueñal y conjunto de compresión especial. Consiga en su Peugeot 404, 504 o T4B además estas ventajas: Reprise mejorado; velocidad hasta 170 kms.; mayor elasticidad y mejoramiento de velocidades en alta y en baja.

Instalación en 24 horas



Distribuyen en Bs. As.: CARSONIK PARTS Venezuela 1663 T.E. 38-2397

RE-COR

FABRICANTES
Humberto 515
T.E. 26339
Cordoba

IME

INSTITUTO DE MECANICA ESPECIALIZADA

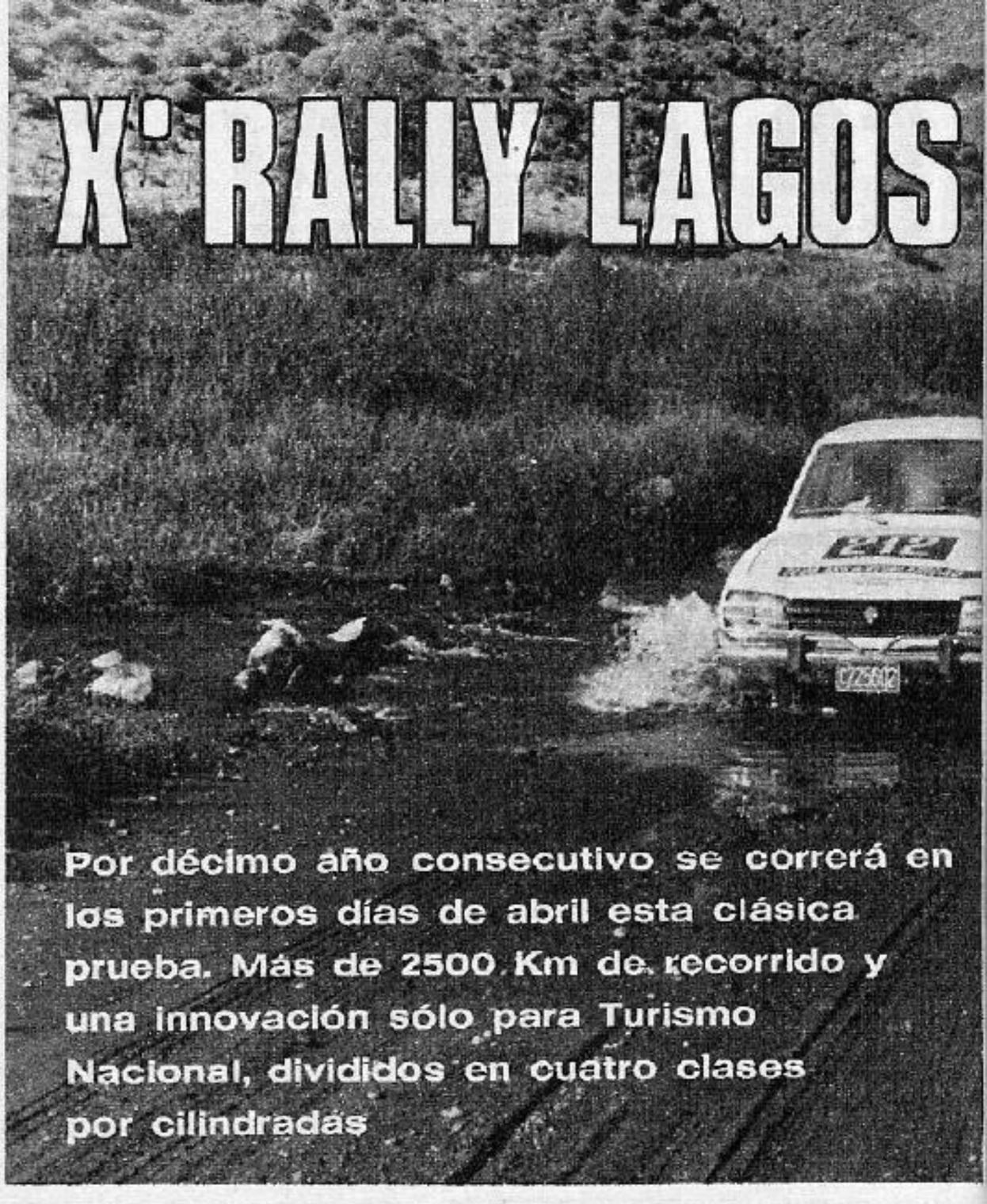
30 AÑOS FORMANDO TECNICOS EN AUTOMOTORES

RADIO - TELEVISION - DIBUJO TECNICO

Cursos diurnos y nocturnos
Inscribase

IME

NUEVA DIRECCION:
M. R. Trelles 2349 - Capital T. E. 58 - 8110
(A 1 cuadra de Av. San Martin y Jonte)



A partir del 1º de abril próximo, desde 12 cabeceras, de las cuales tres estarán en el exterior, se pondrá en marcha el clásico rally Lagos del Sur, que se corre por décimo año consecutivo.

La organización corre por cuenta del **Club Argentino de Regularidad,** entidad ésta a la que apoyan en esta prueba la Dirección de Turismo de Río Negro, la similar de Chubut y varias empresas particulares.

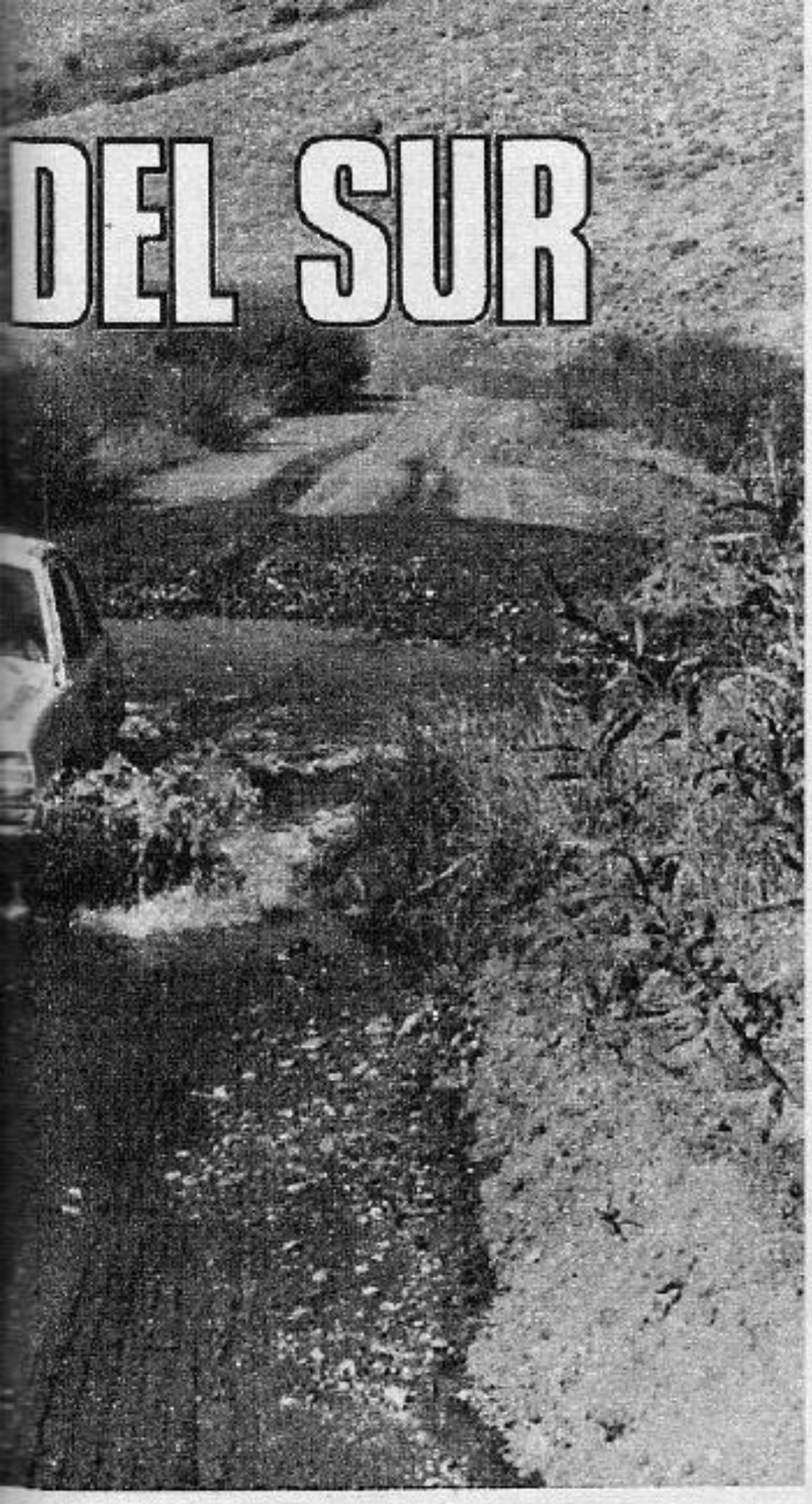
El rally "de Bariloche" es uno de los más rudos de los que se disputan en el país y se descuenta que, como en las últimas ediciones, el planteo será veloz y violento. **Las cabeceras** serán: Allen, Bahía Blanca, Buenos Aires, Córdoba, Posadas, Rosario, San Luis, Tandil y Viedma, y en el exterior, Santiago de Chile, Montevideo y Asunción del Paraguay. Con un mínimo de 600 Kms. los participantes se concentrarán en Santa Rosa de La Pampa, donde dará comienzo la **primera etapa.** Esta unirá a **Santa Rosa** con **Viedma** pasando por Bernasconi, Río Colorado y Gral. Conesa. En Viedma se disputará una prueba especial en circuito.

El día 4 (es decir al día siguiente de la primera) se llevará a cabo **la segunda etapa entre Viedma y Esquel,** con pasos por San Antonio Oeste, Ingª Jacobacci, y El Maitén. El 5 habrá una prueba especial en Esquel y al día siguiente se disputará la **tercera etapa** con salida en **Esquel** y culminación en **San Carlos de Bariloche.** Para ello la caravana pasará por Leleque, Epuyen, El Bolsón, Río Foyel, y Villa Mascardi. Entre las tres etapas de recorrerán 1.900 Km, así discriminados: 1ª 652 Km, 2ª 963

FECHAS CON PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY

Fecha	Organizador	Competencia
2 al 7 de abril	Club Argentino de Regularidad	X Rally "Lagos del Sur"
22 al 25 de mayo	Asociación Cordobesa de Reg. y Rally	
9 al 11 de junio	Asociación Argentina de Automóviles Sport	Rally Independencia
14 al 17 de agosto	Asociación Cordobesa de Volantes	V Rally de Invierno
10 al 12 de octubre	Avellaneda Automóvil Club	VI Rally Primavera
4 al 6 de diciembre	Asociación Argentina de Rally	En Pcia. de Bs. As. o Entre Ríos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Km y la última de sólo 283, pero su totalidad por caminos de montaña con lugares de tan exigente manejo como el Cañadón de La Mosca.

En principio, y salvo otra resolución de la comisión asesora de rally de la CADAD, los automóviles que podrán participar estarán encuadrados dentro de la nueva categoría Turismo Nacional y se agruparán en cuatro clases por cilindradas: "A" de 850 cm³; "B" de hasta 1300; "C", de 1301 a 2000 y "D" de más de 2000 cm³.

Cualquier informe adicional puede recabarse personalmente o por carta al CAR, Alberti 338, Capital Federal, que paralelamente al rally organiza una prueba de regularidad denominada "Bariloche '71" y que llevará a los participantes de 1ª, 2ª y 3ª categoría a Bariloche, pero por diferente camino.

CAMPEONATO PORTEÑO DE REGULARIDAD CALENDARIO PARA 1971

El Club Argentino de Regularidad ha hecho conocer las fechas en las que se disputará el Campeonato Porteño de Regularidad, para las categorías Segunda y Tercera con velocímetro original, y Primera, Segunda y Tercera con velocímetro especial. Las pruebas se efectuarán en los días que damos a a continuación y en horas de la mañana.

El 25 de abril se iniciará el campeonato, que continuará luego el 9 de mayo, 6 de junio, 20 de junio, 4 de julio, 25 de julio, 8 de agosto, 22 de agosto, para terminar el 5 de septiembre. Todas contarán con la organización del CAR, Alberti 338, Capital.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPES MARLIT®

PRIMERA INDUSTRIA ARGENTINA EN LA FABRICACION DE EQUIPOS ESPECIALES PARA COMPETICION 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

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES
Rueda para Peugeot 403/404 y 504
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS
M.R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA

COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES — GRAL. ROCA 1040 • CIUDADELA NORTE • 653-1175 PCIA. BUENOS AIRES — ENVIOS AL INTERIOR

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

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

El timonel Roberto Haas y el tripulante Manuel de la Orden a bordo del Cid se adjudicaron el 1er Campeonato del Pacífico que para la clase Snipe se corrió en Viña del Mar



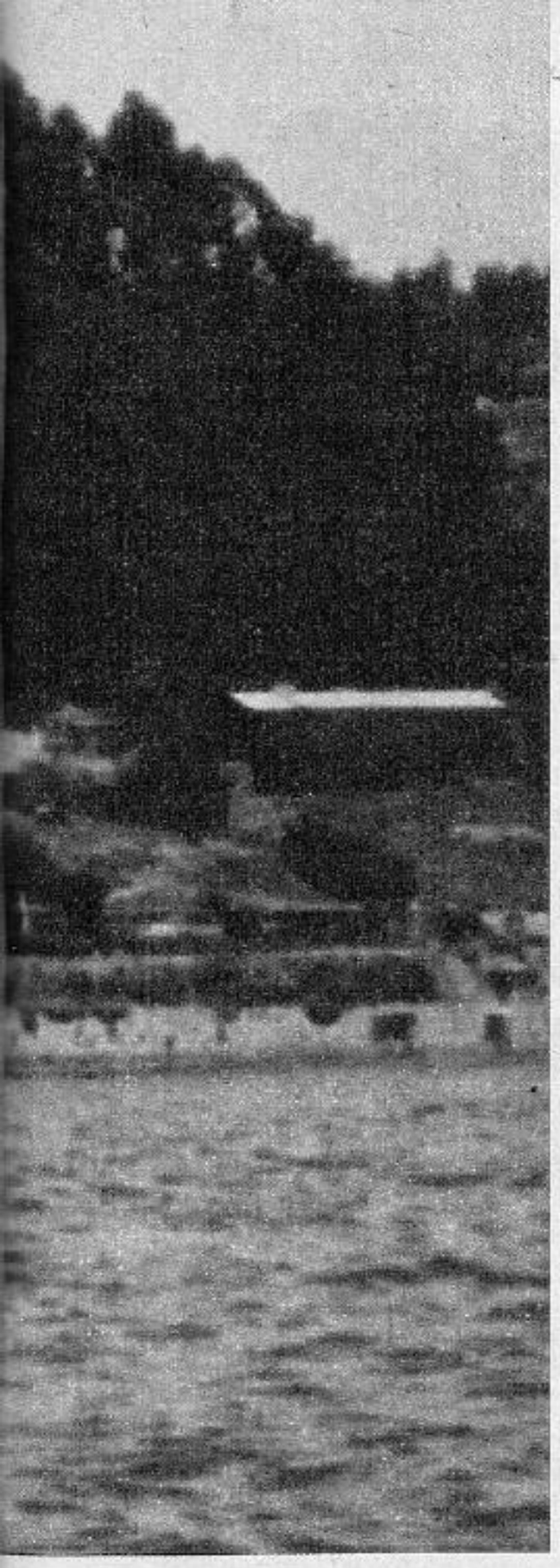
ARGENTINA

CLASIFICACION FINAL DEL PRIMER CAMPEONATO DEL PACIFICO

Pto.	Timonel	Tripulante	Yate	Puntos	País
1º	R. Hass	M. de la Orden ..	Cid	3	Argent.
2º	F. Celuby	E. Celuby	Boca Oca II	20	Brasil
3º	R. Salvat	J. Pinilla	Charango II	35,1	Argent.
4º	J. Fernández	E. Ardisono	Cambá	56,4	Argent.
5º	D. Bartolussi	J. Srebot	Practicante	60,4	Argent.
6º	J. Rawlins	C. Rawlins	Wind	61	Chile
7º	N. Fabrés	A. Piris	Rompedor	72	Argent.
8º	R. Alonso Bona ..	E. Bona	Biguá	75,1	Argent.
9º	G. Isturiz	R. Palacios	Kikeboo	85	Argent.
10º	E. Rawlins	R. Díaz	Quitral	95	Chile
11º	O. Sedano	R. Ferrari	María-Lola	109	Argent.
12º	A. Arango	F. Martínez	Whisky	114,4	Argent.
13º	A. Elgueta	F. Elgueta	Huiro	116	Chile
14º	L. Hermann	R. Infante	Draco	118	Chile
15º	A. González	R. Rabadán	Carina	123	Chile
16º	E. Dallera	J. Pracchia	Guado	126	Argent.
17º	R. Viancos	S. Viancos	Samoa	133	Chile
18º	J. Tirado	E. Tirado	Biraña	133	Chile
19º	J. Rojas	M. Rojas	Petroushka	137	Chile
20º	G. Lagraze	S. Mitrovich	Pickle	138	Chile



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por J. PEDRO SIEDMANN

EN SNIPE

La prueba máxima del calendario del yachting nacional —la regata Buenos Aires - Río de Janeiro— con su importancia indiscutida y trascendencia, no pudimos comentarla en su oportunidad, como correspondía, por la falta de espacio que adolecemos; ello, pues, fue la causal de la un tanto demorada crónica y comentario que aquí presentamos. No hemos querido dejar de publicar en nuestras páginas un acontecimiento como lo fue el Campeonato del Pacífico para la clase Snipe, acontecimiento muy auspicioso para el yachting argentino, que volvió a conquistar otro galardón internacional.

En esta oportunidad los snipistas criollos se impusieron por intermedio de Roberto Haas y Manuel de la Orden en el 1er. Campeonato del Pacífico, que se disputó durante los días 23 al 31 de enero pasado en aguas de Caleta Higueritas (Viña del Mar - Chile).

El evento en cuestión es el equivalente a su similar, el ya tradicional torneo de Atlántico Sur, siendo intención de que se dispute todos los años impares, es decir que viene a llenar el vacío que dejaba su homónimo de la costa este.

La inquietud chilena de realizar el campeonato, tuvo una satisfactoria acogida puesto que en él intervinieron once tripulaciones argentinas, una brasileña y por supuesto trece locales. Se impone mencionar el esfuerzo de las delegaciones visitantes ya que no es cosa de todos los días cruzar la cordillera con un barco a remolque, pero el esfuerzo quedó plenamente justificado. Los snipes contaron con el apoyo organizativo del Club de Yates de Viña del Mar y lograron realizar un torneo que estuvo a la altura de los mejores. Todos los detalles fueron tenidos en cuenta, desde un cómodo alojamiento gratuito para las delegaciones participantes hasta el fallo de las pocas protestas que hubo.

LAS REGATAS

Se corrieron éstas en una cancha bastante buena, aunque un poco demasiado cerca de la costa, hecho que se notaba por los abundantes borneos y rebotes; sin embargo el problema no tenía otra solución, la profundidad no permitía fondear el recorrido un poco más afuera. Los vientos fueron bastante regulares, predominando los del sector sur a una intensidad promedio de 15 a 20 km/h.

Las series en general fueron una intensa lucha por la vanguardia entre la tripulación del Cid y la brasileña del Boca-Oca II, quienes se destacaron casi siempre del grueso del pelotón.

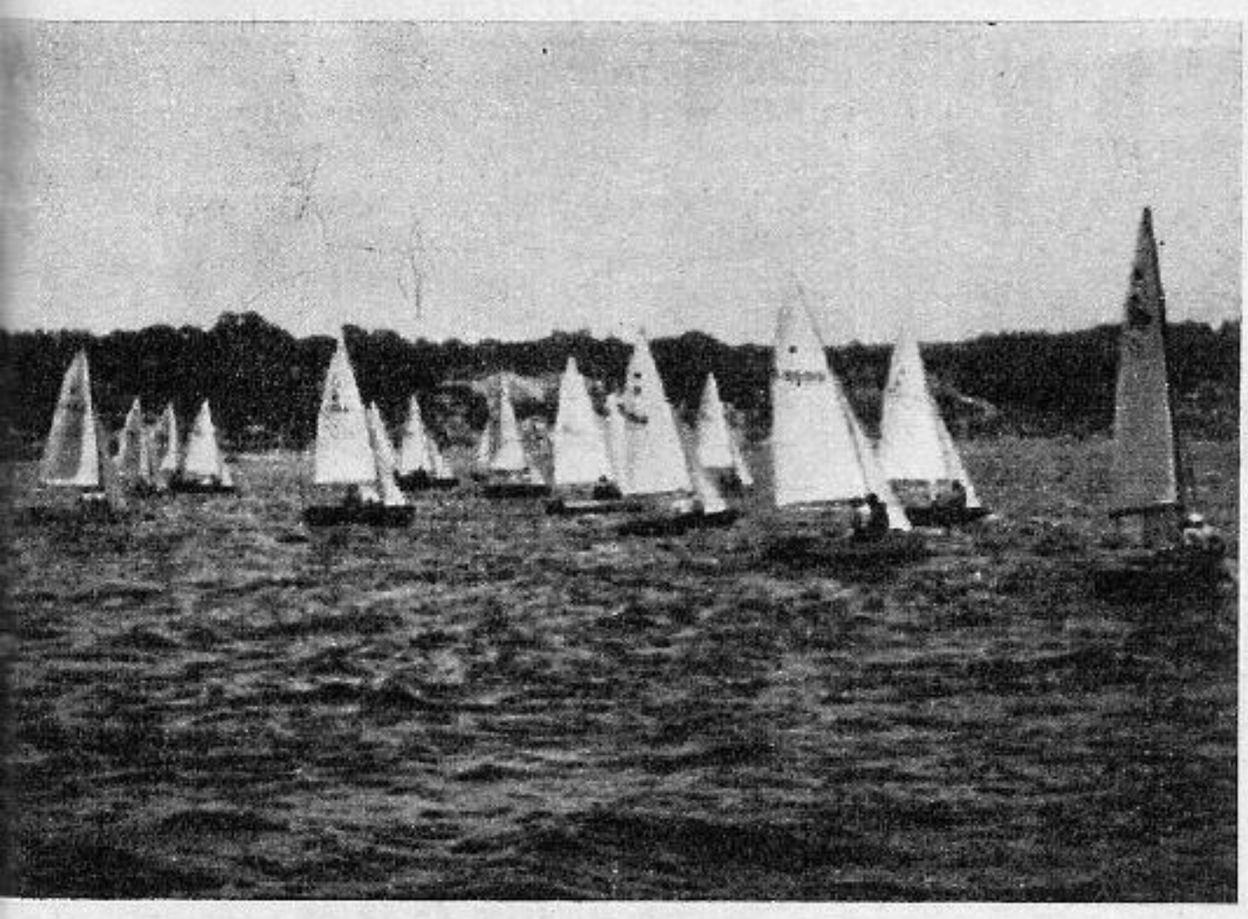
Como hechos destacables, hay relativamente pocos, entre ellos que la segunda regata se debió suspender por no llegar ningún barco dentro del tiempo mínimo.

En la cuarta, el Cid timoneado por un Roberto Haas que desde el año 67 no corría en snipe realizó una performance digna de todo elogio, puesto que a pesar de pasarse en la largada, tocar una de las boyas del recorrido, logró arribar en el segundo puesto, más meritorio aún si se considera que un borneo determinó que el recorrido se hiciera calesita.

Lo verdaderamente inusitado fue la situación que protagonizó otro argentino: el "Mamífero" Salvat, quien en la quinta regata se compró el viento. La cosa sucedió así: en la 2ª ceñida estaban todos los barcos encalmados con excepción del Charango II, que como si tuviera una racha propia se escapó de tal manera que dio la vuelta al triángulo y volvió a pasar entre todos los demás participantes que seguían en el mismo lugar mirando asombrados como era posible una cosa así. Prueba de lo increíble de la situación es el hecho de que Salvat llegó 1h. 40 m. delante del segundo. ¡Son cosas e'Mandinga!

No se puede dejar de destacar el entusiasmo de los chilenos, a quienes realmente no les cupo una mejor actuación; salvo el Wind, todos sus barcos son más o menos prehistóricos, a tal punto que se debió correr con el peso mínimo viejo —es decir 193 kg.— en lugar de los 173 que establece el nuevo reglamento de la clase para que hubiera una mayor paridad entre los contendientes.

En síntesis, la cordialidad y el empeño puesto de manifiesto por los dirigentes chilenos fueron encomiables, por lo que sin duda dentro de dos años en vez de 24 serán muchos más los que se inscriban en el Campeonato del Pacífico.



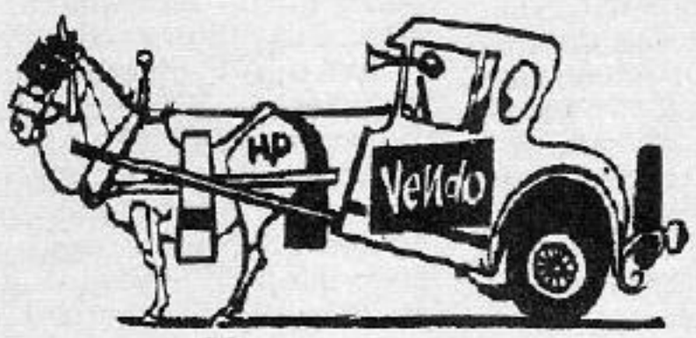
Apenas virado sotavento los snipes inician la última ceñida.

Virada de la boya de sotavento de la cuarta regata. En esta serie la tripulación del Cid hizo un regatón.

Largada de la segunda regata del torneo, y que luego se suspendería por falta de viento.



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 18. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

EMBRAGUES Y FRENOS, "AVENIDA" los repara en menos que canta un gallo. Pepe, el gomía de CORSA, se encargará de reacondicionar sus discos y placas, rectificar campanas o pegar y remachar cintas. Además, repuestos generales para embragues y frenos, que Pepe le venderá por unos pocos dineros. La dirección es: NACIONES UNIDAS 1018, VILLA MAIPU, SAN MARTIN.

STOP OFERTAS: Alfombras Siam $ 500. Cinturato 825.20 (12 telas). Precio Lista $ 105.000. Esta semana $ 78.000. Minicargador de baterías $ 5.500. ¡Ah!... Nunca cerramos.

¿SABIA que Gomería STOP no tiene puertas? Griveo y Constituyentes.

GOMERIA STOP. Siempre abierta. Servicio permanente. Atención las 24 hs. Trabaja día y noche, no cierra ningún feriado. (Quiero dar a entender que no cierra los 365 días del año). Griveo 2217, a 10 mts. de Constituyentes al 4.900.

DORA BAVIO VENDE SU PEUGEOT 404 de Turismo de Carretera, Con motor de 2000 cm³, preparación Da Silva y trompa Baufer. Tratar telefónicamente en el 71-6715.

ESTUDIE AUTOMOTORES, Escuelas ETMA, le ofrece cursos diurnos y nocturnos de motores, carburación, electricidad, trasmisión, performance y trucaje de motores. Clases teóricas y prácticas. Av. Juan B. Alberdi 1619, Capital, tel. 63-2622.

VICENTE TIRABASSO, CONSTRUYE Y VENDE, palancas al piso, para todas las marcas y años: Ford, Chevrolet, Dodge, Fairlane, Valiant, Siam Di Tella, Magnette, Riley, Peugeot, Fiat, etc. Especialidad: Torino 300. Distribución y colocación: Rojas 2294, esq. Warnes, tel. 59-6329.

STOP. Siembre abierta. Accesorios y chiches. Griveo y Constituyentes.

STOP. Jamás cierra. Todo lo reglamentario para su viaje. Griveo 2217.

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

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

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Hugo Horacio Hasenbalg organiza un curso teórico práctico sobre plásticos reforzados con fibras de vidrio por correspondencia. Informes CNEL. DIAZ 1718 PB "B" y C.C. 1238, Correo Central. En marzo cursos personales en Capital Federal y próximamente en Córdoba, Mendoza y Rosario.

ROLLS ROYCE, modelo 34, "Presidencial", vendo semi desarmado. Ideal para restaurar. Completo y original, tel. 253-6501.

CAPOTS Y TROMPAS DEPORTIVAS, modificamos carrocerías, diseño Iovine. Bmé.

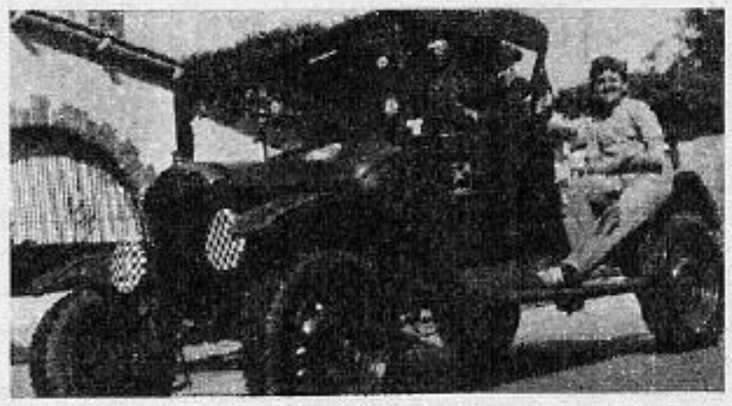


Mitre 3350, Victoria, Buenos Aires. Tel. 744-0623. Enviamos al interior.

STOP. Día y noche. Apoyacabezas graduables. Griveo y Constituyentes.

PARA MOTOCICLISTAS VELOCES, Luciano Fernández vende un motor ZANELLA-R.K.4, especial 0 km montado en cuadro super-liviano, apto para pista y circuitos. Total 1.400 pesos ley. Después de las 15 horas al tel. 73-0659.

FORD T 1925. Ideal para jóvenes. Motor



recién rectificado. Color amarillo y negro. Tel. 629-3746.

CISITALIA 1961, por ausentarme escucho ofertas, Jorge Santamaría, tel. 66-8883.

VENDO PISTA AUTOMODELISMO, 3 vías, 9 metros. Trasformador. Regalada. Tel. 750-2810.

STOP. Abierta las 24 hs. Balanceo de ruedas. Griveo 2217.

VOLKSWAGEN 56, buen estado, 2 carburadores. Ruteras "Cinturatto". Vendo o permuto por Fiat o Citroën. Tel 61-6932 y 6334, de 20 a 23 horas.

OPORTUNIDAD UNICA: para correr en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, etc., vendemos 1 S.P. BAUFER, idem al de Andrea Vianini, con chasis de cromo molibdeno, tren delantero completo. Diferencial Transax con frenos a disco en las 4 ruedas carrocería de aluminio completa, sin motor, sin caja y con 6 ruedas sin gomas. Comunicarse con Baufer a: 73-1078 (muy barato). Washington 2581, Capital Federal

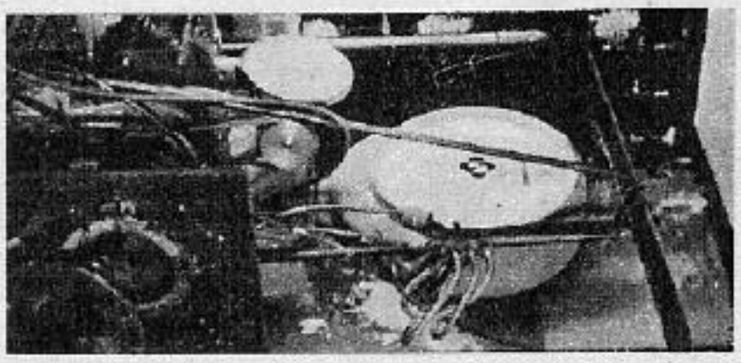
---

FORMULA-4 JULIA 7 (qué digo Julia, siempre con mi fijación: TULIA-7). Motor Renault (preparación del amigo Antelo). Lo vendo como apoderado del "play-boy" Carlos Iotti, que se fue con Rado a la Polinesia. No, no ganó el concurso, el reloj es de él. Con este auto ganó y perdió varias carreras. La última en el Hipódromo de San Isidro, le jugó al caballo "HP 300", casi pierde hasta el auto. Por tal razón y por cuenta y orden de Iotti, vendo, aunque llueva. Llamar (en horas correctas) al 59-7977.

STOP. Cubrevolantes CESIL para cualquier marca y modelo. Griveo y Constituyentes.

FORMULA 4 - CRESPI Tulia-8, con motor Renault "con toda la música". Caja Meriggi de último modelo. Completo con trailer y repuestos varios. Tratar: 32-1105. Sr. Neira, de 11 a 19 horas. ¡Listo para largar y apto para ganar! Cha'migo.

DINAMOMETRO: Schenk, alemán, apto para 500 HP y 10.000 rpm. Con plataforma, pirómetros, bitómetros. Tablero de coman-



do externo, equipo de renovación de aire. VICENTE FORMISANO, Azopardo y Cochabamba, Capital.

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

La tradicional carrera que todos los años organiza la Asociación Sanjuanina de Volantes se disputará entre el viernes y el domingo próximos. La ruta que se utilizará en la oportunidad será la misma que en ediciones anteriores, o sea de 505 km por etapa, alcanzando en tramos más de 4.700 metros sobre el nivel del mar.

La primera de las dos etapas se largará desde San Juan el viernes en horas de la mañana finalizando en La Serena, en la República de Chile. El día sábado, descanso y reparación de máquinas para continuar el domingo rumbo a San Juan.

Podrán participar en la competencia autos de las clases "A" hasta 1.150 cm3 y "B" de 1.151 a 2.000 cm3 del Grupo 2.

El total de los premios será de 39.235,90 pesos nuevos.

FIAT 600 Y CITROEN 2CV

El próximo domingo en el Autódromo Municipal de Buenos Aires tendrá lugar la disputa del Premio Apertura del Campeonato Zonal Metropolitano para Fiat 600 y Citroën 2CV. Este torneo, que cuenta con varias fechas en el calendario, está organizado por la Regional Nº 1, a la cual están afiliadas entidades de la Capital Federal y Gran Buenos Aires.

Las carreras se disputarán sobre el circuito Nº 7, que tiene un recorrido de 2.640,85 metros, en el siguiente horario:

1ª Serie de Fiat 600	14,30 horas
1º Serie de Citroën	15.10
2ª Serie de Fiat 600	15,55
2º Serie de Citroën	16.35
Final de Fiat 600	17.20

Se distribuirán $ 300.000 de los viejos en premios además de trofeos a los ganadores.

Las inscripciones, en el Vicente López Automóvil Club, Lavalle 1444, Vicente López, y en la Federación Regional Nº 1.

LIMITADA DEL 27

En la localidad de Rivas, en un circuito de tierra compactada, tendrá lugar el próximo domingo la disputa de una competencia para la categoría Limitada del 27, que otorgará puntaje para el campeonato argentino de la especialidad. En premios se distribuirá la suma de 4.500 pesos.

CAFETERAS Y MAR Y SIERRAS

La subcomisión de automovilismo de los clubes Palermo-Rivadavia organiza para el próximo domingo una competencia reservada para las categorías Cafeteras y Mar y Sierras. La misma se desarrollará en el circuito denominado Pedro Zuzua, ubicado en la unión de las rutas 86 y 228 de Necochea. Será ésta la primera reunión que contará con puntaje para el campeonato que organiza A.Z.A. (Asociación Zonal de Automovilismo).

MOTONAUTICA

En la localidad de Santo Tomé, en Santa Fe, se disputará el próximo domingo una interesante reunión motonáutica organizada por la Asociación Motonáutica del Interior juntamente con la Federación Motonáutica Argentina. Se han cursado invitaciones a varios pilotos de Buenos Aires, Rosario, Paraná y Tucumán por lo cual se prevé elevado el número de participantes.

Por la mañana del domingo y a partir de las 10 horas se realizará la Vuelta al Vado que consistirá en tres vueltas a un circuito isleño de 6.000 metros. Por la tarde, y luego de un almuerzo que se servirá en el club, continuará la actividad frente al balneario Santo Tomé, en un circuito que consta de dos rectas de 300 metros. Las clases que podrán intervenir son la Anexo "P" hasta 45,60 y 105 HP, la ET, IT, JT y Fza. Libre.

La competencia contará con el apoyo de la Dirección Provincial de Turismo y de la Municipalidad de Santa Fe.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

El próximo sábado, en el circuito de Kyalami, en Sudáfrica, se disputará el Gran Premio de Africa del Sur. Será la primera carrera del año con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-0766

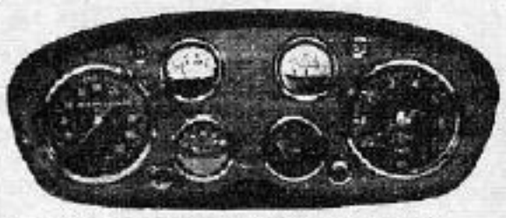
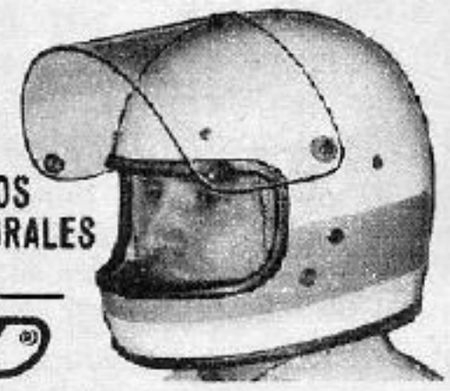
sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

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


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

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL

Tableros especiales para FORD FALCON

CASCOS INTEGRALES
DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD
ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e I.
Paraná 734, Cap., Tel. 44-9178 - Sábados Abierto hasta las 12.30 hs.



• 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.


LLANTAS
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA
Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino Peugeot
GARANTIA ESCRITA SOBRE CROMADO
INDUSTRIAS METALURGICAS
FABICANTES DISTRIBUIDORES
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
PCIA. BS. AS.
ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas CORSA correo

FORMULAS Y MAS FORMULAS

de Fernando y Pablo Galín, Eduardo Corsi y otros, Capital.

Señores: Queremos felicitar, congratular y saludar a ustedes, los tan abnegados corsaiolos, que desde la redacción hacen más alegre nuestra locura de todos los días.

Pero yendo a la tuerca del bulón, quisiéramos nos contesten el siguiente cuestionario:

1) ¿Qué pilotos integraban el equipo de Automundo que fue a Europa y por qué se disolvió el equipo?

R) Cupeiro y Pairetti. El equipo se disolvió cuando sus responsables creyeron que ya había cumplido su ciclo.

2) ¿Qué campeonatos mundiales y con qué marcas ganó Jim Clark?

R) Los de Conductores en 1963 y 1965. Ambos con Lotus.

3) ¿Por qué los coches de Indy, con 2.800 cm³ de cilindrada, no incursionan en F1 Internacional?

R) Entre otras cosas porque los coches de la fórmula USAC de 2.800 cm³ son sobrealimentados, no permitiéndose en F1 esta variante. Los que no son sobrealimentados son de 4.200 cm3, con lo que exceden el tope de tres litros de F1.

4) ¿Qué categoría europea se asemeja a la F4 nacional?

R) En espíritu al menos la "F. Ford" en Inglaterra y en Francia la "F. France". En Italia la "F. 850" y en muchos lugares del mundo (EE.UU., Brasil, Alemania, etc.) la Fórmula Vee (monopostos con motor Volkswagen 1.200).

5) ¿Con qué máquinas fue campeón del mundo Juan M. Fangio?

R) Con Alfa Romeo —Alfetta— 158/9; Lancia-Ferrari; Mercedes Benz W 196 y Maserati 250 F.

MERCEDES ENJAULADO

de Lisandro Consoli, Capitán Bermúdez, Santa Fe.

Señores: A continuación les formulo una serie de preguntas, que si no es mucha molestia para ustedes, agradecería me contesten:

1) En el Nº 251 de CORSA, en la página 20, aparece la foto de una cupé Mercedes Benz cuyo parabrisas tiene una protección de barras metálicas. ¿Para qué servía?

R) Ese coche había competido en la carrera Panamericana de México y la protección era debida a que ciertos pajarracos, en la versión anterior a la participación de los Mercedes, habían terminado retozando alegremente en los habitáculos de varios coches. Para evitar eso se pusieron los barrotes y se convirtió a los coches en jaulas al revés; en ésta los plumíferos quedaban del lado de afuera.

2) ¿Qué diferencia hay entre un compresor y una turbina?

R) Son dos cosas muy distintas: el primero es un "soplador de aire" a presión mientras que la turbina es un elemento mecánico que necesita tener un flujo de aire a alta velocidad para ser movido.

3) ¿Qué motor utilizará Di Palma este año en SP y en TC?

R) Tanto en una como en otra categoría, Tornado. En SP en pareja con Bertolini en el equipo Berta, para el que correrá también en TC.

4) En el Nº 251 se dice que los integrantes del equipo del ACA en F2 MA serían Bessia y Bulla. ¿En qué queda entonces lo de Marincovich y García Veiga?

R) Nunca supimos que Marincovich y García Veiga fueran a integrar dicho equipo. Bessia y Bulla serán los dos pilotos y posiblemente también entre en el asunto el Chango Fernandino en algunas oportunidades.

DUDAS EN PAMPA DE ACHALA

de Pedro Hurtado, Ciudad de Córdoba.

Señores de CORSA: Me dirijo a ustedes con el objeto de hacer resaltar un hecho que tuvo lugar durante la disputa de la prueba Carlos Paz-Mina Clavero disputada recientemente. Lamentablemente, lo que yo quiero resaltar no es lo bueno que vimos en esta carrera —y que fue mucho— sino la falta de honestidad puesta de manifiesto por Danilo Bonamici cuando, al terminar la carrera, afirmó que su coche estaba absolutamente standard. Esto yo considero que es absolutamente falso, ya que un coche en esas condiciones tiene un rendimiento sensiblemente inferior al de un Grupo 2 e incluso al de uno de la categoría menor. Además creo que tal afirmación de Bonamici es falsa, porque participaban figuras brillantes de la categoría, tales como Gradassi, Ahumada, Visintini, Epsilon, etc., a quienes en las condiciones mencionadas, Bonamici jamás podría haberles presentado lucha y mucho menos en un trazado semejante.

Porque el ganador parcial hasta Mina Clavero de la categoría standard era nada menos que Paco Mayorga, y el señor de Alta Gracia con el coche de llevar a los chicos a la escuela, le había sacado varios minutos (exactamente tres hasta El Cóndor). Porque personalmente controlé a los punteros en el tramo Copina-Carlos Paz, y en los pocos tramos rectos, la berlina tiraba más que la cupé del ganador Ahumada.

Todo esto me lleva señores Corsos a pensar que este "buen" señor nos quiso meter gato por liebre o que el señor Galluzzi dejó alguna vez más alguna de sus "sutilezas", ya que tengo mis serias dudas acerca de si el auto "de la señora Bonamici" no tendría adentro un motor de la CCF lo suficientemente camouflado como para disimular cualquier desliz que pudiera tener, o mejor dicho, por si "la vaca les salía toro" como me parece que les salió. Nada más y gracias.

R) CORSA se hizo eco de aquellas declaraciones de Bonamici, y no tiene porque ponerlas en duda. Ahora, sólo desea aclararle que Bonamici es soltero y que no lleva chicos al colegio en su coche. Con respecto a Galluzzi, las apreciaciones del lector nos parecen apresuradas, ya que el mismo nada tuvo que ver en esa carrera con el piloto de Alta Gracia.

CARAMELOS SURTIDOS

de José L. Zakka, Alta Gracia, Córdoba.

Señores: sería de mi placer que me contestaran las siguientes preguntas:

1) ¿Cuántos carreras ganó Carmelo —"Caramelo"— Galbato en TC?

R) Once carreras incluyendo las ganadas en Chile.

2) ¿Cuál fue el coche más exitoso de Carmelo?

R) El más ganador fue la Liebre III. Con él Galbato ganó tres veces y dos más fue ganador con otros pilotos.

3) ¿Es el nuevo Fiat 128 un auto "gamuza"?

R) No. Va a ser un auto "lona". Compruébelo buscando la marca en el orillo.

4) ¿Correrá Lole con un Brabham oficial en F. 1 como compañero de Graham Hill?

R) En alguna oportunidad puede ser. Y en 1971.

5) ¿Quién reemplazará a Ruesch en el equipo Steven de SP?

R) Todavía no se sabe ya que Steven no ha anunciado aún la formación de su equipo para la presente temporada. Podría ser también que no se cubriera la vacante y que participe con un solo auto piloteado por el Negro Monguzzi.

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://lasrevistasdemauro.wordpress.com

YA SOY MECANICO DIPLOMADO



No importa la marca del coche o el tipo de motor. Los conozco bien. Puedo localizar las averías y repararlas. Antes sólo poseía la práctica del oficio. Me faltaba la técnica. Un día decidí estudiar un Curso por Correo, con todas las garantías, aprovechando los ratos libres. Ahora poseo los conocimientos técnicos que la práctica no me había dado.

Usted también poseerá un

TITULO TECNICO

estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece



MECANICO DE AUTOMOVILES
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

TECNICO EN MOTORES
MECANICO DE MOTORES DIESEL

ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánico Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

SOLICITENOS FOLLETOS EXPLICATIVOS EN COLORES, SIN NINGUN COMPROMISO PARA UD.

GRATIS

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MOT 35*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

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

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

NUEVA!

Nadie, pero nadie, sabe hacer una avalancha de espuma tan rica... tan cremosa...como

Gillette

Ahora en aerosol



Sólo hay que mojar la cara.



Poner una pequeña porción en la mano.



Extender por el rostro y ya está listo.



Resultado: la afeitada más confortable y perfecta.

—Ya viene lista para afeitarlo de la manera más fácil, rápida y moderna que existe.

—Ablanda mejor la barba porque retiene la humedad durante toda la afeitada.

—Y el perfume . . ? Bárbaro!

ESPUMA LISTA PARA AFEITAR

Gillette

EN AEROSOL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com