$80

Parabrisas

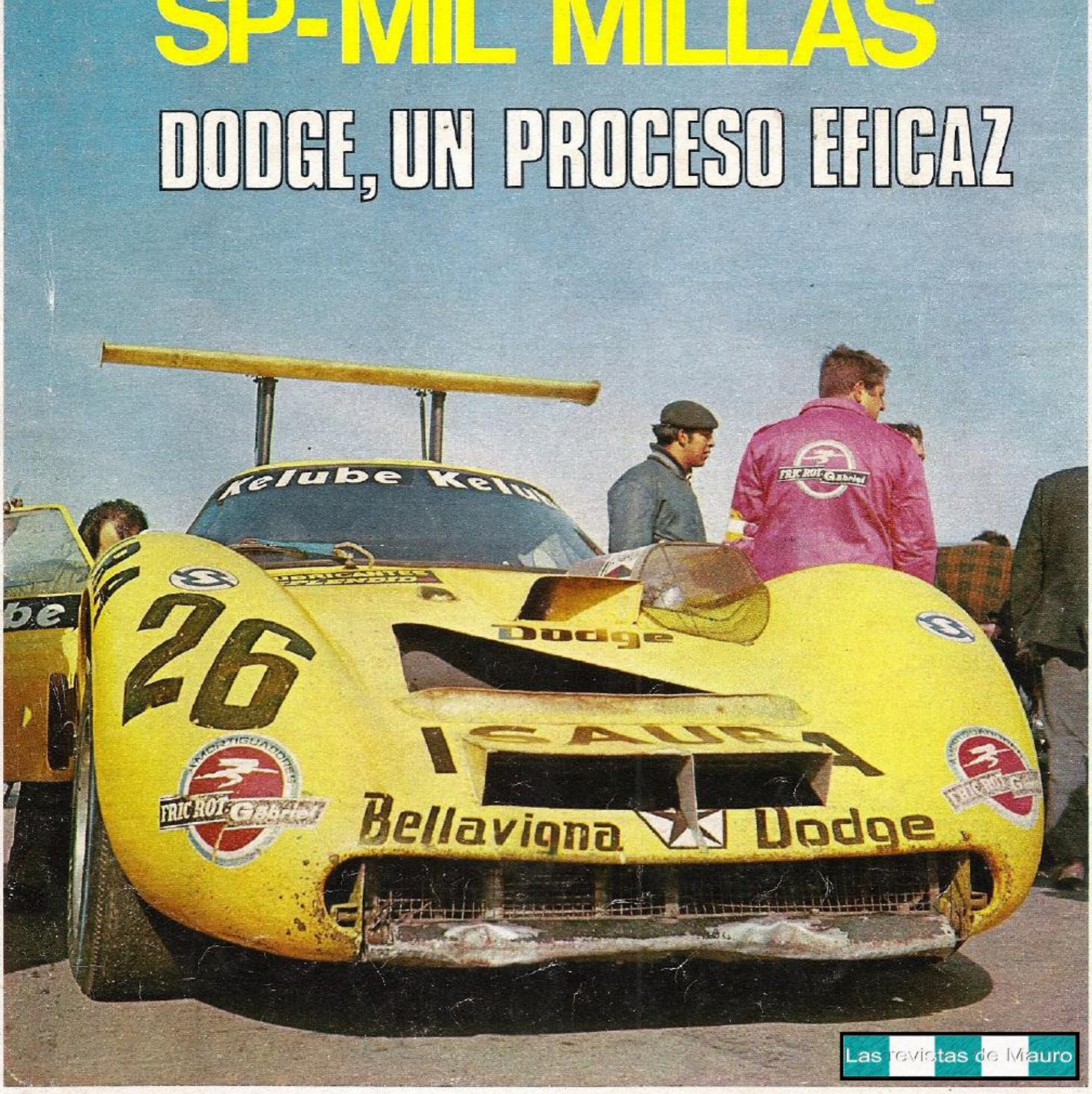
Nº 171

CORSA

29 de julio al 4 de agosto de 1969

SP-MIL MILLAS

DODGE, UN PROCESO EFICAZ



Las revistas de Mauro

GOODYEAR

La primera cubierta hecha con cinto de fibra de vidrio y armazón de poliester

¡Dura hasta el doble que las cubiertas comunes!

Es tan fuerte que su banda de rodamiento es prácticamente una banda extra.
Es un tipo de cubierta completamente nueva, fabricada con doble cinto de fibra de vidrio —peso por peso-más fuerte que el acero.
Bajo la fibra, hay una recia armazón de telas de poliester de la era espacial.
Y alrededor, como extra, una robusta banda de rodamiento de caucho Tracsyn.
Con Señales de Seguridad que aparecen cuando la cubierta ha llegado al grado de desgaste que aconseja su renovación.



¡NUEVA!...

DECATHLON POLYGLAS

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 171 del 29 de julio
al 4 de agosto de 1969

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

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

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

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas 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, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.

CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Carlos A. Romano y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
Tráfico: Renée Luna.

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 prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: via San Damiano 2, Milán. 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

Sí, señores, créase o no, este fin de semana tuvimos carrera en el Autódromo. Sí. No fue un espejismo propio de nuestras mentes ávidas y lujuriosas, se corrió una carrera de SP en el Autódromo y gracias a que inteligentemente las autoridades del Avellaneda Automóvil Club establecieron las 10 de la mañana como hora de largada y fijaron en $ 500 el precio de la entrada general, se tuvo un lleno casi total de tribunas. También contribuyó al éxito de la reunión la temperatura primaveral y la expectativa de ver actuar a los fierros supremos de la industria argentina, cada vez más sofisticados y más veloces. La carrera en sí deparó pocos momentos de emoción —o mejor dicho la emoción duró pocos minutos— ya que la guerra entre los adalides de las marcas más populares (Chivo y Ford) se terminó abruptamente con el abandono progresivo de éstos. La deserción tuvo carácter de endemia y las roturas importantes de motor (bielas afuera) fueron los síntomas más repetidos. Poco a poco fueron ascendiendo en la tabla de posiciones nombres poco esperados por la afición, y así llegamos a ver a un Ballbé o a un Aranzana en el cómputo final, prendidos en la punta. A propósito de este último, pensamos que su actuación, con un Torino 380 W-TC casi convencional fue excelente ya que concedió bastante handicap por las características nada SP de su coche.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO EN TRES ARROYOS

El Moto Club Tres Arroyos y el Tres Arroyos Automóvil Club han organizado en forma conjunta un Campeonato Abierto de Automovilismo que se llevará a cabo en el autódromo del Moto Club Tres Arroyos. El Campeonato se realizará en seis competencias y la primera de ellas está programada para el próximo domingo 3 de agosto. Cada carrera de este campeonato otorgará el siguiente puntaje: al 1º 9 puntos; al 2º, 6 puntos; al 3º, 3 puntos; al 4º, 1 punto. Este puntaje es válido para todas las categorías a intervenir.

Los automóviles participantes se han agrupado en cuatro categorías, cada una de las cuales tendrá clasificación y premios independientes:

—Categoría Ford "T".

—Categoría "A", coches hasta 1150 cm³.

—Categoría "B", coches hasta 2000 cm³.

—Categoría "C", coches de más de 2000 cm³.

En las categorías A, B y C todos los coches serán de fabricación nacional o similares importados.

El valor de la inscripción se ha fijado en 3.000 pesos para todas las categorías. Los coches de menor cilindrada que intervengan en las superiores abonarán un adicional de 1.500 pesos en cada una de las que intervengan. Estos importes serán devueltos a los corredores una vez que sea comprobada su participación en las pruebas.

En calidad de premios se entregarán 55.000 pesos para los Ford "T" en cada una de las seis carreras. Para los de la "A" se repartirán 130.000 pesos en cada carrera; para la "B" hay 190.000 para cada carrera y 200 mil para los más grandes. Las inscripciones y el reglamento se solicitan en la calle 1810 número 11 de la ciudad de Tres Arroyos.

LA CARRERA DEL TAPALQUE

Aquella carrerita que anunciáramos para el 9 de julio pasado fue suspendida por las lluvias y el consecuente barro chirle en la pista. Muy hábilmente, entonces, el Tapalqué Automóvil Club ha programado el mismo festival para el domingo venidero. Estará reservado para coches Fiat hasta 750 cm³ inclusive y Citroën 2 CV. Las pruebas se disputarán en una pista de tierra de una extensión de 1.600 metros. Las inscripciones se reciben en la sede del club organizador, Avda. San Martín 232, hasta 15 minutos antes de cada carrera, y el precio de ellas se ha fijado en 1.000 pesos. Se entregarán 40 mil pesos en premios para los Fiat y 60.000 para los 2 CV.

MOTOS Y KARTS

La benemérita Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas, que preside el amigo don Amleto, en complicidad con la Asociación de Pilotos de Karting, que preside el amigo Virgilio Cappaccione, amenazaron seriamente con una reunión mixta que se llevará a cabo el domingo próximo en el Autódromo Municipal de Buenos Aires a partir de las 14 horas. Las motos incluyen las cilindradas de 50, 100, 125 y 175 cm³; además de los sidecars. Los karts serán de la fórmula "K" y pelearán por los puntitos en el circuito número 10. Promete ser divertido, tido, tido.

CAFETERAS '69

De acuerdo con el Calendario de Cafeteras de la presente Temporada, el domingo próximo se correrá en Tandil mediante la organización de la Peña "El Triángulo Rojo" de aquella localidad bonaerense. Se entregarán 18.000 pesos por serie y para la final, hasta el octavo clasificado, hay 180.000 pesos y trofeos.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

NURBURGRING: GRAN PREMIO DE ALEMANIA F-1

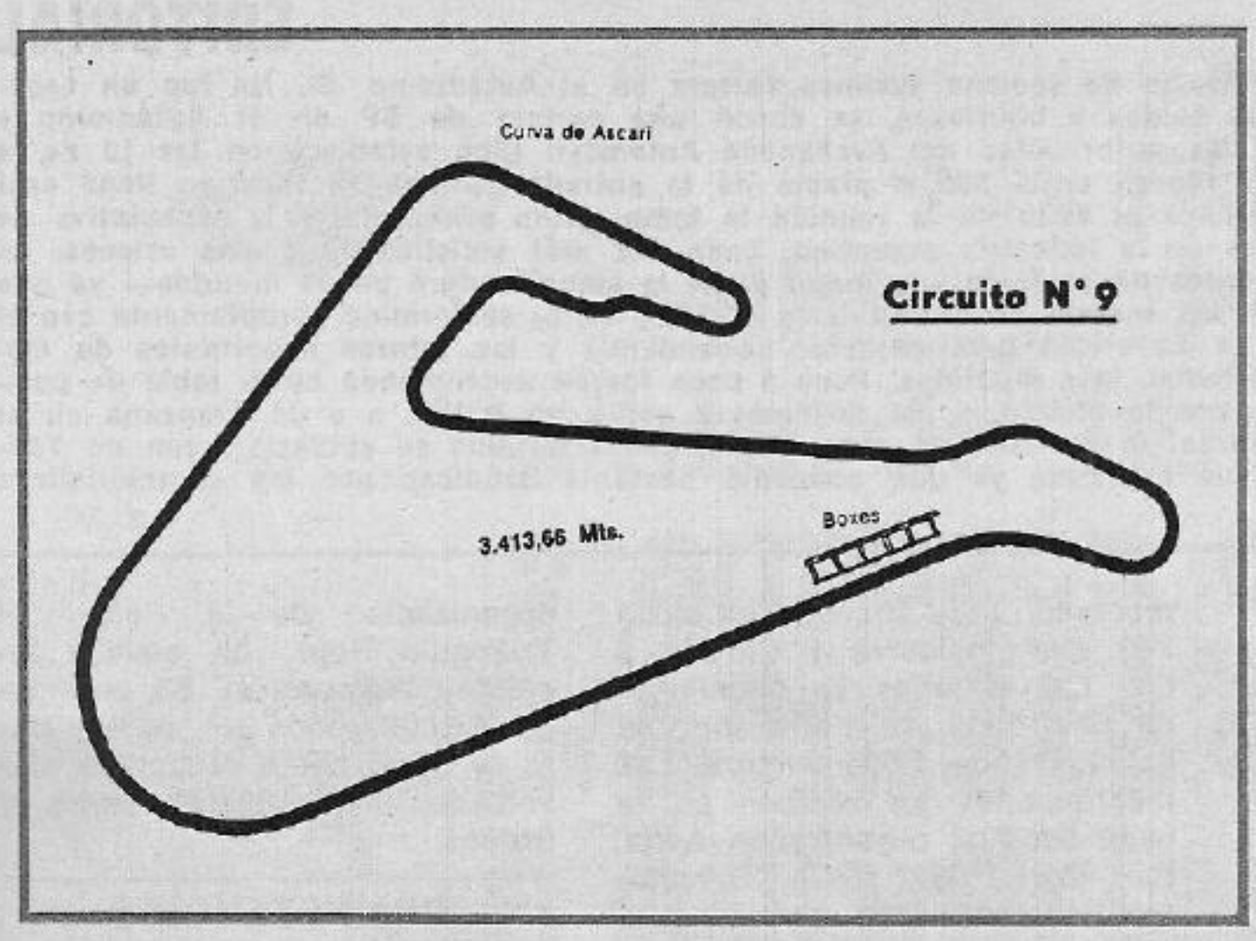
El próximo domingo, el mismo día que los pilotos argentinos partirán hacia Nürburgring, en el sinuoso circuito alemán se disputará el Gran Premio de Alemania para automóviles de Fórmula Uno como sexta fecha del campeonato que ya tiene en el bolsillo Jackie Stewart. La prueba se hará en el circuito de 22 kilómetros y se recorrerá en 15 oportunidades. Los hombres y máquinas serán los de siempre, con el agregado de la BRM, que pese a la desvinculación de Tony Rudd vuelve a los Grand Prix después de ausentarse en las dos últimas carreras.

CAMPEONATO DE MONTAÑA: CESANA-SESTRIERE

Sexta trepada de montaña por el campeonato que como ya anticipamos ganó Ferrari. El domingo la Cesana - Sestriere en Italia.

Ustedes habrán visto muchas veces notas en nuestra revista, firmadas por raros personajes o absurdos seudónimos. Esa no es la realidad, sino simplemente el producto de la infantil imaginación de una mente depravada, libidinosa y de lúbrica fantasía. La de Eduardo González, Jefe de Diagramación y despreciable sujeto, a quien vemos en la foto fantaseando cosas incalificables.





COPELLO



¿Cómo puede ser que se vayan
rompiendo todos los autos
y sólo uno -el obvio ganador- complete
la distancia total?
Sin embargo, es exactamente lo que pasó.
Excelente el trabajo de Copello
y muy poco más en materia de resultados

Fotos de ANTONIO CAPRIA y DANIEL LEON

"Van a ver que dentro de dos semanas, en el circuito nueve, los autos nuestros van a dar que hablar. En lo trabado, el motor Tornado se las puede rebuscar." Estas palabras, dichas al pasar, correspondieron a Carlos Ruesch durante la carrera de SP realizada en Córdoba hace quince días. En el momento significaron una simple apreciación. Luego del triunfo absoluto de Eduardo Copello en las dos series, pasaron a la categoría de proféticas. En el mediodía del domingo, muchas personas vivieron una alegría que se mostraba esquiva desde tiempo atrás. El propio Copello, desde ya. Y junto a él Berta (tuvo que formarse la pareja nuevamente), Cacho Ruesch, la gente de Shell, la de IKA-Renault y todo el grupo de mecánicos.

Que Copello podía dar una sorpresa en esta nueva época de Ford vs. Chevrolet, quedó evidenciado el viernes, cuando Don Eduardo consiguió el mejor tiempo de entrenamientos hasta ese momento. Luego, el sábado, tres autos lo superarían con registros menores para el debut de los SP en el circuito 9. Andrea Vianini y Carlos Marincovich se le adelantaron por escasas décimas. En cambio Reutemann sí se destacó netamente del resto con un tiempo de 1m28s. El Huayra rendía su primer examen en Buenos Aires con un parcial que aseguraba un probable gran final.

A pesar de la evidente superioridad de Lole y su auto, la situación general era muy atrayente por el escalonamiento de marcas que se podía ver en la línea de largada. Ford, Chevrolet, Dodge, Tornado en los cuatro primeros lugares. El asunto estaba para levantarse temprano y mucha gente rumbeó para el autódromo aprovechando un día casi veraniego.

Allí verían accionar, por primera vez, a los Pronello-Ford, por primera vez a los SP en un circuito que exige a todo el conjunto hombre-auto.

SERIE INICIAL: COPELLO

La escapada del Huayra de Reutemann fue impresionante. A la segunda vuelta ya su distancia sobre el segundo se medía en centenares de metros. Al pasar por segunda vez en la curva del Ombú, segundo marchaba Marincovich, tercero Pascualini, cuarto Cupeiro, quinto Vianini, sexto García Veiga, séptimo Copello, octavo Franco y noveno Gradassi. A todo esto se había producido el primer encontronazo entre Copello (que buscó la cuerda) y Marincovich, que no tenía lugar para que el Numa metiera la trompa. En el mixto, vibración general.

Reutemann se siguió cortando y García Veiga adelantaba posiciones desde el sexto lugar hasta ponerse tercero al pasar a Cupeiro. En la siguiente —séptimo giro— el Trueno Sprint del equipo de Steven, al mando del "Nene" García Veiga, se puso segundo. Tres vueltas más tarde Marincovich se quedaba definitivamente con ruido a cositas sueltas dentro del motor. En la 11ª vuelta Copello lo pasó a Vianini y en la siguiente se quedó Reutemann con una biela integrando el paisaje. Así, García Veiga, luego de regalarnos una exhibición de manejo

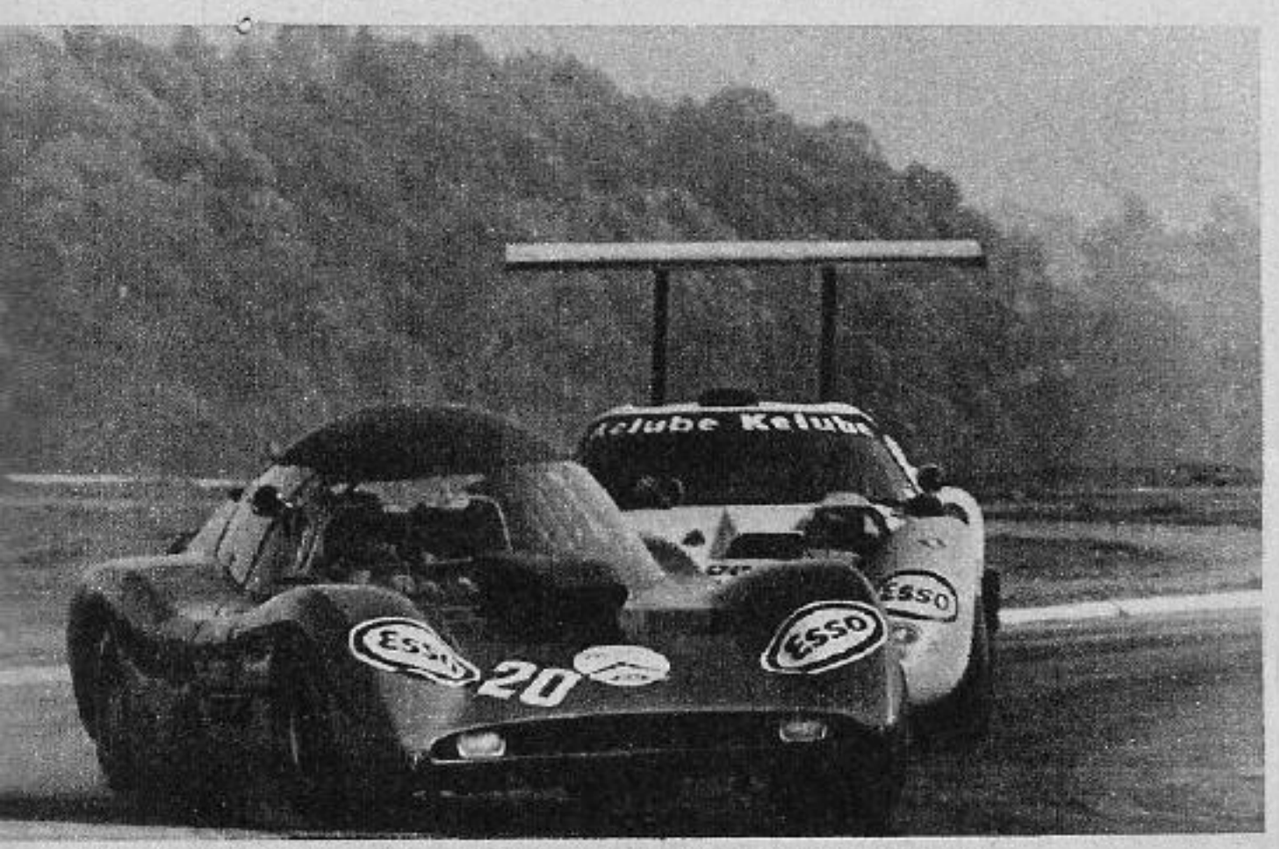
→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

+ BERTA = COPELLO



Buena elección de Pronello: Jorge Ternengo. Supo luchar y llevar la delantera en un duelo sin tregua con otros dos "nenes", Copello y Vianini.



Carlos Ruesch lo vaticinó. Los Numa Tornado podían andar bien en el circuito Nº 9. Tuvo razón.

y doblando como con esquíes, se adueño de la primera posición. Atrás quedó Copello, Vianini, Ruesch, Cupeiro, Gradassi y Bruno que luchaba con Galbato. Franco ya había abandonado.

En el Trueno aparecieron problemas eléctricos y Copello tomó la delantera en la vuelta 16ª. En la vigésima se quedó Cupeiro con motor roto y en la 24ª Ruesch, que iba tercero. Así fue como no quedó nadie terminando la serie —que fue interesante en su primera mitad— con los puestos de vanguardia en manos de Copello, Vianini, Gradassi, Aranzana, Ballbé.

SEGUNDA SERIE: LA PUNTA ESQUIVA

Todos ahí, espectantes y esperanzados. Porque la paridad de máquinas y pilotos era una cosa seria: para Chevrolet estaba el "Nene" García Veiga con un Trueno Sprint que ya parece haber pagado el derecho de piso. Para Chrysler, Andrea Vianini, efervescente y con todas las posibilidades que el motor Bellavigna le otorgaba. Torino tenía en Don Copello el gran retorno de los brujos (Copello-Berta) y la gran oportunidad de volver a ser número uno. Por último, Ford con sus dos coches —un Huayra y un Halcón— dudaba muy poco sobre el resultado de esta segunda parte.

Iniciada la lid, el "buque" que se tomó Pascualini fue una cosa de locos. Lástima que "Picho" quiso que el buque fuera todavía más grande y al entrar al mixto se vio metido en un trompo fenomenal. Para dejar la punta a García Veiga antes de finalizar la primera vuelta. Un poquito más atrás, en un trencito rapidísimo, viajaban Ternengo, Andrea y Copello. Hasta allí, por tiempos sumados, Copello era ganador general; pero ése no era el asunto. Así fue agrandándose cada vez más el agujero que separaba al Trueno del resto. Mientras tanto, Pascualini apuraba, desde su segundo puesto, en los límites que le permitía una falla en el tren delantero que se evidenciaba en cada curva. Entonces se produjo la primera baja en el trencito que empujaba la cola de Pascualini: Andrea, quien había roto un soporte del alerón en la primera serie, volvió a padecer el mismo problema en esta parte de la segunda, hasta que por último el motor no quiso más Lolas, terminándole la carrera al "Tano".

El segundo en quedarse, de los tres que formaban ese grupo, fue Ternengo, que tuvo que detenerse por problemas de recalentamiento. Qudaba así García Veiga primero, Pascualini segundo y Copello cómodo tercero. Detrás, Pirín Gradassi, Ballbé y Aranzana.

Faltando menos de la tercera parte, el Trueno Sprint pasó humeando para detenerse, definitivamente, en el curvón y perder la gran serie del "Nene" y Horacio Steven. Quedaba así "Picho" Pascualini en la punta con tranquilidad (Señora mamá). Copello segundo prolijísimo y primero absoluto; mientras Pirín se despedía, también en el curvón, de finalizar la serie por una biela muy traviesa.

Pero quiso Mandinga que a sólo una vuelta de la segunda carrera llegada de Pascualini (la otra fue Rafaela) un tornillo del acelerador le dejara el pie derecho sin nada para apretar, mientras su mano derecha le daba tal trompada al volante de dirección —desahogo de mufa— que la tapita de la bocina saltó a pegarle justo en la nariz. Y así le llegó el turno de puntear a Eduardo Copello, con "Cacho" Ruesch segundo, y más allá Ballbé, quien quedaba segundo en la clasificación general y Pascualini —no obstante— lograba acomodarse con sus 27 vueltas en el cuarto lugar de esta serie delante de Evaristo Aranzana que tenía el mismo número de vueltas, y por primera vez arribó a un puesto quizá inesperado.

REFLEXIONANDO

Punto uno: el circuito nueve resultó un agradabilísimo punto de referencia para medir autos y pilotos. Se habló, por ejemplo, de la hipotética falibilidad de los Huayra en circuitos trabados. Después que Carlos Reutemann comandó a voluntad la primera serie hasta la explosión de su motor, se disiparon esas dudas. Pascualini, en cambio, no se encontró cómodo de inmediato en el circuito, pero, honestamente, reconocía antes de largar, que era su primer contacto en carrera con ese trazado y no era tan fácil tomarle la mano. El "Nene" García Veiga produjo una brillante confirmación de virtudes junto a un auto que realmente dobla muy bien. Copello y Gradassi manejaron como saben, que es mucho. Y muchos, muchos pilotos, tuvieron oportunidad de lamentarse tupido por fallas que fueron dejando en el camino a un tendal.

El único defecto que se le criticó desde el principio al circuito 9, eran las manchas de aceite unidas a la goma dejada por las cubiertas, que podían crear situaciones riesgosas. En efecto, hubo lugares que se trasformaron en verdaderos "flanes", pero la rápida y eficaz acción de grupos muy organizados que distribuían inmediatamente cemento sobre las manchas, evitó cualquier inconveniente. Por lo tanto, el defecto no fue tal.

Le falta una cosa a la categoría Sport Prototipos y es que los autos duren un poco más. El domingo se produjo tal **debacle** que en determinado momento se podía suponer que ganaría cualquiera, si todo quedaba librado a la suerte. Todas fueron roturas de motores, y eso hace pensar si no será cuestión de buscar un poquito menos de vueltas y un poco más de resistencia. Como agregado, bien vale la pena acotar que el motor que ganó es, precisamente, el más limitado de estos días, que fue concienzudamente preparado para volver al ruedo y que se aguantó toda la carrera sin un quejido.

¿El momento más lindo de toda la carrera? Probablemente cuando en la segunda serie Copello y Vianini peleaban en cada centímetro la posición de puntero que mantenía "el abuelo". Lástima que eso se cortó cuando el alerón del Baufer-Dodge volvió a sufrir la rotura del soporte. (Entre paréntesis: ¿hasta cuándo correremos con alerones si **no sepuede por normas internacionales?**)

Ganó Copello. Y le sacó cinco vueltas al segundo. Evidentemente, algo no anda del todo bien. Copello y su auto hicieron una carrera briuno hizo algo parecido. El mérito y las culpas a quienes corresponden. llantemente normal. Del resto, ni

PATIO DE BOXES

Andrea Vianini rompió dos veces alerón. La primera vez el soporte que lo une al eje trasero. En el tiempo de reparación se soldó y nuevamente se cortó en el mismo lugar durante la segunda. Además, Andrea tropezó con un problema de tenida (posiblemente debido al alerón) pues el auto se le iba demasiado de trompa y no podía tenerlo como él hubiera deseado. Ya el sábado nos había anticipado que con ese auto no se podía andar mucho, y para hacer el tiempo de clasificación, tuvo que jugarse como un loco.

Lole Reutemann se tomó el gran buque de entrada, y cuando venía viajando solito y sin mayores apuros, una biela del Ford F-100 buscó lugar por dónde salir, haciendo un agujero machazo en el block y lo dejó fuera de carrera en la primera serie. Mucha bronca y la imposibilidad de clasificarse. Lo hecho fue suficiente. Por otro lado quedó muy contento con la nota salida la semana pasada en CORSA titulada el "Padre Veloz".

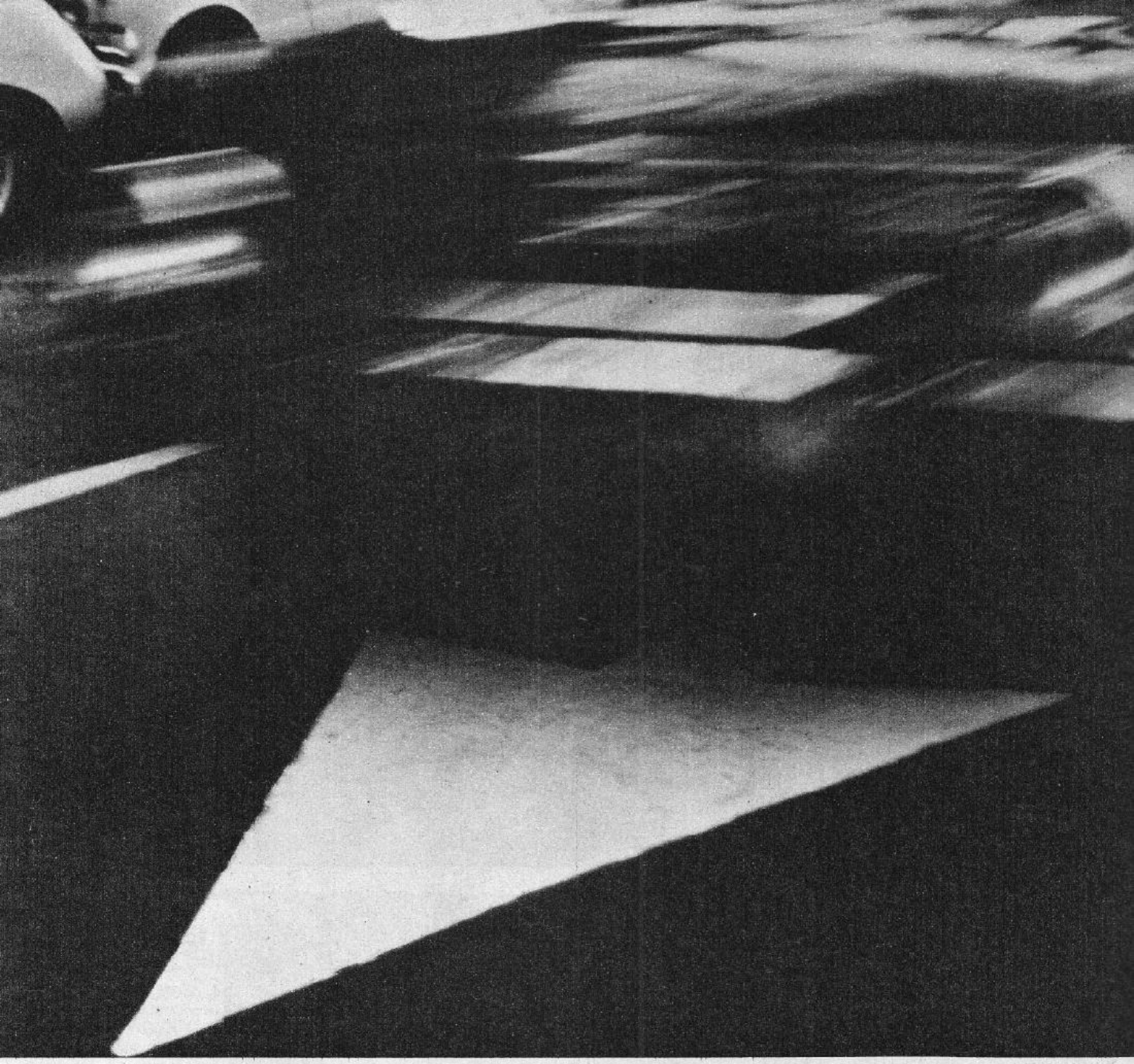
Otro que cortó biela fue **Héctor "Pirín" Gradassi.** Estábamos al lado del auto de García Veiga que ya había abandonado, cuando pasó "Pirín" y dejó escuchar el ruido al bielamen revuelto. Lástima, porque anduvo muy fuerte en la zona del mixto y en la bajada del tobogán.

El **"Gallego" Jorge Cupeiro** sigue con su racha de desintegrar motores. Uno el viernes, y el domingo otro. ¿Hasta cuándo? Un inglés diría: "Hay que saber esperar, Jorgito...". Claro que llega un momento en que uno se cansa.

Edgardo Boschi le había anticipado a **Evaristo Aranzana** que si en carrera giraba en más de 1m42s le pondrían bandera negra. No hizo falta porque aunque algunas vueltas estuvo en 1m42 y monedas, fue subiendo posiciones en base a los abandonos y retrasos. Al terminar la carrera Aranzana se acercó a Boschi y le dijo: **"Muchas gracias por aguantarme hasta el final..."**. La respuesta de Boschi fue: **"No, por favor, me alegro mucho que se haya clasificado bien... hizo una muy buena carrera y no molestó nunca a nadie".**

Ingeniero Sierra: "Este circuito es sensacional porque además se ve bien cuál es el que maneja... a ver si le dan manija, porque parece que la carrera del 17 la quieren cambiar y hacerla en el peri-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La Prensa señala el camino en automovilismo.

(Sígala. Todos los lunes.)

Conozca *ya* los audaces, nuevos y potentes modelos que surgen de Estados Unidos y Europa. Abra con nosotros el capot. Estudie el corazón de los motores; analice las ventajas de nuevos sistemas de suspensión, de frenos, de carburación.
Admire la línea actual que la ingeniería y el arte pusieran en los vehículos '69.
Participe en las polémicas que desatan los ensayos de futuros sistemas de propulsión y, al mismo tiempo, reviva con nosotros la nostalgia que despierta el estudio de los viejos modelos, aquellos que por un lado nos hacen sonreír, y por otro nos causan admiración . .
Los lunes, hay mucho que ver en este viaje por el mundo del automóvil.

Suba con nosotros. **LA PRENSA**



Carlos Ballbé con el Chevún logró un segundo puesto aunque con varias vueltas menos que Copello, quien en la foto está a punto de descontarle una.

¿Quién es capaz de dudar que las largadas son cada día más sensacionales? Lole picó en punta y miren el lote que viene detrás.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PORSCHE 911 (CHASSEUIL - BALIOLENA) EN LAS 24 HORAS DE FRANCORCHAMPS

El domingo pasado se corrieron las 24 horas de Spa, que nuevamente ganó Porsche con su modelo 911 al comando de los franceses Chasseuil-Balionena recorriendo 4.272,231 Km a un promedio general de 178,006 que es nuevo récord del circuito. A mitad de carrera abandonó Kremer con otro 911 y que fuera ganador el año pasado. El récord de vuelta estuvo a cargo de un Chevrolet Camaro que no cumplió el recorrido total de la prueba. El equipo Mercedes Benz que presentara un auto piloteado por Jackie Ickx-Kurt Ahrnes y Dieter Glemser retiró sus autos de carrera por problemas en los neumáticos. El auto (un modelo 300) desarrollaba en las rectas 270 Km/h velocidad a la que se desintegraban los neumáticos. Durante el trascurso de la prueba se mató el volante francés Leon Dernier ("Elde") al comando de un Mazda. CLASIFICACION: 1º — **Chasseuil-Baliolena** (Fr) Porsche 911 con 4.272,231 Km a 178.006 Km/h; 2º — **Haldi-Cheneviere** (Sz) Porsche 911; 3º — **Duvigneaud-Stalpaert** (Be) Porsche 911; 4º — **Moerenhout-Braillard** (Be) Porsche 911; 5º — **Deprez-Katayama** (Be-Ja) Mazda R100; 6º — **Katakura-Taketchi** (Ja) Mazda R100; 7º — **Hermann-Chuller** (Ke-Al) Porsche 911; 8º — **Damseaux-Berger** (Be) Alfa Romeo GTA; 9º — **Kelleners-Koob** (Al-Lux) BMW Alpina 2,8 y 10º — **Bruninhaussen-"Alix"** (Be) BMW 2002. Récord de vuelta: **Tuerlinckx** (Chevrolet Camaro) con 4, lls 6 a un promedio de 202,070 Km/h (Nuevo récord).

metral. Hay que demostrar que estos autos pueden frenar y doblar... andar derecho anda cualquiera ¿no les parece?" Nos parece, ingeniero.

A último momento **Carlos Ballbé** pudo descontarle la vuelta que Aranzana le llevaba y de esa forma entrar segundo detrás de Copello. Un andar muy tranquilo y regular el de "Goyo" Ballbé. A la larga obtuvo un saldo alentador. Estaba feliz.

Comentario de **Eduardo Rodríguez Canedo** (espectador involuntario ante la no llegada de la Liebre-Berta) en la curva del Ombú: **"Che... qué bien que anda Marincovich... nunca lo había visto andar así".** Mientras tanto, "Toti" Agromayor se deleitaba con el virtuosismo de Eduardo Copello.

Los infaltables datos del boletín meteorológico del equipo Técnico de Pirelli integrado por la sociedad ANDOLFATO-CASTAGNOLA. Inc. **Temperatura ambiente:** 19,8; **Temperatura de pista:** 20; **a 60 cm de altura:** 19,8; **Presión atmosférica:** 761 mm, y **Humedad:** 91 %. Todo esto cuando las manecillas del reloj indicaban las diez de la mañana.

El **"Nene" Ternengo** sufrió las consecuencias de mil y un problemas. Se tuvo que conformar con durar el mayor tiempo posible. El Halcón de Pronello que corrió el domingo, adoleció de fallas en caja de velocidades en la primera serie. Para ser exactos, el selector de segunda acarreó el dolor de cabeza, y cuando el "Nene" lograba meter la segunda, no la podía sacar. Por lo tanto optó por usar **1ª, 3ª** y **4ª.** Claro que verlo doblar en el Ombú en 3ª era algo lamentable y no por culpa de él, precisamente. En la segunda serie se cortó la correa de la bomba de agua. En fin... mal día para Ternengo y la gente que lo sigue.

Martín "Barbita" Calvo (colega de la prestigiosa revista **Automundo)** al abrir su billetera (vacía, por supuesto) dejó ver una fotografía que reconocimos al instante como la de **Norita Carranza** (hija de Ricardo Carranza). Por lo que se puede prever, la pareja Norita-Martín puede llegar a ser centro de la curiosidad del ambiente. ¿El romance del año?

Muchos estuvieron ausentes el domingo. Martínez Boero y "Fede" Urruti se pasearon por el Autódromo muy empilchaditos, de traje y corbata. El equipo de Gastón estuvo sólo representado por "Cacho" Franco que estuvo delante de "Pirín" Gradassi hasta que se quedó con el motor "agarrado". Pero por el lado del equipo de Perkins siempre hay novedades y nos enteramos que al quedarse nada más que Urruti en Buenos Aires ("Cacho", Gastón y el "Chino" van a Nürburgring), se pensó en tomar un nuevo piloto para ocupar una de las plazas libres, momentáneamente. El nombre que suena muy fuerte es el de **Ernesto Santamarina.** (¡No tenés ojo Gastón!). De esta forma, se supo confidencialmente, que Nicanor Molinas ha quedado desvinculado del equipo de Gastón, definitivamente, luego de una conversación sostenida la semana pasada.

Tullio Riva parece que lamentablemente volvió al camino de la mala suerte. Cuatro vueltas solamente le bastaron para que se le rompiera todo el motor. La amargura de Tullio se reflejaba claramente en su cara No es para menos: venirse desde Córdoba para correr nada más que cuatro vueltas amarga a cualquiera.

Carlitos Pascualini se encontraba un poco perdido en el circuito. Fue su debut en el Nº 9. Es indudable que el trazado es el más difícil del Autódromo y se hace necesario girar algunas vueltas hasta llegar a tomarle la mano. No obstante, a medida que se fueron sucediendo los giros se fue familiarizando más. En la segunda serie el auto, probablemente por flojedad de amortiguación, cabeceaba bastante.

Norberto Pauloni sigue pagando el derecho de piso lógico que implica la puesta a punto de una máquina nueva. El domingo lo vimos doblar fuerte y muy parejo. Debido a su un tanto excesiva impetuosidad, tuvo dos fuera de pista. El primero fue en la curva de Ascari, el otro a la salida del Ombú con abolladuras y roturas de carrocería.

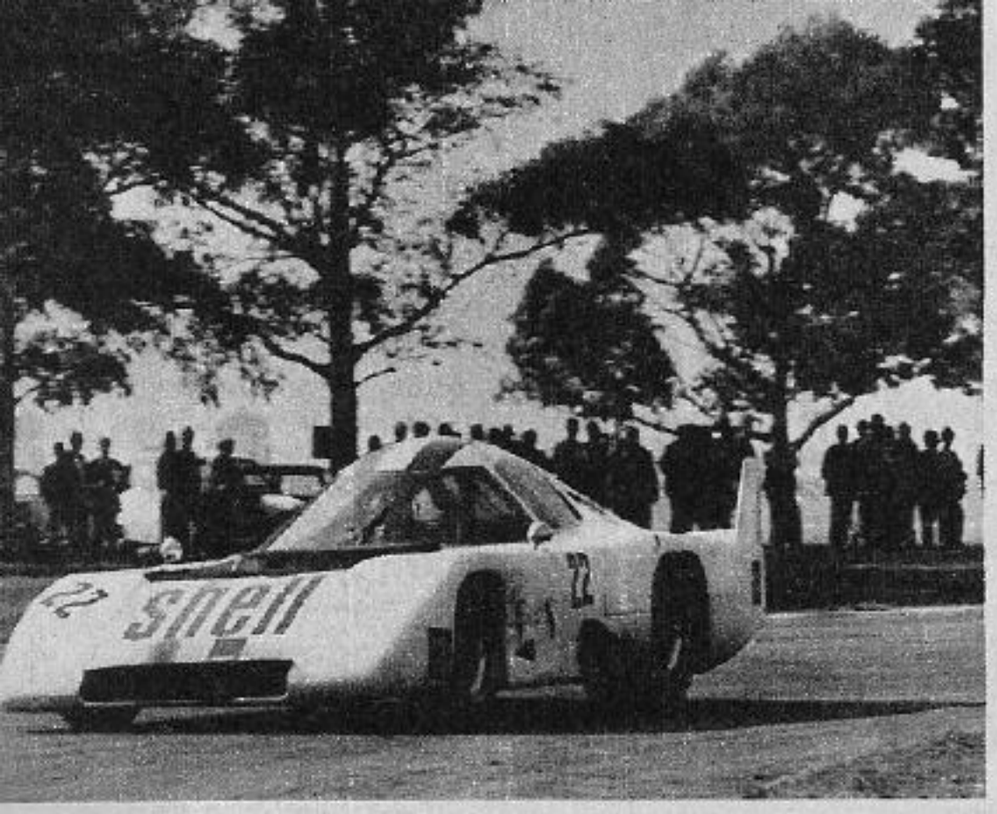
Hay algo que ya traspasa las fronteras de la casualidad o la coincidencia. Nos referimos a la decidida mala, pésima suerte de Nasif Estéfano. Esta vez a causa de una pinchadura de neumático no tuvo más remedio que seguir derecho en la curva de Ascari. Tras pasar el alambrado, fue a chocar contra una columna de alumbrado. El auto quedó bastante abollado. ¿Hasta cuándo seguirá? Porque ya es increíble. Nasif es un piloto con reconocidas condiciones. Merece mucho más. ¿Hay que pensar en mala suerte o en buscar urgentes soluciones?

En un gesto muy típico de él, Horacio Steven frunció su voluminoso cejo y entrecejo en una clara exteriorización de alegría. No importa que el coche del "Nene" García Veiga no haya podido terminar su magnífica segunda serie, porque lo que había que demostrar ya estaba hecho: el Trueno Sprint pasó el examen con un "Sobresaliente".

—A tu entender, Horacio, ¿qué faltaría hacerle al coche?

—Nada, el coche ya está terminado. Donde existen todavía algunas cosas por ajustar es en el motor. Seguimos teniendo el mismo problema que padecimos en Córdoba: el recalentamiento. Y eso se debe a la inclinación que tiene el motor. A pesar que fuimos modificando esa ubicación hasta llegar al medio grado de ángulo que tiene ahora.

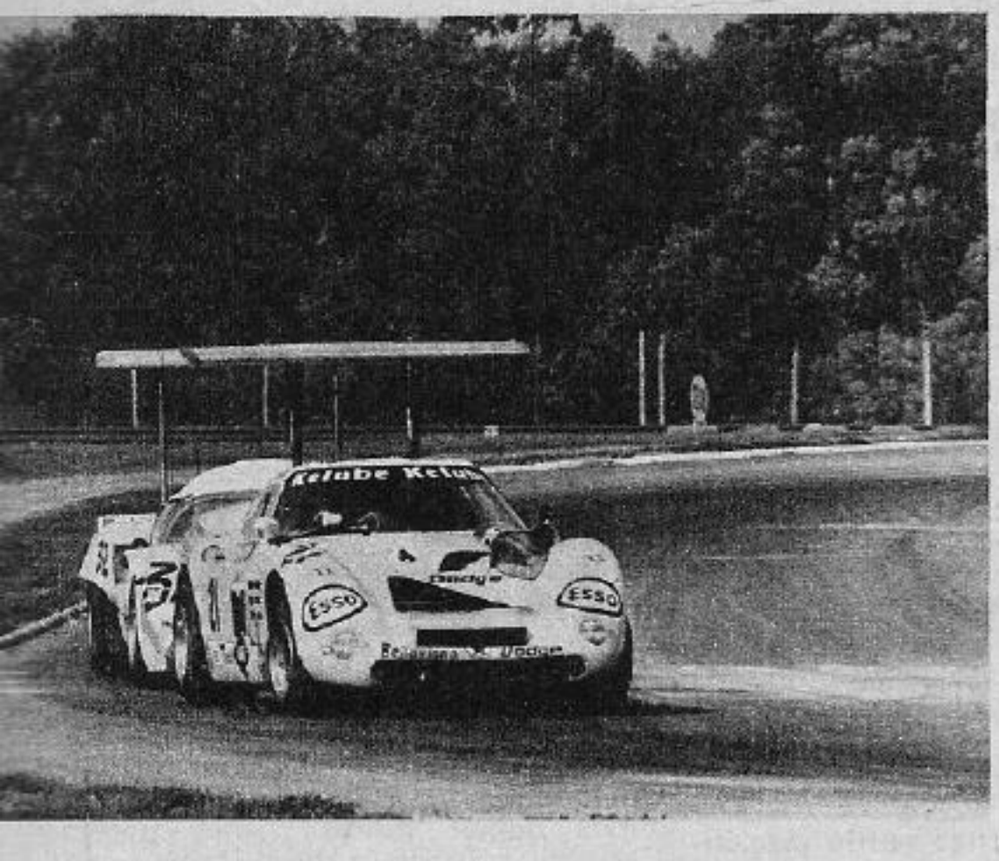
→

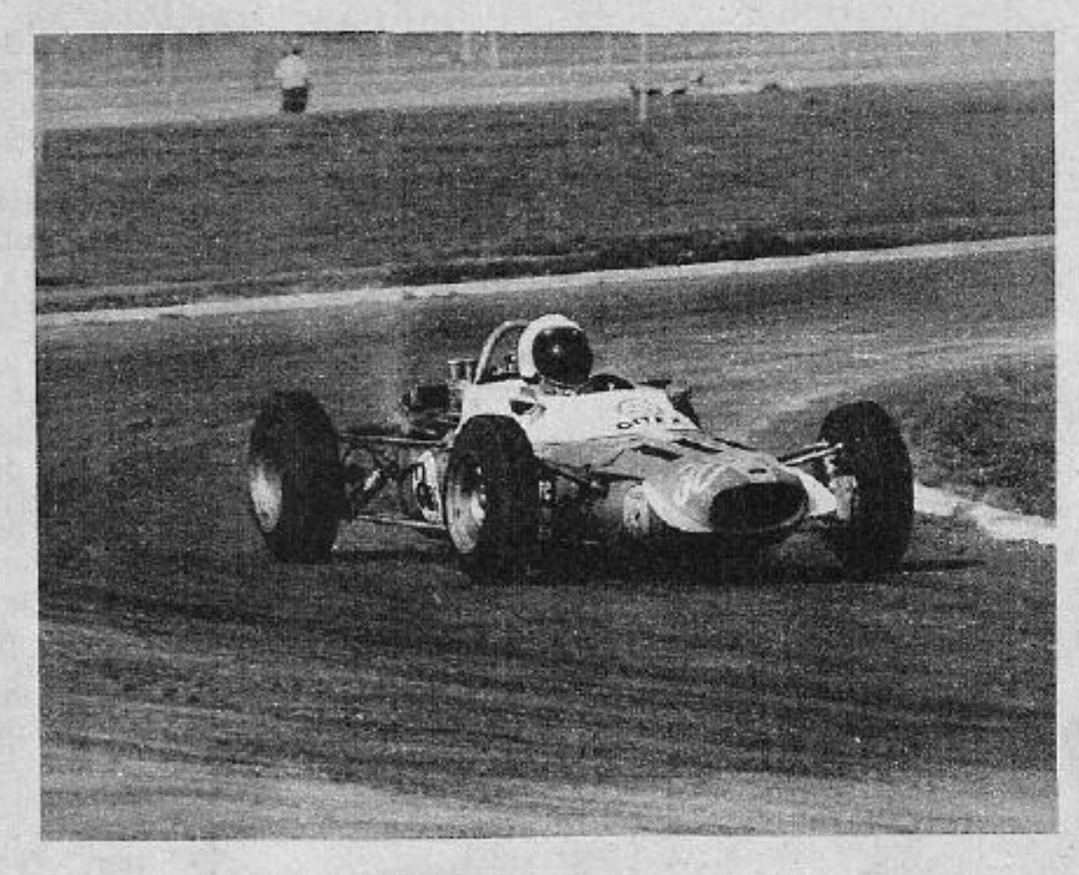




Izquierda, arriba:
La sensación del domingo. Néstor "Nene" García Veiga con su Trueno Sprint. Gran manejo y progresos en el auto.

Centro, arriba:
Dicen que por el agujero que hizo la biela en el block del coche de Lole Reutemann se escapó el tigre que tenía en el tanque. Si el motor hubiera aguantado, otro hubiera sido el cantar de los cantares.





Izquierda, abajo:
Andrea Vianini y Eduardo Copello "chupaditos". Luego, Copello pasó adelante y se fue. Andrea abandonó.

Centro, abajo:
Carlos Ragno fue el ganador de la carrera de F-4 que se disputó entre serie y serie. Buen manejo.

UN NENE QUE CRECIO RAPIDO

En la primera serie demostró todo lo que andaba. Enderezó al mixto con su Trueno Sprint y fue el comentario del día de la gente del Ombú. La que se junta siempre que hay carrera de SP, TC o TM y analiza con frialdad. Define y critica; sentencia sin compasión. **"Este sabe, este no tiene idea... este puede ser".** Esa fue la gente que el domingo esperó cada paso del Nene García Veiga para buscarle un error. No pudieron porque no hubo argumentos para recalcar defectos. El **Nene García Veiga** calcó cada curva, entrando con todo y saliendo a fondo con un auto al que por fin se le encontró el punto justo aunque faltan pulir detalles. Néstor García Veiga es un gran valor y el domingo volvió a reeditar su actuación del año pasado cuando manejó el Trueno de Pairetti. Aquello no fue suerte, esto tampoco. Estamos en presencia de uno de los mejores pilotos del momento y con la ventaja que significan sus 22 años.

El domingo, cuando ese auto quedó tirado en la rectita que conduce a la curva Ascari con un grave problema de recalentamiento se bajó del auto bañado en sudor y con rabia. Cumplió con las radios y cuando fuimos a su encuentro se echó a llorar de pronto en forma incontrolable. Porque tenía rabia, bronca, mufa, indignación. **"Yo no quería ganar... ¿te das cuenta?... yo quería llegar. ¿Me entendés? ¡Vos no sabés cómo quería llegar Es el colmo... venía cuidando... no lo pasaba de las seis mil vueltas y me viene a pasar esto... yo sólo quería llegar".** Nos tiramos en el pasto hablamos de Nürburgring del viaje del próximo domingo. De que era suficiente con lo demostrado, pero nada llegó a consolarlo. El Nene quería llegar. No le importaba ganar. El domingo vimos un gran piloto en acción y la tribuna lo recibió con aplausos. Néstor García Veiga lloró, pero de bronca. Para cerrar usaremos una frase suya: **¡No te nos quedés nunca!...**

pero que es suficiente para traernos problemas. Y no se olviden que cada vez que cambiamos la inclinación del motor hay que hacer una trompa nueva.

—¿Qué vas a hacer ahora que García Veiga se va a Nürburgring?

—Nada. El coche ya está puesto a punto de suspensión y chasis. Tendré que conseguir un piloto, pero éste no tendrá que colaborar en el ajuste de la máquina porque ya está lista.

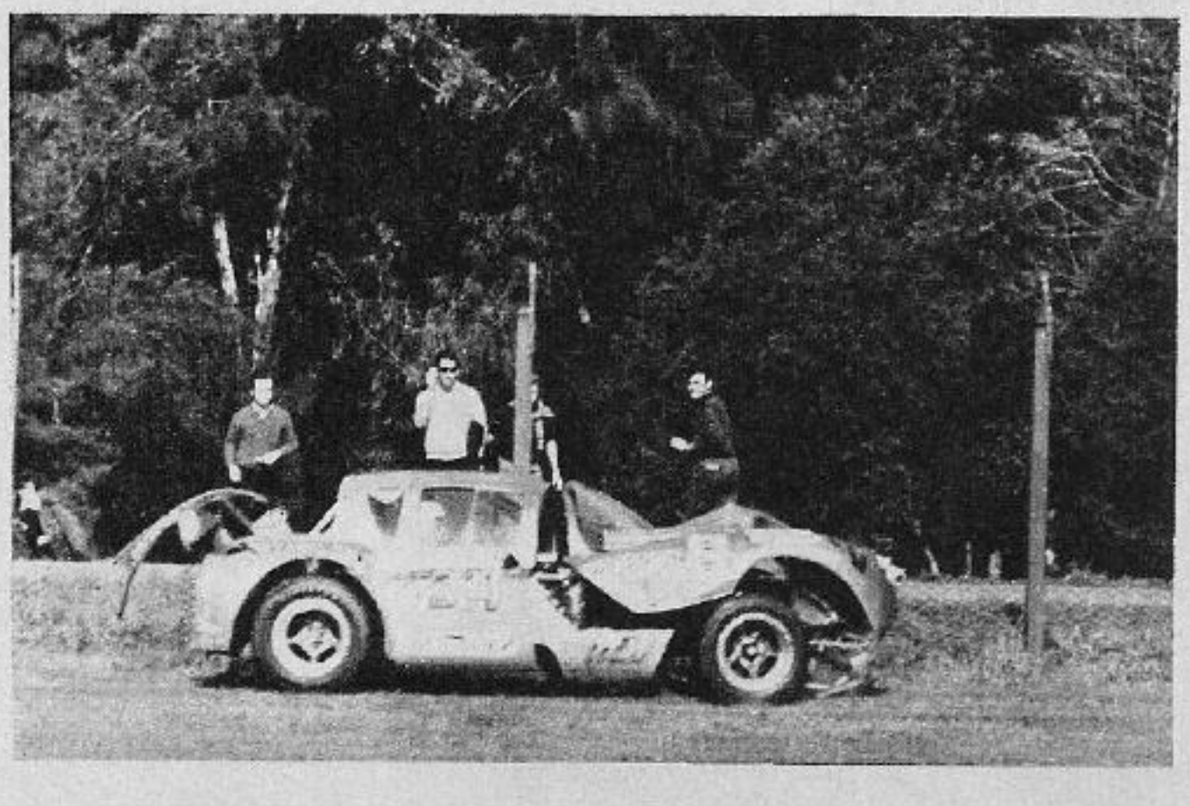
"Cacho" Ruesch supo acomodar su propio Numa en cuarta posición general. "A pesar de haber andado casi toda la 2ª serie sin agua... iba a parar, pero me di cuenta que la temperatura no subía demasiado, así que seguí metiéndole a 4.000 vueltas porque tenía un poco de miedo." En su mameluco, terminada la carrera, se apreciaban todavía los pedacitos pulverizados de la goma del caño de agua reventado.

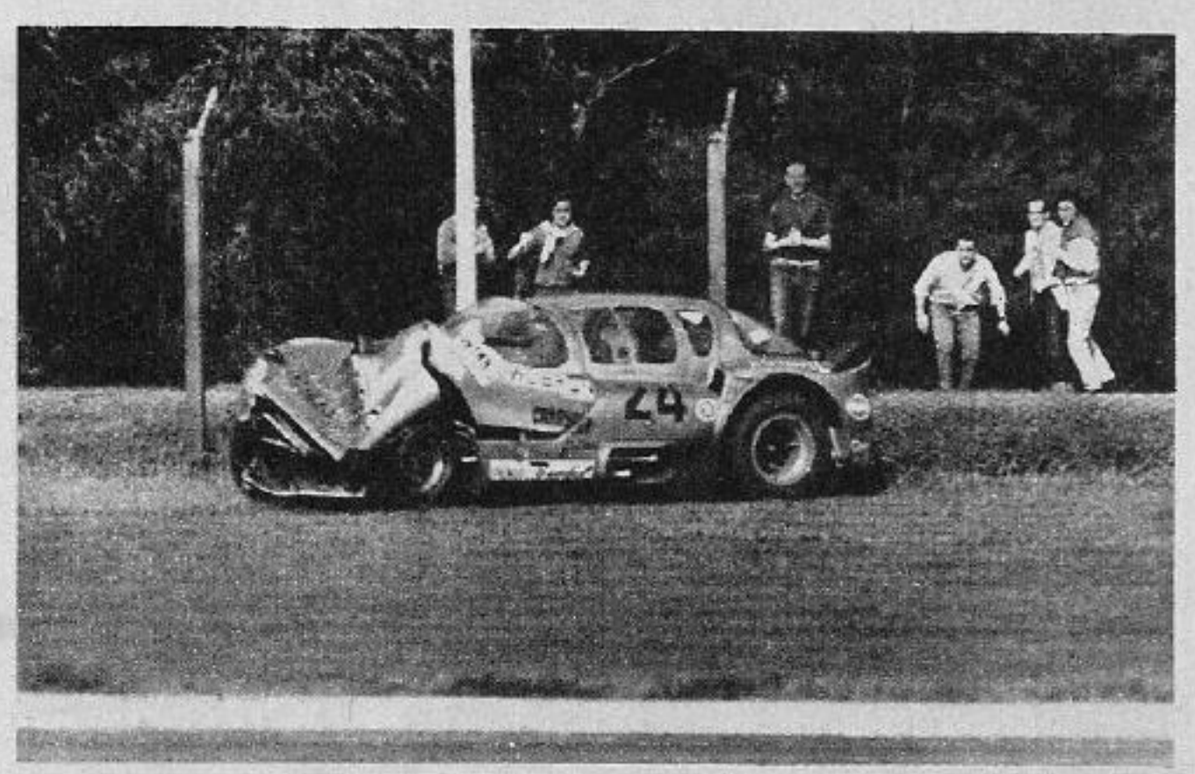
La gente de Herramientas Bahco necesitaba —en un afán de relacionar públicamente— una especie de recepcionista volante para repartir calcomanías y contacts por los boxes y patios de ídems. Consiguieron una y le confeccionaron un vestidito semi minifalda sumamente atractivo; pero a último momento esta chica no pudo venir y tuvieron que recurrir a una agencia para conseguir otra. Y la consiguieron, con el inconveniente de que era mucho más alta que la original y ya no había tiempo de hacerle otro vestidito. La cosa es que enfundada en este mínimo uniforme, la chica se puso a repartir cartelitos por los garages internos. Avivados pilotos y mecánicos de la Fórmula 4 de las posibilidades que ofrecía la minifalda, cada uno le pedía que le pegara muchos "contacts" en su auto, mientras el resto de la troupe observaba desde atrás, y ligeramente abajo, el paisaje que la señorita Bahco —agachada— les brindaba.

Los apelativos de las radios con respecto a Berta variaron entre "la mano mágica, el mago, el brujo, la galera, el as escondido, la varita mágica, el hechicero de Alta Gracia" y algunos más, imposibles de recordar. Cansado de tener que responder a tantas inventivas disímiles, Berta contó la única verdad de este auto ganador. "Este Numa se comenzó a modificar hace tres semanas cuando le adaptamos la suspensión que había andado tan bien en la Liebre que manejó Di Palma hace dos meses en una carrera en el Oscar Cabalén. El motor es un normal —no de los gordos— con una tapa ligeramente modificada y con carburadores horizontales de los cuales sólo hay tres entregados: uno a Copello, otro a Ruesch y otro a Gastón Perkins. No hay secretos mágicos."

NÜRBURGRING - 84 HORAS. Ya en la última semana, antes de la partida de los pilotos hacia Alemania, el accidente de Bordeu modificó, a último momento, el panorama. Oscar "Cacho" Franco lo suplanta a Bordeu y el "Nene" García Veiga fue designado como el piloto suplente. Merecido honor, por cierto, para dos de los grandes pilotos jóvenes que tenemos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





El auto de Norberto Pauloni termina su serie de trompos junto al alambrado. Previamente ya había chocado contra el guard-rail. El prototipo dobla y frena bastante aceptablemente. Pauloni tuvo una mañana cargada con una gran dosis de vehemencia.

CAMPEONATO ARGENTINO SPORT PROTOTIPOS

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Marincovich, Carlos	9
2º	Bordeu, Juan Manuel	7
3º	Copello, Eduardo	6,50
	Cupeiro, Jorge	6,50
5º	Pascualini, Carlos	3
	Pairetti, Carlos	3
7º	Ruesch, Carlos	2,50
8º	Aranzana, Evaristo	1
	Franco, Oscar	1
	Galbato, Carmelo	1
11º	Urruti, Federico	1
12º	Di Palma, Luis	0,50
	Riva, Tullio	0,50
	Vianini, Andrea	0,50

CLASIFICACION FINAL POR SUMA DE TIEMPOS

1º	32	Copello, Eduardo.	Numa II B-Tornado	1h35m54s7	60
2º	9	Ballbé, Carlos ...	Baufer Chevrolet..	1h37m32s5	55
3º	28	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	1h38m29s1	54
4º	25	Ruesch, Carlos ..	Numa II B-Tornado	1h26m34s	53
5º	2	Gradassi, Héctor L.	Martín Fierro Dodge	1h21m32s	50
6º	21	Vianini, Andrea ..	Baufer Dodge	1h12m11s4	45
7º	20	Ternengo, Jorge J.	Halcón F-100	1h36m56s7	45
8º	22	García Veiga, N...	Trueno Sprint Chev.	1h17m19s5	38
9º	24	Pauloni, Norberto.	Pauloni Chevrolet ..	48m20s	25
10º	10	Bruno, Alberto ..	Trueno Sprint Chev.	37m20s2	23
11º	17	Pascualini, Carlos.	Huayra F-100	45m43s4	20
12º	4	Cupeiro, Jorge ...	Martos Chevrolet ..	25m30s2	16
13º	18	Reutemann, Carlos	Huayra F-100	15m26s2	10
14º	14	Estéfano, Nasif ..	Romero Tornado ..	14m43s9	9
15º	3	Marincovich, C. ..	Martos Chevrolet .	14m24s	8
16º	5	Galbato, Carmelo.	Baufer F-100	13m19s9	8
17º	11	Domínguez, R. ...	Chevrolet	49m03s7	7
18º	16	Mujica, Matías ..	Crespi Tornado ..	11m24s1	7
19º	51	Franco, Oscar M.	Liebre III	10m21s1	6
20º	1	Pairetti, Carlos ...	Formisano Chev...	15m32s3	6
21º	36	Riva, Tullio	Numa Tornado	8m21s1	4

CLASICAS MIL MILLAS ARGENTINAS

Avellaneda Automóvil Club - Circuito Nº 9 (3,413 km) - 27/VII/69

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE (30 vueltas)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	32	Copello, Eduardo.	Numa II B-Tornado	47m00s9	30
2º	21	Vianini, Andrea ..	Baufer-Dodge	47m14s3	30
3º	2	Gradassi, Héctor L.	Martín Fierro-Dodge	47m52s2	30
4º	28	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	48m20s2	27
5º	9	Ballbé, Carlos ...	Baufer-Chevrolet ..	48m06s1	26
6º	24	Pauloni, Norberto.	Pauloni-Chevrolet .	46m37s8	25
7º	25	Ruesch, Carlos ..	Numa II B-Tornado	36m48s1	23
8º	10	Bruno, Alberto ...	Trueno Sprint Chev.	37m20s2	23
9º	20	Ternengo, Jorge ..	Halcón F-100	47m56s8	22
10º	17	Pascualini, Carlos.	Huayra F-100	45m43s4	20
11º	22	García Veiga, N..	Trueno Sprint Chev.	46m39s8	19
12º	4	Cupeiro, Jorge ..	Martos Chevrolet .	25m20s2	16
13º	18	Reutemann, Carlos	Huayra F-100	15m26s2	10
14º	14	Estéfano, Nasif ..	Romero Tornado ..	14m43s9	9
15º	3	Marincovich, C. ..	Martos Chevrolet .	14m24s	8
16º	5	Galbato, Carmelo.	Baufer F-100	13m19s9	8
17º	11	Domínguez, R. ..	Chevrolet	49m03s7	7
18º	16	Mujica, Matías ...	Crespi-Tornado	11m24s1	7
19º	51	Franco, Oscar M...	Liebre III Tornado.	10m21s1	6
20º	1	Pairetti, Carlos ..	Formisano Chev. ..	15m32s3	6
21º	36	Riva Tullio	Numa Tornado ...	8m21s1	4

Promedio del ganador: 134,428 km/h.

Record de vuelta: Carlos Reutemann en 1m28s1 a un promedio de 139,491 km/h.

SEGUNDA SERIE (30 vueltas)

1º	32	Copello, Eduardo.	Numa II B-Tornado	48m54s7	30
2º	25	Ruesch, Carlos ..	Numa II B-Tornado	49m45s9	30
3º	9	Ballbé, Carlos ...	Baufer Chevrolet..	49m27s4	29
4º	17	Pascualini, Carlos	Huayra F-100	44m57s8	27
5º	28	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	50m08s9	27
6º	20	Ternengo, Jorge ..	Halcón F-100	48m59s9	23
7º	2	Gradassi, Héctor.	Martín Fierro Dodge	33m39s8	20
8º	22	García Veiga, N...	Trueno Sprint Chev.	30m39s6	19
9º	21	Vianini, Andrea ..	Baufer Dodge	24m57s1	15
10º	24	Pauloni, Norberto.	Pauloni Chevrolet .	1m42s2	Fr.

Promedio del ganador: 129,726 km/h.

Record de vuelta: Andrea Vianini en la novena vuelta en 1m29s1 a un promedio de 137,925 km/h.

MECANICA NACIONAL - FORMULA 4

Circuito Nº 9 (3,413 km)

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	30	Ragno, Carlos	Renault Crespi .	26m18s9	15
2º	17	Bullrich, Alberto	Renault	26m38s1	15
3º	8	Guglielmino, Juan ..	BMW Crespi	26m58s3	15
4º	39	Trapani, Francisco ..	BMW Crespi	27m17s2	15
5º	28	Avala, Osvaldo	Fiat Crespi	27m35s2	15
6º	72	Belloni, Ricardo P...	Renault Crespi .	27m40s2	15
7º	40	Llavallol, Jaime E....	BMW Crespi	27m41s2	15
8º	1	Expósito, Raúl	Renault	27m41s6	15
9º	60	Martino, Rodolfo F...	BMW	28m03s8	15
10º	29	Balbo, José	BMW Crespi	26m30s1	14
11º	59	Scaglia, Osvaldo ...	Renault Crespi ..	26m30s3	14
12º	6	Andretta, Carlos H...	BMW Crespi	26m33s2	14
13º	7	Díaz Romero, Marcelo	Renault Crespi .	28m03s2	13
14º	9	Lavena, Juan C.	NSU Crespi	24m15s1	12
15º	10	Cella, Roberto	BMW	19m34s2	10
16º	50	Scofoni, Miguel	Fiat Scofoni ...	20m59s1	10
17º	52	Alcaraz, Luis E.	BMW Crespi	27m14s9	10
18º	13	Fernández Valerga, S.	Renault Crespi .	16m49s4	8
19º	41	Parolo, Anselmo	Fiat Crespi	7m47s3	4
20º	33	Stegmann, G. H.	BMW Crespi	9m42s1	4
21º	82	Bouvier, Eduardo B..	BMW Crespi ..	6m27s1	3
22º	2	Martínez, Raúl A. ..	BMW Crespi	1m56s	Fr.
23º	3	De Rossi, Héctor	BMW Crespi	2'53s2	Fr.

Promedio de la carrera: 116,757 km/h.

Record de Vuelta: Coche Nº 6, Carlos Andretta en la segunda vuelta, 1m39s8. Promedio: 123,138 km/h.

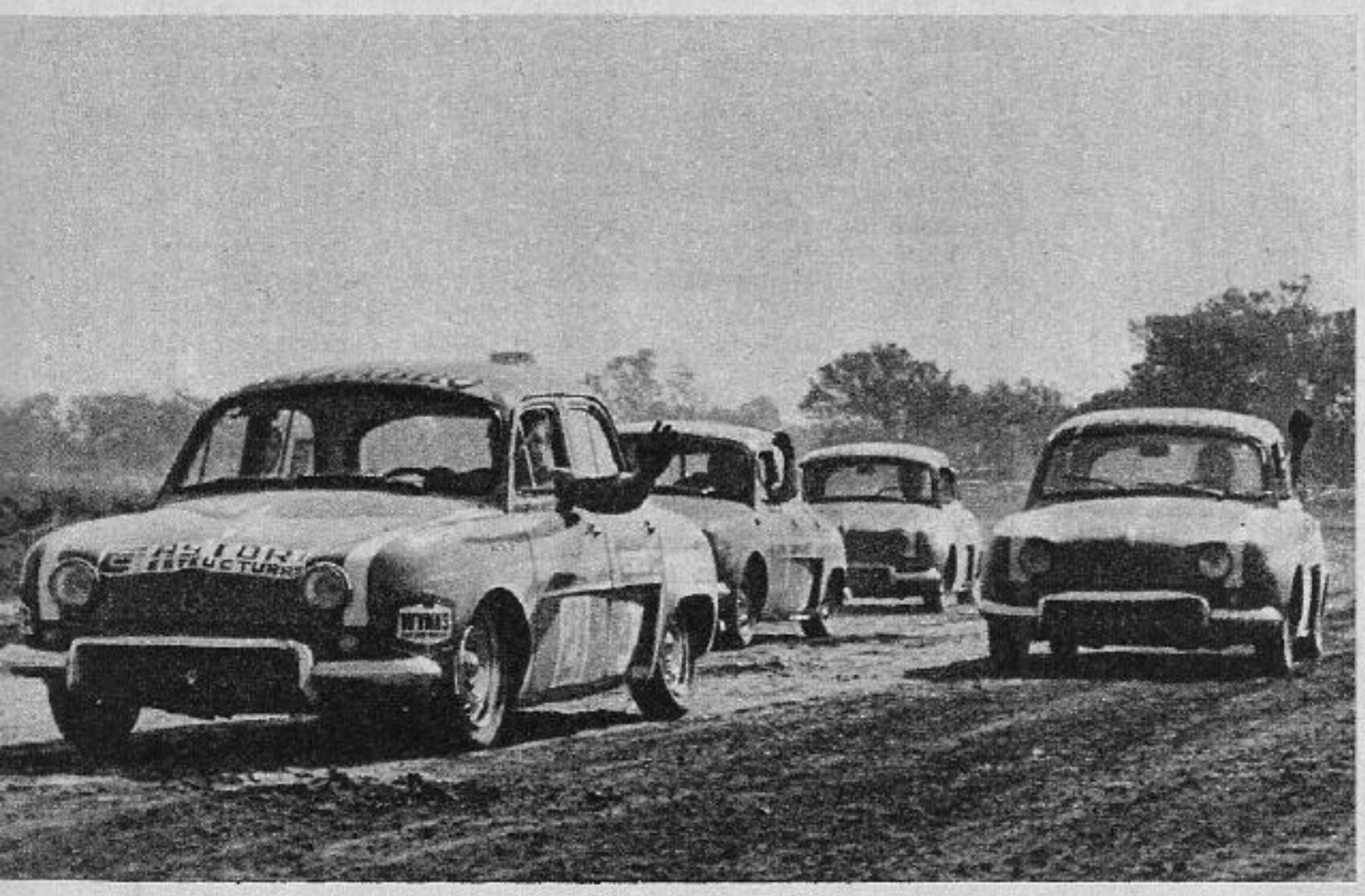
Anexo "J"

DEL CHACO Y SU CARRERA



Aquí se habla de una competencia de Turismo Anexo "J" disputada en Resistencia, donde ganaron Angel Monguzzi (Renault 1093), Paco Mayorga, Osvaldo López (Peugeot 404) y "Larry" (Torino 380 W)

Por JULIO F. PEREZ BALBI



El sistemático ganador de la categoría grande, el "Mosca" Larry, volvió a repetir otro de sus acostumbrados paseos. Muy tranquilo.

Cuarteto de Renault en el piso de tierra chaqueña. Adelante —también como siempre— Angel Monguzzi. Esta vez entre los Renault Batelli se interpuso, sin embargo —en el segundo lugar— Alberto Roggero.

Una curva de monotonía o "no pasa nada" fue la característica de la carrera que vimos el domingo pasado en el Chaco. Una curva que fue hacia abajo en el comienzo, se estabilizó y tuvo una tendencia a elevarse a mitad de jornada para caer hacia el final.

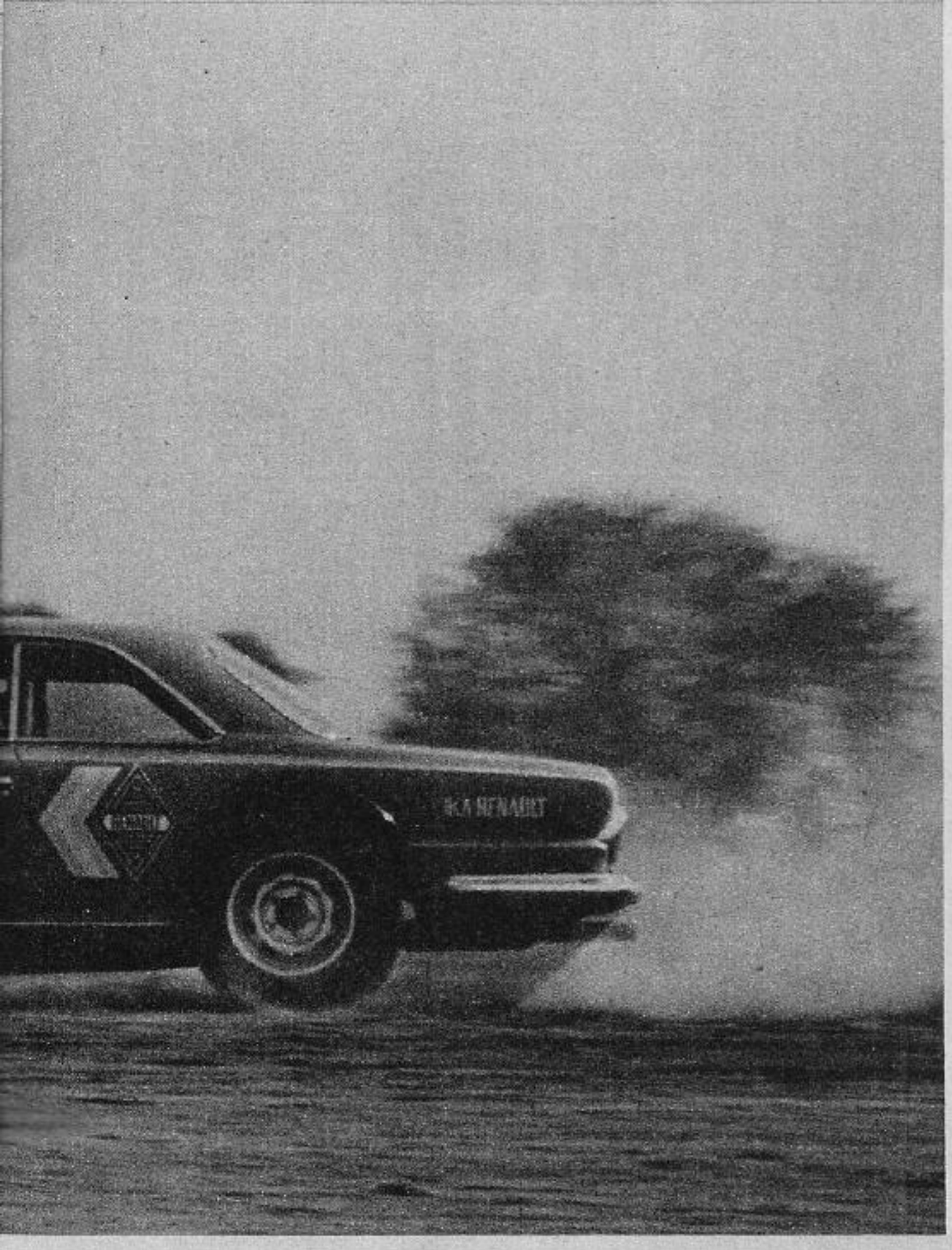
Empecemos, como corresponde, por la categoría "A", la de los pequeñines. En ella hay un dueño. Angelito Monguzzi. Pero Jorgito Serafini cometió la irreverencia de ganar la prueba de clasificación como pretendiendo arrebatar un cetro muy sólido. Vano amague En el momento de contar verdades Monguzzi no respetó tiempos previos Simplemente tomó la punta. La pelea estuvo atrás, por el segundo puesto, donde Roggero, Serafini y Carlitos Monguzzi se sacaron chispas durante las cinco primeras vueltas. Dieron espectáculo porque sobre el circuito de tierra, los Renault entraban fuerte y salían despacio cuando la técnica que generalmente se usa es la contraria.

De Monguzzi (el ángel) a Roggero se mantenía una diferencia de 30 metros. Serafini abandonó por una cubierta desbandada y una llanta medio groggy pro-una llanta medio groggy. Final, repetido a cargo de Monguzzi.

CLASE "B"

Donde seguimos la cronología lógica. Cinco primeros lugares

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



para Peugeot en la prueba de clasificación y cinco primeros lugares también en la carrera. La superioridad fue incuestionable. Pero si faltó lucha de marcas (sólo Alesina se entreveró con su cupé Fiat) sobró emoción a cargo de dos Peugeot que finalmente empatarían el primer puesto en un resultado verdaderamente espectacular y que no registrábamos desde aquella paridad final entre Reutemann y Franco con sendos Fiat en el óvalo de Rafaela hace ya dos años.

Durante las dos primeras vueltas Paco Mayorga se fue con bastante claridad, pero a partir del tercer giro Osvaldo López comenzó a recuperar terreno hasta quedar a unos cincuenta metros de la cola del Peugeot de Paco. López tenía un motor de 115 HP. Pepe Migliore y Paco llevaban los más potentes de 119. Por supuesto los tres motores eran de la comisión.

Paco Mayorga sorprendió con un manejo extremadamente prolijo para un circuito de tierra apto para "soltar el indio". Por lo tanto la carrera era fácil para él. Sin embargo, llegada la última vuelta Paco lo esperó a López para llegar en un impactante dúo y he aquí que lo esperó tan bien que López le empató un primer puesto que ya era de Mayorga. En fin, cosas que a veces se ven...

Donde sí hubo pelea fue entre Migliore y Castañón que poco a poco se fue definiendo a favor de Migliore. No bastó para elevar en mucho el interés.

CATEGORIA "C"

En donde el aburrimiento llega a su punto pico. Como un acto reflejo el señor "Larry" tomó la punta con un Torino oficial. En el último lugar largó, con el otro Torino hecho en IKA-Renault por el ingeniero Leeper, Angel Monguzzi. El renaulista bajó la zapatilla con evidentes propósitos de arribar al segundo puesto, cosa que logró luego de pasar al esforzado misionense Andrés Sobolewski que sabe hacer las cosas a bordo de un Falcon que circuló tercero hasta promediada la carrera, cuando sobrevino su abandono. Tercero quedó entonces Heno Klein con Torino y finalmente Papín Jaras completando un cuarteto sumamente aburrido.

El circuito más o menos. La gente de Peugeot no estaba muy conforme y el equipo Guillermo Billy decididamente había cargado los autos en el camión para mandarlos de vuelta a Buenos Aires. Sólo se convencieron a regañadientes luego de prolijas regadas que el domingo a la mañana dejaron el circuito en condiciones más o menos normales. De todas maneras no era lo ideal. En suma, mucho para hablar no dio...

III VUELTA DEL CHACO

Chaco Automoto Club - Circuito del Patito Endiablado - 27/VII/69

CLASIFICACION

CLASE "A"

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	21	Monguzzi, Angel	Renault 1093 ..	25m59s5	15
2º	1	Roggero, Alberto	Renault 1093 ..	26m00s1	15
3º	22	Monguzzi, Carlos ...	Renault 1093 ..	26m10s	15
4º	2	Kember, Juan	Renault 1093 ..	26m21s1	15
5º	6	Parisi, Emilio	Renault 1093 ..	26m48s2	15
6º	23	Bravo, Juan	Renault 1093 ..	26m56s2	15
7º	8	Moncada, Vicente ...	Renault 1093 ..	27m00s4	15
8º	5	Arce, Tomás	Renault 1093 ..	27m09s3	15
9º	4	Schuart, Roberto ..	Renault 1093 ..	27m35s7	12
10º	17	Echezarreta, Félix ..	Renault 1093 ..	19m53s1	10

Promedio: 99,932 km/h.

Record de vuelta: No hubo.

CLASE "B"

1º	36	López, Osvaldo	Peugeot 404 ..	33m51s2	20
2º	34	Mayorga, Francisco .	Peugeot 404 ..	33m51s2	20
3º	35	Migliore, José	Peugeot 404 ..	34m10s1	20
4º	39	Castañón, Norberto ..	Peugeot 404 ..	34m24s2	20
5º	37	Juchet, Osvaldo	Peugeot 404 ..	35m10s2	20
6º	33	Alesina, Jorge	Fiat 1500 Cupé..	34m12s3	19
7º	31	Tissembaum, Eric ...	Peugeot 404 ..	35m24s8	19
8º	47	Lustig, Roberto	Peugeot 404 ..	35m10s8	18

Promedio del ganador: 102,300 km/h.

CLASE "C"

1º	80	"Larry"	Torino 380 W..	34m05s1	20
2º	78	Monguzzi, Angel	Torino 380 W..	34m05s4	20
3º	74	Klein, Heno	Torino 380 W..	34m56s1	20
4º	70	Jaras, Papín	Torino 380 W..	34m57s1	20
5º	72	Marinich, Gregorio ..	Torino 380 W..	34m09s3	19
6º	76	Belloti, Enzo	Torino 380 W..	26m04s8	15

Promedio del ganador: Elevado, pero no mucho.

SIEMPRE A LA VANGUARDIA!

VIII VUELTA DE CORDOBA (20-7-69)

1º GASTON PERKINS Liebre III Tornado
2º OSCAR M. FRANCO Liebre III Tornado
3º FEDERICO URRUTI Liebre III Tornado

están equipados con productos YACO



MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO **YACO** S.A.C.I.F.I.

SIEMPRE A LA VANGUARDIA

CAÑOS DE RADIADOR - CAÑOS DE FRENO - CAÑOS DE NAFTA Y ACEITE

FABRICA: French y Vte. López - MORON - PCIA. BUENOS AIRES
Teléfonos: VENTAS: 629-7766/2421 - ADMINISTRACION: 629-9100/7654



de cómo un corredor de autos, pasó del anonimato a la fama

JOHNSON ADVERTISING

CUANDO ERA MECANICO



Siempre soñaba con tener un auto de carrera y poder competir. Los muchachos del taller lo estimulaban y querían verlo hecho un corredor famoso. El no podía fallarles.

POR FIN EL AUTO DE CARRERA



Después de tantos sacrificios llegó el auto, y el taller se llenó de chicos que "venían a cuidarlo". Todos decían: "Este pibe tiene pasta y mucha voluntad". Pero él sabía que recién estaba en el comienzo.

ERAN MUCHOS LOS GASTOS

Todo el taller se esforzaba para preparar el auto. Pero los gastos eran muchos. Entonces se puso a pedir propaganda. La máquina quedó adornada con calcomanías de aditivos y otros productos.
Esa buena gente lo ayudó bastante.



LLEGO LA HORA DE MOLYKOTE



Durante las pruebas, algunos corredores lo fueron a ver.

—Pibe—le dijo uno de ellos—, ¿le pusiste Molykote al aceite?

—Pero, cómo... si yo llevo propaganda de otros adit...

—Vamos, pibe. No es la primera vez que nosotros paramos los gastos del auto con propaganda y llevamos Molykote en el motor.

Dale, dejate de macanas, ponele Molykote.

Le hizo caso. Con Molykote en el aceite tenía que irle bien. Todo salió sensacional.

MOLYKOTE TUVO MUCHO QUE VER CON EL EXITO



Después de la carrera, el taller estuvo un día seguido meta farra.
El corredor hablaba de las virtudes de Molykote como factor decisivo de su éxito.
Tenía razón.

SU AUTO TIENE MUCHO QUE VER CON ESTA HISTORIA



Esta es la historia de un corredor que llegó a la fama por el camino de la seguridad. Usted también puede ganar en seguridad para su auto. Porque con Molykote se puede arrancar en frío, disminuye el desgaste del motor y sustituye el aceite perdido en caso de ser necesario. Además, disminuye el índice de fricción y otorga al auto un máximo de rendimiento.

MOLYKOTE®

DOW CORNING

Quisiera tener información sobre lubricación especial con Molykote, recibiendo a vuelta de correo un folleto explicativo.

Nombre .....

Dirección ..... Tel. .....

Localidad .....

DOW CORNING S.A. – El Cano 2853 – Capital

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A TRAVES DE MEDIO MUNDO

Parece que a los europeos no les bastó con los 16.000 km de la Marathon London-Sydney, porque ahora han decidido hacer una nueva competencia entre Londres y... México.

Ahora, a los ingleses del "Daily Mirror" (uno de los más importantes diarios de Gran Bretaña) se les dio por organizar un rallye de 25.750 km, a través de media Europa, América del Sur y Centroamérica. Las características de esta carrera resultarán únicas, ya que ha de constituirse en la carrera más larga de los tiempos modernos, atravesando todo tipo de caminos: rutas de asfalto, autopistas, caminos secundarios de tierra, planicies, cornisas, etc....

La gente que organiza esta carrera ha hecho coincidir su realización con la iniciación de la Copa Jules Rimet de fútbol (Campeonato Mundial) en ciudad de México. La carrera se largará de Londres y la ruta seguirá a través de Bélgica, tocando las siguientes localidades a través de Europa: Lieja, Hanover, Berlín, Varsovia, Minsk, Bucarest, Sofía, Budapest, Milán, Barcelona, Madrid y Lisboa. En Lisboa se embarcarán los autos a través del océano Atlántico para llegar a Río de Janeiro, donde desembarcarán tomando dirección a Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Bogotá, Buenaventura, Panamá y llegada en el estadio Azteca de la ciudad de México.

El reglamento de esta carrera admite todo tipo de automóvil, homologado o no por la F.I.A., que sea apto para trasportar cinco pasajeros cómodamente sentados y que esté encuadrado dentro de lo que los ingleses dan en llamar automóvil tipo "saloon cars", vale decir autos de turismo.

Por supuesto que la carrera tendrá diversas posibilidades en lo que respecta a la preparación de los autos. A saber: 1) Están autorizadas todas las reformas posibles en el chasis (refuerzos, soportes, etc....); 2) Se podrán llevar tanques de nafta que tripliquen la capacidad del normal de fábrica; 3) Se podrán llevar portaequipajes y todo tipo y cantidad de cubiertas; 4) Están permitidas las defensas exteriores contra animales y 5) Motor libre.

La carrera la organiza el "Daily Mirror" y será fiscalizada por el R.A.C. (Royal Automobile Club). Se largará el 19 de abril de 1970 y finalizará 30 días más tarde. Las categorías en que se subdividen las inscripciones son las siguientes: Clase A) Hasta 1.500 cm³; Clase B) de 1.501 hasta 3.000 cm³ y Clase C) Más de 3.000 cm³.

Ya han comprometido su inscripción las fábricas Moscovitch, British Leyland, Citroën, Saab y Ford de Gran Bretaña. Indudablemente podríamos ver la posibilidad de que algún argentino con algún auto argentino se inscribiera. Total, estamos bastante acostumbrados a correr en malos caminos, ¿no?

Los contactos entre los organizadores y los dirigentes de cada lugar por donde pasará la carrera se han entablado. El Dr. César Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, ya ha sido apalabrado para dar su visto bueno en los caminos que utilizará la carrera en territorio argentino.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia

MaSeDa PIDALO A: GRAL. PAZ 1353 Tel. 791-7680 Vte. López

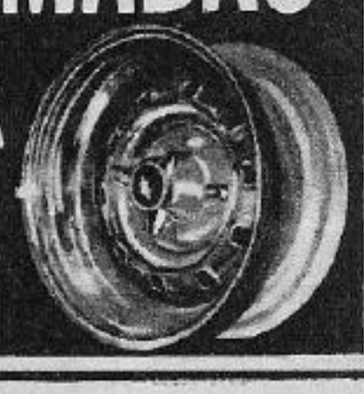
REPUESTOS DKW - AUTO UNION
D.K.TODO
MONROE 2691 - T.E. 73-9275

REPUESTOS - ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
PARTES DE CARROCERIAS
NUEVA DIRECCION
MONROE 2691 - T.E. 73-9275

NEUMATICOS DE COMPETICION
para:
SP.·TC.·TM.·F1.·F2.
GOMERIA ANIBAL
DELFOR ANIBAL URIARTE
Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)



LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



CARROCERIAS
SIEMPRE "0" KILOMETRO
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES
Con PIEZAS ESTAMPADAS
M. R. EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



TODOS LOS MODELOS



PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA



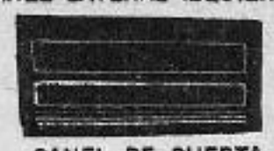
CUBRE PIEDRAS



PANEL LATERAL DERECHO



PANEL LATERAL IZQUIERDO



PANEL DE PUERTA TRASERA COMPLETA



PANELES DE PUERTAS DERECHA E IZQUIERDA

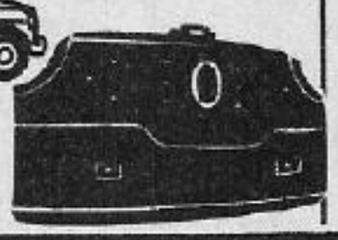
PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA



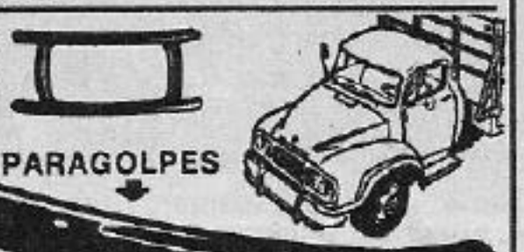
GUARDABARROS DELANTERO DERECHO E IZQUIERDO



D y E FRENTE COMPLETO



FRENTE REJILLA EXTERIOR



PARAGOLPES

REJILLA INTERIOR



L 312-3500 PARAGOLPES

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

ARGENTINA SP 1970

AQUI ESTA



Un Porsche. El año que viene nosotros también poseeremos biplazas parecidos, más aún si tenemos en cuenta las inquietudes de nuestros constructores.

La CADAD ya dio a conocer el reglamento para la categoría SP que se pondrá en vigor a comienzos de 1970 en nuestro país. Es una copia fiel del internacional, adaptado a nuestro medio

Salió un poco tarde pero salió; bueno, tampoco habría servido de mucho que se hubiese dado a luz un par de meses antes, pero esto es harina de otro costal. Lo importante es que el reglamento **ya está aprobado y mimeografiado** y **se pondrá en vigor aquí, en nuestro país, el 1º de enero de 1970.**

Veamos aunque sea "a grosso modo" cómo es. Dos categorías más o menos bien definidas. La primera, hasta 3.000 cm³, tiene una subdivisión de hasta 2.000 cm³ sobrealimentados y con 575 kg de peso mínimo. Los motores de hasta 3.000 tienen la posibilidad de desarrollar tapas de cilindros especiales (varios árboles, varias válvulas por cilindro) y respetarán un peso mínimo total de 800 kg. En ambos casos está permitido el motor trasero o en cualquier ubicación.

Por el otro lado está la categoría máxima, hasta 4.000 cm³, de motor obligatoriamente delantero. Deberán conservar la misma tapa de cilindros sin modificaciones, el árbol de levas es libre, no así su número y fabricación. El peso mínimo: 1.000 kg. Por supuesto que en todos los casos de todas las categorías los motores deberán ser de fabricación nacional.

¿Y los actuales SP? Pueden seguir corriendo, y con muchas posibilidades, dentro de la clase hasta 4 litros. **Ojo, que las clases correrán todas juntas con una única clasificación.**

En el próximo número volveremos sobre el tema. Daremos el reglamento completo (esta vez solamente ofrecemos los párrafos que consideramos de mayor importancia) y comentaremos sobre el tema. Cabe destacar que puede haber algunos errores de traducción porque la CADAD todavía no corrigió las copias que se entregaron presurosamente al periodismo.

Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo. Reglamento de la categoría Sport Prototipos. Automóviles con motor de hasta 3.000 c. c. de cilindrada

DEFINICION: Son automóviles de competición experimentales construidos especialmente para competencias de velocidad o resistencia en circuitos cerrados. Se podrá prever su utilización en rutas abiertas, en cuyo caso estos automóviles deben incluir todo el equipo normalmente provisto y legalmente requerido para los vehículos que utilizan rutas públicas.

ESPECIFICACIONES: . . . a) **Despeje mínimo y radio de viraje:** El automóvil con la cantidad de nafta que le es necesaria para emprender la partida en la competen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL REGLAMENTO

cia y con todos sus tanques de otros elementos fluidos estando llenos, deberá poder franquear, por impulsión de su motor y conducido por su piloto al volante, un gálibo con una base de 80 cm x 80 cm y con una altura de 10 cm sobre el suelo.

El menor radio de viraje del automóvil deberá valer, como máximo, 6,75 m, es decir, que el automóvil deberá poder girar en círculo completo, en ambas direcciones, sin que al hacerlo sus ruedas sobrepasen dos líneas paralelas trazadas en el suelo y separadas 13,50 metros...

...o sea, automóviles de, por lo menos, dos plazas. Estas dos plazas o asientos deberán estar ubicados, respectivamente, a uno y otro costado del eje longitudinal del automóvil y a un mismo nivel, sin perjuicio de su ubicación longitudinal a causa de los elementos de regulación longitudinal destinados a su adaptación a la talla del piloto. Los emplazamientos previstos para encastrar los dos asientos delanteros deben tener un ancho mínimo de 40 cm cada uno, ancho que será mantenido en toda la profundidad del asiento.

BLOCK DE CILINDROS: Deberá ser fabricado íntegramente en la Argentina y pertenecer de origen también a un vehículo de producción argentina cuya producción en el país no sea menor a 500 unidades en doce (12) meses consecutivos.

La cilindrada total del motor podrá ser obtenida aumentando o reduciendo ya sea el diámetro original de los cilindros o el recorrido de los pistones, o ambas dimensiones.

.....

Podrán utilizarse blocks de cilindros exteriormente idénticos a los de fabricación en serie; pero especialmente reforzados y construidos por la fábrica en una cantidad mínima de 100 unidades anuales, los que podrán ser libremente adquiridos a través de su red de concesionarios, y de cuya cantidad producida la fábrica deberá informar a la CADAD, para su conocimiento y verificación.

TAPA DE CILINDROS: Libre. Es decir, podrá ser una tapa de cilindros especial, de libre diseño, material, cantidad e inclinación de bujías y cantidad y ubicación de árboles de levas, a condición de que dicha tapa de cilindros especial haya sido construida en la Argentina, lo que deberá demostrarse fehacientemente ante el requerimiento de la CADAD.

ALIMENTACION: Libre. Pueden utilizarse uno o más carburadores, o bien inyección directa o indirecta, de cualquier tipo y origen.

Nota: La CADAD, haciendo suya la inquietud de la FIA, ha seguido con gran interés la evolución experimentada en el ámbito internacional en lo relativo a la construcción de tanques de seguridad para combustible, entre los que se destacan los que utilizan una chapa de acero corriente, con una capa interna de goma especial en forma de bolsa, la que, en algunos casos, se halla rellena con un material de estructura esponjosa (generalmente esponja de poliuretano), material que está destinado tanto a evitar la formación de olas en el interior del tanque como también a impedir el rápido derrame del combustible en caso de rotura de dicho tanque. A fin de promover la adopción de este tipo de tanques de seguridad para combustible, que constituyen un considerable incremento en la seguridad para los pilotos, la CADAD recomienda muy especialmente la utilización de los mismos en los automóviles de la categoría Sport Prototipos. La CADAD efectuará las gestiones necesarias para lograr su importación libre de todo gravamen, tratando además de conseguir que las firmas locales especializadas en la materia comiencen a producir este tipo de tanque en el país, objetivo que permitiría imponer como obligatorio el uso de los mismos en todos los automóviles de competición.

SOBREALIMENTACION: Permitida solamente para motores de hasta 2.000 cm³ de cilindrada.

EMBRAGUE Y CAJA DE VELOCIDADES: Embrague: Libre... **Caja de velocidades:** Libre, debiendo contar con una marcha atrás.

PESO MINIMO EXIGIDO: Automóviles S. P. con motor entre 1.001 y 2.000 cm³, 575 kg. Automóviles S. P. con motor entre 2.001 y 3.000 cm³, 800 kg.

Nota 1. Podrán participar en esta categoría los automóviles con motor de cilindrada hasta 4.000 cm³ que respondan al reglamento de Sport Prototipo en vigencia a partir del 1º de enero de 1969 con las modificaciones que fueron aprobadas en la Asamblea de Delegados de la CADAD realizada en el mes de julio del mismo año.

Nota 2. ...La CADAD adopta igual fecha para el cese de la vigencia del presente reglamento, fecha de cese que, por lo tanto, será el 31 de diciembre de 1971 en el caso de ser necesaria una modificación del reglamento para el año 1972 y subsiguiente; dicha modificación deberá ser aprobada por la CADAD por lo menos con 180 días de anticipación a la entrada en vigencia de la misma.

Automóviles con motor de 3.001 a 4.000 c. c. de cilindrada

h), **PESO DEL AUTOMOVIL:** Será, como mínimo, de 1.000 kg sin rueda de auxilio, sin crique, sin herramientas, sin combustible, pero con agua y aceite en toda la cantidad necesaria de estos últimos.

j), **SUSPENSION:** Delantera: Deberá pertenecer a un automóvil construido en gran serie, modificada, o bien podrá ser libre si es de fabricación nacional. Trasera: Libre cuando se utilice eje rígido. Se admite el eje De Dion.

Si se utiliza suspensión independiente, ésta deberá pertenecer a un coche nacional fabricado en gran serie.

m), **CAJA DE VELOCIDADES:** Libre, con marcha atrás obligatoria.

n), **MOTOR:** Su block deberá ser, o haber sido, producido en gran serie de fabricación nacional. Su cilindrada máxima, una vez preparado, será de 4.000 cm³.

El recorrido de los pistones será el original del motor utilizado.

La construcción del árbol de levas es libre, no pudiéndose modificar su ubicación, y no permitiéndose más de uno.

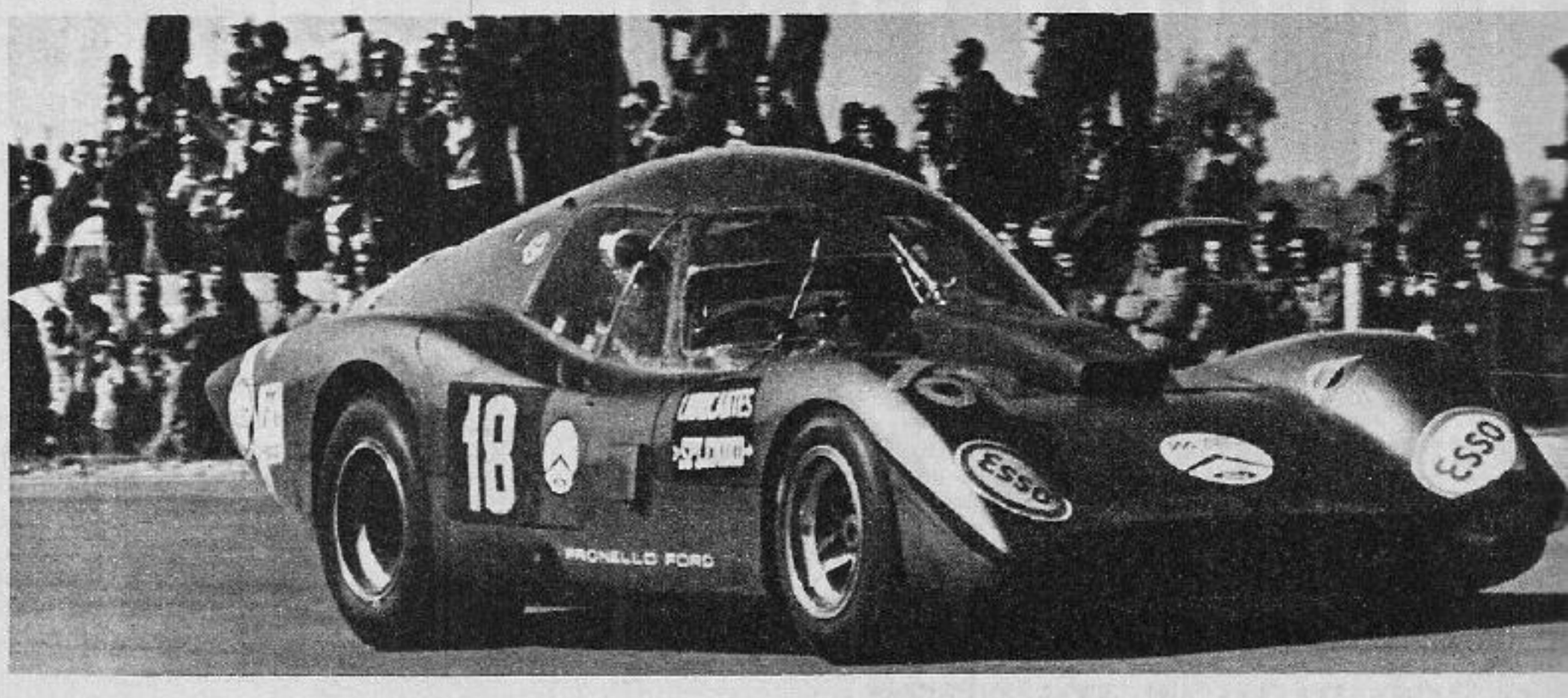
La colocación del motor sobre el automóvil será delantera y longitudinal y de tal forma que la cara trasera del block de cilindros diste, del eje del eje delantero, como máximo, 87 cms.

Podrán utilizarse blocks similares a los de fabricación en serie, pero especialmente reforzados y construidos por la fábrica en una cantidad mínima de 100 unidades anuales, adquiribles en la red de concesionarios, y de cuya cantidad la fábrica deberá informar a la CADAD, para su posterior verificación.

TAPA DE CILINDROS: Serán originales de fábrica (nacionales o importadas) producidas en gran serie, o bien podrán ser tapas similares construidas especialmente en el país...

CARBURACION: Libre.

Los SP actuales continuarán en vigencia el año que viene con motores delanteros de cuatro litros. Pronello, por ejemplo, sostiene que en el año que viene seguirá con el motor adelante. Veremos.



SOBREALIMENTACION: Prohibida.

NOTAS CON FUERZA DE REGLAMENTO

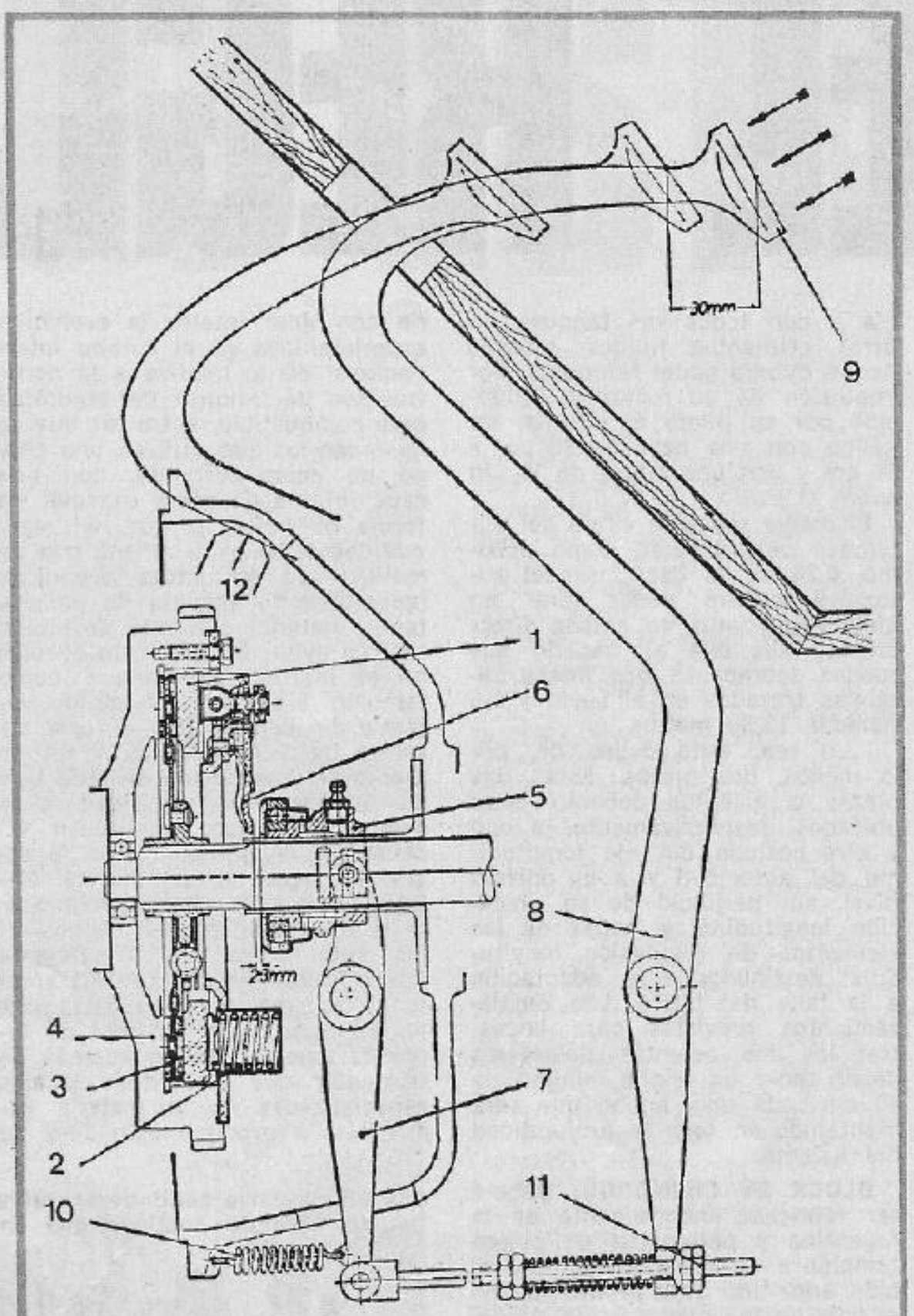
El presente reglamento de la categoría Sport-Prototipos para automóviles con motor de 3.001 hasta 4.000 cm³ de cilindrada deja sin efecto, desde el momento de su aplicación (1º enero 1970), la anterior reglamentación de la categoría.

ASAMBLEA DE DELEGADOS DE LA CADAD

EL MECANISMO DE EMBRAGUE

Conocer esta parte vital de su automóvil no sólo le permitirá solucionar muchos problemas, sino que lo ayudará a tratarlo mejor.

Por ENRIQUE ROBERTO CARMONA



Esquema de funcionamiento de un embrague seco. 1) plato; 2) resorte: 3) disco; 4) volante: 5) cojinete: 6) palanquitas: 7) horquilla; 8) y 9) pedal; 10) resorte de retorno; 11 tornillo de regulación.

En esta nota comenzamos a referirnos a los elementos del automóvil encargados de llevar la potencia, generada por el motor, hasta las ruedas. O sea, nos dedicamos a la llamada **trasmisión**, comenzando hoy por el embrague.

En todo vehículo el embrague tiene su ubicación entre el motor y la caja de velocidades y su función primordial es acoplar la trasmisión de la fuerza de propulsión a las ruedas, permitiendo al mismo tiempo ejecutar los cambios de velocidad y la maniobra de arranque. Es en materia de arranque donde su papel tiene extremada importancia; gracias a su capacidad de deslizamiento permite unir el cigüeñal del motor, que gira, con las ruedas aún inmóviles. De esa manera se hace posible el uso de los motores de combustión interna en los automotores, ya que es sabido que un motor de combustión interna, para entregar la potencia necesaria, debe marchar a un régimen relativamente elevado; por todo ello el embrague debe ser considerado un elemento constructivo absolutamente indispensable.

Un embrague completo se compone del volante del motor, del plato de fijación solidario al volante y del disco de embrague; además, un cojinete de desembrague que comanda una horquilla accionada por el pedal, cojinete que permite embragar y desembragar según las necesidades.

FUNCIONAMIENTO

El principio del embrague es extremadamente simple y se le comprende sin dificultad observando la Fig. 1, que reproduce un corte longitudinal de un embrague monodisco seco, el clásico en los momentos actuales. El plato de fijación (1) tiene la for- →

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

Ingeniería Chrysler termina con las fábulas del Gran Turismo.



Antes no existía ningún auto Gran Turismo.

Por eso se creaban fábulas con legendarios coches como protagonistas.

Autos que trepaban montañas, cruzaban ríos y atravesaban selvas.

Es cierto que cuando llegaban a la ciudad se sentían un tanto desubicados. Como también es cierto que se las ingeniaban para deglutir litros y litros de combustible con una gracia encantadora.

Casi tan encantadora como su habilidad para ensordecer barriadas enteras con el "suave" ronronear de sus motores.

(Aunque estos simples detalles no disminuían la eficacia de las fábulas).

Pero se acabaron las fábulas.

Ahora existe el Dodge GT creado por Ingeniería Chrysler.

El primer Gran Turismo del país.
Así fue pensado el Dodge GT.

Con caja Daytona-Barracuda de cuatro velocidadades sincronizadas con palanca al piso.

Un potente motor "Slant Power" A-119 de 155 HP.

Con freno de disco, doble circuito de frenos, freno de potencia y control "Warning Light".

Tacómetro.

Cubiertas anchas-Speedway Grandsport-sin cámara para alta velocidad.

Y detalles de lujo deportivo: consola de madera, butacas individuales, techo vinílico, volante deportivo, cristales polarizados.

Es un auto de la nueva era. Con precio justo, equipo completo de fábrica, 36 meses o 36.000 Km. de garantía y algo más: nueva financiación Chrysler.

Y fue creado para quienes pensaban que hacía falta un Gran Turismo.

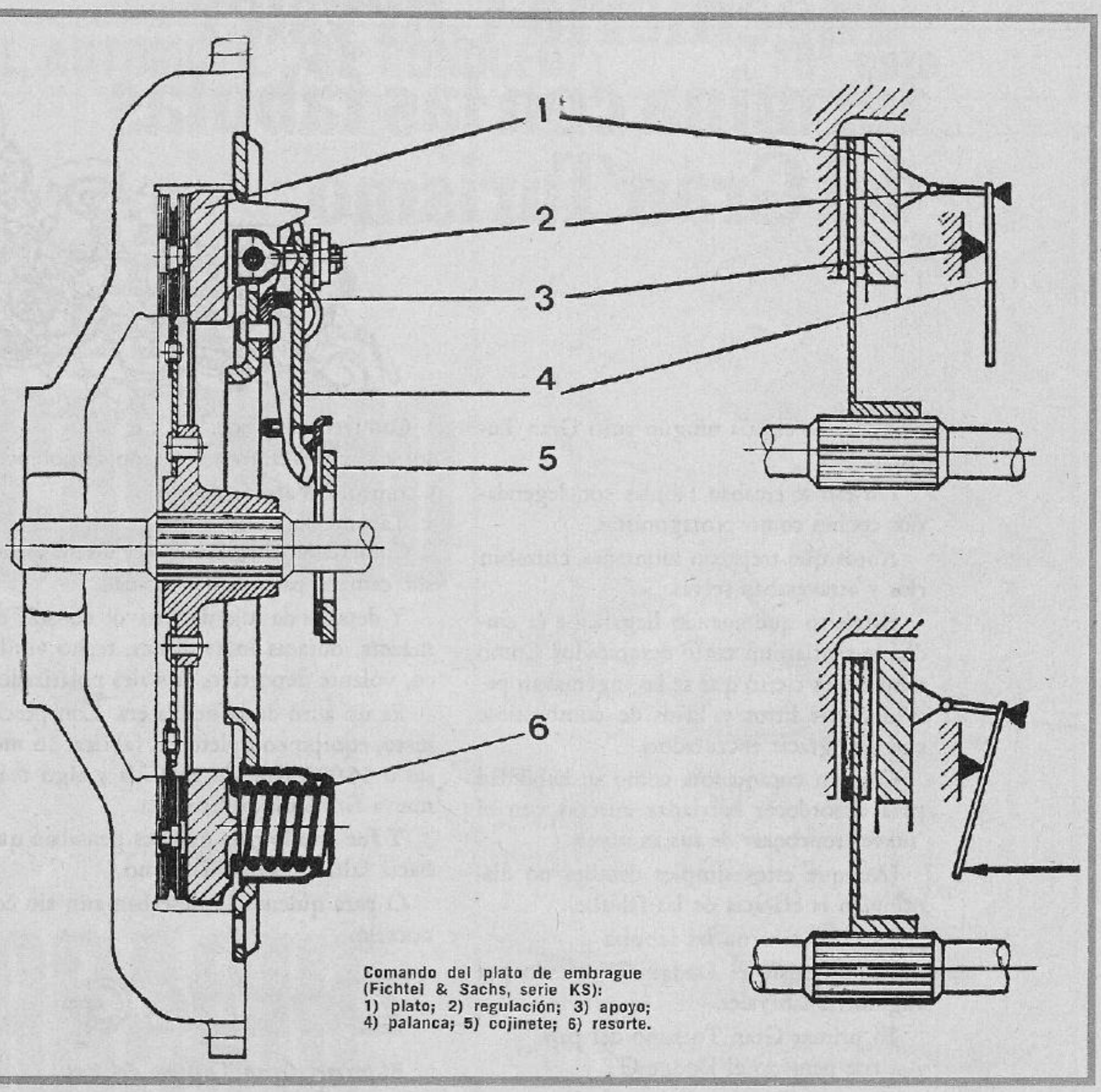
O para quienes lo deseaban aun sin conocerlo.

Dodge GT

El primer Gran Turismo del País.

Miembro de ADEFA

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA



Comando del plato de embrague (Fichtel & Sachs, serie KS): 1) plato; 2) regulación; 3) apoyo; 4) palanca; 5) cojinete; 6) resorte.

ma de un anillo chato, perforado en su centro, que fija contra la cara posterior del volante del motor un disco, asegurando su arrastre por el frotamiento de las superficies en contacto. La operación de embragar consiste en liberar el disco de forma tal que no roce más contra el volante y, por lo tanto, no sea arrastrado. La presión ejercida sobre el pedal (9/8), trasmitida por la palanca (11) de la leva (7), hace avanzar el cojinete (5), el que por intermedio de las palancas (6) hace retroceder al plato (1); liberado así de la presión de los resortes de fijación (2), el disco (3) no arrastra más al árbol de la trasmisión. El procedimiento inverso se obtiene cuando al soltar el pedal se permite a los resortes apoyar sobre el plato y fijar el disco entre él mismo y el volante del motor.

En el arranque, el acople del embrague debe efectuarse en forma bien progresiva a fin de asegurar una iniciación de la marcha suave y regular, sin sacudidas. Al mismo tiempo, en plena marcha, debe poder permitir pasar rápidamente de una velocidad a otra. En nuestro ejemplo (Fig. 1) el recorrido de las fuerzas es el siguiente: pie-pedal-biela-palanca de orquilla-cojinete-palanca de embrague-vástago-plato.

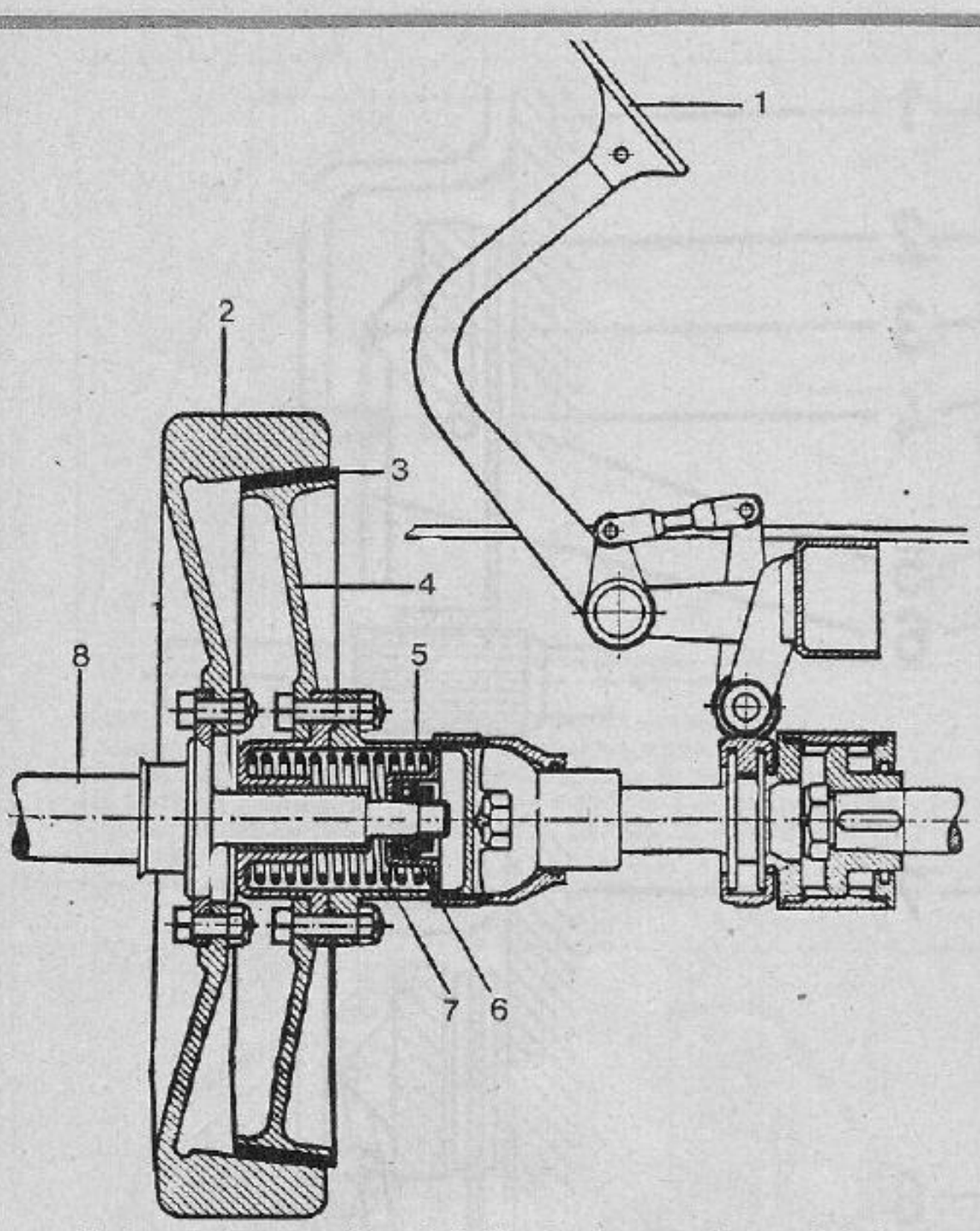
CONSTRUCCION

La determinación de las dimensiones que ha de tener ur embrague se efectúa actualmente sobre la base de dos factores completamente distintos, dando lugar a dos formas de cálculo bien diferenciadas. Por una parte se toma en cuenta la cupla a trasmitir; por la otra la vida promedio, es decir fundamentalmente la resistencia al desgaste de la guarnición. El primer método de cálculo no tiene en cuenta más que la cupla máxima desarrollada por el motor; si se conoce el espesor del embrague y el coeficiente de frotamiento de la guarnición, resulta relativamente fácil calcular la fuerza de fijación del disco, a la que finalmente se le aplica un cierto margen de seguridad.

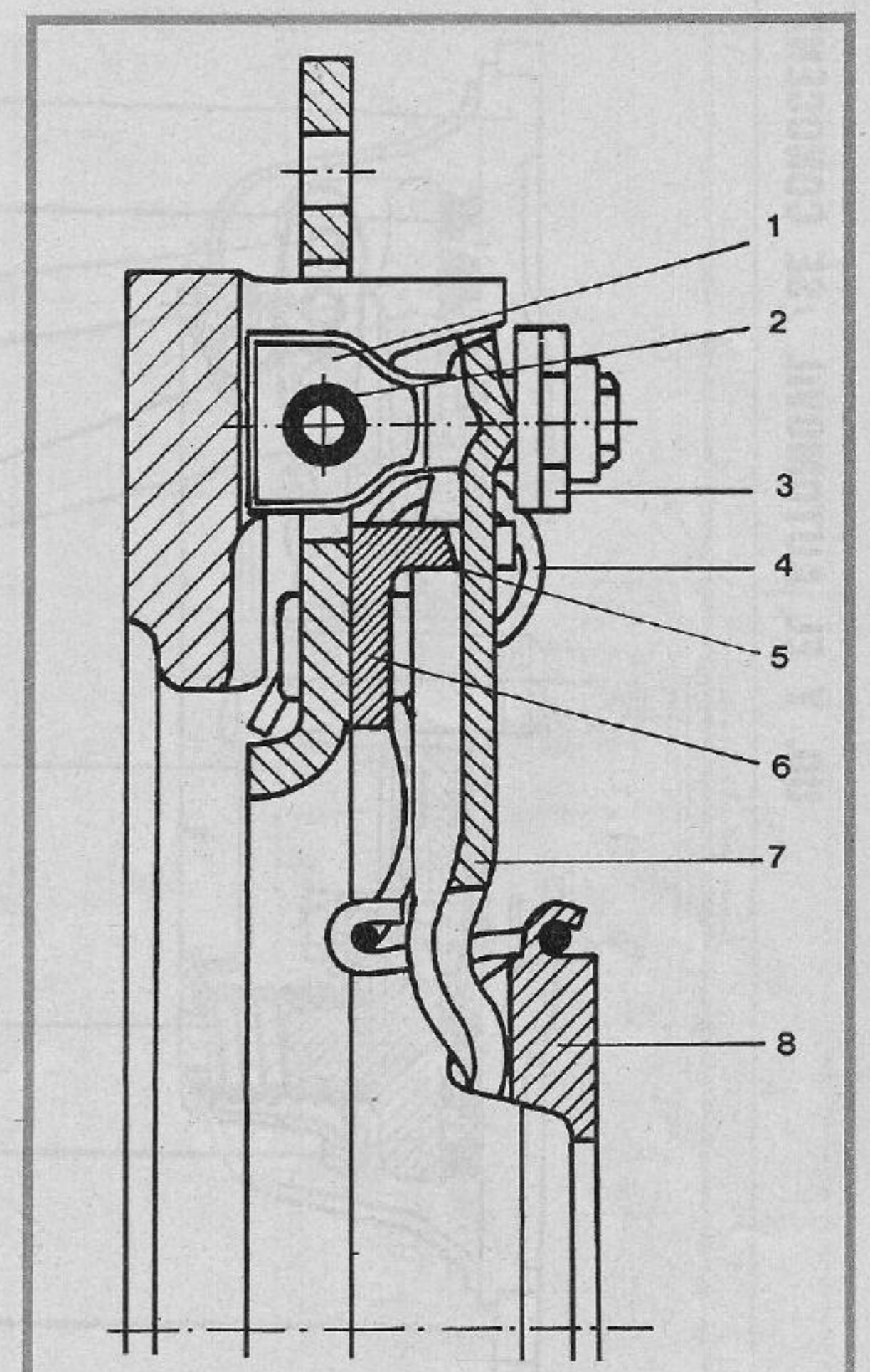
El segundo método consiste en la aplicación de una fórmula bastante complicada, que da el trabajo necesario para poner en marcha y acelerar el vehículo cargado de una forma predeterminada. La mitad del trabajo realizado en dichas condiciones se trasforma en calor por el frotamiento dentro del mismo embrague, mientras que la otra mitad solamente es la que resulta utilizada en la propulsión del vehículo. Dicho calor debe ser absorbido y disipado exclusivamente por el embrague. El valor que se obtiene de esa forma de cálculo (carga especifica del trabajo) no constituye en realidad un valor absoluto, pero los factores que permiten obtenerlo son comparables entre ellos en forma válida y dan una idea bastante real del esfuerzo a que está sometido el embrague.

Esta forma de cálculo ha sido comprobada en la práctica y permite aclarar y evitar los fenómenos de un desgaste prematuro. También permite examinar las diversas relaciones entre los factores que intervienen en el comportamiento del mecanismo considerado. Por último, también puede deducirse de qué forma se puede reducir, sin perder para nada eficacia, la carga impuesta al embrague. En primer lugar puede citarse el régimen de arranque, que varía con el cuadrado de la carga de trabajo, es decir, duplicando el régimen del motor en el arranque se multiplica por cuatro la solicitación impuesta al embrague. El hecho se ve confirmado por la forma de conducir de los conduc-

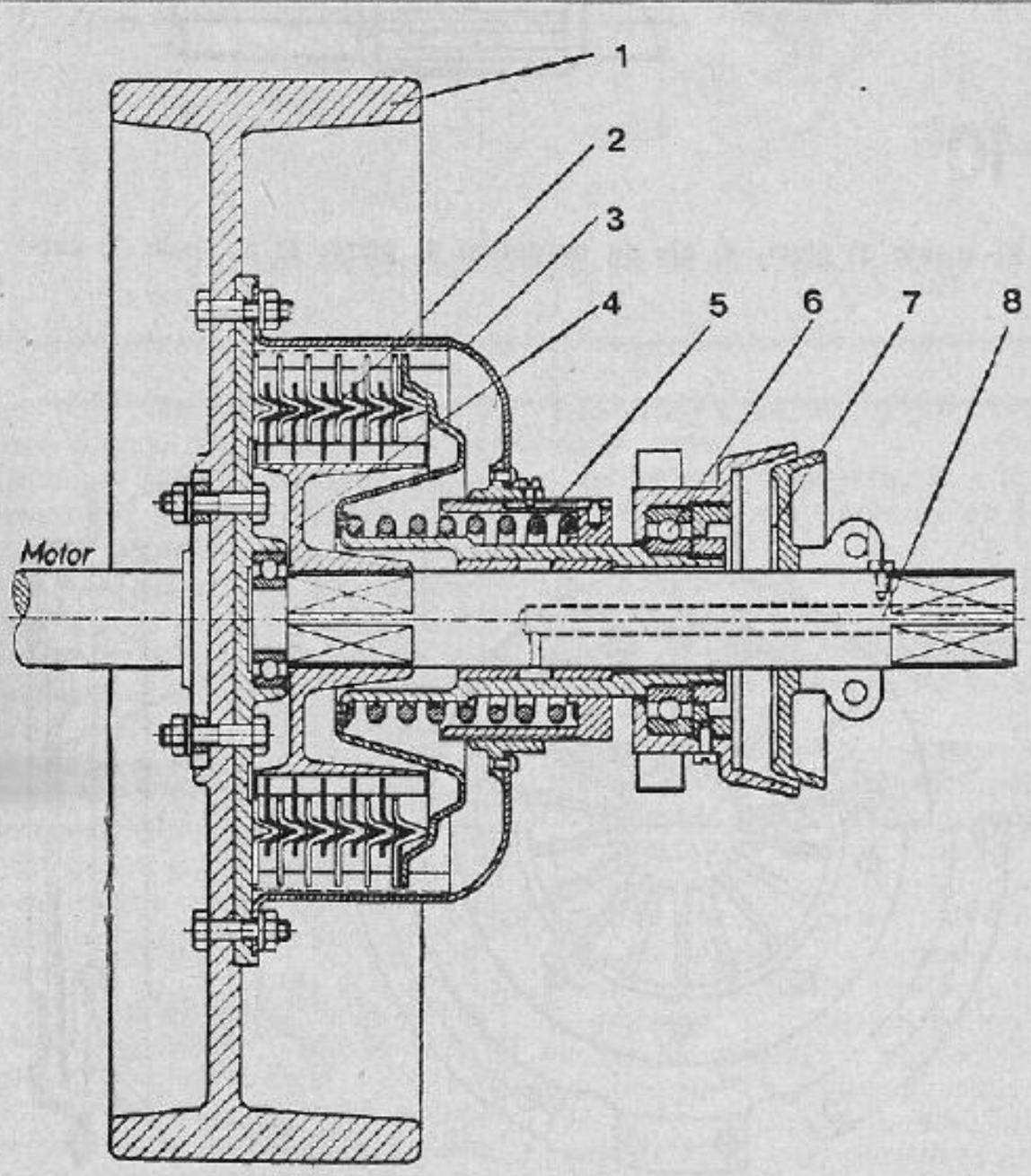
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Embrague a cono: 1) pedal; 2) volante con el cono interior; 3) cono; 4) plato; 5) caja de resorte; 6) cojinete a bolas; 7) resorte; 8) cigüeñal.



Detalle de comando de la figura 4: 1) regulación; 2) cupilla; 3) tornillo de regulación; 4) resorte; 5) pivote; 6) apoyo; 7) palanca; 8) cojinete.



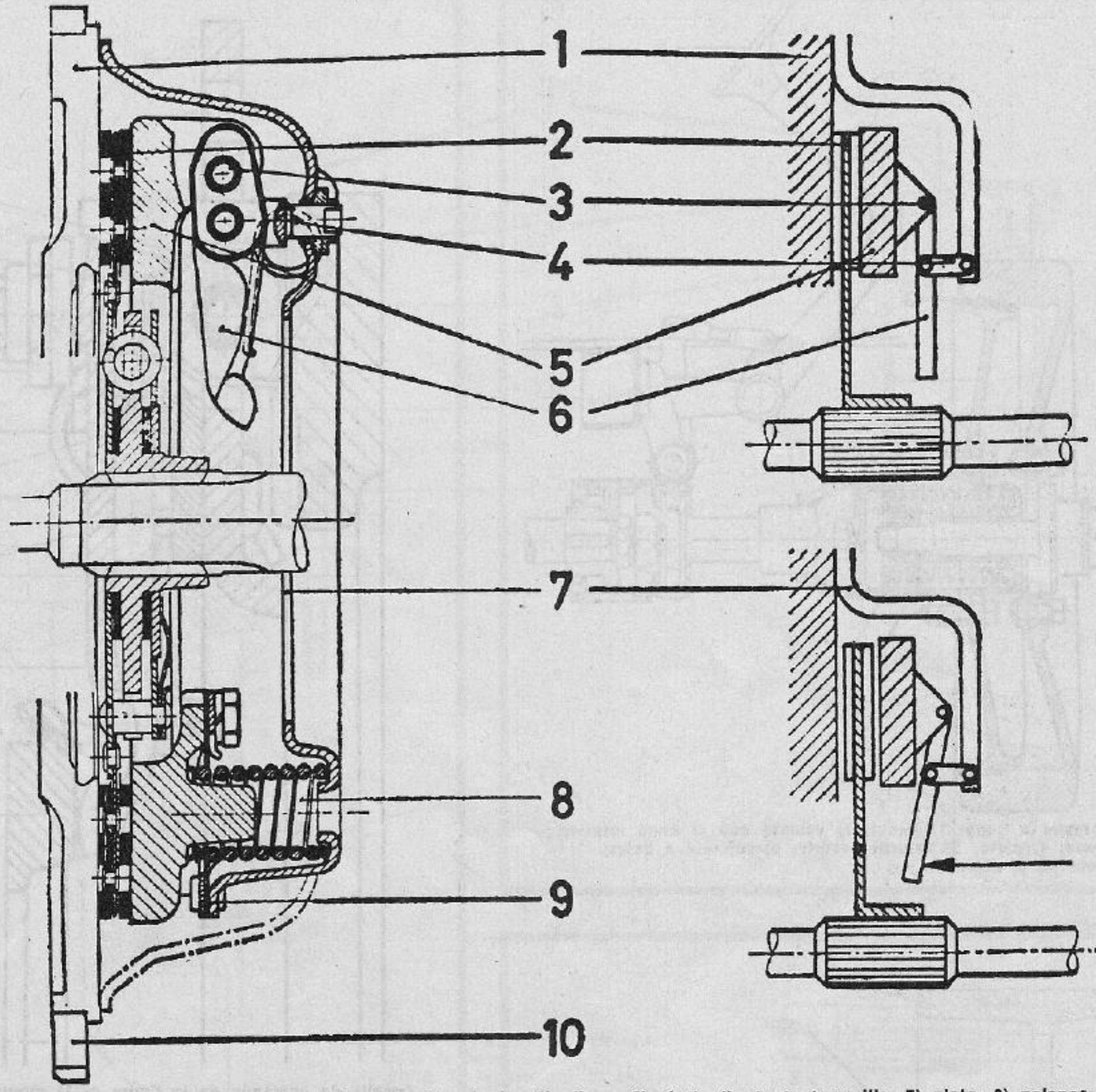
Embrague a láminas Heleshaw (usado en los Hansa): 1) volante; 2) láminas con nervaduras estampadas; 3) carcaza; 4) masa; 5) resorte; 6) rodamiento; 7) freno; 8) árbol de la caja.

tores experimentados, que embragan con un régimen tan bajo como sea posible y no vuelven a acelerar hasta que el acople total del embrague se ha producido. El segundo factor en orden de importancia de la mencionada ecuación está representado por la desmultiplicación de la caja de velocidades. El arranque en segundo velocidad impone un esfuerzo muchísimo más importante al embrague que la primera velocidad.

EMBRAGUES SECOS Y HUMEDOS

El embrague seco se caracteriza por un alto coeficiente de frotamiento (arriba de 0,3) y por un funcionamiento simple, en el interior de una caja que no tiene necesidad de ser estanca; por el contrario, es preferible que posea orificios que permitan la circulación de corrientes de aire refrigerante.

El embrague a aceite, por su parte, debe poseer una carcaza estanca, dentro de la cual los elementos giran en un baño lubricante o en presencia de una niebla de aceite. El objeto del baño de aceite reside menos en la lubricación propiamente dicha de las superficias de fricción que en una eficaz evacuación del calor generado por fricción. Para obtener un resultado cierto una bomba inyectora envía aceite a presión, la fuerza centrífuga lo envía contra las paredes internas y se acumula en el fondo, de donde es aspirado y refrigerado pasando por un radiador antes de ser inyectado nuevamente. Como se ve, se trata de una solución compleja y costosa, que presenta sin embargo las ventajas de limitar al mínimo el desgaste de las superficies de rozamiento. Los inconvenientes que



Embrague plano (Fichtel & Sachs, serie HB): 1) volante; 2) disco; 3) pivot; 4) eje de horquilla; 5) plato; 6) palanca; 7) carcaza; 8) resorte; 9) soporte; 10 corona dentada.

trae aparejados el menor coeficiente de rozamiento y el retardo en la separación de los discos pueden ser mejorados por sistemas mecánicos que en general resultan muy complicados.

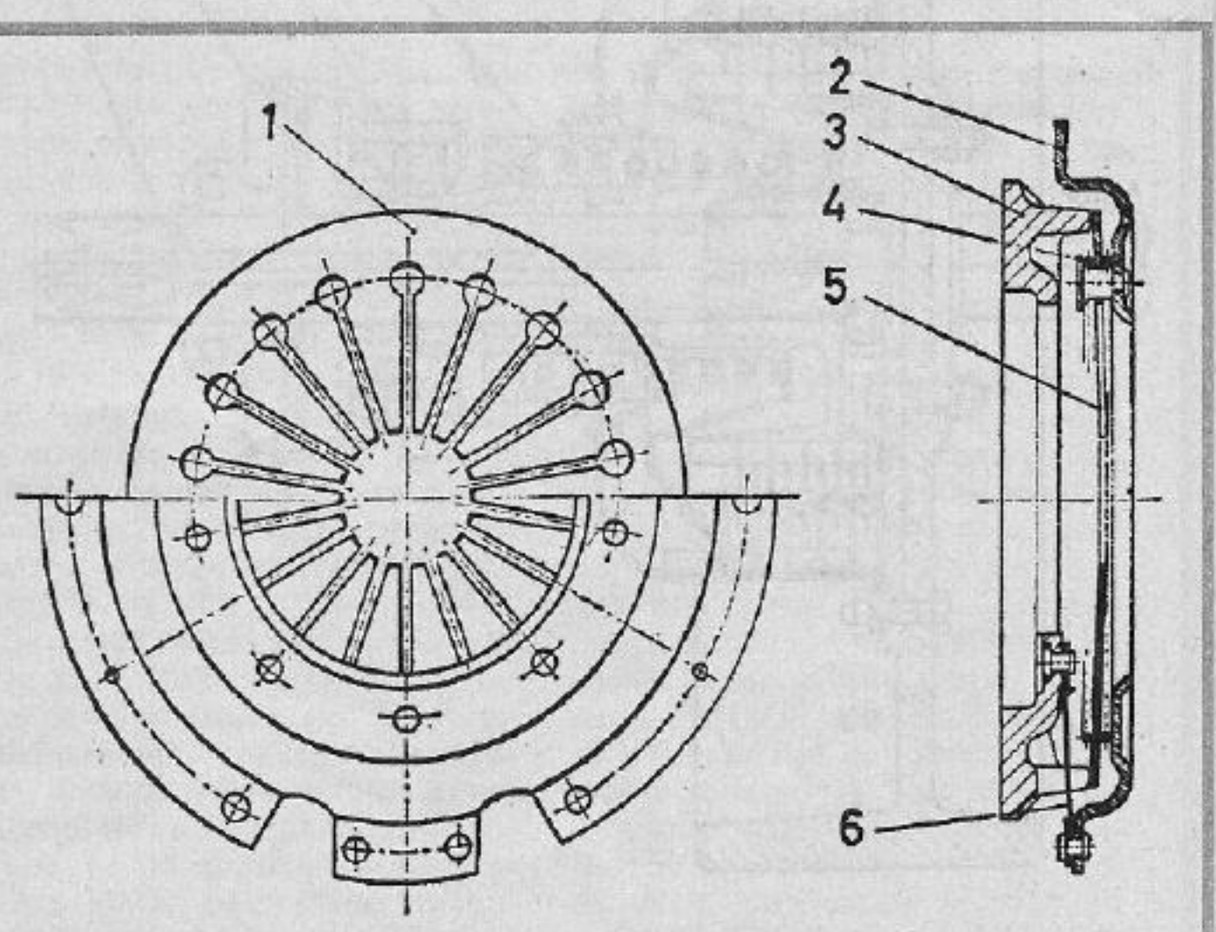
Los embragues a aceite no se usan sino para máquinas extremadamente pesadas, que efectúan trabajos particularmente duros. Su precio, notablemente más elevado, se ve compensado por una vida útil considerable. Por otra parte, en el campo de los automóviles de paseo, en particular en modelos económicos producidos en grandes series, el embrague monodisco seco se presenta, y parece que por largo tiempo, como la solución más simple y ventajosa.

DIVERSOS TIPOS DE EMBRAGUES SECOS

La construcción de los embragues secos usados en la actualidad es simple. El disco está fijo entre el volante, por un lado, y el plato anular por el otro, el que está sometido a la fuerza de uno o de varios resortes; un sistema de desacople compuesto de un cojinete de movimiento axil y palancas radiales, completa el mecanismo que está contenido en su lugar en y por una carcaza de chapa forjada (Fig. 4 y 6).

En el caso del embrague a diafragma (Fig. 7) la construcción es aún más simple; el resorte a diafragma, llamado de Belleville, no sólo asegura la presión del plato sino su retorno. Con este fin el diafragma de forma ligeramente cónica está descompuesto en lengüetas radiales que, al disminuir la fuerza, permiten el acople o desacople del embrague. Como muestra la Fig. 7, el diafragma recuerda en cierta forma a una torta cortada en trozos.

La forma de la carcaza del embrague depende de la de és-



Resorte a diafragma para embrague (Fichtel & Sachs serie M): 1) resorte; 2) carcaza; 3) plato; 4) soporte; 5 lengüetas; 6) resorte de retorno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

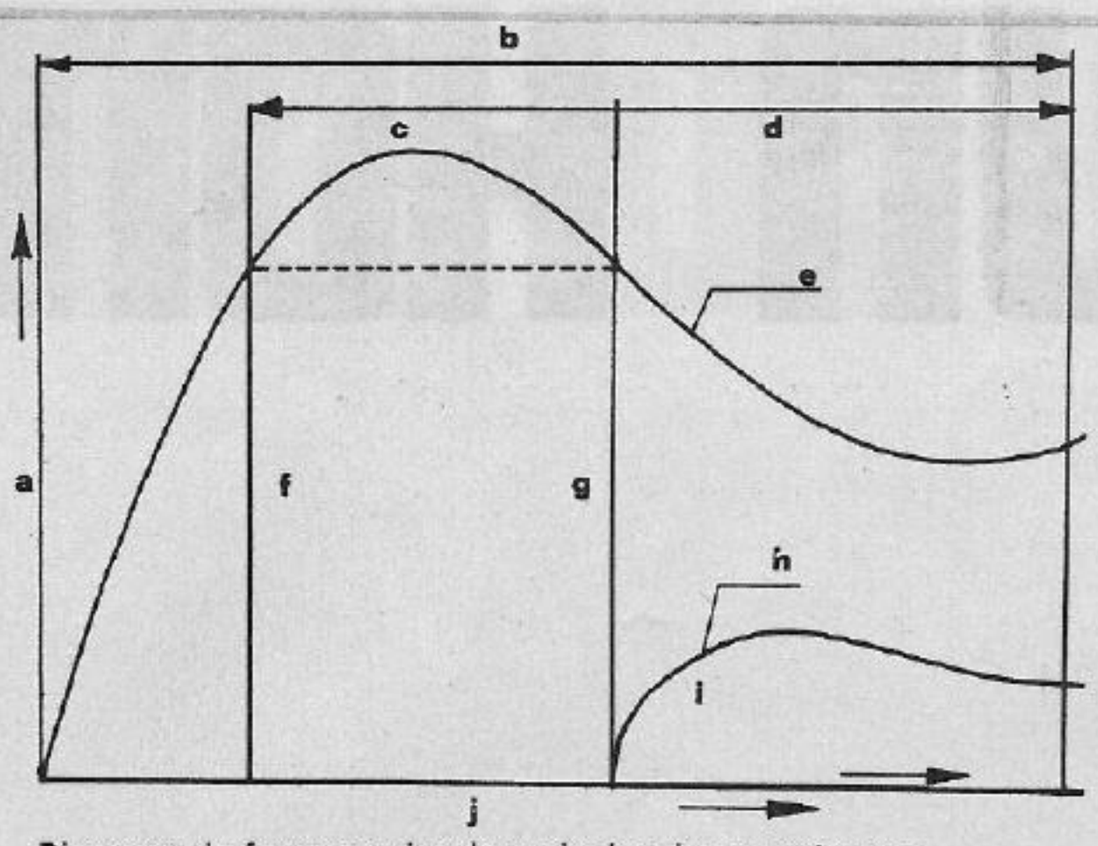
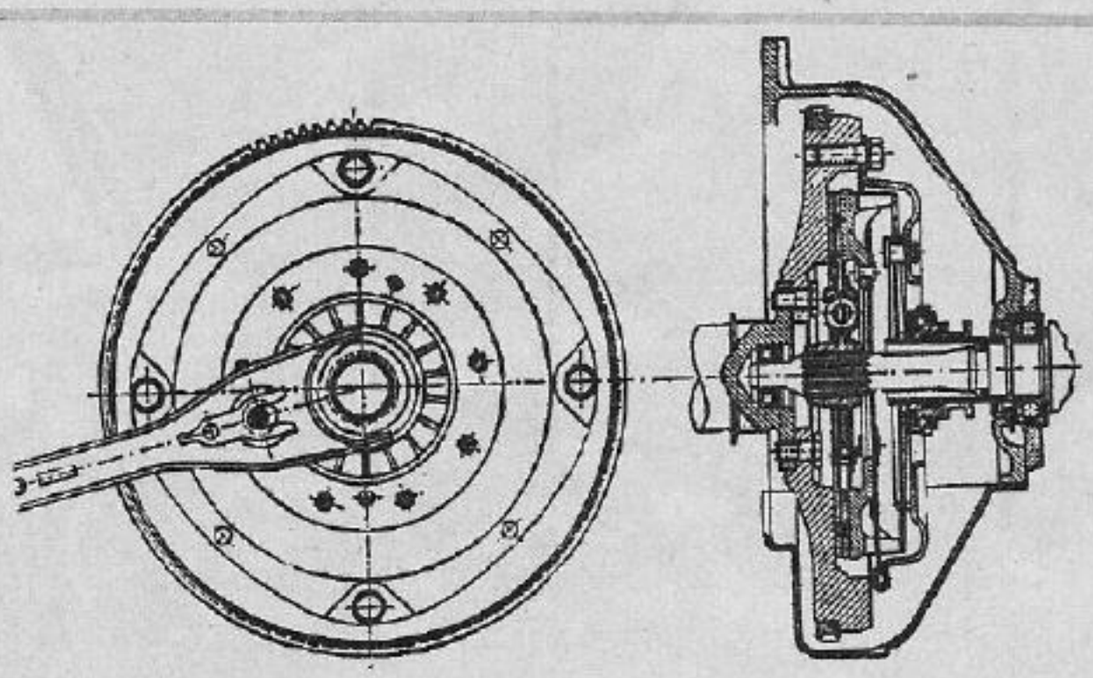
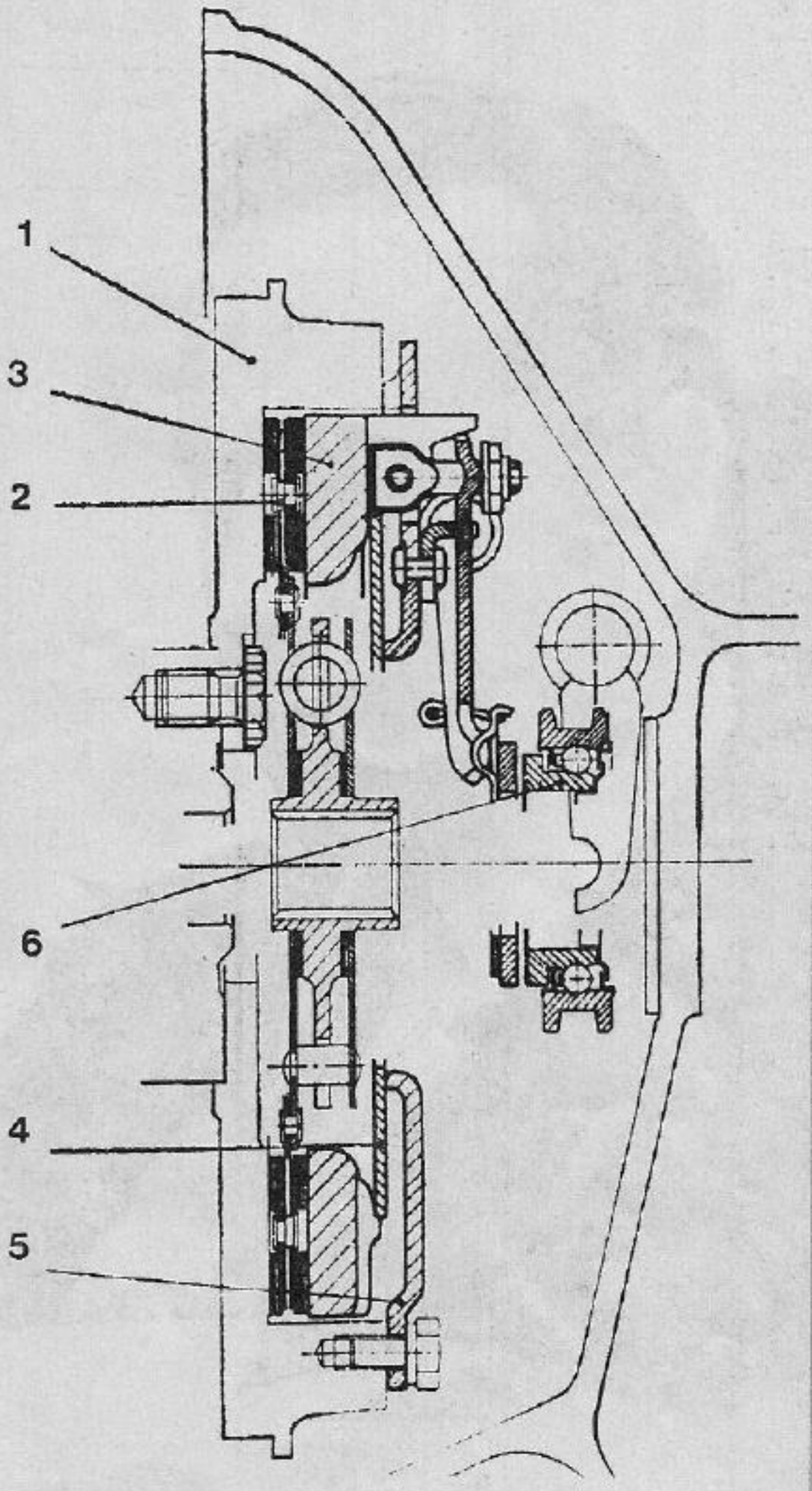


Diagrama de fuerzas y desplazamientos de un embrague a diafragma: a) fuerza de presión y desembrague; b) carrera máxima del plato; c) desgaste; d) desacople; e) fuerza de presión del disco; f) embrague con desgaste máximo; g) posición normal (nuevo); h) fuerza de desembrague; i) carrera de desembrague; j) carrera de plato.



Embrague a diafragma Opel, del modelo Record.



Embrague a diafragma con palancas como en el VW 1500 y Auto Union (Fichtel & Sachs serie KM): 1) volante; 2) discos; 3) plato; 4) resorte; 5) caja; 6) cojinete.

te; los constructores anglosajones vuelcan sus preferencias por volantes chatos, mientras que el resto de Europa prefiere el volante ranurado. La causa del uso de este último es, principalmente, el poco espesor requerido. No veremos aquí más que las formas de embragues secos. En primer lugar (Fig. 4), un modelo análogo al empleado en el Volkswagen 1200/1300, caracterizado esencialmente por el apoyo de las palancas de retorno sobre una simple arista, con el fin de reducir todo frotamiento (ver figura 5).

A título de ejemplo de montaje sobre volante plano, la Fig. 6 muestra el embrague Fichtel & Sachs HB 225, utilizado actualmente en la BMW 2000. Su carcaza semeja un trípode, con grandes aberturas que garantizan una suficiente corriente de aire de refrigeración; esta forma es la que conviene para los motores de alto régimen y que están sometidos a esfuerzos grandes y continuados.

El sistema de embrague a diafragma está representado, en toda su sencillez, en la Fig. 7. Mientras la fuerza de retorno se trasmite a la extremidad inferior de las lengüetas, el diafragma la aplica por toda su periferia sobre el plato de fijación, asegurando así una presión uniformemente repartida. El soporte está robustecido por un anillo de apoyo, gracias al cual el diafragma modifica el sentido de su convexidad, y que determina también la relación de desmultiplicación del brazo de palanca. En la práctica, el problema de oscilación del diafragma se resuelve por dos anillos metálicos opuestos entre los cuales queda ligeramente fijo. Los remaches especiales que fijan los anillos sirven al mismo tiempo para mantener el resorte. El diafragma de fuerzas y desplazamientos, tanto para el acople como para el desacople, está representado en la Fig. 8. La curva de la fuerza de fijación muestra que empieza a crecer cuando el desgaste crece, para caer nuevamente y volver a su valor inicial como cuando la guarnición era nueva. Veamos un poco las ventajas e inconvenientes que pueden presentar los embragues a diafragma en relación a uno de tipo clásico con corona de resortes helicoidales. Empezando por las ventajas, se nota una disminución de la fuerza necesaria para desembragar, también una distribución más pareja de la fuerza del resorte sobre el plato de fijación y, finalmente, la posibilidad de concentrar el máximo de fuerza. Por otra parte, su invulnerabilidad respecto de los altos regímenes de marcha puede ser un factor decisivo en su elección.

Frente a dichas ventajas un inconveniente no despreciable es la dificultad de la fabricación de los resortes a diafragma de buena calidad y comportamiento homogéneo. También se cita el hecho de que, siguiendo la curva característica del resorte, un arranque suave puede ser más difícil de obtener, por lo menos en una producción corriente y de precio aceptable.

La Fig. 9 representa el embrague a diafragma del Opel Rekord. Otro sistema en que la forma se ubica entre la de los sistemas a corona de resortes helicoidales descriptos más arriba y la del embrague a diafragma. En la Fig. 10 se ve cómo se combina el sistema de desacople por las palancas de resortes helicoidales con el de diafragma. Un embrague de ese tipo, construido por Fichtel & Sachs bajo el número KM 200, es utilizado por Volkswagen para su 1500 y por Auto Union. Contrariamente al diagrama de la Fig. 8, la curva característica de este embrague es casi horizontal, presentando la ventaja de una presión casi constante sobre el pedal, sea cual fuere el grado de desgaste de la guarnición.

UN HOM





Suele ser serio. Y cuando se pone serio, es para tomarlo en serio. Con conocer su historial dentro del automovilismo, basta.

José "Pepe" Migliore está considerado como uno de los mejores pilotos de equipo de nuestro país. Su inquietud actual: correr Rally y vivir la nueva experiencia

Por JORGE A. AUGE BACQUE

"A todos les parece raro que yo me decida a correr un rally. Claro, todos piensan que tengo un nombre ganado en Turismo Anexo J, que integro un equipo oficial, etc. ... Pero, ¿sabés por qué voy a correr el Rally Invierno, en Córdoba? Porque quiero aprender, quiero saber cómo es un rally y cómo se corre. Yo pienso que si en Europa los rally son la gran onda y todo el mundo se desespera por correrlos y ganarlos es por algo. Claro que los rallies nuestros no son la misma cosa que los de allá, pero algún día lo serán y hay que ponerse a tono. Además, el Gran Premio de fin de año se va a hacer de acuerdo al sistema de rally, ¿y qué mejor entonces que ir poniéndose a tono con la mentalidad del rallysta? ¿No te parece? Además, no solamente me tengo que poner a tono, sino que tengo que conseguirme un muy buen navegante que me enseñe, el equipo con una nueva diagramación de auxilios, los instrumentos nuevos, y lo que es más importante: la conciencia y el autocontrol que te da el rally. Vos sabés bien que el rally no es cuestión de darle pata y pata. Tenés que pensar las cosas y hacerlas después de pensarlas bien. Es apasionante, te puedo asegurar".

José "Pepe" Migliore (35) está entusiasmado. Su proyecto de intervenir en el Rally Invierno en Córdoba, sobre un recorrido de 2.000 km divididos en dos etapas de 1.200 y 800 km, respectivamente, es realmente revolucionario para el ambiente de T. M. Su "aprendizaje" se verificaría justamente en un rally donde el manejo veloz en el sinuoso será de primordial importancia. Pero de esta incursión en el rally a los comienzos de su carrera automovilística han pasado nada menos que largos nueve años.

NUEVE AÑOS HA...

Cuando aún no se pensaba en correr rally en nuestro país, "Pepe" Migliore se subió a un 403 preparado por Homero Luna en AngloFranc y se largó a correr el Gran Premio de Turismo de 1959. "Me pasó de todo en ese Gran Premio. Yo puse el auto y el "narigón" Fialla ponía la preparación y las gomas. Primero nos recostamos en Arrecifes en una zanja, después se nos agrandaban los agujeros de las tuercas de las llantas y rompimos un montón de llantas, más adelante rompimos la polea del dínamo en Huaco y un carnicero de la zona nos dio una correa de la heladera que pusimos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BRE DE EQUIPO





Pepe Migliore, un ganador de siempre, con su marca de siempre: Peugeot.

Confesándose sentimentalmente en nuestra redacción, pone cara de recuerdos.

directo entre la dínamo y el cigüeñal. Esas entre las tantas que nos pasaron. Y sin embargo llegamos. Llegamos séptimos en la categoría. Ese año ganó "Larry" también con 403".

A partir del Gran Premio del 59, la pasión por el automovilismo lo atrapó para siempre. Poniendo peso sobre peso siguió comprando autos y siguió corriendo por su cuenta. Desde esa vez, corrió todos los Grandes Premios de Turismo y dos de T.C. ("Una vez corrí con un 404, en el 63, la otra fue con la Liebre I de Cupeiro"). A "Pepe" le gustan las carreras largas, donde haya que manejar fuerte y haya que aguantar administrando el auto con la cabeza más que con el pie derecho. Es por eso que ganó dos Grandes Premios y la San Juan-Coquimbo una vez (N. de la R.: la segunda vez no la ganó por un pelito). ("De las cuatro etapas que forman las dos San Juan-Coquimbo, gané tres: dos en el 68 y una en el 69".) "Después vinieron las 24 Horas Shell (2º), la Vuelta de la Manzana (1º, en el 69), los 1.000 Km del Autódromo (1º), las 3 Horas de Córdoba (1º en el 63 y 1º en el 68). Pero la mayor satisfacción fue el Gran Premio del 62 con el 403. Fui 4º en la general detrás de las suecas con Mercedes y el equipo Volvo, 1º en la clase hasta 1.600 cm³, y 1º también en la clase Industria Nacional".

HOMBRE DE EQUIPO

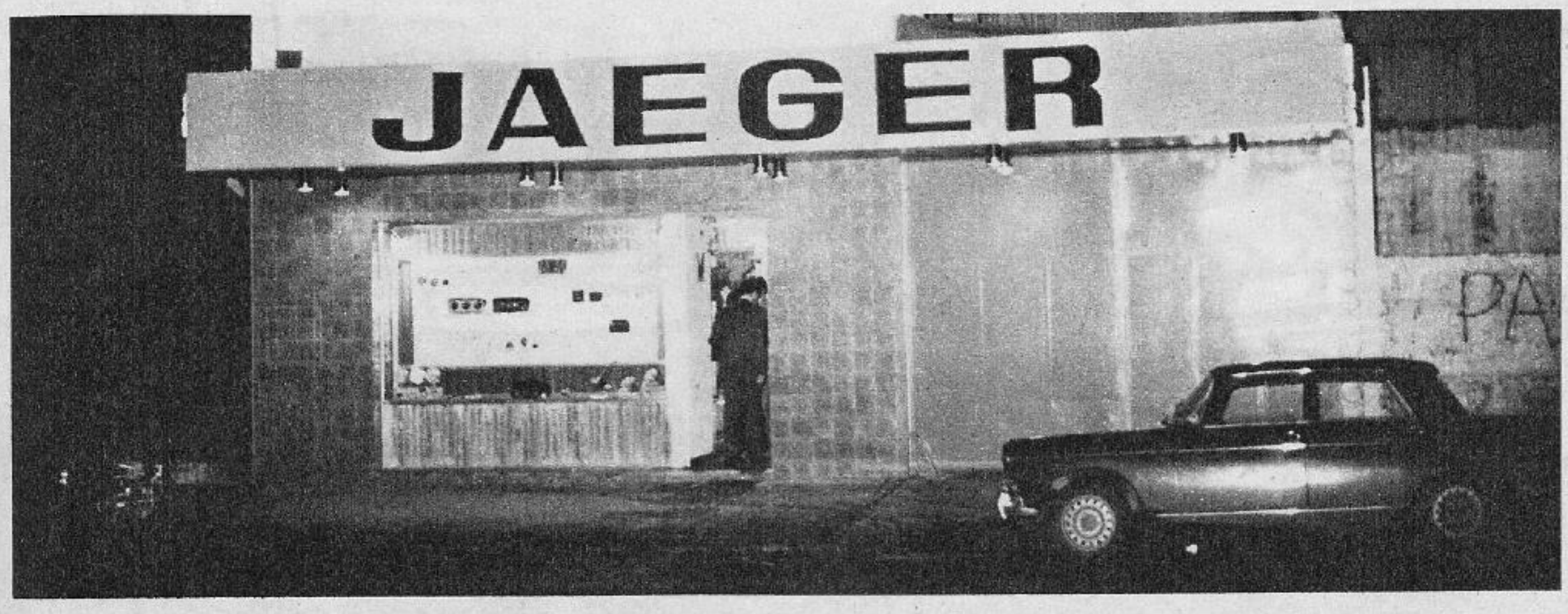
"El equipo Peugeot se integró en el 63. Nosotros poníamos el auto y la preparación, y Peugeot ponía las gomas y los auxilios. En el 64 no corrí para el equipo, porque no se presentó en el G. P. Me ofrecieron un auto en el equipo Magnette y lo corrí. No pasó nada, pero pude dar la vuelta. En el 65 seguimos con el equipo oficial, pero de la misma manera que en el 63, pero ya con los 404. En esa época tenía un taller metalúrgico en sociedad con mis hermanos. Las cosas me iban bien y me sacaba el gusto".

Migliore es uno de esos tipos que corren porque les gusta, porque lo sintieron toda la vida y porque lo van a seguir sintiendo siempre. Es su pasión, y su hobby a la vez. Cuando no puede correr se amarga y no ve ni escucha por radio las carreras. Es amigo de todos y todos son sus amigos.

"Cuando empecé a correr no conocía a nadie. Al primer tipo que conocí fue a Larreta ("Larry") y a Alberto Gómez más tarde.

→







El TC también lo contó entre sus filas. Aquí, con la Liebre I ex Cupeiro en la edición del GP de TC de 1967.

En su horóscopo decía una vez: "Ganarás carreras y venderás tacómetros...". Como no le gusta jugar con el destino, se convirtió en distribuidor oficial de instrumental Jaeger. He aquí su bolichón.

Lo sorprendimos a Pepe leyendo una nueva publicación que no recordamos cómo se llama, y que no pudimos leer tampoco, en la foto, porque salió borrosa. Pero sabemos que es de Codex (Top Secret).

Porque en realidad empecé a correr de casualidad. Te voy a contar cómo fueron las cosas: resulta que por el año 58, yo tenía un 403 nuevo y lo atendía en el taller de AngloFranc. Llegué unos días antes de que se largara el Gran Premio del 58 al taller a hacerle un service al auto. En el taller estaba el auto de "Larry" listo para largar el G. P. que corría de acompañante con Germán Figueredo. Yo estaba curioseando el auto, y se me acercó Fiala, que era socio de Figueredo. Un poco en broma y un poco en serio le dije: ¡Tenemos tiempo para preparar el auto mío y correr el G.P.! Y él no salía de su asombro, porque había estado preguntándoles a todos los clientes del taller si querían correr y al único que no se lo había preguntado había sido a mí. Conversación va, palabras vienen, le pregunté cuánta plata hacía falta para armar el auto para correr. Conseguí la plata y teníamos todo listo para largar y ahí nos dimos cuenta de un detalle... se había cerrado la inscripción. ¡Qué bronca!

"Pero al año siguiente empezamos a gastar gomas en el Autódromo y a aprender. Después vino el Gran Premio del 59 y ahí empezó todo".

"Pepe" es hombre de equipo. De eso no hay ninguna duda. Su trayectoria con Peugeot, como particular y luego como integrante del equipo, así lo demuestran. Hoy, 1969, se siente cómodo en el equipo Peugeot y con la gente que lo rodea: "Zampini es un tipo extraordinario y gran preparador. Fernández Aguirre ha sido siempre un gran director de equipo y para mí un buen consejero". A través de su actuación en el equipo Peugeot, de su incursión en T.C., de su Gran Premio en el equipo Magnette y de todas sus experiencias automovilísticas le queda una conclusión: "Lo mejor todavía no lo hice".

Y por eso es que se interesa día a día en todo lo nuevo que le pueda ofrecer el automovilismo: "Correr en Turismo en Europa, participar en rally en el país y poder correr alguna carrera en Perú, Chile, Brasil, etc.... Me gusta viajar y encontrar nuevas formas de automovilismo. No me gusta ni el TC ni el SP nacional por la inestabilidad reglamentaria. En cambio me gusta Fórmula Dos porque enseña y demuestra el manejo. Pero el rally tiene su futuro en el país: siempre me acuerdo lo que dijo Zasada cuando ganó el rally: "Pese a que gané el Gran Premio, me gusta más el rally europeo, porque además de andar a fondo, hay que pensar"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Queremos vestir al país..!

con una moda cálida e impactante



pantalones y camperas

ASTRONAUTA en

firme **FIRMEROY**

OTRO IMPACTO

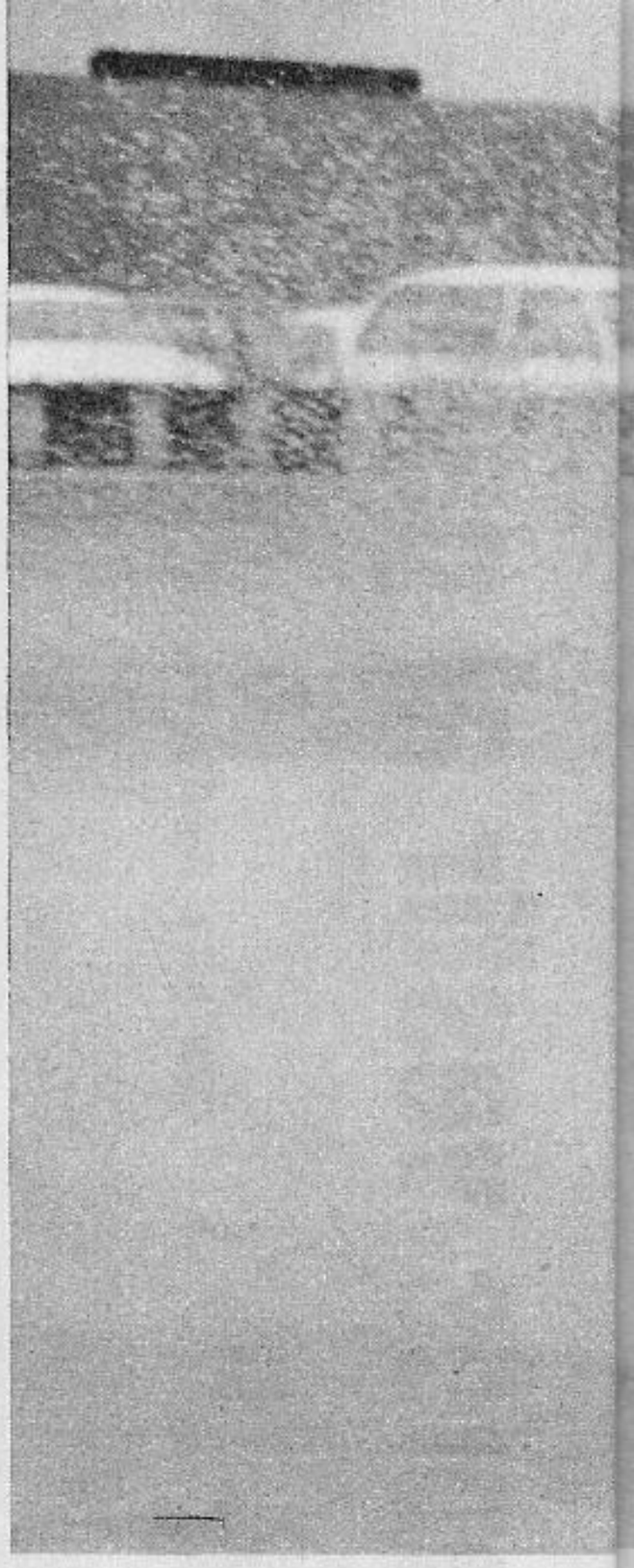
Induswheel SAIC.

Fábrica: Wheelwright (Santa Fe)
Ventas: Cevallos 175 - Bs. As.
T. E. 49-4148 - 45-6800

Y CON SEGURA GARANTIA INDUSWHEEL

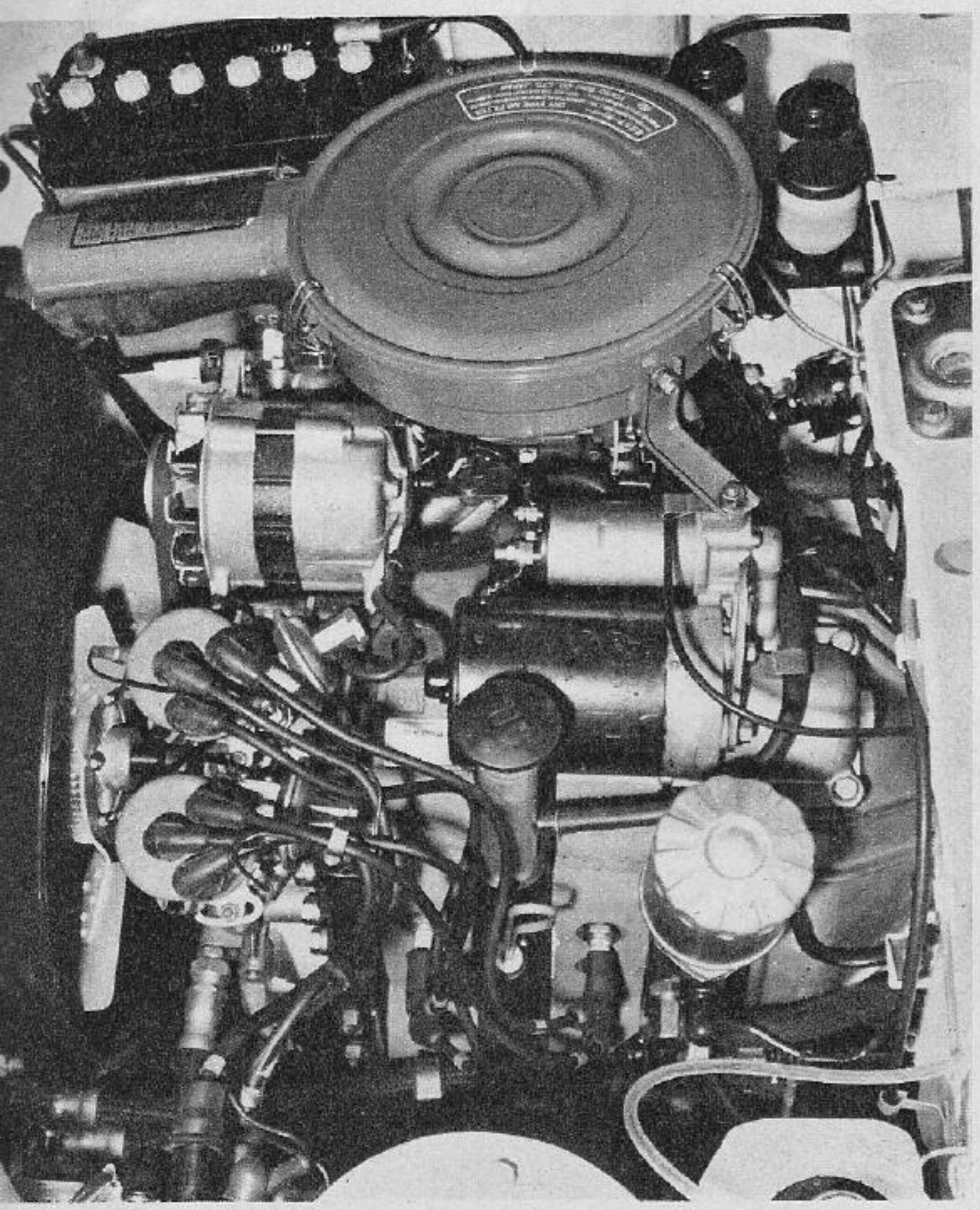
PLUSFERRI

MAZDA ROTARY 100 CUPE



El Mazda 100 cupé es un nuevo automóvil japonés que tiene la virtud de ser propulsado por un motor rotativo, segundo caso en el mundo entero en automóviles netamente familiares. Potente, veloz y de mantenimiento económico son sus principales virtudes. Su debut y consagración deportivos

por JULIO F. PEREZ BALBI



MAZDA ROTARY 100 CUPE

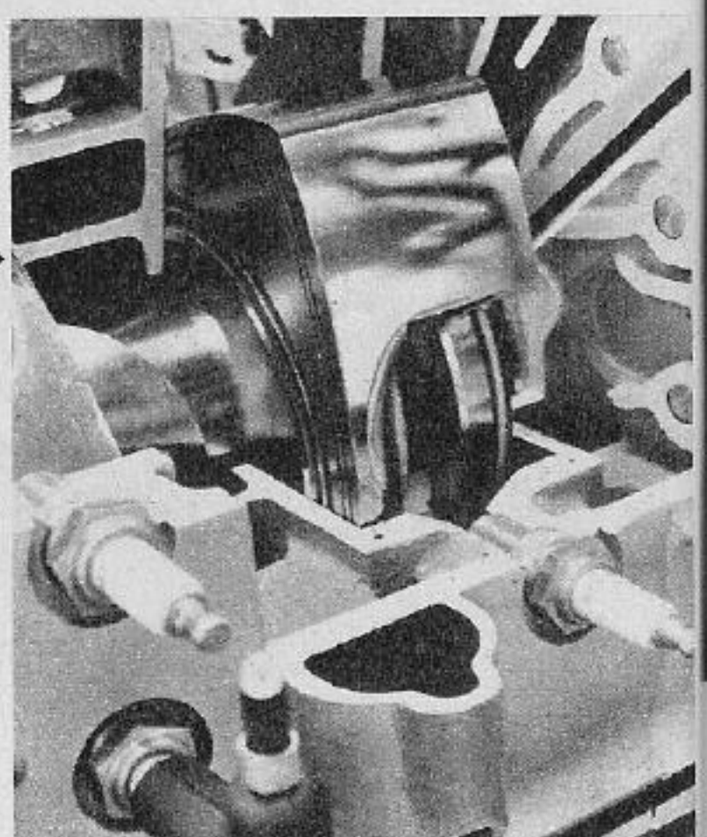
CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR	
Rotativo, dos rotores accionados por combustión de nafta. Rotores de tres lóbulos.	
Cilindrada	982 cm3
Compresión	9,4:1
Potencia/rpm	100 CV a 7.000 rpm
Torque máximo	13,5 kgm/3.500 rpm
Carburador	Stromberg
TRANSMISION	
Embrague	a diafragma
Caja de velocidades	4 marchas hacia adelante totalmente sincronizadas y marcha atrás.
Relaciones de caja	*1ra.:* 2,202; *2da.:* 2,2; *3ra.:* 1,4; *4ta.:* 1; *MA:* 3,7.
SUSPENSION	
Delantera	espiral y amortiguador de suspensión ind.
Trasera	eje rígido, amortiguador y ballestas.
ESTRUCTURA	
Tipo	semimonocasco
DIMENSIONES	
Capacidad de combustible	40 litros
Largo total	3,83 m
Alto máximo	1,34 m
Despeje	0,16 m

Vista superior del motor. Dos distribuidores independientes, alternador son los detalles más sobresalientes de la foto.

Corte lateral del motor rotativo. Se ve claramente la junta de carbón en el único vértice visible del rotor.

A la derecha: Puesto de conducción. Volante de madera, velocímetro, cuentavueltas, reloj, amperímetro, medidor de combustible, luz de presión de aceite y temperatura de agua son algunos de los detalles.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A mediados de 1961, la Toyo Kogyo obtuvo de la fusión NSU/Wankel la esperada licencia para producir y desarrollar su motor rotativo. A partir de esa fecha, los japoneses, japonesas y algunos japonesitos que trabajaban en la empresa se arremangaron y empezaron a darle duro a un proyecto lisa y llanamente sensacional: producir en serie y formalmente el segundo modelo de automóvil de pasajeros —en el mundo— con motor rotativo.

Los tableros de dibujo estuvieron tapados por planos durante muchos meses, las reglas de cálculos daban su verdad mil veces por día y la oficina de prensa no sabía ya cómo hacer para evitar que la noticia del próximo lanzamiento al mercado no se hiciese pública con anterioridad, un poco peligrosa para los planes de la empresa. Así pasaron varios años, se completaron todos los test de rigor, hasta que la empresa plantó en el mercado, bajo la lógica alharaca de toda la prensa especializada, un auto sport, el Mazda 110 S con el esperado motor rotativo. Mayo de 1967.

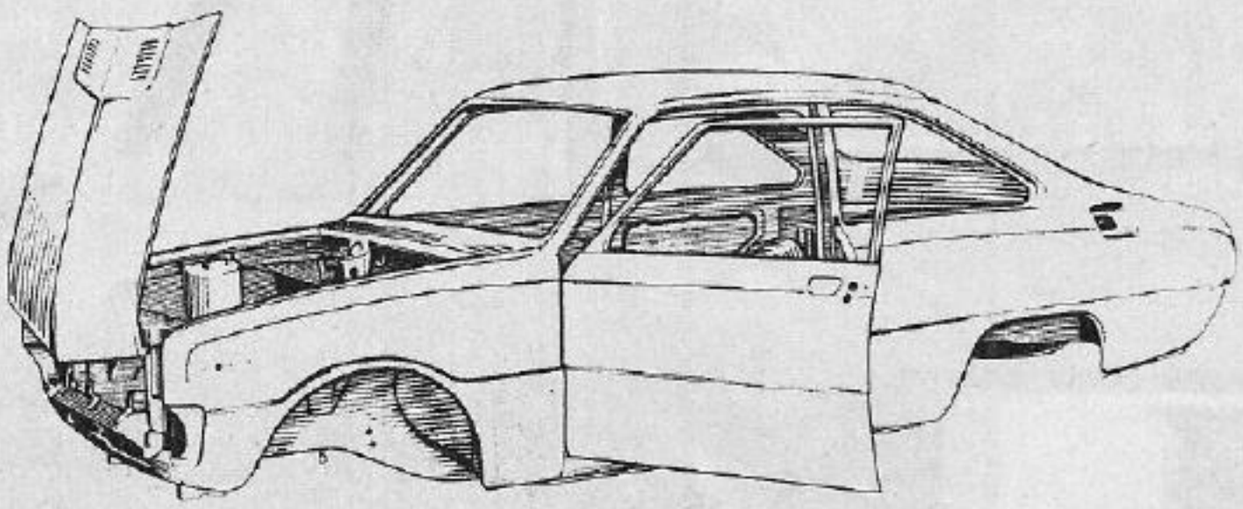
Realmente ésta no fue una producción muy masiva que digamos. Entonces, preparándose para el futuro, todos los japoneses, japonesas y japonesitos comenzaron a prepararse para instalar dicho motor en un sedan medio de cuatro pasajeros, que se vendería "como pan calentito" como dicen las señoras que van a Canguro.

Y entró en escena el 16 de julio de este año el Mazda 100.

EL MOTOR ROTATIVO DEL MAZDA

Es a dos rotores sistema Wankel, con una cilindrada unitaria de

→

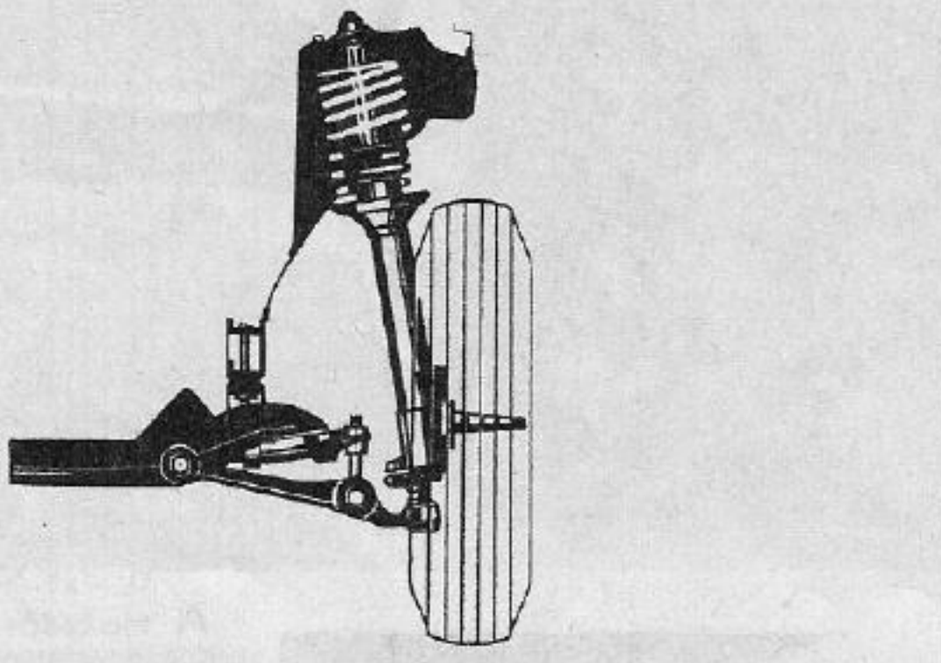


Perfil de líneas suaves. Nótense los dos espejos-retrovisores exteriores que son reglamentarios en el Japón. Tanto en los automóviles como en las motocicletas.

A la derecha: Corte de uno de los rotores. Las cámaras son de forma trocoidal, nótense las juntas de carbón en los vértices del rotor. Los conductos circulares son unos para los vástagos de sujeción de los laterales del motor y los más pequeños conductos del lubricante. Los casi rectangulares y grandes son para el agua refrigerante.



Estructura monocesco para el segundo automóvil realmente familiar que se fabrica en todo el mundo con motor rotativo.



Suspensión delantera Mac Pherson. Brazo inferior en A. Espiral y amortiguador, este último no visible.



Faroles rectangulares parrilla rectangular de ángulos suaves. Una línea convencional y bonita.

EL DEBUT DEPORTIVO

El japonesito de este recuadro, llamado Yoshimi Katayama por raro designio de su madre, se dio un gran gustazo hace unos meses en el GP de Singapur, reservado para máquinas de Turismo Grupos 2 y 5.

Ganó la general de Grupo 5 de punta a punta. Entre sus rivales figuraban los Alfa 1.750, alguna que otra GTA, los Morris Mini 1.300 y BMW desarrollado por Alpina.

Este R100 equipado con motor rotativo estableció el record de vuelta, hasta el momento, absoluto para automóviles de turismo, en el circuito de 4,8 km de la ciudad de Singapur. El auto fue presentado por la fábrica japonesa con carácter oficialista, los técnicos de la casa japonesa estaban convencidísimos de obtener el triunfo por los rendimientos que ya habían obtenido en los bancos de prueba meses atrás. Por supuesto que la potencia era muy superior a los demás automóviles de su categoría, la hasta 1.000 centímetros cúbicos.

Por el momento el reglamento internacional del Anexo "J" no es muy conciso en lo referente a la preparación admitida en los motores rotativos (caso similar sucede con los de dos tiempos y las turbinas); por ende, el R100 cupé tenía además de las ventajas del tipo motriz usado, algunos rebusques plus en el desarrollo deportivo del motor, que los que poseían los cuatro tiempos.

Lindo debut fue el del Rotary Cupé, lindo debut.

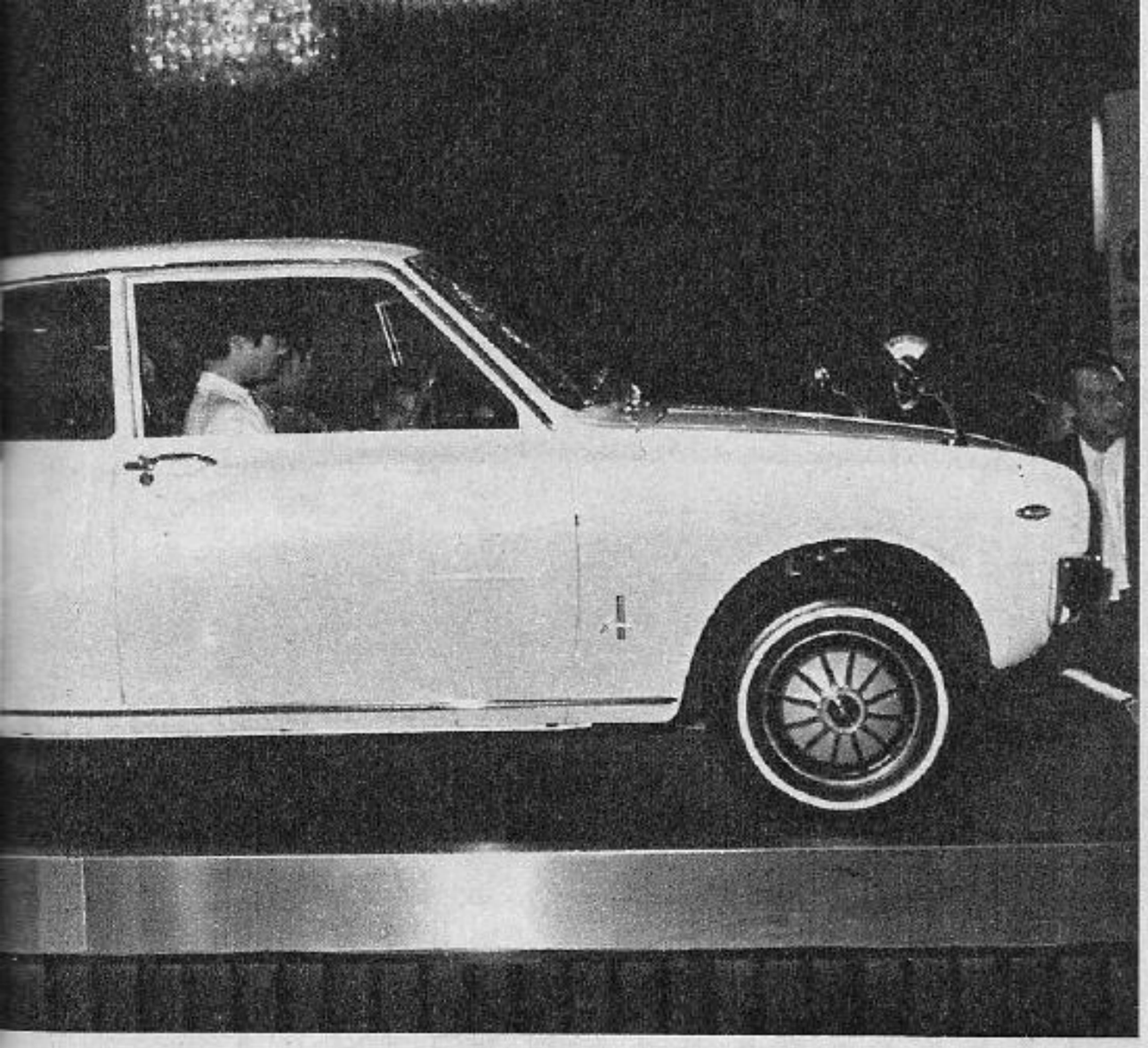


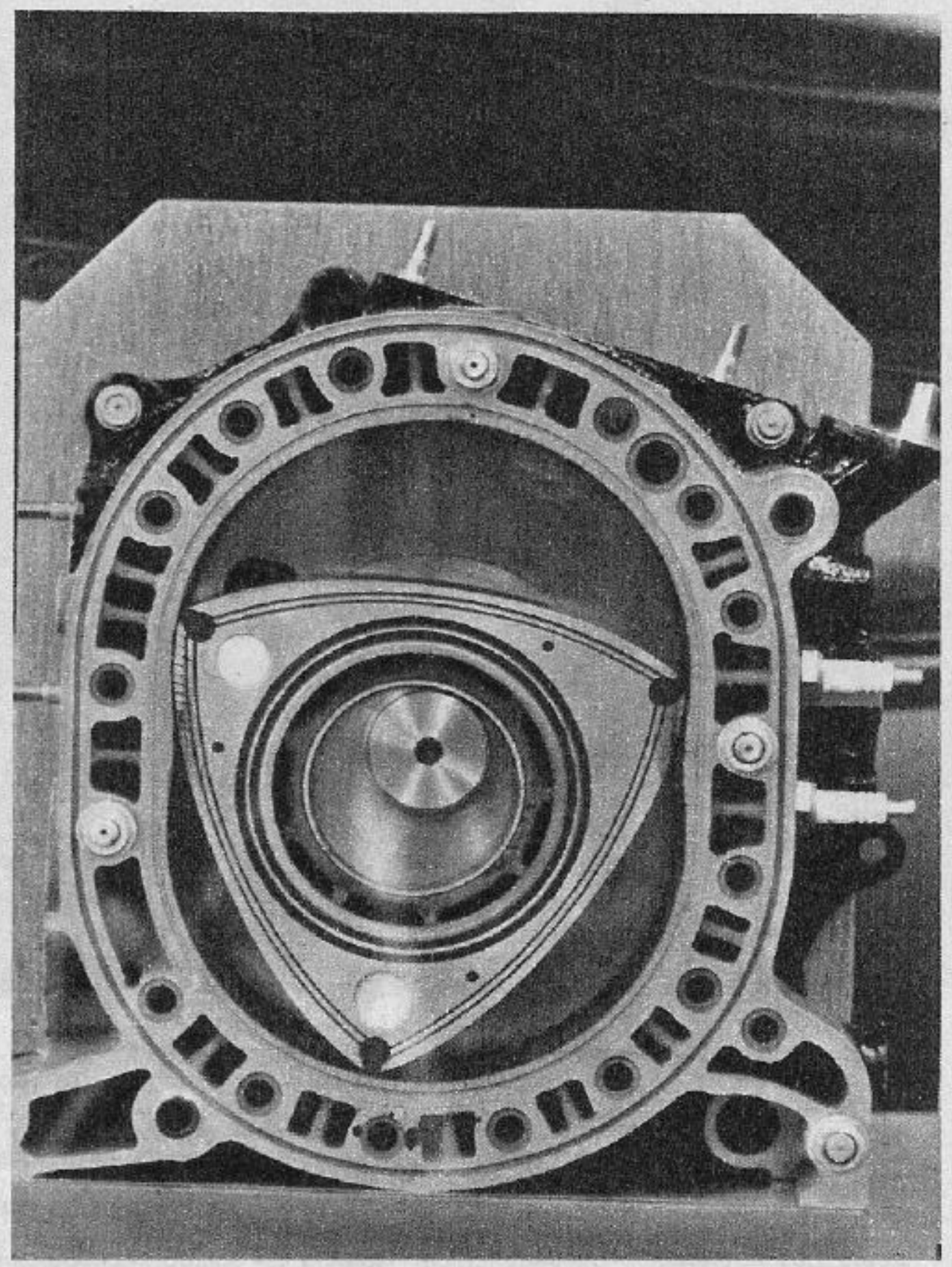


En el GP de Singapur, hace cosa de tres meses, los Mazda Rotary Cupé tuvieron una actuación aplastante.

Yoshimi Katayama fue el vencedor absoluto de la competencia. Su Mazda era grupo 5.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







cámara de 491 cm³. El sistema de alimentación, incluyendo el carburador fue perfeccionado ostensiblemente para mejorar el grado de elasticidad, que en estos motores rotativos nunca se logró en forma notable a bajo régimen. El torque fue aumentado, especialmente entre las 1.000 y 2.000 rpm.

Los dos rotores del motor están ubicados en una misma línea. Estos dos rotores tienen un ronroneo y un torque similar al de un motor de seis cilindros.

En los motores rotativos siempre se tropezó con un problema: las juntas de los tres vértices de cada rotor (lo que vendría a ser el aro en un motor convencional a pistón). La duración de esas juntas tiene que ser similar a la de un aro para que el mantenimiento del motor no sea algo de todos los días, por ende oneroso y pueda competir mano a mano con los ya experimentadísimos, complicados y eficientes motores a pistón (movimiento alternativo). En el caso de los Mazda (tanto en el antecesor 110, como en el 100 que hoy presentamos) esas juntas son de un carbón de alta resistencia a la fricción que ya demostró sus notables virtudes y durabilidad.

La lubricación es forzada, tiene radiador de aceite y entre las piezas lubricadas figura el interior de los rotores, los rulemanes y las juntas de los rotores, para lubricar estas últimas existe un sistema de lubricación aparte del general. Una diminuta bomba arroja pequeñísimos caudales de aceite en el interior del carburador en concordancia con las rpm del motor y la apertura de las válvulas de entrada de mezcla a las cámaras. Ese lubricante en mezcla con el combustible es sumamente necesario, ya que la pequeña película de aceite que se forma en las paredes de las cámaras de conformación trocoidal, es fundamental para asegurar, además de prolongar la vida de las juntas de carbón, un perfecto sellado del gas. La ignición corre por cuenta de dos bujías por rotor para asegurar el máximo rendimiento. Ambas trabajan con circuitos eléctricos independientes.

PERFORMANCE DEL MAZDA R 100 CUPE

La potencia es de 100 burritos a 7.000 rpm, el margen normal de operación del rotativo del Mazda 100 oscila entre las 2.000 y 5.500 rpm, regímenes donde el torque oscila en los 12 kgm promedio. El máximo es de 13,5 a 3.500 rpm. La relación peso/potencia es de 8 kilos/CV y la velocidad máxima (lo que todo el mundo siempre quiere saber) es de 180 km/h.

La caja de velocidades es de cuatro marchas hacia adelante, totalmente sincronizadas, los frenos delanteros a disco y los traseros a campana. La suspensión delantera es independiente y la trasera un eje rígido con ballestas.

El Mazda Rotary Cupé 100 es el segundo sedan de cinco plazas que se produce en el mundo impulsado por un motor rotativo. ¿Dentro de diez años desplazará definitivamente el motor rotativo al de pistón? ¿Qué pasará con las turbinas? ¿Y con los autos eléctricos? Nadie todavía lo puede afirmar. Pero el motor rotativo ya lleva mucha ventaja, y confiabilidad tiene.



¿COMO ES UN GRAND PRIX?

Graham Hill, Stewart, Siffert. Lotus, Matra, Ferrari. Nombres topes del automovilismo mundial. ¿Qué se experimenta al verlos en acción? Una serie de sensaciones y reflexiones que resumimos luego de haber visto un Gran Premio de F-1

Quince horas es apenas menos de un día. Pero en un equis momento significan la diferencia de poder estar viendo la largada de un Gran Premio de F. 1 o bien preparándose para ir a la carrera de Rafaela. Desde ya que las comparaciones no tienen sentido, pero... ¡con cuánto gusto nos hubiéramos quedado cinco meses más! También, después de soñar muchos años con ver Le Mans o una carrera de fórmula uno, cuando llega el momento de la realidad es casi para no creerlo.

El asunto es que un día, con cámaras y libreta de anotaciones, con la credencial de CORSA en el bolsillo y con la mente ya acostumbrada a oír cualquier otra lengua, nos encontramos entre los autos de fórmula uno, reparando en la británica apostura de Colin Chapman o la ligera excentricidad de Jackie Stewart. Claro que a los cinco minutos uno ya se acostumbró y aunque sale el Lotus cuatro ruedas motrices a la pista puede ser más importante comerse un prosaico sandwich.

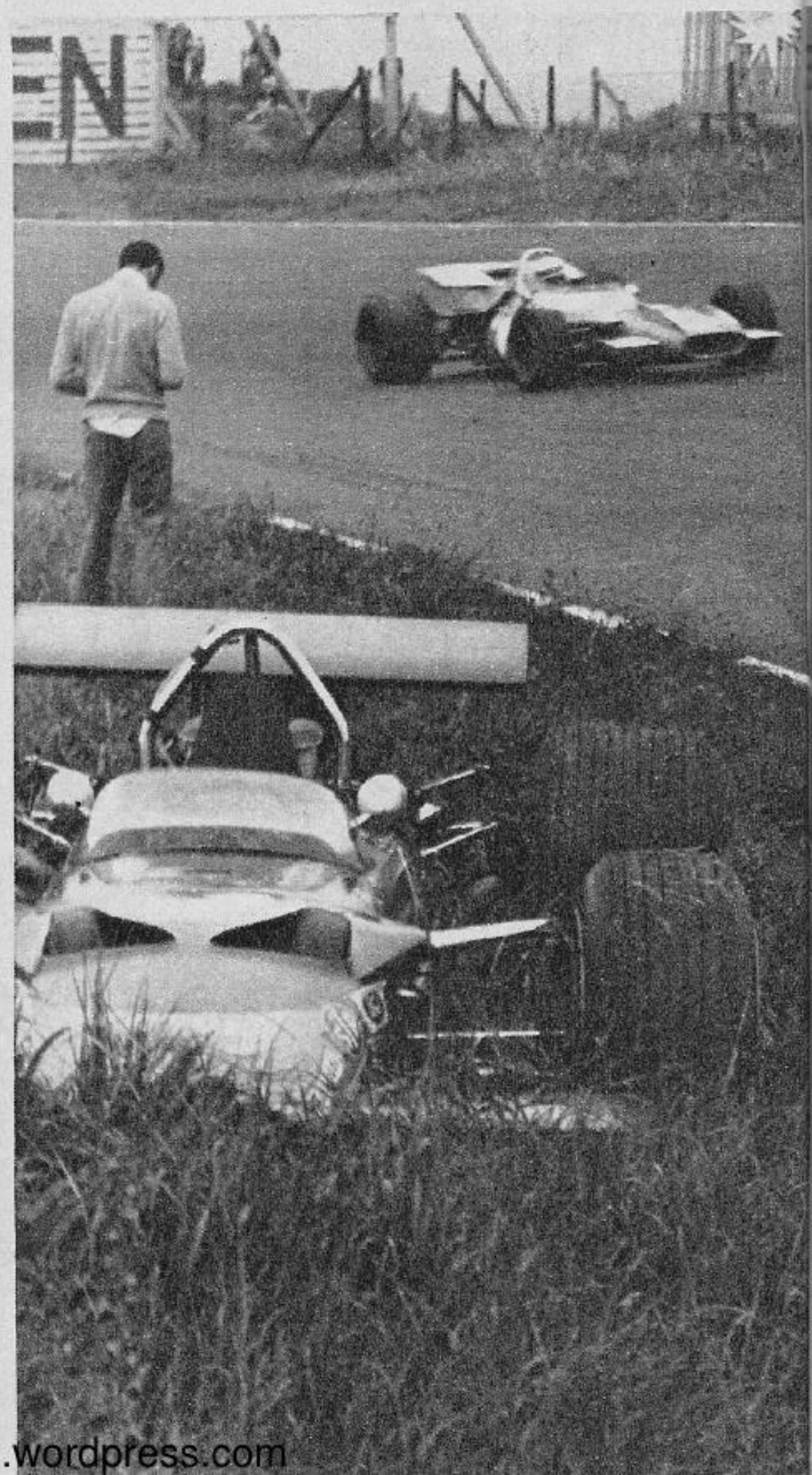
Sin embargo, en el momento de la largada la emoción fue inevitable y mientras pensaba en el momento terrible que vivía nació la inmediata idea de contar cómo es ese primer Grand Prix que veía en mi vida. Recordar, a casi un mes de entonces, las principales sensaciones recibidas. Para esbozar así cómo vimos a la categoría máxima en Holanda, según los ojos de un argentino, de una persona que como primera medida gusta de los autos y que pudo darse el gusto de verlos en Europa.

.....

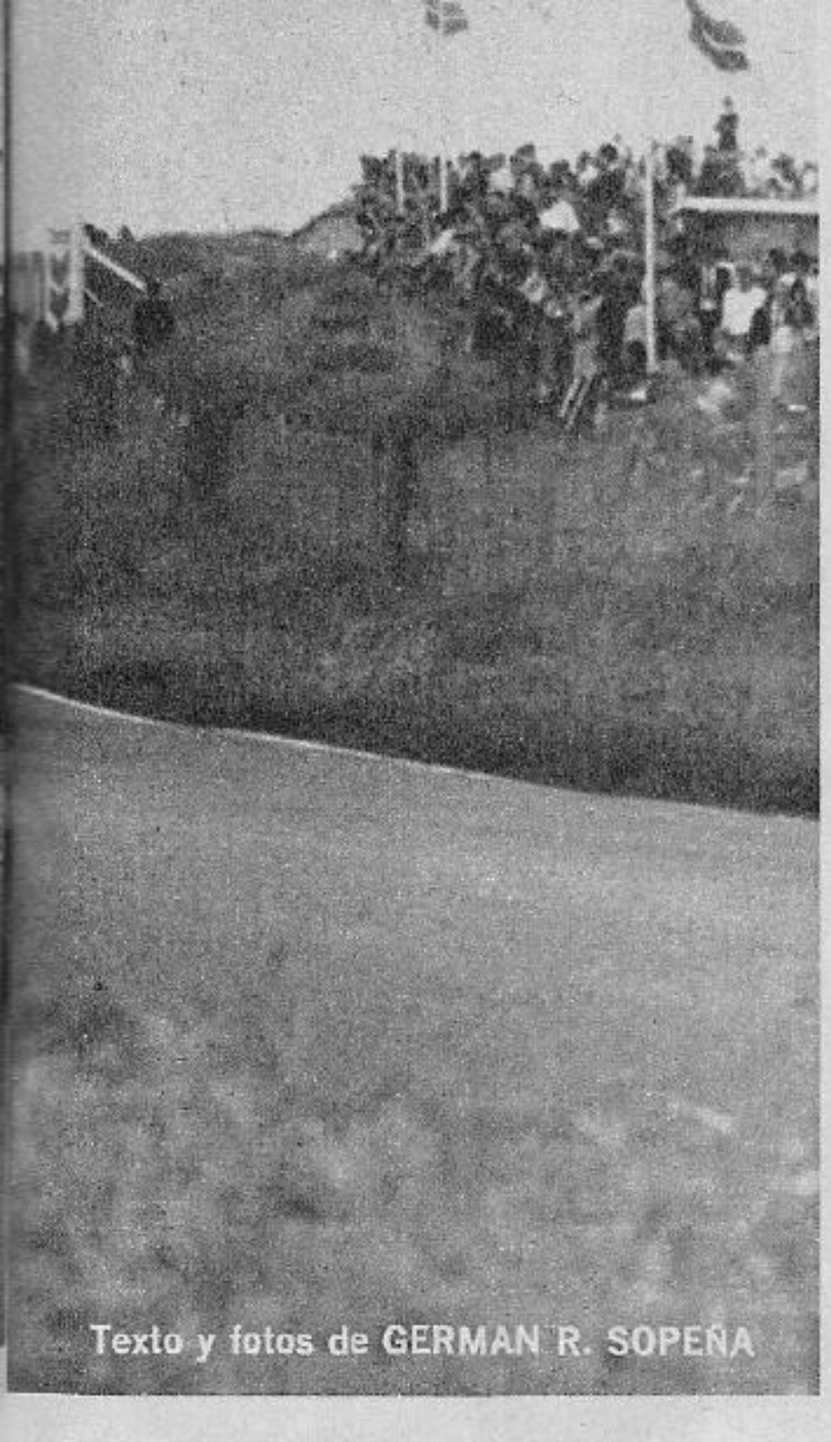
Faltan tres minutos para que comience la carrera y los coches están colocados a unos metros de la largada exclusivamente para que los fotógrafos aprieten miles de veces sus cámaras; los pilotos ya listos para largar están también anímicamente en clima de carrera y prestan muy poca atención a nada; sólo se ajustan mejor los cascos o se calzan una y otra vez los guantes conteniendo los inevitables nervios que padecen aun los más experimentados. Faltan dos minutos y entonces sí. Todo el mundo se retira, la pista queda exclusivamente para los autos y casi al unísono los motores se ponen en marcha: los quince autos se adelantan unos pocos metros y se ubican en los lugares señalados por el starting grid; los pies derechos de los pilotos aprietan y sueltan rítmicamente el acelerador y el conjunto genera un sonido impresionante. Falta cada vez menos y todos conectan la primera. Ya sólo faltan segundos y las aceleradas son más fuertes. 6.000, 7.000 vueltas, con ese ruido aguda de los F-1; casi a punto de largar los autos se mueven escasos centímetros y el histérico chillido de los quince motores se torna ya permanente. Hasta que finalmente baja la bandera y la mezcla del ruido es ensordecedor. El humo y el olor de las gomas quemadas en la patinada inicial producen el momento más culminante de toda la carrera. Nadie se mueve, porque todo el sonido y la acción quedan a cargo de los autos y sus pilotos. También para ellos la largada es crucial: el correcto aprovechamiento de cada segundo puede significar a la postre un puesto más o menos. Para nosotros que por primera vez vemos una carrera de fórmula uno, un inevitable escalofrío nos recorre toda la espalda; ha comenzado un Grand Prix, la manifestación máxima del automovilismo de competición; los mejores pilotos y los mejores autos del mundo se largan frente a frente y el momento es inigualable.

La largada, como dijimos, es fundamental y Graham Hill, el piloto con más experiencia de todos, demuestra de qué le sirven tantos años de carrera y aunque tenía el lado externo en la primera línea de largada se adueña inmediatamente del cordón interno para la primera curva, a partir de la cual se escalonarán los demás; como contrapartida, el piloto más joven de todos los que largan, Jackie Ickx, pierde casi 200 metros con respecto al pelotón al patinar excesivamente las ruedas cuando suelta el embrague.

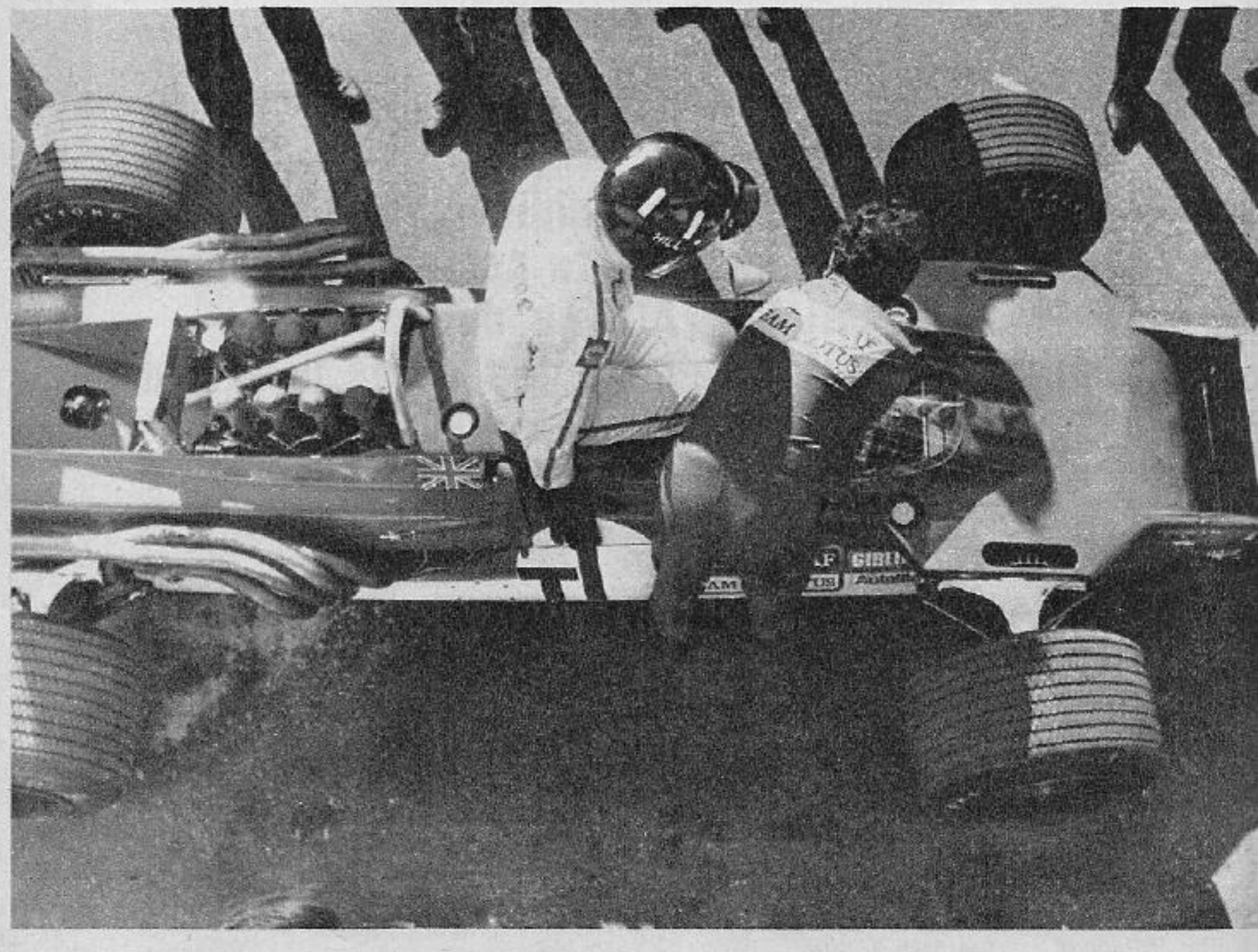
Larga muy bien también Jo Siffert, quien tenía el número 10 en su auto y en el starting grid y logró ganar cuatro puestos antes de llegar a la curva Tarzán, la primera del circuito.

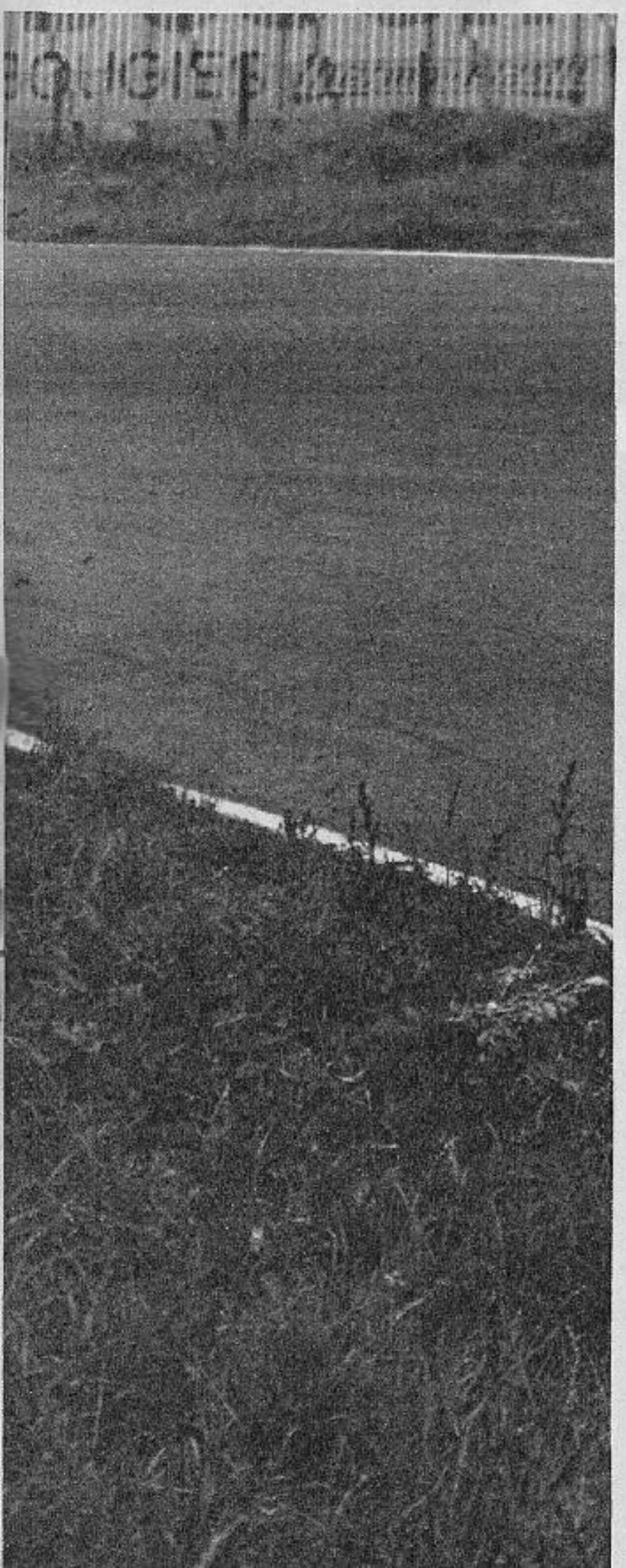


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Texto y fotos de GERMAN R. SOPEÑA





Arriba, izquierda: Tranquilidad para Matra y Jackie Stewart. La superioridad actual de este conjunto es muy evidente. Sólo Jochen Rindt parece oponérsele pero no llega.

Arriba, derecha: Graham Hill es el prototipo del piloto profesional. Cambió de auto mil veces tratando de buscar el punto ideal de cada uno. Aquí se introduce por primera vez en el cockpit del cuatro ruedas motrices.

El momento crucial en Holanda. Jochen Rindt dejó el Lotus sobre el pasto y Jackie Stewart pasa al frente.

Detrás de Hill están Rindt, Stewart, Hulme, Amon, Siffert, Mc Laren, Surtees y el resto; atrás Jackie Ickx.

Sin duda alguna la fórmula uno es el punto más elevado del automovilismo. Tanto el auto como el piloto deben rendir sus máximas posibilidades desde el comienzo hasta el fin. No en vano sólo 15 ó 20 hombres en el mundo pueden largar una carrera de F. 1, ¡y atención! Ese es el número de los que pueden largar. Aún menor es el número de los que pueden ganar. Piers Courage, por ejemplo, demostró en la temporada de F. 2 que podía andar como Jochen Rindt. En F. 1 no es lo mismo; pequeños detalles imposibles de definir son los que inexorablemente señalan que Courage pierde un poquito más de tiempo que los primeros. Siempre considerando también que su Brabham podía tener un rendimiento ligeramente inferior.

De esa manera (todos al límite de sus posibilidades) Jochen Rindt era el más veloz de todos y después de pasarlo a Hill en la tercera vuelta comenzó a alejarse poco a poco; Jackie Stewart también lo había pasado al actual campeón del mundo pero de cualquier forma perdía casi medio segundo por vuelta con respecto a Rindt. Detrás Siffert había pasado a Hulme y Amon y se acercaba notoriamente a Graham Hill. Merece destacarse asimismo que el Lotus 49 de Rob Walker es no sólo el mismo auto que ganó el año pasado el G. P. de Inglaterra, sino que también su motor es de los producidos el año anterior y tiene un tope de mil vueltas menos que los actuales Ford.

Jackie Stewart seguía andando "a full", aunque desde su box le marcaban, vuelta por vuelta, que Rindt se alejaba un poquito más cada vez. Sólo un imprevisto cambiaría el orden de las cosas. Y sucedió en la vuelta 17. Rindt pasó frente a los boxes como de costumbre, pero al comenzar la frenada de la curva Tarzán su ritmo de marcha cambió completamente. Dobló mucho más despacio y pocos metros después detuvo el coche sobre el pasto; mientras se extraía del Lotus, Jackie Stekart pasaba al frente y, sin saberlo todavía, hacia un nuevo triunfo y un paso más hacia el campeonato. En el Lotus de Rindt la razón del abandono estaba atrás: la junta universal izquierda (que en los Lotus absorbe las diferencias axiales provocadas por el movimiento de las suspensiones) se había desintegrado. El imperturbable ceño de Chapman permaneció sereno aunque su auto puntero abandonaba y Hill paraba en los boxes para tratar de indagar cuál era la causa de la dificultosa tenida de su tren delantero. ¿Podría ser Seppi Siffert? ... El suizo estaba ya segundo pero demasiado lejos de Stewart como para inquietarlo, pero sí como para obligar a Jackie a mantener en forma constante su ritmo fenomenal.

Detrás, una lucha extraordinaria nos permitió ver toda la enorme dimensión de los pilotos de F. 1. Denny Hulme, Chris Amon, Jack Brabham y Jackie Ickx —que había recuperado notablemente— corrían todos juntos y buscando aprovechar cada centímetro en cada curva; claro que los autos andaban prácticamente igual y los pilotos también y por lo tanto pasarse unos a otros es casi imposible. Tienen que estar permanentemente atentos para aprovechar el menor error del contrario y a la vez no cometer ninguno ellos mismos. Además les conviene viajar en pelotón por el ritmo fantástico que pueden conseguir.

Los cuatro giraron así durante muchas vueltas y el observarlos nos permitió extraer interesantes conclusiones. Jamás ninguno va a tratar de pasar a otro en una curva veloz con autos que andan lo mismo. Todos se respetan entre sí y se escalonan sistemáticamente siguiendo el dibujo ideal de la curva. En las curvas lentas sí. Allí cada cual frena por donde le parece que empleará menos tiempo (y eso va variando a medida que los autos van dejando goma en la pista) y entre los cuatro armonizaban un ballet espectacular. En esa especie de horquilla que hay después de los boxes Ickx lo sorprendió a Amon metiendo la trompa en el lado interno y ganándole la entrada a la curva. Ese pequeño desliz de Amon le costó casi 20 vueltas más

→

GRAND PRIX

Fórmula Uno es decididamente la categoría más importante como verdadera competición. Allí es donde más priva el piloto y donde los autos llegan al más alto nivel de fineza mecánica







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





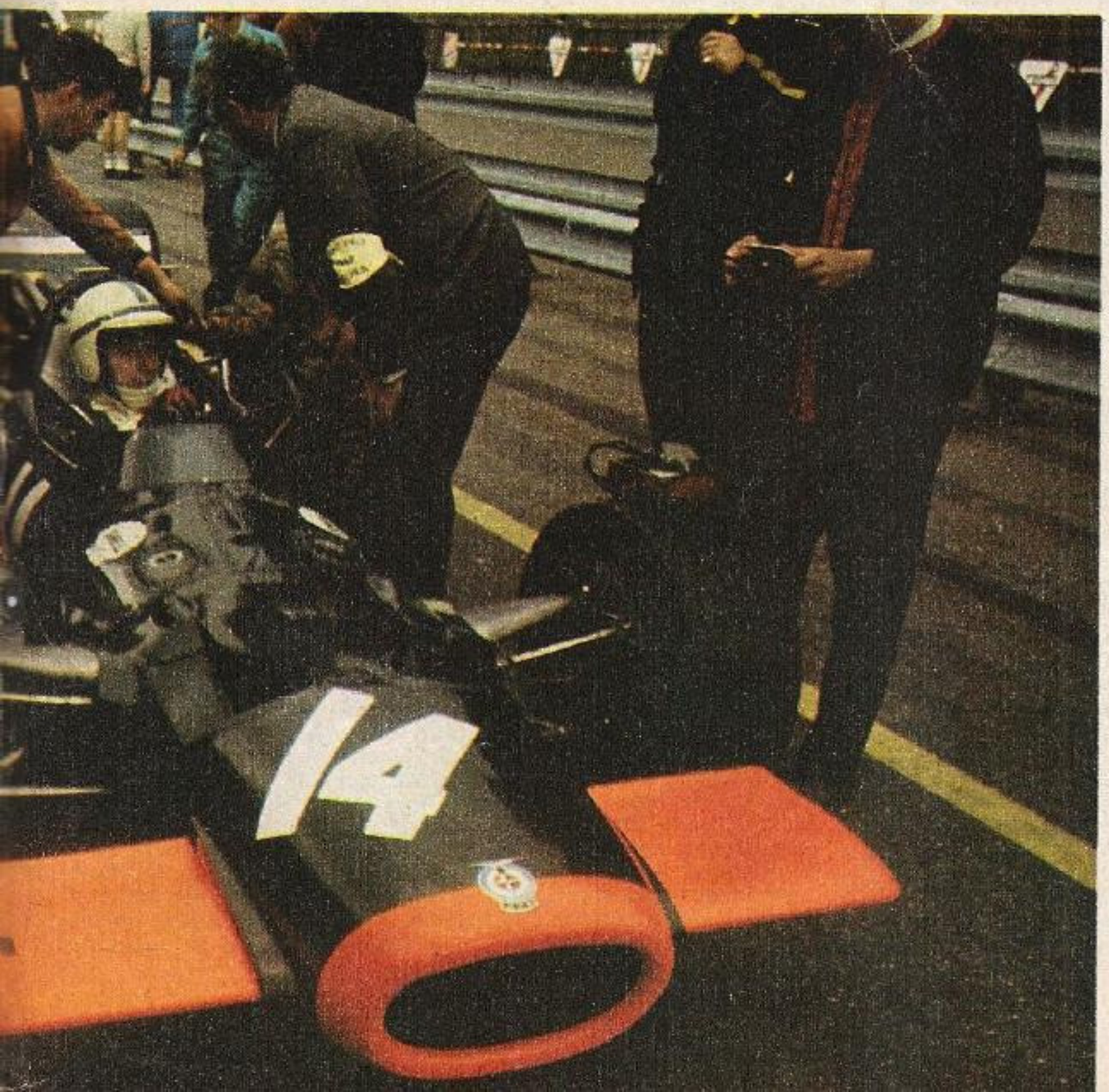
A la izquierda:
Los boxes no son ajetreados porque los autos son pocos. Se trabaja, entonces, con mucha mayor comodidad en cada auto. Pero eso sí: se trabaja duro y muchas horas en los dos días de ensayos para poner los autos a punto.

Arriba, centro:
La vida de F-1 es, por cierto, trashumante. Se llega al circuito de la carrera y de los enormes camiones —como éste de Matra— se bajan los autos y todos los elementos a usar en la carrera. Junto al camión también se vive la carrera.

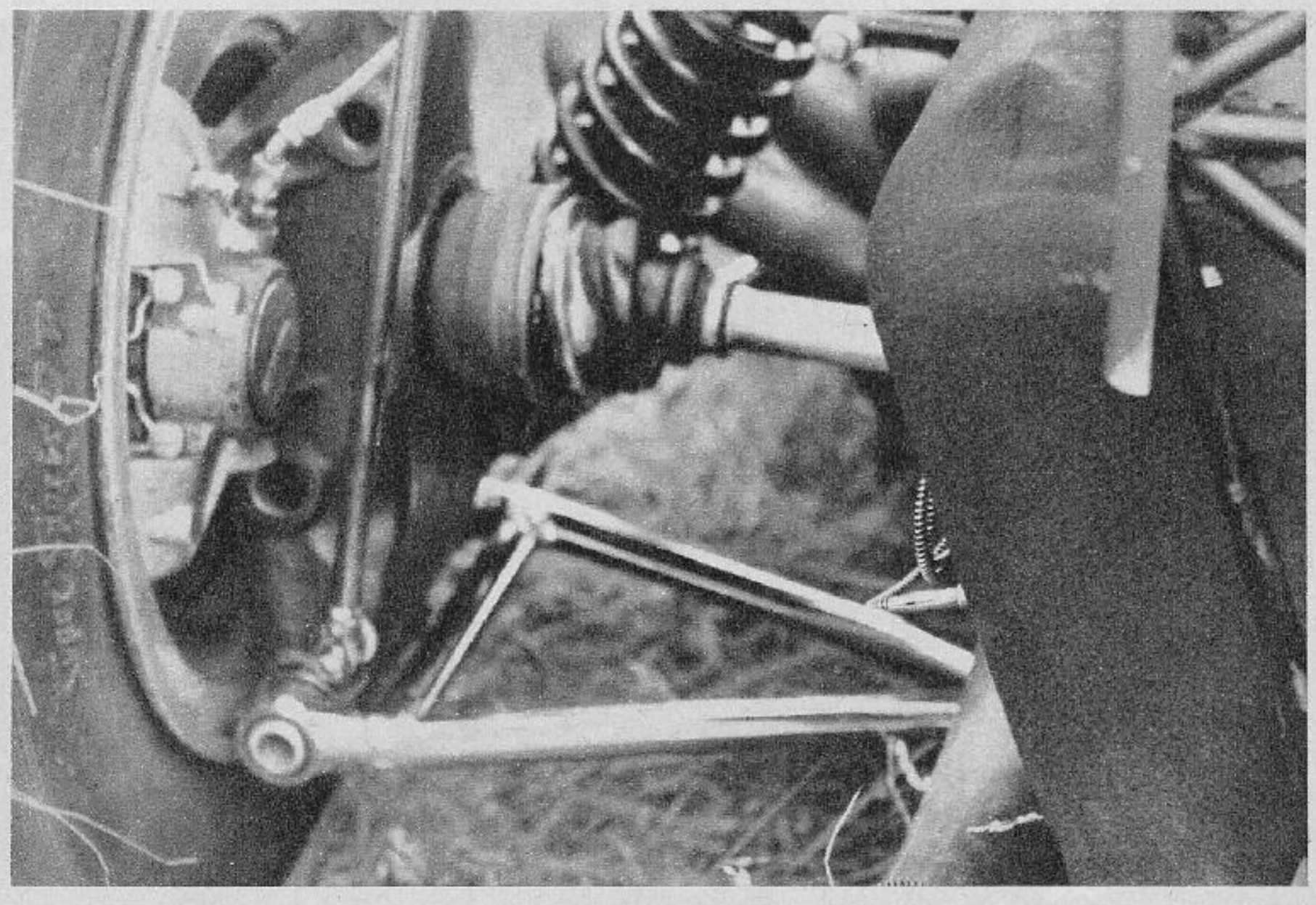
Arriba, derecha:
Los mecánicos trabajan desde que llegan, armando primero los autos y atendiendo luego sus menores solicitaciones. Ferrari, por ejemplo, trajo dos autos para elegir el que mejor anduviese.

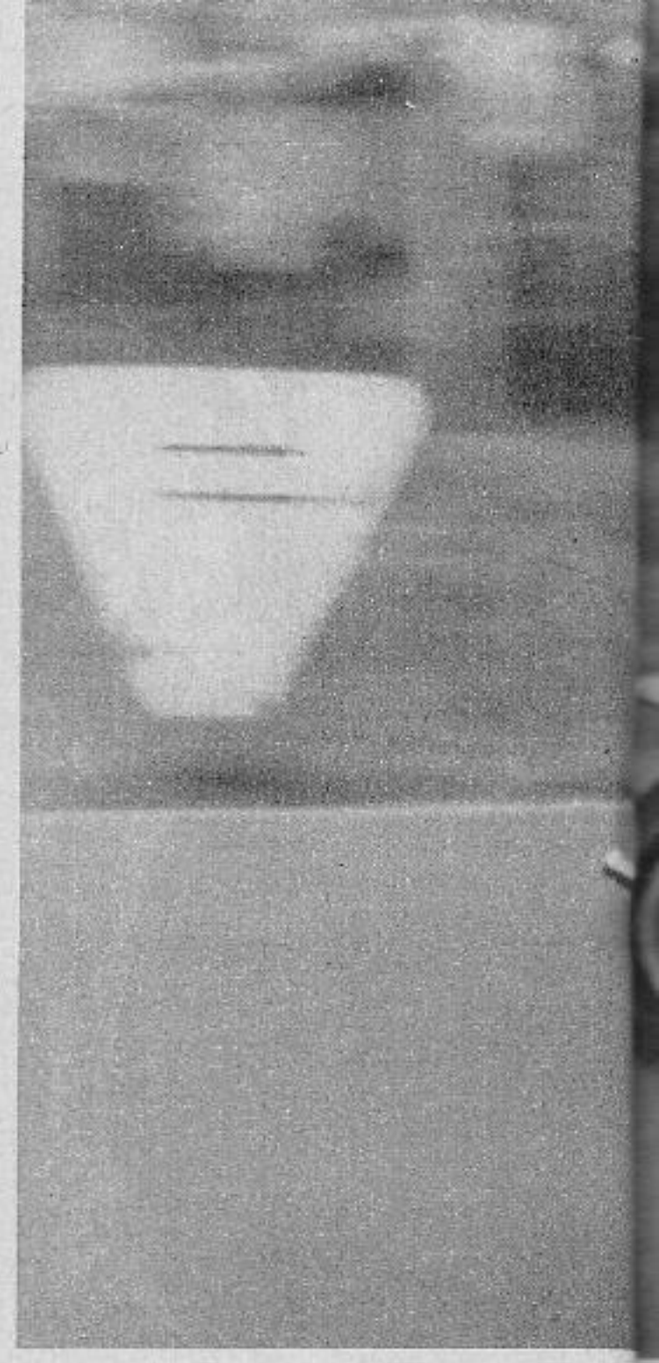
Abajo, centro:
El BRM es, probablemente, el auto menos eficaz de la actual fórmula uno. Eso no le quita que tenga una pinta... John Surtees, sin embargo, no se contenta con eso y se habla mucho de su retorno a Honda para el Gran Premio de Italia.

Abajo, derecha:
Un Mc Laren diferente es el que una empresa privada pone en manos de Vic Elford. Muy, muy prolijo en su pintura y detalles de terminación, pese a unos antiestéticos tanques laterales. Pero en performance bastante lejos de los Mc Laren oficiales.









arriesgadas para poder recuperar el puesto; lo consiguió en el mismo lugar pero jugándose por el lado le afuera y aprovechando la mejor salida del motor Ferrari.

Hulme se mantuvo magníficamente en el primer lugar de los cuatro y poco a poco, junto con Amon, ganaron unos metros de ventaja con respecto a los Brabham que fueron suficientes para despegarse de ellos definitivamente. Jack y Jackie se dedicaron entonces a seguir viajando juntos y pasándose alternativamente.

Ninguna traba obstaculizaba el andar de Jackie Stewart y en consecuencia un triunfo más del puntero del campeonato era una realidad que sólo necesitaba de las noventa vueltas para materializarse. Sin embargo, y pese a la manifiesta superioridad del Matra Ford cuando se quedó Rindt, la carrera de Holanda quedó como la más disputada del año, si se toma en cuenta que cinco autos —cifra no alcanzada hasta ese momento— terminaron con el mismo número de vueltas.

Con la caída de la bandera a cuadros se rompe la permanente tensión que caracteriza a toda la carrera y aunque muy cansados los corredores dejan libertad ahora a las bromas, los comentarios jocosos y las palabras tranquilas. En la terraza de boxes Jackie Stewart recibe la tradicional corona de laureles y la copa de champagne y, en un instante que debe ser emocionante para él, la banda toca el himno nacional de Escocia.

A la noche, en el mejor hotel de la turística Zandvoort, tiene lugar la entrega de premios y el baile posterior, últimas facetas de lo que es un Grand Prix. Los mamelucos dejan su lugar a los trajes oscuros, pero Stewart manifiesta su peculiaridad presentándose con traje sí, pero con una camisa y una corbata de detonante color verdoso, amén de su pelo que ya hace más de un año que se olvidó de las tijeras. Un simpático y veterano dirigente holandés pronuncia un discurso que produce más hilaridad que respeto y Stewart aprovecha la ocasión para deslizar también una bromas frente al micrófono. Finalmente el baile en honor a los pilotos y una actuación destacadísima del veterano Denis Jenkinson, hoy uno de los periodistas más respetados de Europa en el métier automovilístico. Jenkinson ya había conmovido al ambiente en la mañana cuando declaró que se cortaba su clásica barba de 20 años ha si Jochen Rindt ganaba este G. P. A la noche, con su escaso metro sesenta de estatura se las arreglaba para bailar rumbas, temas beat y también boleros con una rubia que era algo serio. El momento en cambio no era nada serio, por cierto...

Tantas cosas hay para contar después de haber visto Zandvoort que se hace difícil decidir con qué conclusiones empezar; podríamos decir por ejemplo que un Gran Premio de fórmula uno es algo muy distinto a lo que vimos en Le Mans, justamente una semana antes. Los pilotos y los autos cumplen una tarea completamente distinta a la que deben realizar en una carrera como las 24 Horas. Tanto unos como otros soportan un esfuerzo mucho más intensivo en función de competición propiamente dicha. Aquello es cuestión de horas más u horas menos. Esto, en cambio, significa aprovechar cada décima de segundo.

SOBRE LOS PILOTOS

No vale la pena recalcar una vez más que estamos en plena época de profesionales, pero sí es interesante demostrar cómo trabajan estos personajes que se ganan la vida arriesgándola en un tubo con ruedas. Tenemos a Graham Hill como ejemplo. Uno de los individuos más importantes del ambiente mundial. Graham es el piloto número uno del team Lotus, pero de ninguna manera es una vedette. Después de haberlo visto trabajar durante los días de ensayo y en la carrera misma, se llega a la conclusión de que verdaderamente manejar un auto de carrera puede llegar a ser un trabajo como cualquier otro. Sólo que se requiere una idoneidad que muy pocos poseen.

Hill es el probador de Lotus y como tal giró miles de veces al circuito de Zandvoort. El jueves, primer día de ensayo, puso a punto para la carrera el Lotus común, el 49 B tracción en dos ruedas. Eso le requirió por supuesto subir, dar varias vueltas, tirarse a realizar el tiempo, parar para contar cómo se comporta el auto, volver a subir, corregir levemente el ángulo de incidencia de los alerones fijos y ver cómo se refleja el resultado en los tiempos, en suma, una serie de trabajos que lo mantienen constantemente ocupado.

Sin los alerones montados sobre las suspensiones, el Lotus 49 dio bastante trabajo para encontrar el punto ideal y el viernes a primera hora de la mañana ya estaban girando otra vez en búsqueda del mejor comportamiento. Presión de gomas, spoilers delanteros, el deflector fijo trasero, etc. Cuando finalmente el Lotus común quedó casi listo Chapman le encargó a Hill que saliera a rodar con el flamante cuatro ruedas motrices que hasta ese momento sólo servía de inmóvil atractivo para los fotógrafos. Un auto completamente nuevo, que no se había probado jamás todavía. Graham Hill dio unas primeras vueltas de calentamiento y luego cada vez más rápido hasta encontrarle más o menos la mano. La adaptación lógicamente no puede ser inmediata. Los cronómetros señalan que con el Lotus cuatro ruedas motrices Hill está señalando unos tres segundos más por vuelta que con el común, lo cual no está mal en opinión de Chapman tratándose de un auto no probado hasta ahora.

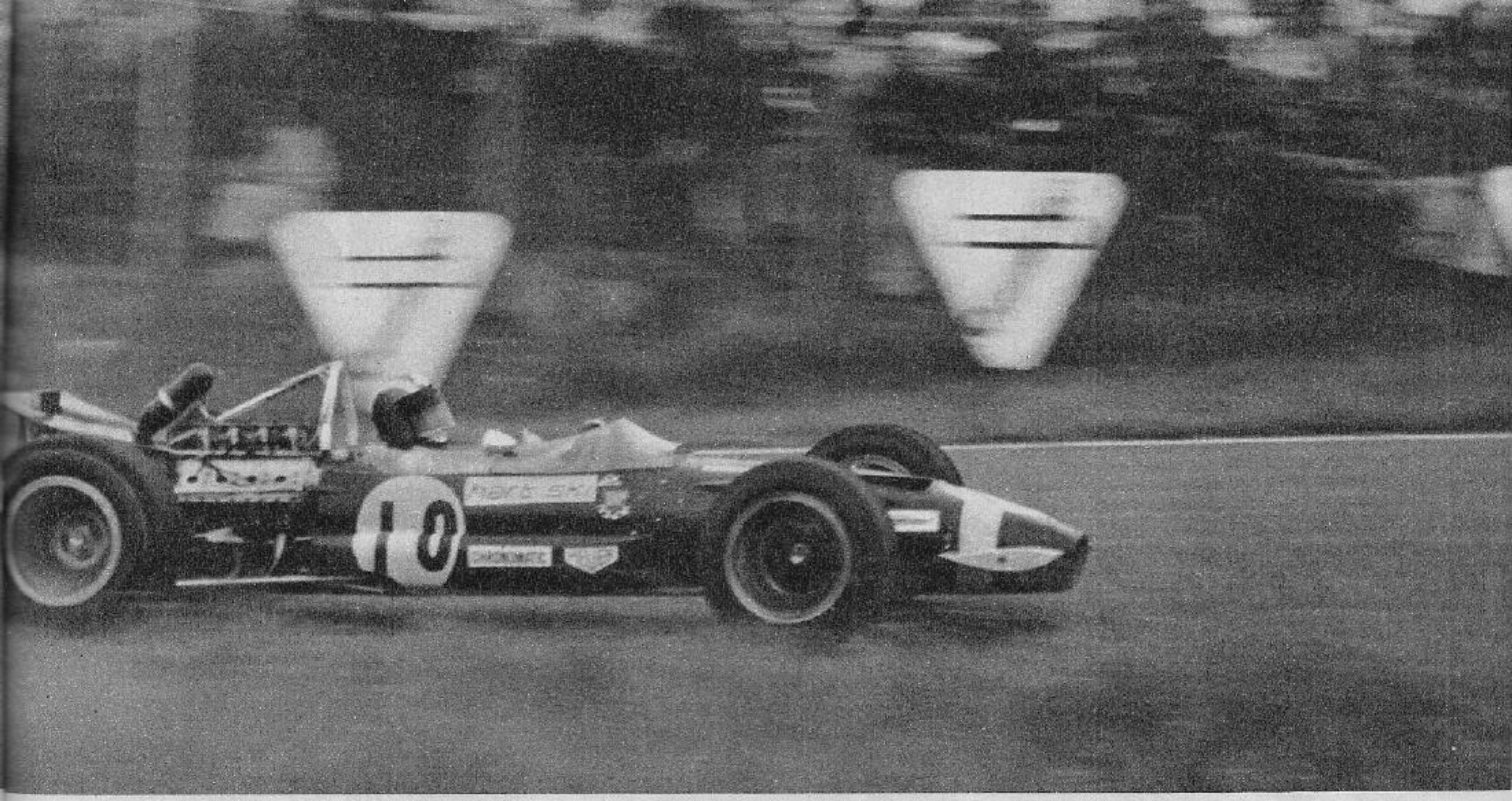
Después de varias vueltas, Hill para y mientras señala las pequeñas correcciones que le parecen lógicas los mecánicos le preparan otra vez el dos ruedas motrices. Hill vuelve a buscar un tiempo para el starting grid del día siguiente y los mecánicos trabajan en el cuatro ruedas motrices. Aún Chapman no sabía si valía la pena hacerlo debutar en Zandvoort. (Por si acaso, había traído dos cuatro ruedas motrices y tres comunes. No estaba desprovisto.) Desde los boxes le indican que el otro auto está listo y Hill vuelve a cambiar de cockpit. Busca nuevamente un tiempo de clasificación pero el resultado no es positivo. Chapman decide entonces no

La causa de la falla del Lotus. La junta del palier deshecha. A otra cosa.

Arriba, derecha: Joseph Siffert. En opinión de mucha gente en Europa es el mejor piloto del mundo en este momento. Puede ser. Pero maneja un auto que necesita renovación.

Derecha, abajo: Terraza de boxes en Holanda. Las señoras se ocupan de tomar tiempos y esperar el fin de la carrera. Se trata de la señora de Jackie Stewart y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



usar el auto nuevo y correr no más con el común. En el lapso intermedio Rindt había conseguido el número uno para la carrera...

Por fin, en carrera, Hill dio el último ejemplo de profesionalismo. Su auto no andaba como el de Rindt y para colmo la suspensión delantera se desreguló y el auto se tenía muy mal. Uno podría pensar que un piloto de sus quilates y su valía internacional podría tranquilamente abandonar en vez de parar en los boxes a tratar de arreglar y seguir corriendo aunque no pueda de ninguna manera alcanzar a los punteros y se tenga que contentar con un puesto teóricamente en desacuerdo con su prestigio. Pero por sobre todas las cosas Hill trabaja para Lotus y Lotus necesita que él siga andando para experimentar cosas. Por lo tanto, Hill, campeón del mundo, sigue aunque sea último.

Como él, lo mismo sucede con Stewart, que cambió de auto para ver cuál era el mejor, y finalmente prefirió el convencional; con Amon que probó dos Ferrari; con Siffert que tuvo que decidir el tamaño y la inclinación del deflector trasero; con Hulme y Mc Laren que también probaban esa nueva cola; con Surtees



que giró miles de veces con un BRM evidentemente inferior a los demás autos. Para todos ellos, evidentemente, manejar tales autos de carrera debe ser inconmensurable placer, pero primero, ante todo, es un trabajo.

SOBRE LOS AUTOS

El año pasado, en el G. P. de Holanda se veían los primeros grandes alerones. Sólo tres autos corrieron con ellos puestos. Un año después y tras el apogeo de los spoilers llegó la prohibición. Justamente con Zandvoort coincidió que se vieran los nuevos autos preparados para suplantar a los ahora inexistentes alerones: los cuatro ruedas motrices. ¿Comienzo de una nueva etapa tan decisiva como lo fue la colocación del motor atrás? Nadie lo podría asegurar todavía. Si hubieran corrido quizá la conclusión fuera más fácil, pero tanto el Lotus como el Matra se remitieron a sendas pruebas sin presentarse finalmente en carrera.

El influyente Franco Lini sostiene que los cuatro ruedas motrices sólo pueden ser importantes en circuitos trabados como éste de Zandvoort, en Montecarlo y, quizá, en Nürburgring. Pero que no deben ser más eficientes en los circuitos veloces como Monza o Spa. Hay más peso, mayor resistencia aerodinámica.

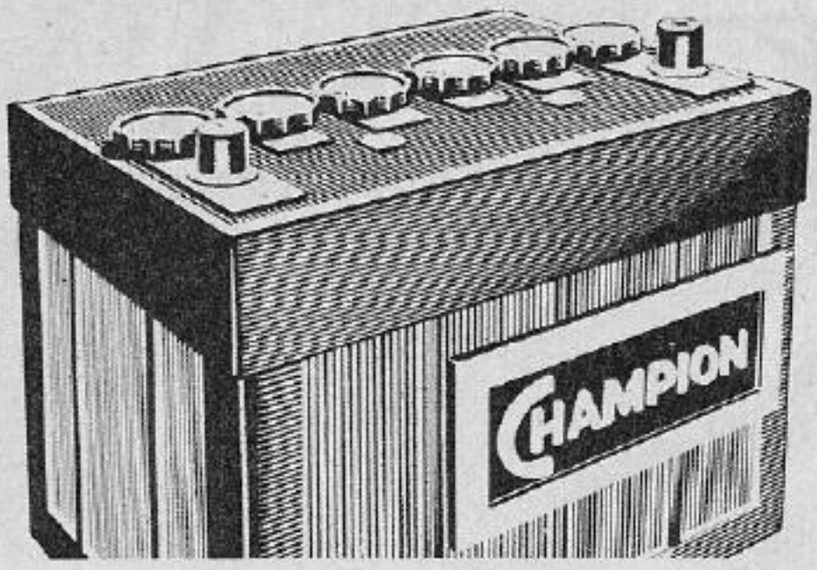
Nosotros pensamos que todavía no se pueden medir los resultados en función a los tiempos conseguidos en Zandvoort. Fundamentalmente hay que ver que los pilotos se sentaron en autos completamente nuevos para ellos. Stewart expresó que exactamente en el medio de la curva no sabía para dónde podía agarrar el auto, porque no tenía la franqueza del común. Que ya es de por sí bastante neutro.

El hecho es que los cuatro ruedas motrices ya están listos. El paso es muy importante y creemos que los futuros autos de carrera serán definitivamente de cuatro ruedas motrices. El peso, la aerodinámica se irán mejorando.

Finalmente los demás. Los Mc Laren, como la Ferrari, estaban un poco más atrás que los Lotus o el Matra de Stewart. Los BRM decididamente no pueden competir en igualdad de condiciones. Y los Brabham se mantienen en un plano intermedio entre los Mc Laren, la Ferrari o el Lotus de "Seppi" Siffert. Si todos los autos fueran iguales, bueno...



con CHAMPION el campeón
de los acumuladores
y bujías CHAMPION favoritas
en aire, mar y tierra.





CHAMPION

CHAMPION S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES

22 A

Cuatro tiempos, dos tiempos, válvulas rotativas y Tehuelches entremezcladas por el tiempo nos dan una semblanza de la trayectoria de RF Special, una moto con árbol genealógico.

por CARLOS NEIRA RANCALES

Desde los finales de la década del 50 hasta nuestros días, la Tehuelche se identificó con las carreras. Fue el producto más difundido salido del tablero de R & F.

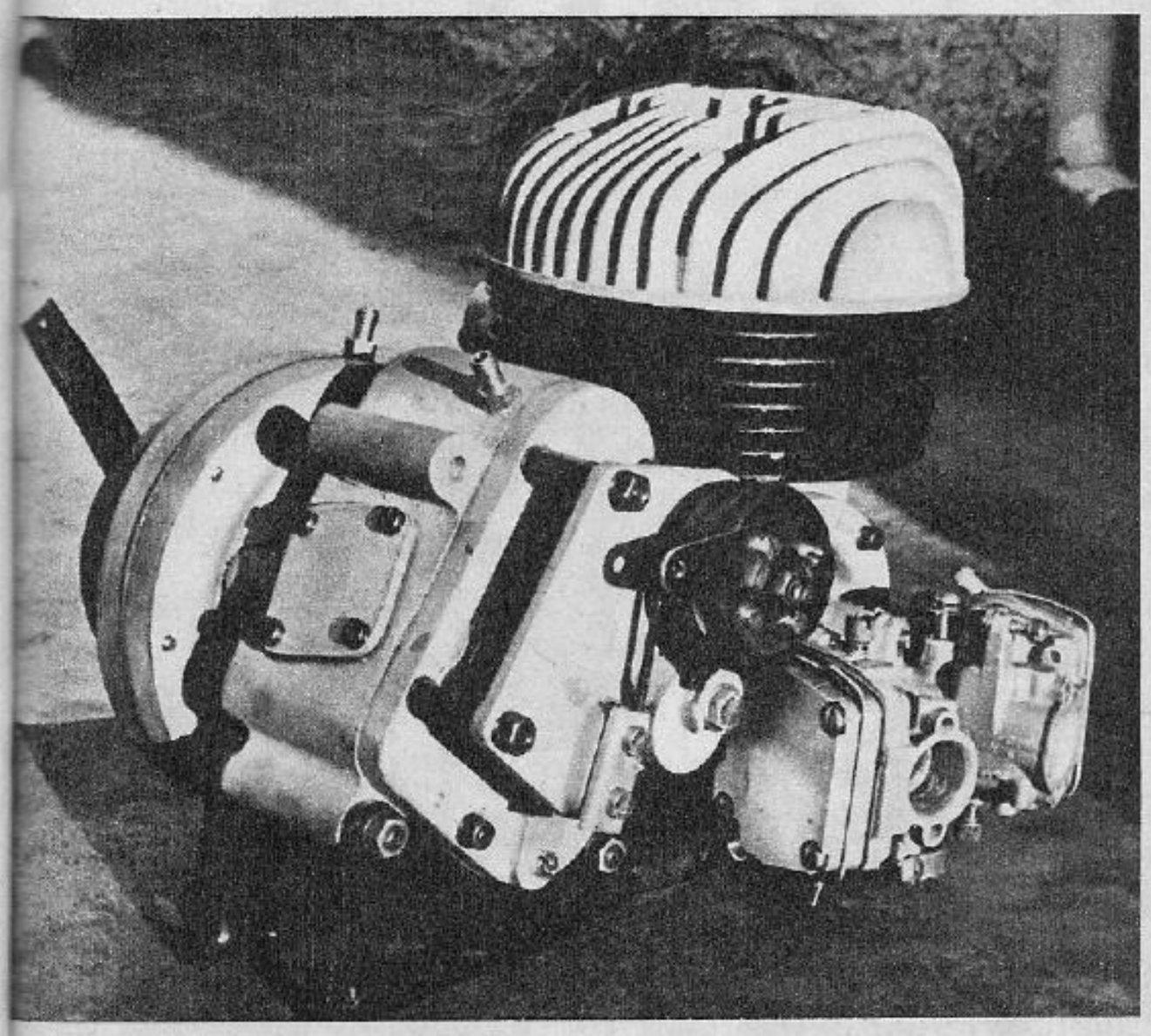
El motor RF Special de 100 cm³ con caja de velocidades que equipa las motos de competición. Similar —salvo la caja— a los de karting.

Con esta maquinita, bastidor Tehuelche reforzado, Roberto Medici logró dos campeonatos argentinos. Lo único que no es standard es el freno delantero, que es de Mival.

Roberto Medici (izq.) dejará a su hermano Jorge el comando de la primera máquina de la escudería. Pasará a tripular en el futuro otra dotada del aún nonato motor de octavo de litro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ÑOS EN 2 LETRAS: RF





La reiteración en los últimos tiempos en los marcadores de las jornadas motociclísticas de una —para muchos ignota— marca de motores de competición hace necesario de nuestra parte una presentación, que en cierto modo es también un homenaje hacia sus creadores. Nos referimos a los motores RF Special y a Roberto Fattorini y Juan Raffaldi, sus responsables.

Pero como nada se hace de la noche a la mañana, y más en este campo en que generalmente los laureles llegan como coronación de una larga trayectoria, nos remontaremos a los principios.

1947. De Italia, precisamente de la Emilia, llegan a nuestro país como tantos otros Raffaldi y Fattorini. Traen junto a sus esperanzas todo un bagaje de experiencias en el mundo de los "fierros", pues ya en Europa habían creado varios motores de los cuales el más extraño indudablemente era un dos cilindros, de doble cigüeñal y cuatro pistones. R & F se afincan en Bahía Blanca y allí pergeñan una motocicleta bicilíndrica de 250 cm³, cuatro tiempos y con árbol de levas a la cabeza. Con esta moto que se llamaba PRF (la P correspondía a la inicial de un tercer socio del que luego se desvincularon), lograron en la 1ª Exposición de Industria y Comercio de Bahía Blanca el Primer Premio y medalla de oro.

1952. Los emilianos se trasladan a Rosario, donde diseñan una 175 cm³ de 4T, para su posterior fabricación en escala industrial, que se malogra por dificultades en su financiación.

1954. Por mediación de un paisano se vienen a Buenos Aires, o mejor dicho a San Martín, donde se radican definitivamente. A esta etapa corresponde aquella memorable 125 de 2 tiempos y válvula rotativa en el cigüeñal que corría Pablo Sivelli contra hombres de la talla de Salvador Caldarella, Cacciabigliani, Vaifro Meo, Higinio Basso, etc. R & F, que alternaban sus diseños entre los dos y los cuatro tiempos, habrían de aprovechar esta inicial experiencia con las válvulas rotativas muchos años después, cuando encaran la producción del RF Special. Sivelli fue ganador en Córdoba y en Tigre.

1957. Es éste el año en el cual aparece la Tehuelche. Diseño original de R & F que ellos vendieron a una fábrica de heladeras de ese nombre y de la cual se construyeron 11.000 unidades. Su concepción netamente de avanzada incluía por primera vez en la Argentina en un vehículo de serie el árbol de levas ubicado en la culata y comandado por engranajes. Contra lo que estaba en boga quince años atrás en motos de baja cilindrada (su motor era de 75 cm³) se optó por el ciclo de cuatro tiempos. Pronto se comprobó que podía derivarse de la tranquila Tehuelche de calle una verdadera "competición" y en estrecha colaboración con el "Gordo" Cardinale se prepararon varias que se cansaron de ganar carreras, montadas por gente como Minguzzi, Rey, Juan C. Fernández, Eduardo Amoroso y Garrillo de La Pampa. Con una máquina de éstas el nombrado Minguzzi se clasifica por tres años campeón de 100 cm³ FI. No abundamos en más detalles de la Tehuelche por considerarla demasiado conocida por todos.

1962. R & F se conectan con una fábrica de máquinas herramientas, la FIAMH y de esa unión resultan dos productos. Una motocicleta de calle 150 cm³ 2T, de admisión en el cilindro, y de la cual se llegan a fabricar sólo 120 unidades, y el motor directo para karting RF FIAMH, que marca una etapa dentro de ese deporte en la Argentina. Era lógicamente de 2T y su admisión se efectuaba por medio de flappers.

1965. Ya independizados de FIAMH, Raffaldi y Fattorini lanzan su exitoso RF Special, monocilíndrico de dos tiempos con admisión por válvula rotativa. En el '66 consiguen por intermedio de Jorge Mejías el campeonato argentino de karting en la categoría Stock, y en los años 1967 y 1968 el de 100 cm³ FI en motocicleta bajo el brillante pilotaje de Tito Medici. Completa la lista de campeonatos nacionales obtenidos Aldo Arlandi, en la categoría mayor de karting el año pasado.

1969. Con grandes ansias renovadoras la casa de San Martín comenzó el año y con la noticia del retorno de Juan Raffaldi a Europa, desde donde continuará colaborando en la remisión de ideas y novedades. Las ansias renovadoras se tradujeron en una apertura hacia la construcción de chasis y también a la proyectada realización de un motor de 125 cm³, con caja de velocidades, similar en todo al de 100 cm³ con el que se intentaría deblegar la fuerte oposición de las Zanella RK en motociclismo y también alimentar el mercado de karting en zonas como las de la provincia de Santa Fe, donde el límite volumétrico es precisamente ése. El precio con el cual saldría a la venta este nuevo producto no estaría muy lejano del de $ 76.000 que tiene el "con caja" de 100 cm³.

En cuanto al grupo humano, en torno a RF se convoca gente de la mejor. Junto a Roberto Fattorini colabora estrechamente Pedro Vidal, que atiende las máquinas de los pilotos oficiales en karting. En motos colabora Roberto Medici, que integra el equipo de carreras juntamente con Ramírez, Vanetta, Pollarolo, Juan Carlos Fernández, Amoroso y Belverino. Entre los más encumbrados del interior podemos citar al pampeano Garrillo, al sanjuanino Fernando Cerdera y al rosarino D'Ambrosio.

GEMA LARGADA



Arriba: Esto es TC, así opinan muchos. Esto también es un suicidio. La ruta sí, pero como circuito semipermanente.

Abajo: Esto es TC, pero también será Grupo 2, Anexo J, en 1970. ¿Para qué perder tiempo y dilapidar esfuerzos? Ahí está la solución.

Uno de los de la reunión se levantó de su silla y dijo que no a algo. Entonces Carmelo Galbato, mirándolo, le pregunta: "Dígame, ¿usted en cuántas carreras intervino hasta ahora con su cupé?". "En ninguna —contestó el interpelado, defensor intransigente de las cupé—; no corrí en ninguna." "Entonces —terminó Galbato—, mejor es que se calle la boca."

En ese nivel de diálogo se desarrollaban las conversaciones semanas atrás en la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera. Todo parecía indicar que la diferencia de puntos de vista se había hecho crítica, y los simples cambios de ideas internos se convirtieron en divergencias de variadas profundidades. Esto significa que, a la par de un tradicionalismo decadente y absolutamente negativo, existe en la institución madre del TC un movimiento mayoritario y verdaderamente positivo que será, en definitiva, el que encontrará las soluciones que hoy exige la categoría para todos aquellos problemas que son —como diría un comunicado oficial— de público dominio.

Quizá para llegar al origen de la fuente de la agonía del TC habría que remontarse a varios años atrás, no muchos. Algunos lo señalan al Chevitú como el causante de la chispa que fue corriendo a través de la larga mecha de estos últimos cuatro años y que hizo explosión a principios del '69 con la división SP-TC. Y es precisamente esa misma gente que hoy busca afanosamente una nueva mecha para encender y que entonces trató desesperadamente de apagar.

Las soluciones que se barajan, desesperadas por cierto, son bastante dispares: usar un solo carburador, reducir a 3 litros la cilindrada, volver a la ruta, adoptar el ex Grupo 5 como reglamento, etcétera. Hay que salvar al barco como sea.

Todo esto nos indica una sola cosa: el TC agoniza. Pero, ¿cómo?, ¿así, tan repentinamente? Si todavía recordamos las últimas carreras del año pasado en el Autódromo, con las tribunas de bote en bote y una lucha sin cuartel por los primeros puestos que hacía poner de pie a la "hinchada".

El primer golpe mortal que recibió la categoría más popular de nuestro automovilismo fue la prohibición de usar la ruta como pista. Los clásicos asaditos, el domingo de sol, el contacto del público con sus favoritos, las largas caravanas de autos por las rutas dirigiéndose a la "fiesta", la avioneta señalando al puntero, todo, todo ese ambiente un tanto romántico se perdía definitivamente. A todo ese público poco le importaba el problema reglamentario, poco entendía de la sección maestra, del mayor o menor coeficiente de adherencia, del eje De Dion, etcétera. Ellos querían ver a su ídolo tomando una curva de tie-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AGONIZA EL TC

Un rápido repaso a los principales acontecimientos que llevaron al TC al estado actual. Una única salida y muy efectiva



rra y metiendo pata a fondo para encarar una de esas interminables rectas, querían sentir el rugir del motor de su marca favorita perdiéndose a lo lejos tras una inmensa nube de polvo. Ahora solamente les quedan los autódromos y viene la gran decepción para muchos: sus ídolos no son lo que tenían en mente cuando intervienen en ese tipo de escenarios; el "machismo" de las largas rectas polvorientas se diluye en las cortas rectas pavimentadas y en lo sinuoso de un circuito. Ya no puede palpar al "hombre", ya no ve el malabarismo de los auxilios y acompañantes al revolear los bidones para reabastecer a los **teshé.**

Mientras se desarrolla toda esa trasformación, si cabe, social del automovilismo, entre bambalinas se mueven los que realmente quieren hacer, pero hacer con mayúscula. Generan ideas que llevan a la práctica con celeridad y nacen autos, au-

→

¿AGONIZA EL TC?

Decíamos que la categoría no es ni más ni menos que una realidad. Allí está, con muchos autos esperando las raleadas fechas del calendario, con un presente incierto y un futuro que es una cosa negra, negra.









Arriba, izquierda:
La idea de cola y trompa dejadas a la libertad de preparación —aquí los Falcon.

Arriba, centro:
Las Liebres en su póstuma versión arrasaron en la categoría.

Arriba, derecha:
Anarquía y desorden reglamentario: una cupecita perimida persiguiendo al Nova.

Centro, izquierda:
El Valiant que fue Martín Fierro; aspecto de SP restringido.

Abajo, izquierda:
El Numa está en la misma situación del Martín Fierro.

Abajo, derecha:
La Liebre 1½ sigue en la lucha.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


VIMARBO


26
Satelite

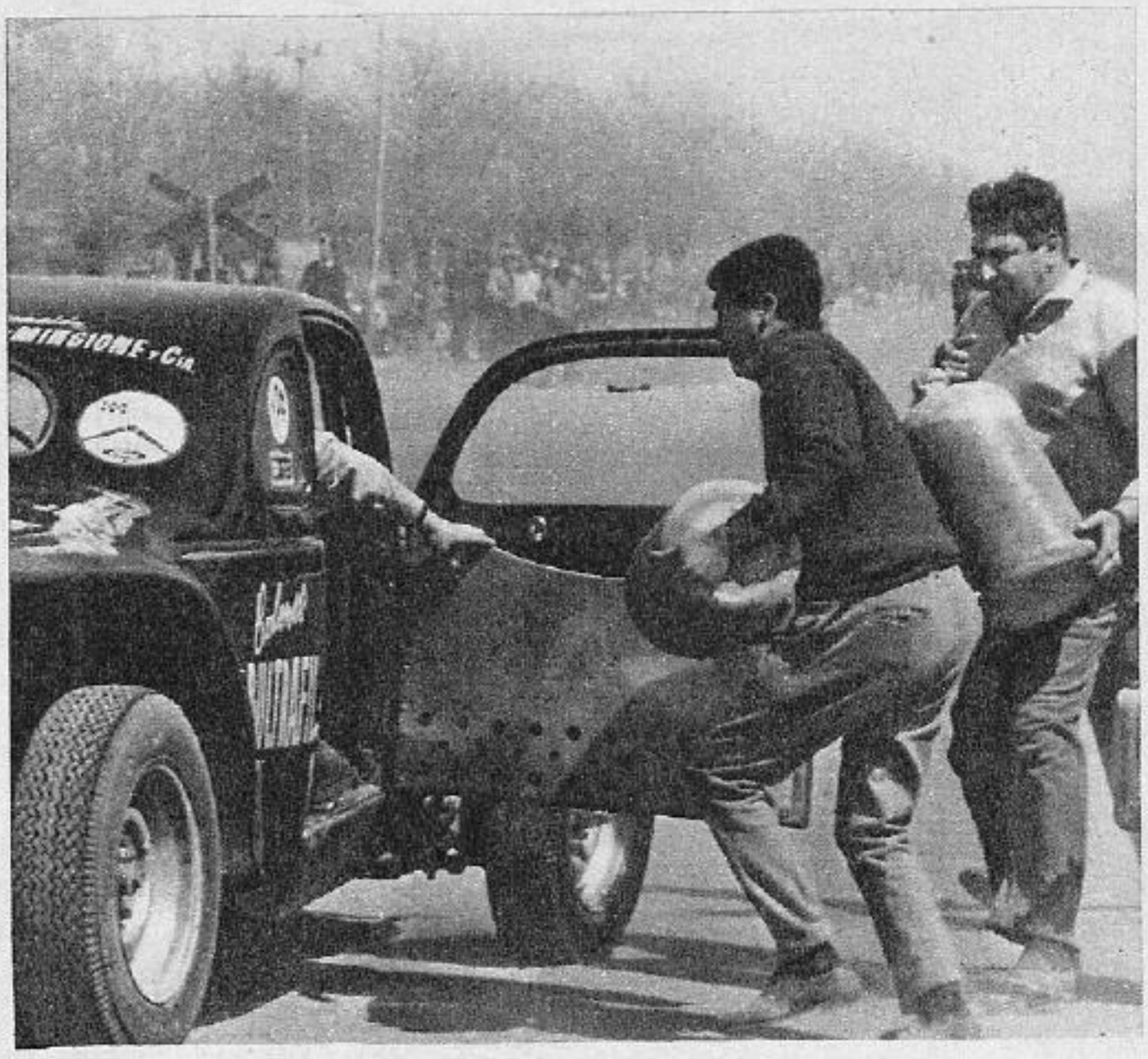
JUAREZ
PRATS
RADIADORES
RATS
ESSO
PRATS

AGONIZA EL TC

Arriba, izquierda: Muchos autos, mucho público, gran entusiasmo, una verdadera fiesta en el autódromo. Se podrá lograr si no se buscan soluciones descabelladas a la crisis.

Arriba, derecha: ¿Se acuerdan de la actuación brillante de los Falcon en TC? La carrocería intacta, adentro toda la polenta. Esto sustenta el nuevo reglamento del Grupo 2.

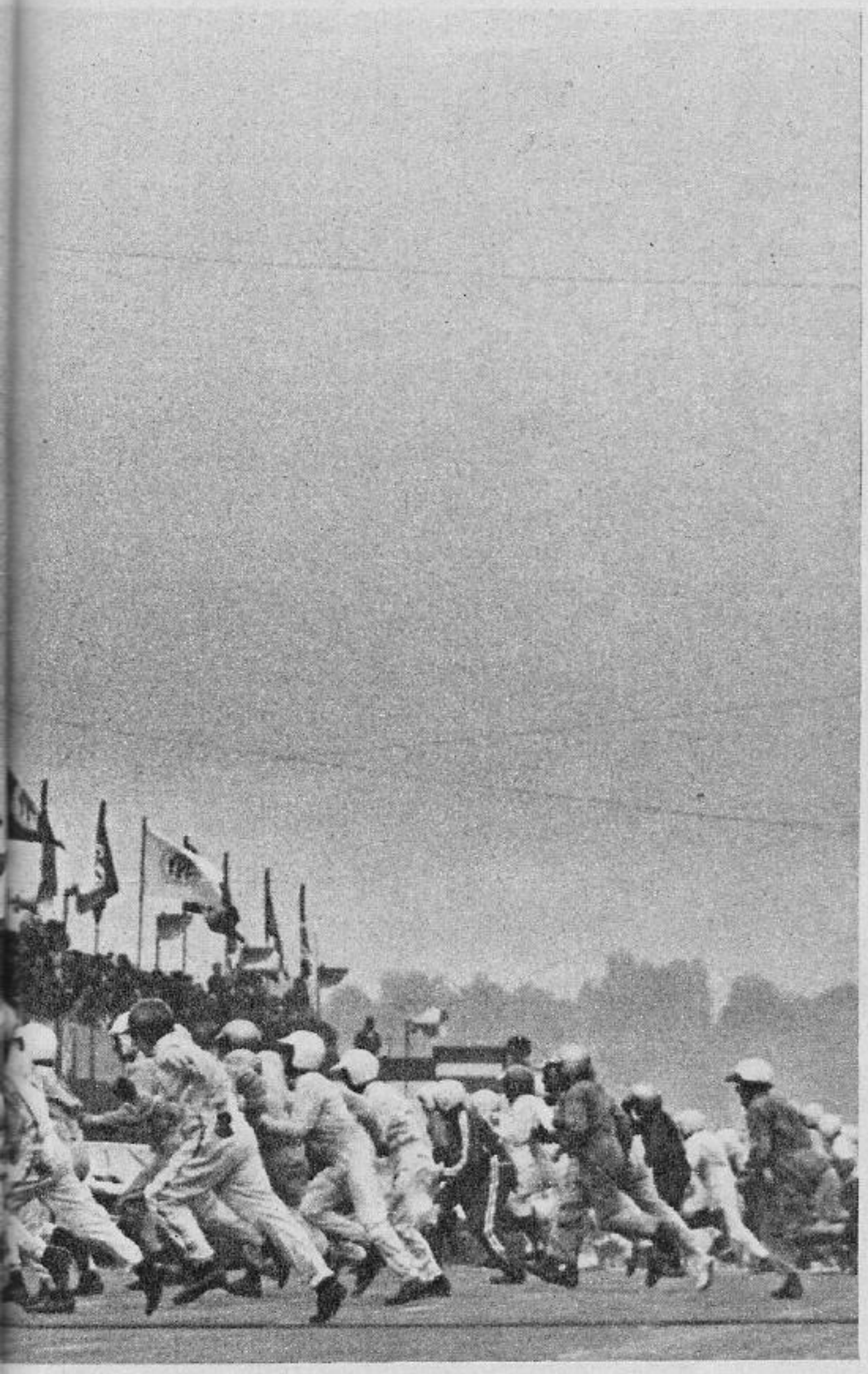
Abajo: Era muy lindo ver los reabastecimientos en ruta. Pero ¿era lógico?



tos de verdad. Así comienza el segundo y casi definitivo golpe mortal. O tal, vez, pase mágico que trasforma a ese TC ya obsoleto en otro TC (que ya no se llama TC sino SP), mucho más vigente y racional. Ya el público, que como una vez dijera Cupeiro: "la gente que va a ver TC, y sobre todo en el interior, quiere ver identificado el auto que corre su ídolo con el que fulano tiene o puede adquirir".

Aparecieron en las pistas los denominados prototipos (SP), que nada tienen que ver con el auto de calle. A esta altura ya muchos no entendían nada. El panorama había cambiado muy rápidamente. Las peñas vecinales que apoyaban a un corredor de una zona, que lo alentaban, que a altas horas de la noche concurrían al "tallercito" a cebarle mate al maestro preparador, eran reemplazadas por las fábricas. Poco a poco fueron ayudando directa o indirectamente a corredores y mecánicos. Se

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





acabó también muy rápidamente el particular que le robaba horas al sueño preparando la cupeshita en el fondo del "yerta" y salía a la ruta a hacer las clásicas tiraditas. Todo se hizo profesional. Todo aparecía frío, el TC perdía su alma. Ya nadie puede armar un auto juntando fierros en Warnes. Ahora hay que hacer autos de verdad. Y llega el momento de la separación SP vs. TC. Y el SP lo atrapa y ahoga poco a poco. Es la lógica, autos mejor construidos, las principales figuras intervienen en él, los autos andan más rápido, dan más espectáculo y la multitud lo entiende, lo asimila, ve el progreso y la posibilidad de que algún día podamos intervenir en Europa. Ven una imagen que hacía tiempo se había perdido. Sin, por eso, haber dejado de lado nuestro espíritu telúrico, nacional y auténtico, porque los argentinos somos muy capaces y sólo nos falta liberarnos de ciertos prejuicios para demostrarlo.

LEVANTATE Y ANDA

Hay que encender la mecha nuevamente y brindar a ese público ansioso de verse representado por su auto favorito, tal cual es, compitiendo con las otras marcas. Pero esto hay que hacerlo en serio, sin reglamentos oscuros de miles de interpretaciones, con autos sin injertos. Y aquí hay que creer, sí o sí: la única salida real y positiva es el Grupo 2 Anexo J, que comenzará a regir a partir del 1º de enero de 1970. Las libertades que otorga este reglamento permitirá ver autos como hace apenas dos años en TC. Los Torino 380 W idénticos por fuera a los que se veían en las calles, lo mismo sucedía con los Falcon y así fue también el Chevitú. Creemos sinceramente que no hay que perder más tiempo ni dilapidar esfuerzos. SP es la categoría de las grandes realizaciones y de la gran proyección. El Grupo 2 del '70 (hoy

→

ZZZUMM! La emoción del T.C... cáptela a toda voz con Pilas PHILIPS.



ETER

ahora hay otras pilas!

PHILIPS

PHILIPS

las blindadas que no se rinden nunca!



AGONIZA EL TC

Casi parecen de calle. Un reglamento oscuro dio pie a cuestionarlos por una simple moldura de piso. Acabemos de una vez con las nebulosas y hablemos un mismo idioma claro, internacional, y no por eso vamos a tener una categoría menos argentina.

Grupo 5) será la salvación del TC y del automovilismo que también nos podrá permitir medirnos mano a mano con los europeos, quizás más rápido que con los Sport Prototipo.

Cuando nuevamente las máquinas vuelvan a ser fácilmente identificables con el coche que don Gerónimo usa para dominguear por el Bajo. Aunque esta supuesta paridad de participantes de ninguna manera traerá como consecuencia la lucha en igualdad de condiciones. Pronello mismo es capaz de sostener que igualar las carrocerías no es igualar las performances. Pero eso, lejos de restar interés a la categoría, como muchos piensan, despertará nuevos entusiasmos.

¿Y LA RUTA?

Hay condiciones dadas como para poder realizar algunas carreras. Propusimos, números atrás, verdaderos circuitos semipermanentes como solución al problema. También es cierto que cuando las cosas así lo exigieron unimos esfuerzos para que se prohibieran definitivamente las carreras en campo abierto. Pero ahora las circunstancias son otras y existen garantías de seguridad. Hace un tiempo el gobierno de la provincia de Buenos Aires creó una comisión integrada por un representante del gobierno, uno de la ACTC, uno de la Policía de la Provincia, uno de Vialidad y uno del ACA. La misión de ese grupo era reconsiderar la prohibición de las carreras en ruta, y con los datos de once circuitos se expidió favorablemente: "Las carreras en ruta volverían a realizarse".

Mas he aquí que la bendita CADAD no aceleró las cosas como para que eso fuera una realidad apresurada e inmediata. A tal punto demoró esta gente el trámite que los mismos oficiales del gobierno dijeron: "Señores, nosotros investigamos y llegamos a una resolución que a ustedes les interesaba; y ahora resulta que ustedes no hacen nada...".

Entonces la CADAD subió a un avión y realizó su propia inspección ocular. Y aprobó algún circuito, pero como el club que debería organizar la carrera en ese circuito no había pedido la fecha con la correspondiente y legal antelación, la carrera no podía hacerse. Ahora bien, a nivel de cualquier entendimiento surge un interrogante. Si la CADAD es precisamente la representante de los clubles interesados, ¿cómo es posible que esa misma comisión se tire en contra de sus representados? La anécdota curiosa es que cuando dentro de esa misma comisión se votó por la suspensión de las carreras en ruta, quienes se negaban vencieron por porcentaje abrumador. Pero resulta que los poquitos que no querían las carreras en esos lugares eran los que tenían la popular manija.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



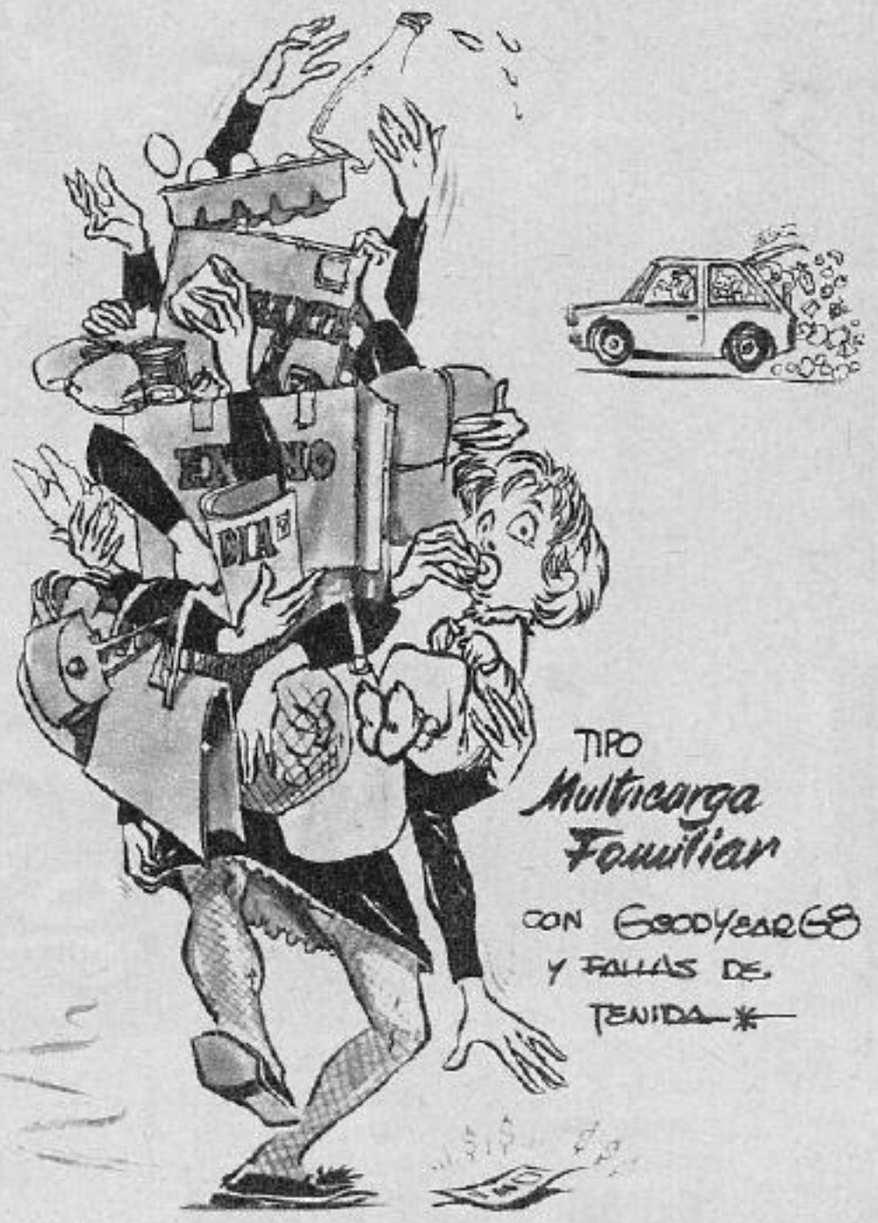
ELLAS Y LAS RUEDAS

..."Donne e motori, gioe e dolori...", reza un refrán italiano, aludiendo a los dolores y alegrías que ocasionan las mujeres y los motores. Y nada más cierto. Porque... ¿se les ha ocurrido alguna vez comparar un motor con una "ragazza"? Ambos son capaces de despertar todos nuestros sentimientos; ambos ronronean tranquilos, o rugen furiosos, o quedan silenciosos abruptamente; ambos tienen un límite, y es siempre uno el que tiene que buscarlo. Cualquiera de ellos nos lleva donde queremos, o donde quiera él (o ella)... Y ninguno de los dos admite el mal trato. Responden dóciles mientras uno los trata con la mayor sensibilidad posible. Y sin duda alguna es ésa la cualidad fundamental en el trato con ellas o con los motores: sensibilidad total; los cinco sentidos puestos en sus requerimientos, por mínimos que sean.

Todo esto relativo al aspecto interior, a lo que emana y trasciende de una mujer o de un motor de carrera. Pero queda un →

ella y las ruedas









aspecto importante: el exterior. Que en definitiva es el primero que conocemos de una mujer o de una máquina, el que nos impacta en primera instancia. ¿No es acaso preferible acercarse a un motor brillante, limpio, donde cada uno de los pequeños detalles sea apreciable —o adivinable— debajo de una superficie bruñida? ¿A quién puede gustarle un motor chorreando aceite y grasa por los cuatro costados? Y ya que comparando estamos... ¿No es preferible tener a la "darling" enfundada en una pollera St. Michael y un Braemer a encontrarla en batón de paño lenci, chancletas de frisa y las mechas enredades en mil ruleros y bigudíes?...

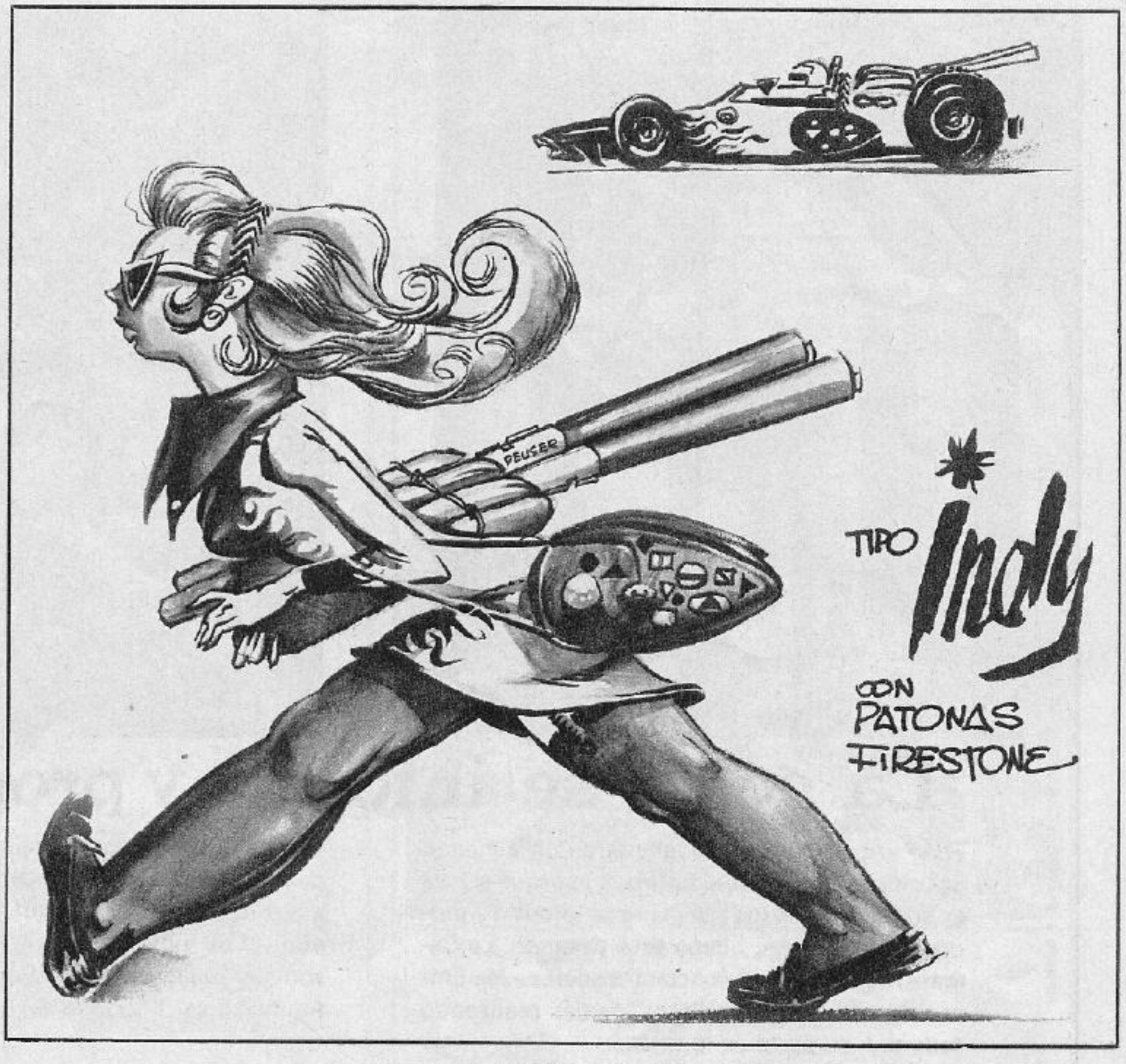
Considerando la importancia del aspecto exterior, hemos decidido plantear algunas semejanzas evidentes entre distintos tipos de niñitas —y no tan niñitas— identificadas en paralelo a diferentes tipos de autos —o mejor dicho sus ruedas— invitando a nuestros queridos lectores a recapacitar y pensar si nunca se les ha ocurrido decir: "Mirala... parece un camión...', o bien decir: "Che... de dónde sacaste esa 'máquiquina'...?"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TIPO *Vintage*

CON MICHELIN BALÓN Y COMBA FRANCAMENTE POSITIVA



TIPO *Indy*

CON PATONAS FIRESTONE



TIPO *Mediano Argentino*

CON FATE TM RECAUCHUTADAS





TIPO "112"

CON SEMIRREMOLQUE Y GOMAS U.S. ROYAL "HEAVY DUTY" DE 34 TELAS





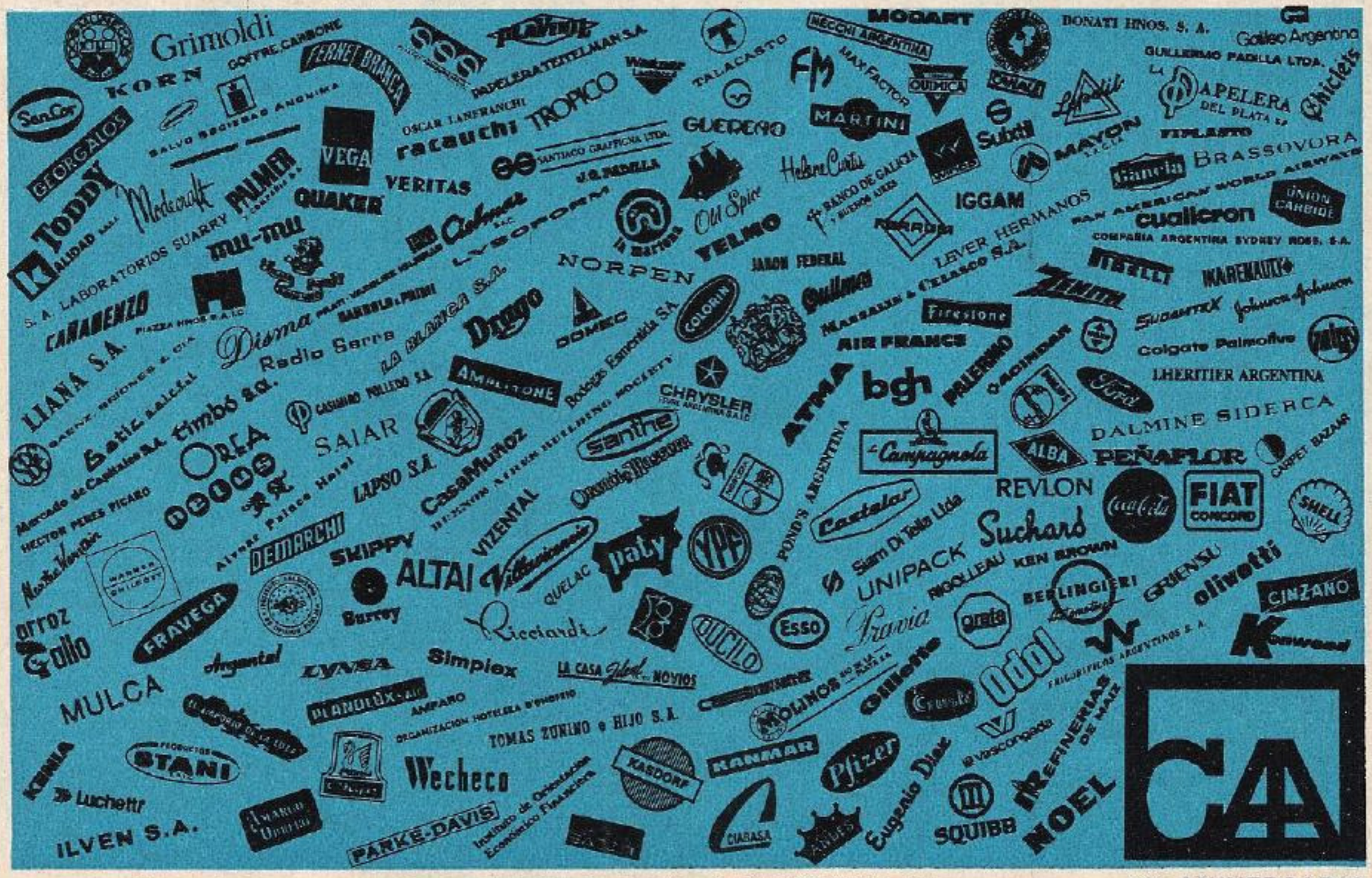
FRESEDO L. BAJNOFF

La gente se informa y progresa

Todo el país va hacia adelante en un esfuerzo de voluntades! Ese es el futuro . . . porque el país es su gente! Y cuando la gente se informa y progresa, es que algo bueno está pasando. La Cámara Argentina de Anunciantes nuclea a las Empresas que comparten esos ideales realizando cada una su parte en la tarea.

Cuidar la ética y los principios de sana moral; cumplir una función educativa; brindar acceso a nuevas formas de confort y bienestar y elevar el nivel de vida con más y mejores productos, son los objetivos de la Cámara Argentina de Anunciantes. Y todo esto . . . es por la gente!

ANUNCIAR ES BRINDAR BIENESTAR Y PROSPERIDAD A LA COMUNIDAD.



CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES

10° ANIVERSARIO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

noticias

IME: RASTROJEROS AL URUGUAY

En la planta industrial de I. M. E. (Industrias Mecánicas del Estado), con la presencia de su director general, brigadier Walter L. Cora Jansen, del gerente comercial, comodoro Carlos A. Briano, del cónsul de la República Oriental del Uruguay, señor Aurelio Folle Larreta, del presidente de la Cámara de Comercio Exterior del Centro de la República, señor Odilón Ponce, y un calificado núcleo de invitados especiales, se ha llevado a cabo el primer embarque de Rastrojeros Diesel que se exportan a la República Oriental del Uruguay.

Este envío del popular Rastrojero Diesel se realiza en forma de "Kits", es decir, juegos de piezas convenientemente embaladas; sus destinatarios en el Uruguay: Cannes S. A. y Risso S. A., representante y distribuidor, respectivamente, procederán a su armado y complementación con técnicos uruguayos que acaban de finalizar un curso de especialización en la planta automotriz de I.M.E. próxima a la ciudad de Córdoba.



VACACIONES FELICES

"Asegure sus vacaciones para siempre", es el texto y el espíritu de una nueva modalidad turística que introduce el doctor Belmes en nuestro medio.

Se trata de los denominados "Moteles y Complejos Turísticos Vacacionales", desarrollados por "Hot-Tur" S. A. en Bariloche, Mar del Plata, Santa Teresita, Miramar, Necochea, Iguazú, Salta, Jujuy, Mendoza, y en toda la Costa Atlántica.

Se obtiene el derecho a esas cómodas y "permanentes" vacaciones pagando una reducida cuota mensual, durante el término de 50 meses.

SEÑAL: LUZ VERDE

La Industria del Trasporte cuenta con un nuevo vocero: Señal. Se trata de un periódico cuidadosamente impreso, que aborda los temas con espíritu constructivo y altamente especializado.

Lo dirige Leopoldo López Salmonte, un periodista pionero en las lides trasportistas, en su doble carácter de editor-director.

Los principales temas tratados en las distintas secciones de la mencionada publicación son los referidos a la industria naviera, automotriz, aeronáutica y vial.

Le deseamos al colega el mejor de los éxitos.

LOS GAUCHOS DEL AIRE

Con vocación de pioneros los pilotos de LADE (Líneas Aéreas del Estado) cubren las rutas aéreas de la Patagonia. Para tal fin cuentan desde febrero del corriente año con los nuevos y versátiles "Twin-Otter" que reemplazan a los gloriosos DC3 y evocan a aquellos lejanos Junkers J 52 de Aeroposta.

Pilotos pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina, excelentemente entrenados, tienen a su cargo la difícil tarea de mantener abiertas las rutas del cielo, en una zona de fuertes vientos y repentinas tormentas. Los aviones de procedencia canadiense han sido especialmente diseñados para una zona de características similares a nuestro sur patagónico y responden ampliamente a su cometido.

Ushuaia, Río Grande, Río Mayo, Calafate (Lago Argentino), El Bolsón, son sólo algunos nombres en este rutero sureño, y sus habitantes tienen en LADE no sólo un medio eficaz y seguro de trasporte, sino un cordial lazo de unión con las más importantes ciudades del país.

Ya es proverbial el dicho: LADE siempre llega.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

M. R. AG RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627,
Tel. 64-2907, Bs. As.

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

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

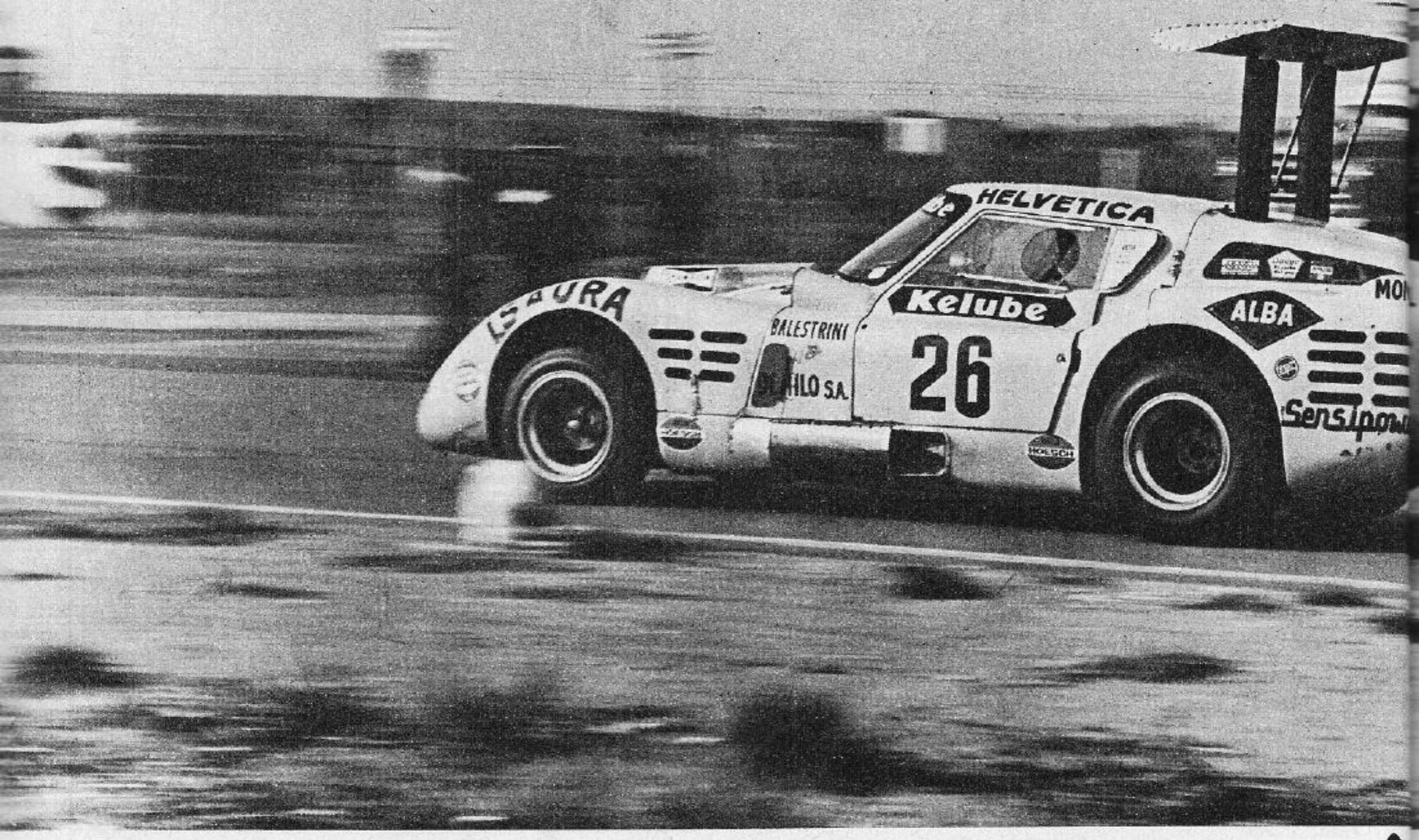
LO MAS NUEVO EN LA ARGENTINA!...
NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye: CASA DAVID S. A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Palancas al piso • Volante F. 1 • Instrumental Jaeger BRD - Orlan Rober • Faros Carello y Hella • Llantas de Magnesio • Cascos de Competición • Butacas Especiales.
ESUSEN ARGENTINA S. A. C. e I.
Paraná 734 - Cap. - Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

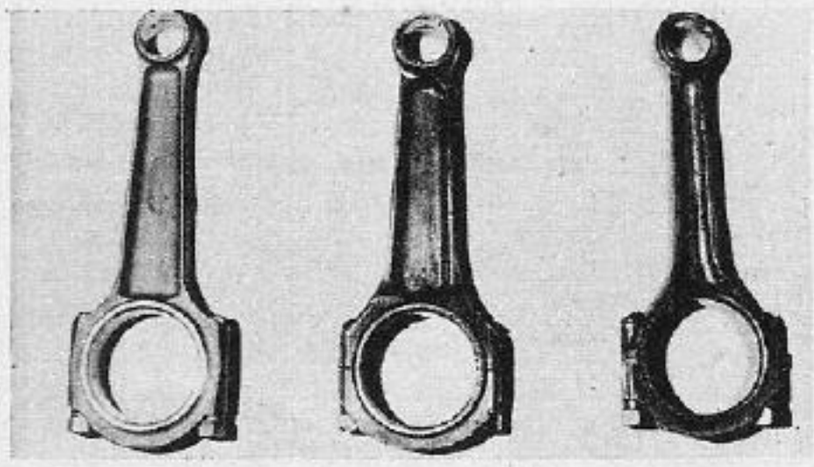
ACONCAGUA MANAGUA
LA CRUCETA MAS "TUERCA"
MARCAS REGISTRADAS
SUPER-REFORZADAS, AGUANTAN EL USO Y ABUSO EN LA TORSION
PARA DE CARLO 600-700 c.c. - ISETTA - MOTO FURGON SIAMBRETTA ETC.
Fábrica y Distribuye:
POMOTEX S. A. MORON 4046/50 · Bs. As.
T. E. 69-0123 y 4257

ULTIMA NOVEDAD "MODELO ESPACIAL"
Casco de línea moderna, reúne todas las cualidades que pueda requerir el corredor más exigente.
Hemos recibido una partida limitada de cascos y antiparras.
Fabricado en resina POLIESTER Y FIBRA DE VIDRIO
Colores: blanco, rojo y azul.
SU PESO ES SOLO DE 700 GRAMOS
HOMOLOGADO EN EUROPA
Representante exclusivo
GUIRAL y Cía. S. A. I. y C.
Avda. PUEYRREDON 981 Bs. As. - T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores.
CLIMAX
IMPORTADO DE ESPAÑA

DODGE: BUENOS RESULTAD







El Baufer es el único exponente de la marca, por ahora. Esto es de por sí una gran desventaja numérica frente a los demás, pero los resultados son lo mismo efectivos.

Las tres bielas usadas hasta ahora. La más delgada es la standard, con la que funcionaron los primeros motores. En el centro las primeras especiales, fundidas en Tandil. Y al costado las más recientes, de forma similar, pero 160 g más livianas.

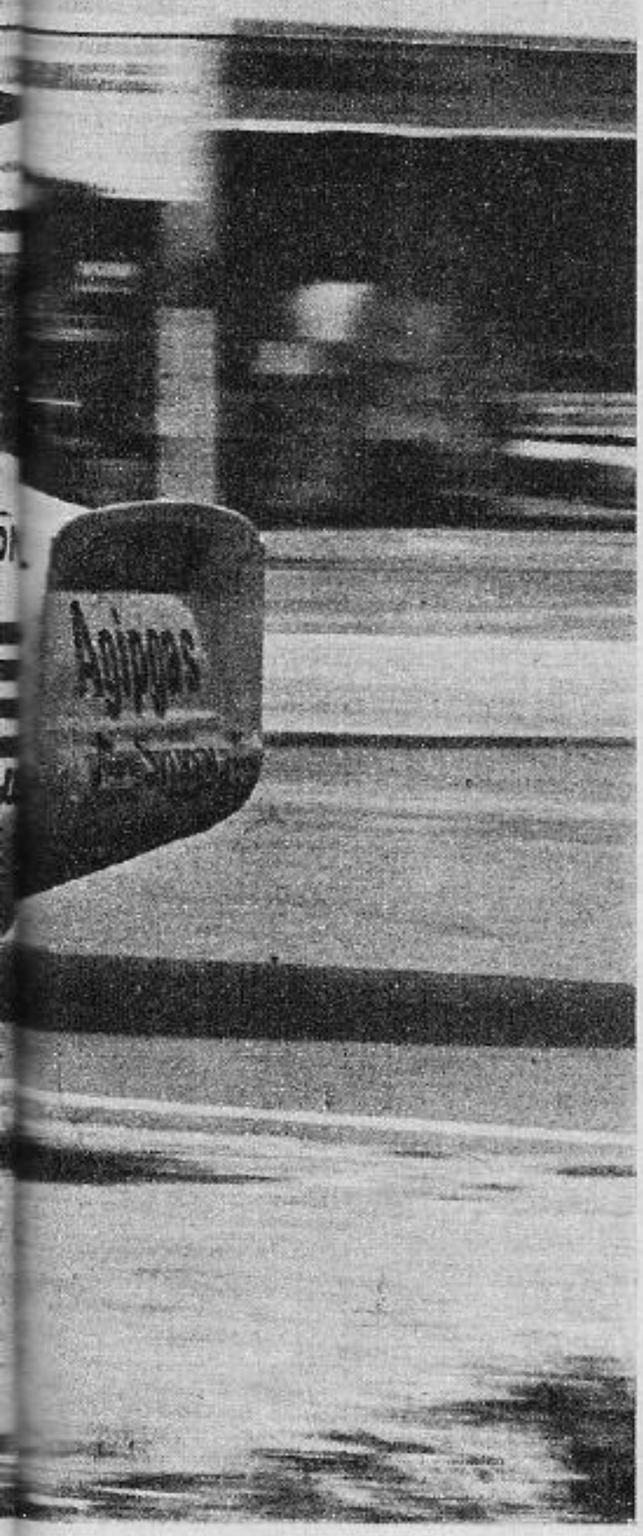


Abajo, a la izquierda: Pese a no tener el apoyo oficial para nada, el Camello de Formisano manejado por Gradassi le brindó a la marca la primera satisfacción grande al ganar una serie en San Juan.

Rinaldo Bellavigna muestra los restos de la goma que reventó en Córdoba y que fue la *única* causa del posterior vuelco.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...OS



LOS ANONIMOS

Siempre, no es ninguna novedad, detrás de cada auto que llega a una línea de partida se esconde el trabajo de un puñado de gente que colabora en mayor o menor medida para que ello sea posible. El triunfo o no de una máquina de competición se debe a un intenso trabajo de equipo en el cual no puede fallar ninguno de sus integrantes para lograr buenos resultados. Ese grupo de hombres triunfa o fracasa en el anonimato. Para que así no ocurra, damos a continuación los nombres de esos hombres que trabajan en la empresa Chrysler-Bellavigna.

Oscar Garello
José Caballero
Oscar González
Enrique Odell
Juan Petriello
Edgar Rossi
José Masciotra

A mitad de temporada ya son evidentes los resultados positivos obtenidos por Chrysler en el campo deportivo. Veamos cuál es la explicación lógica de este proceso

El 9 de julio pasado, Juan Manuel Bordeu se acercó al señor Robert Fischer en el Autódromo de Buenos Aires y le confió: "Con estas gomas hago cinco minutos más que cualquiera si llega a llover. Hacen falta cubiertas y en forma urgente".

Al día siguiente salía un comprador de Chrysler rumbo a Estados Unidos y el 22 de julio —trece días después— la Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler se rascaba la cabeza buscando estantes para acomodar sesenta gomas nuevas recién importadas (un capitalito de unos ocho millones de pesos).

Ocurre que el señor Robert Fischer es el gerente general de ventas y quien se entiende directamente con la CCCC en la relación fábrica / Comisión de Concesionarios de Chrysler. Juan Manuel Bordeu era el piloto recién integrado al equipo de los Bellavigna.

La velocidad con que se consiguieron las gomas y los resultados obtenidos hasta aquí por los responsables en cualquier nivel al hacer que Chrysler vuelva a ser una marca de primera línea deportivamente hablando, son reflejo de resultados obtenidos en muy corto plazo. Y del mayor compromiso que ha asumido la fábrica al volcar mucho más apoyo al equipo de los concesionarios.

Gran parte del replanteo empresario se debe a que Robert Fischer tomó este año las riendas del asunto deportivo de Chrysler. Este señor viene del equipo de competición de IKA-Renault, equipo en el que el apoyo directo de la fábrica determinó gran parte de su arrolladora campaña. Esa misma política es la que aplicará, seguramente, desde su nuevo escritorio.

El año pasado —creada la Comisión de Carreras— los nuevos encargados de promover la imagen en carreras recibieron como herencia el aporte activo de Vicente Formisano. Pero hacia fines de 1968 el constructor habló de la posibilidad de desvincularse del equipo oficial.

Los Martín Fierro y Fray Mocho no habían dado el resultado que la marca esperaba y necesitaba. El problema más evidente, a los ojos del público, radicaba en la dilatación del tiempo empleado para lograr los HP mínimos necesarios en TC. Santamarina, Juchet, Layús y Najurieta fueron los pilotos que a lo largo de la temporada anterior en algún momento se subieron a los productos de Formisano, pero ninguno de ellos tuvo una verdadera alegría mecánica.

Debe haber sido entonces que se concretó el contrato verbal con los hermanos Bellavigna. Aunque ya meses antes el señor Marchese, ejecutivo de la Comisión de Concesionarios, había conversado con los especialísimos hermanos, pero éstos se mostraron bastante reacios a la propuesta del cambio de marca.

Pero meses después...

PROGRESOS Y REALIDADES

Los Bellavigna aceptaron el ofrecimiento de la Comisión de Concesionarios y los elementos de un motor Dodge comenzaron a sustituir los fierros de Chevrolet que todavía quedaban en el taller. Pero los metódicos hermanos impusieron una previa condición: "Déjennos el motor un mes para que trabajemos en él. Después de ese lapso les contestaremos si vale o no la pena largarse a competir con él".

Durante 30 días, entonces, los Bellavigna y toda su gente se dedicaron al motor mientras la Garrafa, único auto por el momento, sufría procesos de mejoramiento en la carrocería para adecuarse a las mayores libertades de la categoría SP. El primer resultado práctico en el banco de pruebas arrojó una cifra bastante lógica: 290 HP. Los Bellavigna estimaron que estaba muy bien para empezar y aceptaron el desafío. Hoy el motor Dodge de los hermanos ha llegado a erogar 330 caballos. ¿Dónde están las razones de esos 40 HP de diferencia? Simplemente en la dedicación permanente a pequeños detalles, porque no hay grandes secretos ni cambios notables del primer motor al último armado.

Con ese primer motor y la Garrafa renovada, una mañana antes de la primera carrera del año, los Bellavigna con Vianini se dedicaron a la primera prueba de conseguir tiempos. Puliendo pequeños detalles en la carrocería, los registros se fueron perfeccionando y alcanzando niveles más que aceptables (hablamos del mes de marzo) y llegada la primera carrera Vianini consiguió un cuarto puesto de gran valor para los hasta entonces alicaídos prestigios de la marca. Y un cuarto puesto pese a un día de lluvia y a no tener las gomas adecuadas.

Se evidenciaba así una de las principales ventajas del acierto de elegir a los Bellavigna: la durabilidad de sus motores. Precisamente lo que no se podía conseguir el año anterior. Se alcanzaron cifras verdaderamente notables. Por ejemplo: en la carrera de Córdoba en la que corrió por única vez Peduzzi, con la mala suerte de volcar, el motor que impulsaba a la Garrafa había girado ya setenta vueltas al circuito Oscar Cabalén sin una sola falla. Luego, el motor con el cual se dio la piña Bordeu en Córdoba tenía ya mucho más de 150 vueltas encima y ningún problema...

Hasta ahora los Bellavigna han hecho ya seis motores completos desde aquel primero que dio 290 HP. De los seis sólo uno se rompió quedando inservible: el que reventó en San Juan cuando Vianini venía en punta matando. Todos los demás motores sufrieron dificultades propias de la experimentación, si bien fueron muy pocas.

Los Bellavigna trabajaron con mucha lógica en el proceso de preparación. Se experimentaron tapas, árboles de levas, tamaños de válvulas, materiales y siempre con el banco de pruebas como libro de cabecera. Un detalle de interés, por ejemplo, lo constituyen las bielas diferentes que se fueron usando; como se sabe, uno de los principales problemas del motor Dodge —debido a su carrera relativamente larga— es el de la velocidad de rotación del cigüeñal que no puede superar de ninguna manera las 6.000 vueltas. Los Bellavigna trabajaron primero con bielas standard, luego con unas especiales, fundidas en Tandil, y, finalmente, con las que tienen ahora realizadas por Varassi, de forma casi similar, pero 160 gramos más livianas (cada una de las actuales pesa más o menos 600 g). Merced a esos pequeños detalles el tope de 5.700 vueltas se elevó hasta el de 6.000 que admite ahora.

Hoy en día el motor Dodge es competitivo con todos los demás y con un nivel de resistencia magnífico. Exito logrado, además, en muy poco tiempo y con sólo un auto en la pista.

LOS PILOTOS DE ESTE AÑO

El primero y único fue Andrea Vianini. El piloto de la Garrafa y los Bellavigna no deben haber tenido muchos inconvenientes en aceptar la propuesta de Aldo y Rinaldo cuando le informaron algo así como "Le sacamos este seis cilindros y le ponemos este otro ¿eh?".

Pero para entonces ya se hablaba de la posibilidad de incluir a Vivacqua o a Peduzzi y alguna vez se barajó el nombre de Caldarella. Los Bellavigna habían encargado un coche nuevo a Paco Martos; ni bien estuviera terminado y Andrea corriéndolo, la Garrafa quedaría en banda.

Entonces fue cuando —y para que las cosas sin querer se complicaran— Vianini firma un contrato con Horacio Steven para correr el nuevo Trueno Sprint ("Banana Split" para el amigo Strianese). Compromiso hecho tan a lo Andrea,

→



La infortunada Garrafa soportó la peor piña de su vida. La jaula resistió muy bien, pero el auto quedó bastante destrozado.
No saben si repararla o no.

DODGE

PERFORMANCE DE CHRYSLER 1969

9-III	SP	Autódromo de Buenos Aires: corrió Andrea Vianini con la Garrafa. Se clasificó 4º.
30-III	SP	Autódromo Oscar Cabalén: corrió Andrea Vianini con la Garrafa. Faltando cinco vueltas para finalizar su serie y mientras iba en punta se le plantó el motor.
20-IV	SP	Autódromo El Zonda: corrieron Gradassi y Vianini con el Camello y la Garrafa, respectivamente. Vianini abandonó cuando iba punteando en la sexta vuelta. Gradassi terminó la serie 2º. El problema que lo dejó a pie a Vianini fue el giro de un cojinete de bancada que hasta ese momento eran standard. Gradassi no pudo largar la segunda de las series por problema de aros.
18-V	SP	Autódromo Oscar Cabalén: corrieron Gradassi y Peduzzi. El primero se clasificó 5º en la primera serie. Peduzzi tuvo un violento fuera de pista. En la segunda serie, Gradassi rompió todo.
25-V	TC	Autódromo de Buenos Aires: corrió Gradassi con el Martín Fierro. Ganó la primera serie. En la final se clasificó tercero.
22-VI	SP	Autódromo de Rafaela: corrió Juan Manuel Bordeu con el Baufer. Fue su debut con la marca de San Justo. En la primera serie salió 2º. En la segunda serie se clasificó 3º. En la final, por suma de tiempos, fue 2º.
13-VII	SP	Autódromo Oscar Cabalén: corrió Bordeu con el Baufer. En la primera serie fue 2º. En la segunda 6º. La tercera la ganó. En la clasificación definitiva, por suma de tiempos, se ubicó 2º.
20-VII	TC	Circuito Los Cóndores: corrió Juan Manuel Bordeu estrenando la nueva Garrafa modificada para TC. A causa del reventón de la cubierta delantera izquierda se fue del camino. Hasta ese momento Bordeu estaba ubicado tercero en la clasificación general.

que ni siquiera el comprometido conservó la copia de lo que había firmado. Pero, aparentemente, ya antes de probar el nuevo Trueno, el "Gringo" estaba medio indeciso. Y no era para menos. Siempre estuvo junto a los Bellavigna, nunca existió con ellos el menor problema. Por otra parte, la Garrafa era el coche de sus amores y para colmo las cosas con Chrysler, económicamente, iban cada vez mejor.

Peduzzi corrió en Córdoba el ex Andrea en SP y sufrió el vuelco que dejó la máquina **knock-out** por un par de meses. Entonces fue cuando Vianini influyó en Bordeu para llevarlo a la marca de San Justo. Al principio, "Maneco" coqueteó un poco, pero una mañana se despertó y llamó a la Comisión para concretar una entrevista. Resultado: aportaría su nuevo Baufer al equipo que administrarían mecánica/técnicamente los Bellavigna. Mientras tanto se trabajaba en la Garrafa para ponerla en reglamento TC; debutaría en Los Cóndores.

Vianini llegó a un arreglo con Steven y el contrato quedó sin efecto, realizando inmediatamente otro verbal con Chrysler que se extiende hasta el '70.

Indudablemente, así como la Garrafa es el coche de los amores de Andrea, éste es el piloto de los amores de los Bellavigna. Sin embargo, nos decían el otro día en San Martín: "Bordeu es el mejor piloto que hemos tenido. Su sensibilidad para determinar correcciones mínimas en el coche es realmente fuera de lo común (¿Enciclopedia Fangio asimilada?). Nosotros lo medimos por un detalle: días antes de la carrera, Bordeu está permanentemente junto al coche, incluso duerme cerca de la máquina que va a correr. Tiene la gran responsabilidad de quien se siente verdaderamente profesional".

Tampoco hay qu olvidar que aunque este año Formisano nada tuvo que ver con nada del oficialismo de Chrysler, al incluirlo a Gradassi en sus propósitos, realizó de lo mejor —en cuanto a resultados en carreras— que haya logrado la marca en esta temporada. (Bordeu tiene dos segundos puestos). Tanto con el Martín Fierro como con el Camello, Gradassi consiguió ganar una serie en el autódromo y llegar tercero en la final. En El Zonda arrimó un segundo puesto en su serie.

Así están las cosas en el aspecto humano. Con una conclusión positiva para la marca y evidente para todos: Ahora a los pilotos les interesa correr con Chrysler. Es —ahora sí— una marca de punta.

LO QUE SE PUEDE PREDECIR

En materia de autos hay novedades de fuste. Por ahora sólo está el Baufer Dodge, porque la Garrafa se destrozó: Circunstancia que hace lamentar a la gente de Chrysler quienes alegan, "tendríamos que tener por lo menos dos autos en la pista." Pero ya habrá suplentes. Por empezar, el proto construido por Paco Martos, ya terminado y que la semana pasada reposaba en el taller donde le hacían frenos, será un arma inmediata. Luego vendrá el SP que construye Fisanotti en Rafaela, algo realmente serio. Integralmente monocasco y realizado con los mejores medios técnicos y prácticos. Su única limitación podría estar en la suspensión delantera, donde por orden de Mr. Fischer se tuvieron que emplear partes de la producción de fábrica que equipa a los Dodge. Claro que ése es apenas un pequeño detalle y al fin y al cabo ¿no andaba lo mismo el Camello de Formisano con brazos de suspensión standard?

También está prevista la F. 1 y principalmente, Rafaela. Para las 500 millas se construye en Cañada de Gómez un fórmula uno construido por Pianetto. En él se sentará Vianini para las famosas 500.

Eso, por ahora. Para más adelante todavía, ya se piensa en los SP de motor trasero con tres litros y por parte de la comisión, la posibilidad de distribuir entre varios pilotos, motores a bajo precio o bien cedidos directamente. Pero eso es para el año que viene.

La realidad es indudablemente exitosa aunque falte un triunfo. Se debe, exclusivamente, a un trabajo bien planeado y realizado. La comisión de concesionarios funciona y sirve de nexo perfecto entre la fábrica y los pilotos o responsables como son Bellavigna y Baufer. Todos están ligados con la empresa hasta fin del '70 y por lo tanto con la misma gente se realizará la tarea desde el principio al fin. Bellavigna en los motores y decisiones compartidas con Alain Baudena que se ocupa de las carrocerías. Capacidad y dedicación full-time: únicas verdades.

Los coches que marchan a la vanguardia de la técnica: "HUAYRA" FORD están equipados con productos YACO

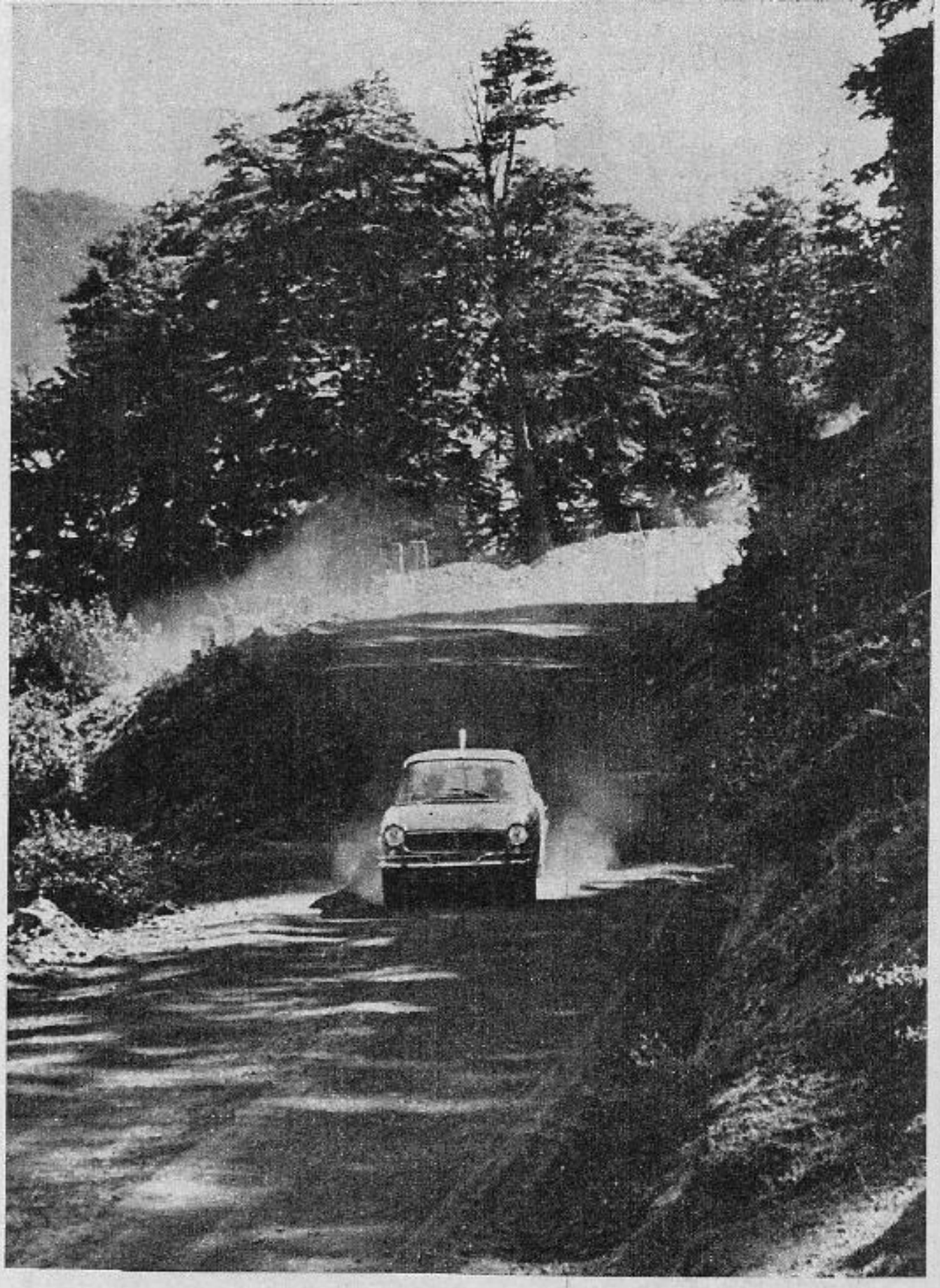


CAÑOS DE RADIADOR
CAÑOS DE FRENO
CAÑOS DE NAFTA Y ACEITE

MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO
YACO
S.A.C.I.F.I.
SIEMPRE A LA VANGUARDIA
FABRICA: French y Vte. López - MORON - PCIA. BUENOS AIRES
Teléfonos: VENTAS: 629-7766/2421 - ADMINISTRACION: 629-9100/7654

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡VOLVERA EL GRAN PREMIO TM!



Esta sí que es una buena noticia. Es casi seguro que tendremos otra vez, en el próximo octubre, el clásico y grandioso Gran Premio de Turismo. Por rutas del sur volveremos a palpar el clima máximo de nuestro automovilismo. (Aunque haya que correr en ruta)

Aunque nadie lo pueda creer, aunque muchos se resistan ante la verdad, el GRAN PREMIO DE TURISMO ES UN HECHO. Sí, muchos se enloquecerán y otros tantos humedecerán sus caras con el recuerdo de esos días vividos un poco como gitanos y otro poco entre el vértigo y la emoción de tantos GP de TM. Como lo esperaban los 400 posibles inscriptos y como lo esperaba medio país, las rutas se van a abrir nuevamente a la carrera más importante del año.

El jueves 24 una reunión a puertas cerradas en el ACA estudió el asunto. Sin embargo, las características de confidencial la hicieron poco accesible a la prensa y sólo se pudo saber algo concreto gracias a los trascendidos que oficiosos amigos pudieron lanzar al aire.

En principio la idea es realizar el Gran Premio tal cual como era antes: vale decir, con las características de carrera de velocidad pura. En los tramos donde los centros urbanos lo exijan se procederá a realizar neutralizaciones o a implantar un promedio muy bajo con penalizaciones especiales para aquellos que no lo cumplan.

El trazado del Gran Premio se verificará a través de la zona Sur del país, con largada en algún punto del Sur de la provincia de Buenos Aires que muy bien podría ser Bahía Blanca, Mar del Plata, Azul, Tres Arroyos u Olavarría. A partir de ahí la carrera se dirigirá al Sur en dirección a Río Gallegos, estableciéndose probablemente la primera etapa hasta la ciudad de Rawson y la segunda hasta Río Gallegos. El kilometraje de la carrera rondará los 6.000 km y se verificará bajo un plan rutero preestablecido que establece el siguiente esquema: Ida por la ruta 3 (vulgo por la costa del Atlántico) y retorno por la ruta 40 (o sea, bordeando la Cordillera).

Aunque ya están decididos los trazos generales del Gran Premio 1969, quedan a consideración de la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino tres tipos de trazados, o sea que manteniendo el mismo lineamiento general se elegirán ciertas rutas por donde sea posible correr sin causar perjuicios a la circulación de tránsito común y corriente.

Bueno, ya tenemos la casi seguridad que se hace el Gran Premio y por lo tanto, a partir de este momento, comenzaremos a vivir la típica temporada previa a la gran carrera.

Talleres, pilotos, equipos... ¡a sus marcas! El Gran Premio se corre de nuevo y con todo. ¡Viva el Gran Premio!

Nota de la redacción: Enterados de la nueva, cinco integrantes de la troupe de Parabrisas CORSA ya han decidido intervenir en el Gran Premio. Los delirantes responden a los nombres de Guillermo "Willy" Martire, Sergio Cornejo, Enrique Sánchez Ortega, Germán Sopeña y Jorge A. Augé Bacqué. Por supuesto no tienen auto: así que aceptan proposiciones de cualquier tipo... siempre y cuando sean honestas.

"el" bote

INSUMERGIBLE INDESTRUCTIBLE

Tiene 3,70 de eslora y 1,50 de manga, dos bancadas, lugar seco para guardar, una linda proa, dos bandas robustas.
Por la calidad no se preocupe. Ya nos ocupamos nosotros

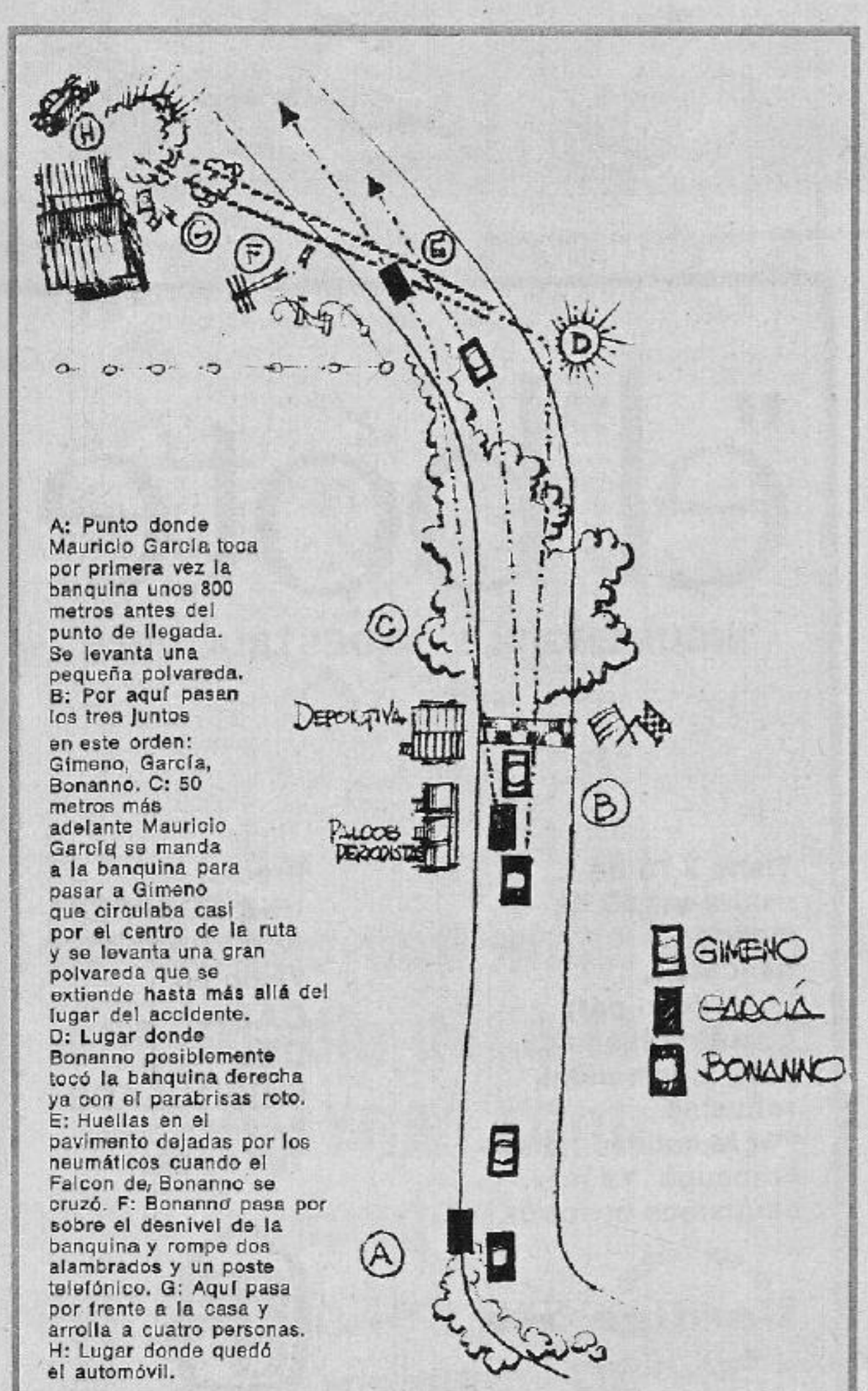
Bordiga 515

Precio:
UNA SORPRESA AGRADABLE
Véalo en
CASA DEL FIBERGLASS
Pacheco 3466
Tel. 51-3339



HABLA BONANNO

Bonanno cuenta su versión del accidente y pide una sanción para Mauricio García. Una costilla rota y una lógica amargura por lo sucedido



A: Punto donde Mauricio García toca por primera vez la banquina unos 800 metros antes del punto de llegada. Se levanta una pequeña polvareda. B: Por aquí pasan los tres juntos en este orden: Gimeno, García, Bonanno. C: 50 metros más adelante Mauricio García se manda a la banquina para pasar a Gimeno que circulaba casi por el centro de la ruta y se levanta una gran polvareda que se extiende hasta más allá del lugar del accidente. D: Lugar donde Bonanno posiblemente tocó la banquina derecha ya con el parabrisas roto. E: Huellas en el pavimento dejadas por los neumáticos cuando el Falcon de Bonanno se cruzó. F: Bonanno pasa por sobre el desnivel de la banquina y rompe dos alambrados y un poste telefónico. G: Aquí pasa por frente a la casa y arrolla a cuatro personas. H: Lugar donde quedó el automóvil.

¿Cuál es tu versión del accidente?

"No voy a andar con vueltas. Venía con problemas en la bomba recuperadora de aceite y cuando lo ponía a la tabla, la presión me bajaba. Entonces venía pisando y levantando constantemente. En la curva de entrada a Almafuerte lo pasé a García y poco más adelante estaba Gimeno, al que fuimos alcanzando con García, que me volvió a pasar y nos pusimos casi a la cola del Dodge cerca de Los Cóndores. Así entramos en la recta en este orden: Gimeno, García y yo. Gimeno venía por el centro levemente tirado a la derecha, y cuando pasamos la línea de llegada, unos cincuenta metros más adelante, Marito García se tiró como venía a la banquina con las dos ruedas izquierdas, y como Gimeno no lo había visto, tiró las otras dos ruedas y lo pasó por allí. Yo venía atrás y te puedo asegurar que me encontré en el medio de una nube de polvo...; de pronto se me rompió el parabrisas por una piedra y se me llenó la cabina de tierra. Lo que pasó después... no me acuerdo bien. Creo que pisé la banquina derecha y de pronto el auto se me cruzó cuando corregí...; sobre las cuatro ruedas el auto cruzó el camino hacia la izquierda y empezaron las vueltas... Yo, lo único que pensaba y deseaba, era que parara y me repetía... Hasta ahora estoy bien... hasta ahora estoy bien. De pronto paró y me di cuenta que no tenía nada grave, mientras escuchaba a Blas Pinillos que me decía: "¿Cómo estás, Ricardo?...: Ricardo, contestame..." Fue increíble. Impresionante. Yo no lo podía creer. ¿Te parece bien lo que hizo? ¿Vos qué hacés si tenés que pasar a un tipo en plena recta y no tenés el lugar suficiente? Te anunciás, ¿no es cierto? ¡Cómo te vas a mandar por la banquina así como venís antes que el que viene adelante se dé cuenta!

¿Considerás que hay algún responsable directo en el accidente?

"Por supuesto. Y quiero que lo pongas porque no tengo ningún interés en callar. Estoy indignado. El responsable es Marito García. Es una lástima, porque te puedo asegurar que maneja bien. Yo no te voy a decir que soy un campeón y él un tronco. No; es un chico que tiene muy buen futuro porque tiene capacidad y se nota que hay calidad. Anda fuerte sin broma. Pero esto es debido principalmente a la falta de experiencia y a la irresponsabilidad. Una vehemencia extrema por ganar. No puede ser. Y aunque lo lamento, te aseguro que voy a averiguar quién le dio la licencia, cuáles son sus antecedentes deportivos y te digo más... VOY A PEDIR UNA SANCION. A Gimeno no se le puede echar la culpa. A veces uno no ve al que viene atrás hasta que el tipo se haga ver. Yo me lo aguanté como tres o cuatro kilómetros a Manzano y sin embargo, esperé el momento oportuno para pasarlo... ¡cómo te vas a tirar a cualquier lado y pasarlo por arriba si es necesario! ¡No..., no puede ser! Voy a pedir sanciones y hacer las averiguaciones pertinentes en la CADAD. Te repito: es una lástima, pero también es peligroso tener un chico que hace estas cosas todos los domingos en cada carrera.

¿Qué pensabas del circuito antes de la carrera y después del accidente?

"Mi opinión no ha cambiado para nada. El circuito era muy seguro y era sensacional. Me daba miedo pensar que en ese circuito se iba a hacer un promedio tan alto. Me asustaba pensar que íbamos a estar en los 210 de promedio; pero el circuito ofrecía las seguridades necesarias y la organización era perfecta. El sábado tuvimos una reunión; nos explicaron a todos el mecanismo de seguridad y todo se cumplió tal cual y por si interesa te digo que Marito García no estuvo en la reunión. El accidente no me hizo cambiar de idea. El circuito era bueno y las condiciones de seguridad perfectas.

¿Considerás que un auto podía pasar a otro en el sector del accidente sin tocar las banquinas?

"Por supuesto. Había lugar de sobra. No te quepa la menor duda."

¿Seguirás corriendo en ruta?

"Si se siguen haciendo carreras de ruta, sí. En ningún momento pensé ne dejar de correr. Le había prometido a mi madre que el día que me golpeara dejaría de correr, pero ahora me doy cuenta que no. Posiblemente, con más fuerza que antes. Lo lamentable es el saldo del accidente: una tragedia que cae sobre una familia que nada tenía que ver y estaba en su casa viendo la carrera. Te juro que no quise mirar... era impresionante. Eso es lo triste. Un saldo que no se puede justificar de ninguna forma."

Así lo vio y lo sintió Ricardo José María Bonanno.

C. F. F.

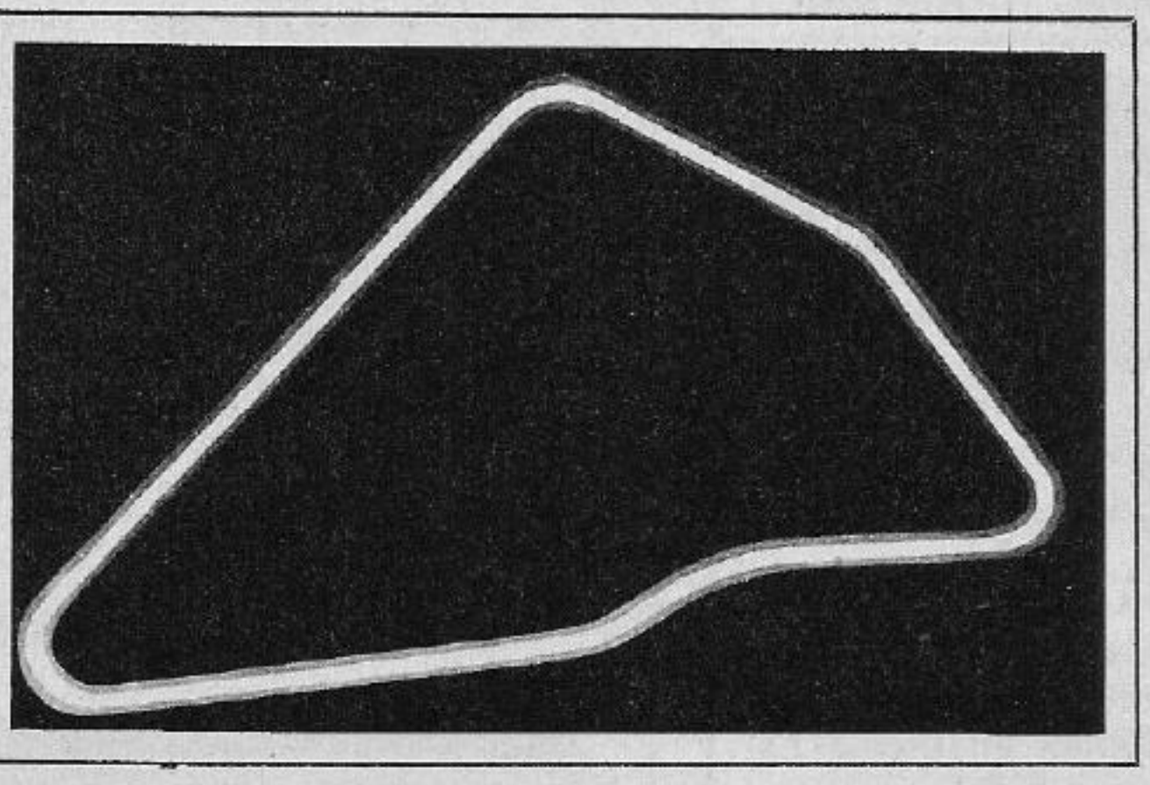
ALGO IMPORTANTE

"Parece mentira, pero se juntó todo. El sábado, cuando llevé el auto a verificación para que la Comisión Técnica lo revisara, uno de los comisarios me dijo que tenía que cambiar el parabrisas porque tenía una rajadura debido a una pedrada de una carrera anterior. El que yo tenía puesto era triple o sea que la rajadura no tenía mayor importancia; pero ellos me lo hicieron cambiar igual. Por supuesto que otro triple no tenía; entonces tuve que ponerle uno original común. Así fue como me dieron el OK. Te das cuenta... si hubiese tenido puesto el triple no pasaba nada porque soporta las piedras sin problemas. ¡Parece mentira! Hasta ésa se me dio; posiblemente, de no haber roto el parabrisas, no pasaba nada..."

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MENDOZA: BARRANCOS ARRIBA...

Una nueva entidad, la Asociación Mendocina de Automovilismo, trabaja para terminar antes de fin de año un hermoso autódromo



Enrique Copello, hermano de Eduardo y que pronto volverá a entreverarse con sus coterráneos a bordo de un Renault, tratando de reeditar triunfos impactantes logrados por el más famoso de la familia, se acercó para formularnos una invitación. Quería que nos enterásemos de cómo se iba a tratar de solucionar el afligente problema de los mendocinos respecto al automovilismo. El diálogo ocurría en el sector de boxes de la pista del parque General San Martín, donde los monopostos se debatían por mantenerse derechos y enteros. Bien es sabido que esa pista-parque muchas veces tuvo sobre sí la espada gubernamental que impediría su uso por la falta de medidas de seguridad y condiciones mínimas reglamentadas para una competencia. En cada carrera se cernía una tormenta que siempre se hacía pasar de largo, pero que en los últimos tiempos no tuvo ya argumentos valederos como para desviarla. La falta de accidentes fatales quizás haya sido la razón para que en cada oportunidad se permitiera una gestión más para conseguir la autorización de uso, pero ya está comprobado por la misma opinión de los pilotos que, o se gastan muchos pesos para reacondicionarla o en la pista del parque no se puede volver a correr.

Carlos Pairetti fue terminante: "No creo que se pueda correr. Yo largo y paro, porque mi vida vale mucho más que una carrera". Pairetti largó, dio una vuelta despacio y paró.

Portamazas, tensores, brazos de suspensión, palieres, puntas de eje, discos de freno, espirales, amortiguadores y hasta alerones fijados a la suspensión superaron de la rigurosidad del piso mendocino. Varios accidentes, producto de la poco común exigencia, dieron la pauta que los metales fueron vencidos por la rugosidad.

De ahí el diálogo con Enrique Copello. Las manos, en los bolsillos de su paletó, salieron con tímido parte de prensa donde se pretendía reseñar con modestia la obra que Mendoza desde hace tiempo espera y merece. "Queremos que nos den una mano..." ¿¿Nosotros?? Pero si son ustedes quienes le están dando una mano inmensa al automovilismo. Ustedes que con menos de un mes de vida ya están gestando una criatura que dejará un beneficio tremendo.

Sí, porque la Asociación Mendocina de Automovilismo fue fundada el once de junio de este año para, según el acta respectiva, "buscar la difusión, expansión y progreso del automovilismo en general y la práctica de los deportes mecánicos en todas sus formas". Sus fines van más allá de la actividad deportiva en sí, ya que se propenderá al estudio y solución de todos los problemas que aquejan al automovilista normal. Pero como las obras no se hacen con palabras sino con ladrillos, los muchachos de la AMA se dedicaron de entrada a construir. Antes de un mes ya estaban en un precioso lugar de Godoy Cruz conocido como Los Barrancos removiendo tierra y marcando la futura pista. Cuatro topadoras, una pala de arrastre, una motoniveladora, dos rodillos compactadores, un vibrol y regadores posibilitaron que comenzara la remoción de tierra que exigirá una tarea calculada en 120.000 metros cúbicos.

La característica "ripiosa" del terreno facilita, según los técnicos, el trabajo de compactación estable. También, para asentar la carpeta asfáltica cuyo ancho será de diez metros en las rectas y de doce metros en las curvas, con una franja adicional de tres metros de cada lado efectuada con un riego asfáltico simple que servirá como banquina de emergencia.

El desarrollo perimetral del circuito, ver plano, tiene una forma triangular y se compone de un total de 2300 metros con 86 centímetros. De ellos, 1495 son rectas y 805 metros son partes de curvas, por lo que se le puede considerar veloz, con buenos rectilíneos y mixtos ligeros. Además, todo está previsto en su proyección para futuras ampliaciones.

Las tres curvas principales, o vértices del triángulo, tienen 95°, 58° y 50°, respectivamente, con un radio de 100, 60 y 70 metros. La incidencia de los peraltes calculada será de 10 %, 10 % y 12 % en cada uno de los casos.

Nunca en la conversación se habló de costos, gastos, dinero o problemas económicos. Había una razón, o dos, mejor dicho: el gran apoyo popular que comienza a recibirse para la construcción y el gesto del presidente de la AMA, señor Félix Angel Barrancos, quien donó los terrenos donde se construye el autódromo y facilita las maquinarias imprescindibles para trabajar. Junto a él se empeñan para que antes de fin de año se inaugure el circuito los aficionados José Enrique Rosaz, Estanislao Mario Rispoli, Ing. Mario García, Ricardo Mena, Alberto Granata, Juan Carlos Anselmi y el doctor Germán Decurgez.

Quienes quieran apoyarlos y permitir que Mendoza tenga su propio autódromo sin zozobras gubernativas, pueden concurrir a la sede de la Asociación Mendocina de Automovilismo, calle San Martín 220. Allí habrá entusiastas esperándolos.

PARA SUS FABULOSAS VACACIONES...
A COSTO MINIMO!

Aproveche este último momento para adquirir los afamados productos CACIQUE. Carpas de todo tamaño y para todo uso, indumentaria especial y la línea completa de bolsas de dormir.

CACIQUE



MEJOR: MOMENTO PARA COMPRAR EQUIPO PRECIO TOTAL FINANCIACION... en

EUROCAMPING
PARANA 761, Capital - Tel. 46-5007, 49-7883

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

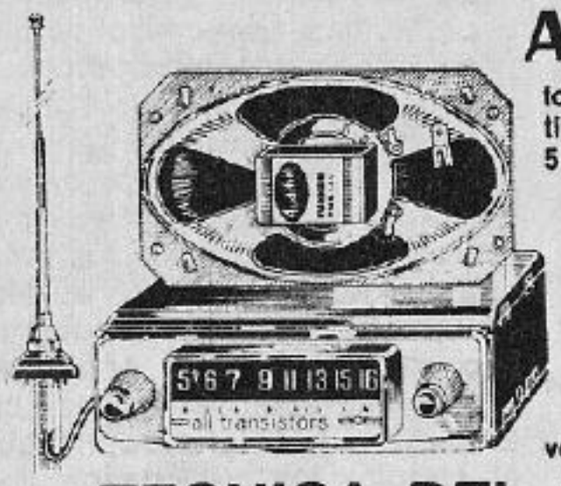
AUTOMOVILES RENAULT

MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL.

- Sin turnos, atención de inmediato.
- Reparaciones al instante, con garantía 90 días.
- Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.
- Repuestos legítimos a precios oferta.
- Tarifa fija de mano de obra.
- Horario continuo de 7 a 19.30 horas.

RENAULT SERVICE Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

AUTO RADIOS



totalmente transitorizadas para todo tipo de automotor con garantía por 5 años.

- Sintonía a permeabilidad.
- Botonera con memoria y
- Modelo Universal con parlante y antena.

precio total
$ 5.990.-
venta y colocación

TECNICA DEL PLATA S.C.A.
Corrientes 6391, T. E. 55-6471

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS



nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación. Nacarados y Plastificados.

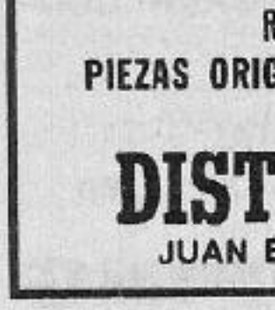
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.



LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10. Tel. 58-9694, Bs. Aires

Aconcagua

moderna calidad en alfombras para automotores



ALFOMBRAS Y CUBREALFOMBRAS PARA AUTOMOTORES
FABRICADAS EN GOMA GOMA Y PVC Y TERMOPLASTICO VINILICO

Aconcagua

Es otro producto de
PEUMAN S.A.C.I.F.I.A.
VARELA 949 - T. E. 61-8557 - Bs. As.

AMPLIO STOCK EN PARTES PARA CARROCERIAS Y ADEMAS UN SERVICIO MUY RAPIDO DE ENTREGA

• COCHES • PICK-UP • CAMIONES

CAPOT • PUERTAS • PANELES DE PUERTAS • GUARDABARROS
PARAGOLPES • REJILLAS DE RADIADOR • FAROS
RADIOS • CERRAJERIA • MOLDURAS
PIEZAS ORIGINALES LEGITIMAS - PRECIOS MUY ESPECIALES
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

DISTRIBUIDORA ALBERDI
JUAN B. ALBERDI 7243 - Bs. As. - T. E. 68-5247

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS
FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) Nº 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

CITROEN



STUDEBAKER
REPUESTOS LEGITIMOS
CONCESIONARIA OFICIAL
CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.
MARCELO T. DE ALVEAR 399
ex CHARCAS - Tel. 32-9179 - Bs. As.

SU citroën CON LA NUEVA ANTENA



ES OTRO PRODUCTO DE

MAREL

También antenas para todos los modelos y marcas de automóviles.

DARWIN 279
T.E. 55-6548
Buenos Aires

AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes

Parabrisas CORSA

CUPON

Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

.....

.....

.....

.....

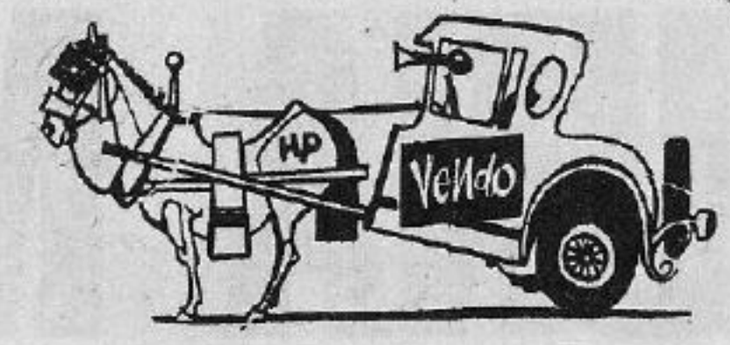
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

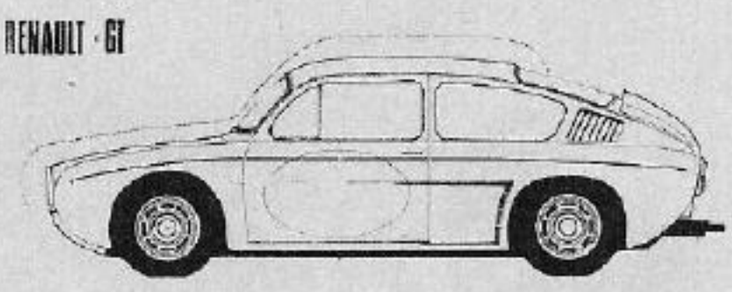


en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con su correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

VENDO Torino 380 W 1968, 20.000 kilómetros reales, verde metalizado. Tratar: Tel. 31-8569, de 15 a 19.

JORGE TERNENGO vende su NUMA II C, categoría "sport prototipos" motor Tornado, completo, repuestos varios, go-



mas, listo para correr. Tratar: Peña Rueda Rafaela (Rafaela - Santa Fe), o en Bogotá 2791, 5º B, Capital Federal.

CRISPULO VILLANUEVA VENDE CUPE FIAT 1500 Anexo "J", lista para largar, repuestos varios. Av. Hipólito Yrigoyen (ex Pavón) Nº 5100, LANUS.

PEPE VINIEGRA necesita ½ oficial y oficial mecánico, para Torino. Presentarse de 11 a 12 horas con referencias, General Enrique Martínez 2360 (altura Olazábal 3500) Capital.

OPORTUNIDAD Vendo Ford "T" fomento limitada del 27, nuevo, Rodríguez Peña 3558 (entre Ombú y Alsina, ruta 8 Kilómetro 16,300) San Martín. Sábados o domingos o días hábiles luego de las 19 horas.

VOITURETTE HUDSON 1928 convertible. Pintura, tapizado, capota y gomas nuevas. Motor rectificado, capot niquelado. Vendo esta semana. Tratar: Ocampo 2626, Capital.

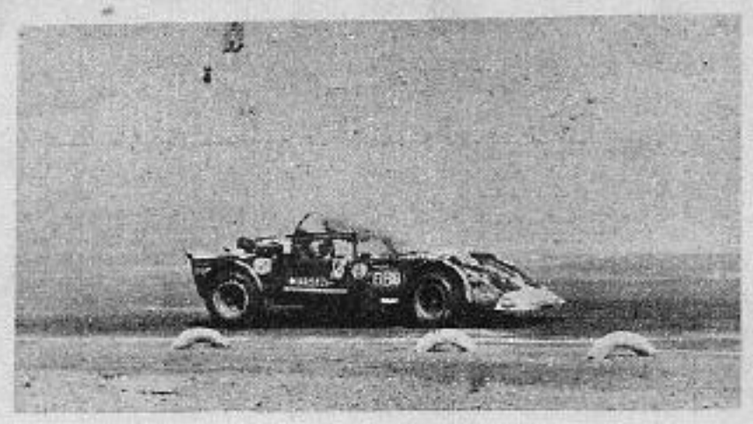
VENDO KART completo. Chasis "Dar-A-Bone" original y motor Mc. Culloch Mc 20, con preparación Herceg, inmejorable estado, Loria 2183, Capital, Tel. 91-1765.

COMPRO MANUAL CHRYSLER 1931. Como estoy muy ocupado rogaría me avisaran por carta a: Arturo, Cangallo 2479, Capital Federal.

RAMBLER CLASSIC CUSTON 1965, EXCEPCIONAL OPORTUNIDAD, muy buen estado, papeles en regla. Verlo en 25 de Mayo 788, cochera Nº 12, y pedir más detalles a tel. 32-6010/29 interno 366.

VENDO COUPE TORINO 380 Modelo 1967, equipado, car stereo Kennia, cubiertas nuevas para alta velocidad, estado general impecable, color dorado, de particular a particular. Tratar: Cte. Spurr 661/65 altura Av. Mitre 2200, Avellaneda, tel. 22-5475.

LUIS MG. VARELA, creaciones, proyectos construcciones, prototipos, modificaciones sobre automóviles y vehículos indus-

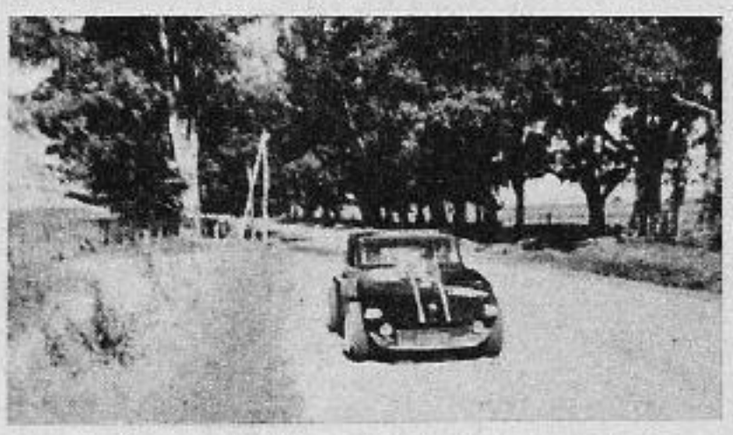


triales. Talleres propios. Calle 40 Nº 324 - La Plata, tel. 32657.

TRAMITES SOBRE AUTOMOTORES, todas las gestiones. Gestoría: Abdon-Nesci, C. Arenal 1866, tel. 772-7686 de 9 a 12 y de 17 a 20.

VENDO FIAT 1500/67. Berlina turismo Anexo "J", sin golpes, mecánica Balestrini, 2 (dos) motores completos, 7 cubiertas "Michelin" XAS, como nuevas; Isotorque; caja larga y radiador de aceite; repuestos varios. Tratar: Ricardo Gutiérrez 1544, OLIVOS. Tel. 791-7905.

VENDO FORD F-100, Turismo Carretera (TC) moderno al día, 270 HP, Caja Sáenz, frenos Volpe-Bendix, instrumental completo, ideal para iniciarse en la categoría. OPORTUNIDAD UNICA pa-



ra clubes y peñas del interior, por ausentarme regalo a la 1ª oferta razonable o permuto, hay facilidades. Tratar: en Fragata Pte. Sarmiento 429, Capital o al Tel. 66-2175.

UN PEUGEOT PARA EXIGENTES. Vendo PEUGEOT 404 modelo 1965, de estado impecable. Equipado fuera de serie, con ruedas de 5 pulgadas, cubiertas Michelin asimétricas. De "super frenada" con frenos a disco y servo freno. Para disfrutar de alta fidelidad y seguridad: radio Blaukpunt y cinturones de seguridad. Véalo, pruébelo, disfrútelo y... cómprelo en: TEODORO GARCIA 2378 (Alt. Av. Cabildo 900).

GILERA B 300. ¡Unica en el país!, dos carburadores Dellorto de 18 mm, potencia estimada: 20 HP y monedas, 140 km/h garantizados. Precio total: pesos 250.000. Hay facilidades. Tratar en: Manzone 1065, Acassuso.

PREPARACION DE MOTORES GILERA, de todo tipo, para Cross especialmente. Similares a los que triunfan en carreras de la especialidad, en Bariloche y Chile. GERMAN PESCE (h), Manzone 1065, Acassuso.

DKW 65. Particular. Muy buen estado, radio Autovox, tapizado anatómico. Motor a nuevo. Color azul. Total $ 650.000. Hay facilidades. Tratar: Lacroze 1725, J. L. Suárez.

PEQUEÑA JOYA MECANICA, orgullo nacional, igualito al de papá, para *corsitas* de 6 a 14 años, características: chasis tubular de acero, frenos hidráulicos, en las cuatro ruedas, suspensión indepen-



diente (tipo Matra), asiento anatómico corredizo ajustable, motor 98 cc. dos velocidades. Largo: 2,28 metros; trocha, 1,05 y entre ejes 1,60. Fabricante: Humberto Albani, Exp. y venta: Automotores Mezzina, Av. Cabildo 658, Capital.

VENDO RENAULT 1940, en perfecto estado, de fábrica, tapizado original, papeles al día, pintado en color gris topo. Unica mano. De particular a particular. Precio a convenir. Tratar: Guillermito, Mansilla 717, ITUZAINGO NORTE, F. Sarmiento. Tel. 624-0074.

AUTO PEUGEOT, FIAT u otra marca 1966 en adelante. ACEPTO como parte de pago o permuta por departamento en Capital Federal. Tratar: Montevideo 434, 7º 3, Tel. 46-8726.

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

Parabrisas CORSA

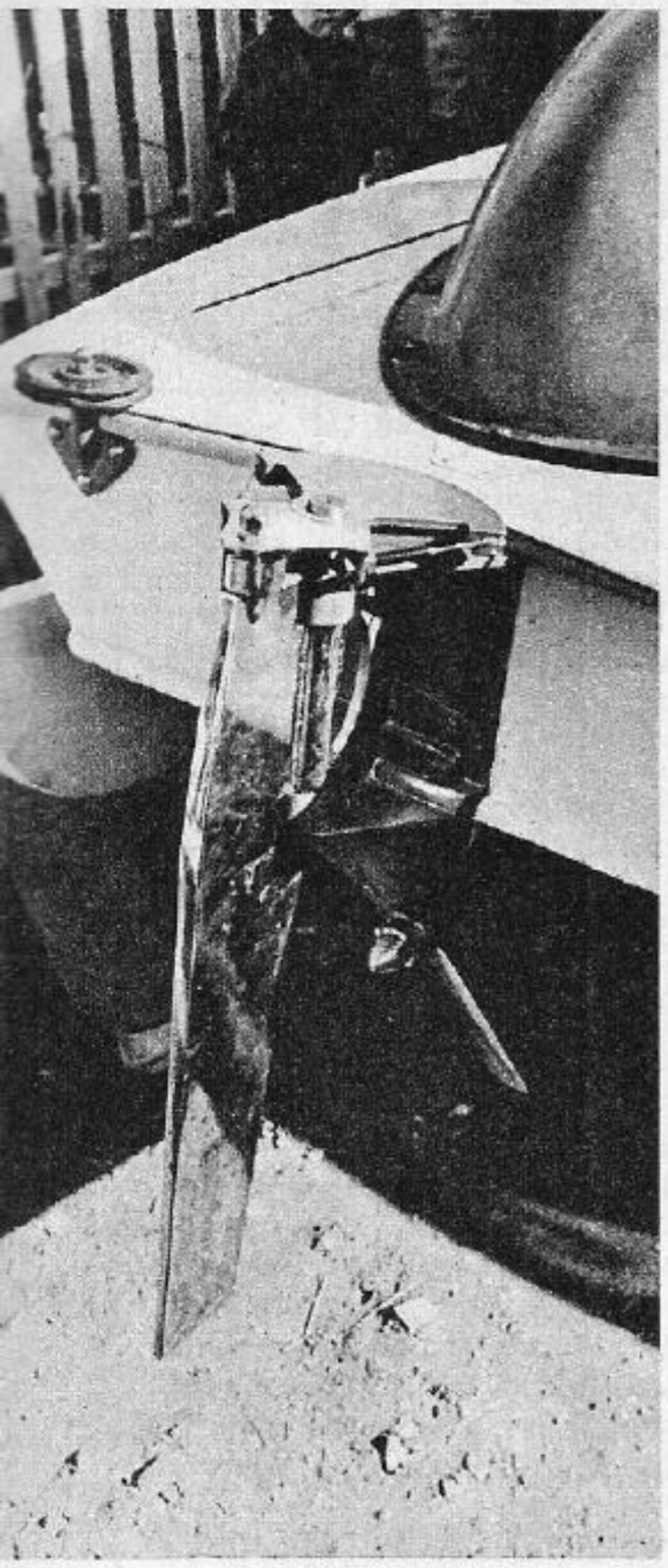
náutica

UNA M

El sábado 12 se botó la nueva lancha de Ronaldo Viotti.
Un casco mojarra, un motor Ford Falcon "anexo J" y un nuevo hidroplano que va a tentar suerte en fuerza libre









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OJARRA AMBICIOSA



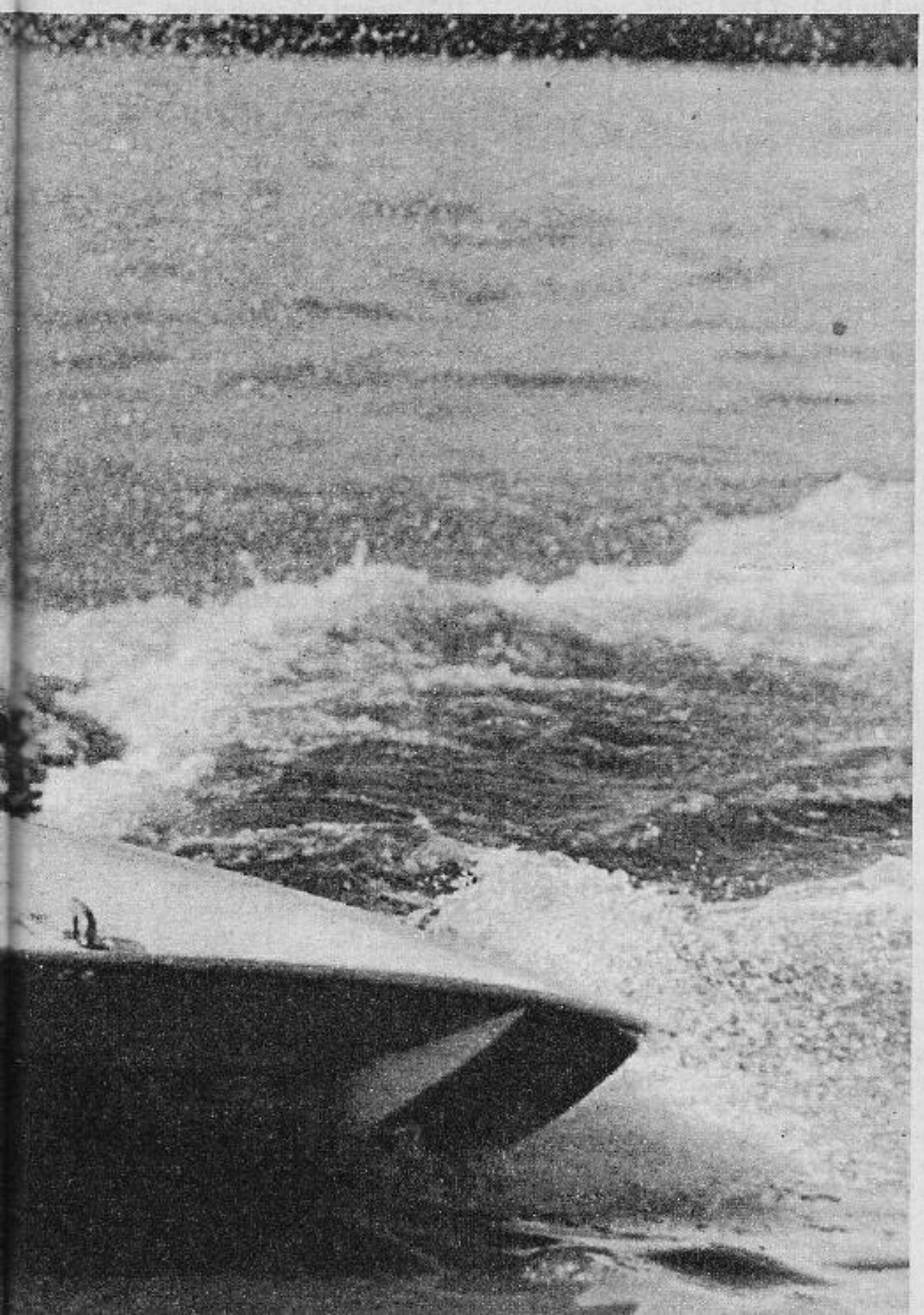
Hasta el sábado pasado el hidroplano "Algramar" de José Soriano ejercía un cómodo reinado en la categoría fuerza libre. Ronaldo Viotti, con un casco de mojarra y un Ford bajo el capot, decidió pelear por ese reino. Así fue como después de largos meses volvió a tomar contacto con el agua un piloto cuya ausencia había sido lamentada, ya que se trata de uno de los principales animadores de las pruebas de alta velocidad.

Llegamos al taller de Ezio Sevegnani, quien se encargó de la preparación del motor, y nos encontramos con un casco nuevo de mojarra, construido por Vignatti, sobre el que estaba montado un Ford en el que los trabajos de rectificación, maquinado, etc., habían sido ejecutados por la Compañía Argentina de Rectificación Duimich Hermanos. El motor Falcon responde totalmente a la preparación "Anexo J". Se ha aumentado el diámetro de los cilindros en aproximadamente un milímetro y se ha colocado un árbol de levas nacional fabricado especialmente. La tapa con tres carburadores (tipo motor Ford 8, modelo 47) y las válvulas de admisión y escape han sido agrandadas; son inoxidables y antimagnéticas y los resortes también han sido preparados especialmente. La compresión, de los 8,5 que tiene el Falcon Standard, se ha llevado a 12,5 á 1. Tiene un caño de escape por cada salida y se ha graduado la bomba de aceite a fin de obtener mayor caudal y mejorar así las condiciones de lubricación y disipación de temperatura. La capacidad del tanque es de 35 litros y se probó con una hélice de 18 pulgadas.

En la rampa del Club Motonáutico Argentino se procedió al bautismo de la lancha, que se denominó Marcela en homenaje a su madrina, Marcela Viotti, 9 años, hija del propietario.

Encargado de probarla estuvo Sevegnani. Fue él por lo tanto el responsable de haber quebrado la tranquilidad del Delta con el ronquido impresionante del Ford, una cortina de agua característica de las mojarras que se levantó bien alto y 6.200 vueltas que clavó Ezio en la primera tocadita a fondo.

Sin forzarla la vimos dar algunas vueltas y cuando esperábamos más velocidad, Ezio dijo "se acabó", Viotti dijo "se acabó" y la llevaron de nuevo al taller. Nos quedamos un poco sorprendidos, ya que las 6.200 vueltas (recordar que tenía hélice de 18 pulgadas) nos habían hecho preparar para ver algo espectacular. Pero al rato empezamos a pensar y nos fuimos dando cuenta que no era sino la demostración de una línea de conducta que basa el triunfo en un trabajo continuo, en una búsqueda constante del máximo rendimiento. Sevegnani había visto levantarse un poco la temperatura del aceite y hasta no saber a qué se debía no pensaba mover la mojarra. De nuevo en el taller, sacó motor, luego cárter, cojinetes, etc., y comenzó la búsqueda. Se halló la causa y se inició su solución. Creemos que Viotti ha de recibir muchas satisfacicones con este "aparato"; creemos que puede batir records, ganar su categoría, etc., porque es un excelente piloto. Y estamos seguros que va a disponer de un motor "afinado como un violín", ya que así lo garantiza la capacidad del equipo que está atrás de él. Terminó así lo que para nosotros había sido un acontecimiento y para Viotti, Sevegnani, Duimich, etc., simplemente un día más de trabajo



Arriba, izquierda: Ronaldo Viotti, feliz, espera con ansias la primera carrera. Sabe lo que tiene debajo del capot y cómo sacarle muy buen provecho.

Arriba, derecha: Marcela Viotti, madrina de la lancha; a su lado su padre y empujando la mojarra Alfredo Mathessius, que junto con Rubén Duimich, fueron a felicitar a Viotti por su aparato.

Abajo, izquierda: Detalle interesante del sistema de gobierno de la mojarra con el Falcon. La hélice es da 18 pulgadas y el timón de bronce, aunque piensa reemplazárselo por uno de acero.

Ezio Sebegnani pica con la "Marcela". Sus palabras: "Sale muy bien de las curvas, se agarra de tal manera que muchos se van a sorprender a qué velocidad van a poder virar las boyas".

SEA UN TECNICO ESPECIALISTA DIPLOMADO Y TRIUNFARA!!

DIAGNOSTICO CIENTIFICO - AFINACION - ELECTRICIDAD - CARBURACION Y RADIO DEL AUTOMOVIL - ARMADO Y SERVICE DE TELEVISION (un equipo por alumno) - CURSOS DE ANTENISTA DE TV (antenas colectivas) - SERVICE DE RADIO-PORTATILES y GRABADORES - DIRECCION INTEGRAL DE TV - CAMAROGRAFIA - ARTE ESCENICO

Cursos eminentemente prácticos con sistema audiovisual que lo llevarán al éxito en poco tiempo.

ESABA Escuela Superior de Arte de Buenos Aires

Insc. Secrt. Educ. y Cult. Reg. Nº 8178. Unico Inst. con Circ. Cerrado de TV y videotape. Arévalo 2263/65 (a 1 cuad. de Av. Sta. Fe 5200) - Tel. 772-5878 y 773-0233. INICIACION DE CURSOS: AGOSTO 1969

Parabrisas CORSA

correo

UN CARAMELO AMARGO

de S.S.S., un tuerca.

Me es grato dirigirme a ustedes debido al motivo que detallo a continuación. Yo, lector de CORSA, he sufrido una decepción con respecto a uno de sus redactores, el Sr. Carlos F. Figueras. Con el sumo respeto que Uds. merecen, deseo que esta carta sea publicada y bien leída por dicho señor.

Sr. Figueras: Me dirijo a Ud. para hacerle algunas acotaciones, respecto a la nota publicada en el Nº 168, pág. 10 y 11, titulada "Misión Argentina" y, por sobre todo, respecto a los incoherentes comentarios de usted hacia el Sr. Carmelo Galbato.

1) Sí; Carmelo Galbato es el hombre más representativo de Ford, no aparentemente como Ud. dice sino que lo es positivamente.

R) La frase que Ud. malinterpreta es la siguiente: "...Los argumentos que se esgrimieron para elegirlo fueron varios; pero el que tuvo más peso —aparentemente— fue que Galbato es el hombre más representativo de Ford. Puede ser." O sea, que el "aparentemente" que Ud. critica se refiere a los argumentos que se esgrimieron y no a la representatividad de Galbato. Por otra parte, si la cuestión de correr en Nürburgring se basa en "representatividad", Emiliozzi representa mucho más a la marca y sin embargo no va.

2) La representatividad no es aparente ni discutible; es verdadera y cierta.

R) Ver respuesta a tópico Nº 1.

3) El respetable Sr. "Tuqui" Casá, "piloto de gran valor" para una carrera larga, sí, pero para una carrera de hace dos años atrás, cuando existía el Tractor y las cupecitas. No ahora, lamentablemente...

R) ¿Sabe Ud. cuántas carreras ganó "Tuqui" Casá y cuántas ganó Carmelo Galbato? Haga la cuenta. ¿Sabe en cuántas marcas corrió Casá, y en cuántas Galbato? Haga memoria. ¿O acaso un Peugeot 404 es una "cupecita"? ¿Lo vio —del verbo VER— manejar a Casá en la cordillera o en el autódromo?... No queremos decir que Galbato maneje mal y Casá bien, pero queremos destacar la versatilidad de "Tuqui" Casá en cualquier auto en el que haya corrido y los resultados obtenidos.

4) ¿Bonanno o Pascualini? Comparar sería absurdo.

R) Galbato ganó la vuelta de Allen el año pasado; Bonanno ganó la misma carrera este año. Pascualini ganó en Rafaela; Galbato llegó segundo el año pasado. ¿Por qué no los podemos comparar de la misma forma en que Ud. compara a Galbato con Casá?

5) ¿Qué edad tiene Ud.? Porque me parece que Ud. tampoco tiene posibilidades para pretender ser periodista; sí, porque Ud. no lo es. El periodista informa, *no OPINA.*

R) El Sr. Figueras tiene 23 años. En cuanto a sus opiniones sobre el Sr. Figueras trascribiremos parte de su curriculum para que Ud. sepa, en el futuro, cómo manejarse en estas cosas: hace 7 años que trabaja y se manifiesta periodísticamente en el medio automovilístico. Corrió grandes premios de TM e intervino como copiloto en carreras de TC. Muchas carreras de TC. Es pelirrojo.

En cuanto a su afirmación con respecto a la función del periodista es inexacta: El periodista informa y OPINA. *El cronista solamente informa. El Sr. Figueras es periodista y va a viajar a Nürburgring elegido por CORSA para que* OPINE. O-P-I-N-E.

6) Sí, para el Sr. Galbato la elección es un honor y la enseñanza es muy útil como para cualquier otro. Nunca es tarde para saber algo más. ¿No le parece?

R) La frase es linda.

7) Si el Sr. Galbato tiene un defecto, Ud. tiene muchos: 1º) es Ud. un hombre "con muy poca sensibilidad periodística". 2º) no conoce nada de automovilismo, y 3º) está Ud. ocupando un lugar que le queda grande.

R) En cuanto a la idoneidad del Sr. Figueras en su profesión, ver respuesta a tópico Nº 5. En cuanto a "que no conoce nada de automovilismo...", parece que somos varios... ¿eh?... En cuanto al "lugar que le queda grande"... ¿por qué no nos recomienda Ud. un gordo-gordo que pueda reemplazarlo?

8) Sí, el Sr. Galbato anda rápido. Dos veces recordman y si los componentes del auto no "aguantan", será porque están mal preparados.

R) Craig Breedlove es poseedor del record mundial de velocidad en tierra, a 911 km/h en la salina de Bonneville. Y vea Ud. qué cosa sorprendente... ¡no va a Nürburgring! En cuanto a los autos que no "aguantan" le recomendamos leer el famoso libro "Cómo manejar de forma que el auto aguante"... Y en el caso específico de los Torino que van a Alemania, Ud. está prejuzgando sobre la capacidad de Oreste Berta y de todo un equipo técnico que se ocupó del trámite.

9) ¿Que no conoce el auto? Ud. tampoco. Pero el señor Galbato puede conocerlo y amoldarse a él porque tiene condiciones para manejar cualquier auto, y Ud. no, porque no las tiene para escribir en ésta ni en ninguna otra revista.

R) El Sr. Figueras conoce el auto, pero no viene al caso, dado que no fue elegido para ir a las 84 horas. El señor Galbato fue elegido para ir, y nos conviene recordar que Nürburgring no es una academia de conducción. En cuanto a que el señor Figueras no puede opinar, le diremos que Figueras NUNCA *puso un huevo, y sin embargo está mucho más capacitado que una gallina para juzgar una tortilla.*

10) "El Sr. Fangio sabe lo que hace." Eso fue lo único correcto que dijo.

R) ¡¡¡Bueno, alegría...!!! ¡Por fin estamos de acuerdo!

11) Y por último, todo esto que tan abiertamente ha publicado en CORSA en contra de nuestro queridísimo "Caramelo" ¿no será un poquito la íntima demostración de celos, de envidia y también de rabia, porque el Sr. Fangio no eligió a su protegidísimo "Lole"? ¡Y puede ser... porque Ud. mismo dice que ya son dos las oportunidades que "Lole" se pierde para ir a Europa, primero en F. 2 y ahora con los Torinos. ¿Por qué?...

El Sr. Galbato tiene condiciones de sobra para manejar aquí, en Nürburgring o en la China. El Sr. Galbato fue, es y será un corredor cabal, con el sentido correcto de lo que es una carrera, tiene muñeca y reflejos, aunque sea un "hombre grande".

Y si el Sr. Galbato no gana todos los domingos es porque le falta máquina y no cualidades para manejar.

Sr. Figueras: no hable sin previos conocimientos, no OPINE. Publique, que ése es su trabajo. El periodismo da a conocer al público lo que sucede o acontece a cada persona famosa, a cada ídolo, de cualquier índole; a la gente le interesa eso y no su opinión.

No deforme ese gran arte que todos necesitamos (y Ud. más que nadie) que es el periodismo. Nada más, y antes de escribir, PIENSE, como lo hice yo.

R) El Sr. Figueras no tiene celos ni envidia de NADIE. En cuanto a la rabia obra en su poder un certificado de vacuna antirrábica. Con respecto a que no eligieron al "Lole", el señor Figueras pudo dormir igualmente tranquilo porque no protege a nadie. Si su corazoncito rumbea para algún lado, ubíquelo cerca de Jo Siffert. En cuanto a las condiciones de Carmelo Galbato para correr "aquí, en Nürburgring o en la China", cúmplenos informarle que en la China —Comunista o Nacionalista— no se hacen carreras de autos. Además nadie puso en duda que el señor Galbato sea un corredor cabal. Con respecto a la muñeca, en honor a la verdad, tiene 2: una izquierda y una derecha. Como todo el mundo.

Y analizando las causas de por qué Galbato no gana todos los domingos, le diremos que son las mismas causas que hacen que todos los que intervienen en una carrera queden supeditados a los mismos imponderables. O los demás andan más rápido, o les dura más el auto, o tienen más suerte o lo que sea. Nadie gana todos los domingos.

Le aclaramos para que amplíe sus conceptos que el señor Figueras no tiene por trabajo "publicar" sino escribir. Y OPINAR. *Por eso firma, haciéndose responsable de sus opiniones, compartidas, en este caso, por el resto de esta redacción. Afortunadamente, el señor Figueras no piensa, como lo hace Ud., porque de haber pensado como Ud. no estaría en esta revista. Y además de plasmar lo que opina, FIRMA, como corresponde a quienes demuestran convicciones, sinceridad y buena fe. Ud.... ¿por qué no firma, eh?...*

ESTADISTICAS

de Carlos Rourasse, San Luis.

Antes de comenzar con las preguntas, quisiera saber qué pasó con la postal de Indianápolis; a la mayor parte de mis amigos ya les llegó, y a mí no. ¿Qué pasa?

R) Bueno... parece que no pasa nada... La verdad es que tiene que considerar que las postales vienen por vapor, y que la correspondencia despachada desde Indiana tarda bastante hasta que llega aquí. Por otra parte, llegaron unas cuantas cartas después de la partida de Sánchez Ortega, quien llevó desde aquí los sobres con las direcciones, listos para ensobrar la postal y enviarlos. Así que pueden pasar dos cosas: que esté a punto de llegarle o que su carta haya llegado a esta redacción posteriormente a la zarpada del barbón Ortega. Ojalá sea la primera posibilidad.

2) Y ahora, las preguntas. ¿Durante qué años se corrió el Gran Premio de la República Argentina con puntaje para el campeonato de F. 1?

R) Durante los años '53, '54, '55, '56, '57, '58 y '60.

2) ¿Fue Fangio subcampeón mundial alguna vez?

R) Sí, señor; en el año '50, en que resultó campeón Giuseppe Farina y en el año '53, en que resultó campeón Alberto Ascari.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROËN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. .	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut. .	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. .	1961	1.000.000
Impala 6 mec. .	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. .	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. .	1963	1.400.000
Impala 6 mec. .	1964	1.600.000
Impala 8 aut. .	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

→

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador ...	1967	1.350.000
De Luxe 550 ..	1967	1.150.000
C. Custom 660 .	1967	1.250.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero ...	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé ...	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé .	1963	3.500.000
220 SE coupé .	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p. ...	1966	7.500.000
250 SE coupé .	1966	8.500.000
MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p. .	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000
M. G.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc. ..	1965	450.000
4 L 4 veloc. ..	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850 ..	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

MOTOS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CILINDRADA		
AJS		
500	46-48	60/80.000
350	46-48	40/60.000
500	49-54	80/120.000
500	60-62	220/280.000
650	60-62	240/300.000
BSA		
500	46-48	50/70.000
500	48-49	80/120.000
350	48-49	60/80.000
650	50-52	100/150.000
500	60-62	220/280.000
BMW		
500	55	150/180.000
250	58	150/180.000
500	58	250/300.000
500	62	300/350.000
600	62	380/450.000
250	62	180/230.000
DKW		
125		35/50.000
150		40/60.000
DUCATI		
175		80/120.000
200		90/130.000
GILERA		
150	54-62	50/80.000
175	60-67	60/95.000
200	62-68	80/110.000
200	65-68	90/130.000
300 (Imp.) ..	57-58	80/140.000
300 (Nac.) ..	67-68	150/200.000
GUZZI		
175	57-61	80/120.000
235	57-61	90/130.000
350-500	46-49	40/60.000
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-49	80/100.000
1200	48-49	100/120.000
HONDA		
50	60-62	50/70.000
125	60-62	80/120.000
150	60-62	90/130.000
250	60-62	180/220.000
300	60-62	220/250.000
HRD		
1000	48-49	120/160.000
1000	54	200/250.000
1000 B. Shadow	48-49	160/220.000
ISO		
150		35/50.000
JAWA		
350	57	80/120.000
175	57	50/80.000
350	62	100/140.000
MATCHLESS		
350	46-48	40/60.000
500	46-48	60/80.000
500	49-52	80/120.000
NORTON		
500	46-48	60/80.000
500	49-51	80/120.000
500	58	160/190.000
500	62	190/240.000
SIAMBRETTA		
125	54-62	40/60.000
175	58-62	70/110.000
125 (Cristian)	58-62	100/120.000
TRIUMPH		
500	46-47	90/140.000
500	48-50	150/200.000
650	48-50	170/220.000
350	47-49	70/100.000
500	51-54	190/230.000
650	51-54	200/250.000
500/650	55-57	220/280.000
350	58-62	220/280.000
650	60-62	320/380.000
500/650 (Cr.)	49-55	250/300.000
ZANELLA		
100	59-67	40/60.000
125	59-67	50/70.000

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp, ..	179.000
GILERA 180 SPRING	191.000
GILERA 200 G.T.	214.000
GILERA 300	297.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA SPECIAL 12S ..	155.000
ZANELLA RUTERA 125 ...	135.000
ZANELLA PONDEROSA ..	170.000

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

El milagro de la Apolo XI



Apenas recuperada la cápsula Apolo XI, Siete Días adelanta el informe del sensacional viaje a la Luna. Primeras imágenes de una hazaña que inauguró la nueva era lunar.

VIDA Y MISTERIOS DEL PORTEÑO

Primera parte de un completo análisis de la personalidad del hombre de Buenos Aires. Su espíritu, sus mitos, su historia en la vida de la gran ciudad. El porteño estudiado como una institución que nace con los compañeros de Don Pedro de Mendoza y llega hasta nuestros días.

Y además en este número de Revista Siete Días:

- Memorias de un ladrón de guante blanco
- Las niñas sagradas del Nepal
- Ibáñez: adiós al básquet.

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

Adherido al I.V.C.

Si su cuñado no entiende que quiere decir Twin-I-Beam, no se enfurezca.

Estimado Señor X:

Su cuñado puede creer que Twin-I-Beam es el nombre de un pirata chino y no el del doble eje delantero de su pick-up. A usted no tiene que importarle. El tiene buenas intenciones. De modo que si tiene un compromiso, préstele lo mismo la F-100. Aclárele que la pick-up F-100 puede andar por malos caminos, muy cargada, pero que eso no es absolutamente necesario. Cuando oiga que la pone en marcha (ay!), quédese tranquilo. La caja de cambios es tan resistente que hasta un atolondrado puede manejar la F-100 sin problemas. Eso sí, córralo antes de que arranque y recuérdele que en la Argentina, desde 1946, el tránsito es por la derecha. Háganos saber cómo le fue.

Cordialmente: Su Concesionario Ford



Pick-up Ford F-100

Ford

CALIDAD EN ACCION

"Felizmente Ford" por LR3 Radio Belgrano. Lunes a Viernes de 8.00 a 9.00 hs.

Miembro de ADEFA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Algo importante puede comenzar para su chico en este Día del Niño



De usted depende.

Este puede ser el día en que él descubra algo nuevo de sí mismo. El día en que su buen gusto, su sentido estético, quizá sus condiciones artísticas, comiencen a manifestarse.
"¿Te acordás qué buena aquella primera foto que saqué de «Colita», apenas me pusiste la cámara Kodak en las manos?" dirá, con orgullo, muchos años después . . . Y Ud. volverá a felicitarse de haberle regalado la cámara Kodak Instamatic 25: la pequeña, manuable y perfecta Instamatic 25. Ideal para iniciarse en un hobby apasionante. Pídasela al proveedor Kodak más cercano. Es sencillísima: se elige la película, se coloca el cargador, y listo. Toma excelentes fotos en color o blanco y negro. Y es muy, muy económica: menos de $ 2.990.—



Cámara Kodak Instamatic 25 argentina.



PELICULAS
Kodak
CAMARAS

Kodak Argentina, S.A.I.C.

Rotundamente:
Qué lo lleva más pronto?



SUPERSHELL
SPRINT



Las nuevas naftas Shell tienen más fuerza efectiva y brindan más kilometraje por litro.
Su calidad superior se obtiene en las nuevas plantas de ALKILACION Y POLIMERIZACION y del uso del más eficiente catalizador (Zeolita) empleado hasta hoy en el país en una planta de cracking.
Sus activos compuestos fosfo-orgánicos también protegen el carburador, el sistema de admisión, la cámara de combustión y aseguran mayor efectividad a las bujías.

nafta SUPERSHELL SPRINT es un tiro!

AMBAS NAFTAS SHELL SON SUPERIORES, COMPRUEBELO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BH 14-872