$80

Nº 187

# Parabrisas CORSA

8 al 24 de Noviembre de 1969




## PARANA: APTO PARA SP

## MANEJANDO EL NUEVO CHEVROLET RALLY SPORT

## EL CAMPEONATO EUROPEO DE F-2

Las revistas de Mauro

# Cuando terminan un par de zapatos, nuestros artesanos tienen ganas de firmarlo.




Porque cada par de zapatos para hombre es una auténtica obra de arte. Es el fruto de los mejores cueros del mundo y muchas horas de trabajo minucioso. En cada par de zapatos, cada artesano vuelca lo mejor de sí mismo: es "su" obra personal... Por eso tiene ganas de firmarlo. Pero no lo hace. Está demasiado orgulloso de que la firma la ponga GRIMOLDI.

línea sport
**Grimoldi**
la marca del medio punto

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - y sucursales del interior: Salta, Tucumán, Córdoba, Rosario, Bahía Blanca, Mendoza, Mar del Plata, Santa Fe, Pergamino, Tandil y Luján. Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS Y CREDITOS PERSONALES BANCARIOS. VEALOS EN GRIMOLDI Y EN LAS MEJORES ZAPATERIAS DEL PAIS.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 187 del 18 al 25 de noviembre 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

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

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

COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Galorminí, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Rubén Torres.

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
*Jefe de Publicidad:* Alberto Pazos.
*Promotores:* Juan Carlos Hiquis, José Alberto Rivas, Laura Benvenuto
*Tráfico:* Nilda Marruco

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 8º, 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. 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

**Y llovía y llovía. La ciudad de Paraná tiene su autódromo todavía 0 Km por esa meteorológica razón. El domingo tenía que haber dejado de ser 0 Km para engrosar la cada vez más poblada fila de autódromos nacionales en actividad; la lluvia no lo permitió, postergando su inauguración hasta el siete de diciembre, día previsto en el calendario para la finalización del torneo triangular de SP, justamente en ese escenario. Por las primeras impresiones de quienes pudieron rodar (con las ruedas) en el circuito, parecería ser que los entrerrianos se mandaron el capolavoro autodromístico, ya que todos coincidieron en las alabanzas. ¡Bien Paraná! El domingo pasado desapareció una de las figuras más notables de la industria automovilística mundial: Alfredo Vignale. Cerca de Turín, en un accidente de auto, el célebre estilista y carrocero italiano perdió la vida mientras regresaba de una ceremonia de entrega de premios. Vignale fue uno de los grandes del styling. Sus creaciones artesanales, verdaderas obras de arte, llegaron a producirse en enormes series, adoptadas por grandes fábricas de todo el mundo en sus producciones masivas. Vignale fue un verdadero artista y a su lado se formaron notables estilistas que dieron a Italia la justa fama que posee en el particular campo del styling. Bástenos mencionar, entre otros, el nombre de Giovanni Michelotti, quien durante muchos años trabajó a su lado, creando juntos líneas de avanzada que perdurarán entre las mejores realizaciones de todas las épocas.**

**G. M.**

## COMPETENCIAS NACIONALES

### SPORT PROTOTIPO, F-2 Y F-4

El próximo domingo dará comienzo el Torneo Triangular organizado por el Automóvil Club Argentino. La primera de las competencias se llevará a cabo en el Circuito El Zonda de San Juan. En lo que respecta a Sport Prototipo se disputarán tres series de diez vueltas cada una; la clasificación final se confeccionará por el sistema de suma de tiempos. A los efectos de los premios se tendrán en cuenta las clasificaciones parciales únicamente. Las pruebas de clasificación tendrán lugar el día sábado por la tarde a partir de las 15 horas.

Amén de los puntos que otorgará la carrera para el Campeonato Argentino de la especialidad, el Automóvil Club hará disputar un campeonato aparte. Para el mismo se otorgarán al primero 20 puntos, al segundo 13 puntos, al tercero 7 puntos, al cuarto 5 puntos, al quinto 3,50 puntos, al sexto 3 puntos, al séptimo 2,50 puntos, al octavo 2 puntos, al noveno 1,50 y al décimo 1 punto.

En concepto de premios se distribuirán $ 5.100.000 para esta competencia en particular. La iniciación de la prueba (primera serie) ha sido fijada para las 9 horas.

En lo referente a Fórmula 2 se hará disputar una sola serie a diez vueltas. Las pruebas de clasificación también tendrán lugar el sábado por la tarde. Los premios para esta categoría ascienden a la suma de $ 1.400.000. La competencia dará comienzo a las 11.15 horas.

La categoría Fórmula 4 también girará diez vueltas al circuito. Los premios que se han establecido para la oportunidad ascenderán a 770.000 pesos.

En todas las categorías se admitirá un máximo de veinte automóviles por serie, ya que así lo ha determinado la comisión de seguridad. El circuito del Zonda tiene una extensión de 3.230 metros.

### TURISMO ZONAL

El Automóvil Club de Mendoza organiza para el próximo domingo en el Autódromo General San Martín de Mendoza la disputa de la séptima y última competencia automovilística de Turismo Anexo "J", con puntaje para el Campeonato Zonal Cuyano. La competencia tendrá como escenario el circuito número dos del mencionado autódromo, que tiene una extensión de 2.644,70 metros. Conforme a lo establecido por el reglamento particular del campeonato, podrán participar automóviles divididos en las siguientes categorías: "A", para coches de hasta 1150 cm³; "B", para coches de 1151 a 2000 cm³, y "C", para coches de 2001 cm³ en adelante. Se disputarán tres series, una para cada clase. Todas se correrán a 25 vueltas; la primera de ellas dará comienzo a las 16 horas.

Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el día sábado a partir de las 16 horas en el mismo circuito. En concepto de premios el Automóvil Club de Mendoza ha decidido instituir la suma de 500.000 pesos.

### FIAT 600

El próximo domingo en Pilar a partir de las 9.30 horas organiza el Círculo Amigos del Automovilismo de Pilar. La competencia se disputará en el circuito del Barrio Carabassa, ruta 8 kilómetro 57,5, Pilar.

Habrá dos carreras: una reservada para Fiat 600 standard, en la que no se admitirá ningún tipo de preparación, exceptuando el caño de escape libre. Y la otra para la misma marca y modelo, pero con preparación libre. Los interesados que deseen inscribirse lo podrán hacer en la secretaría de la institución organizadora, calle 609, los martes, jueves y sábado de 20.30 a 22.30 horas. Para poder inscribirse deberán exhibir documento de identidad, registro de conductor y, de ser menores de edad o sea menores de 21 años, presentar autorización paterna.

### REGULARIDAD

El San Isidro Automóvil Club hará disputar el próximo sábado la Undécima Gran Prueba de Regularidad, la que unirá Martínez con Villa Gessell. La largada se efectuará simbólicamente el día 21 a las 22 horas y realmente a las 00,01 horas del día 22.

En la competencia podrán participar competidores de segunda y tercera categorías y Novicios con Velocímetro Original de Fábrica. La fiscalización de la prueba estará a cargo del Club Argentino de Regularidad.

### MOTOCICLISMO

La Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas hará disputar el próximo domingo en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires competencias para todas las categorías, para determinar los campeones de la presente temporada. El día sábado se llevarán a cabo las pruebas de clasificación a partir de las 14.30 horas y el domingo en el mismo horario dará comienzo la competencia.

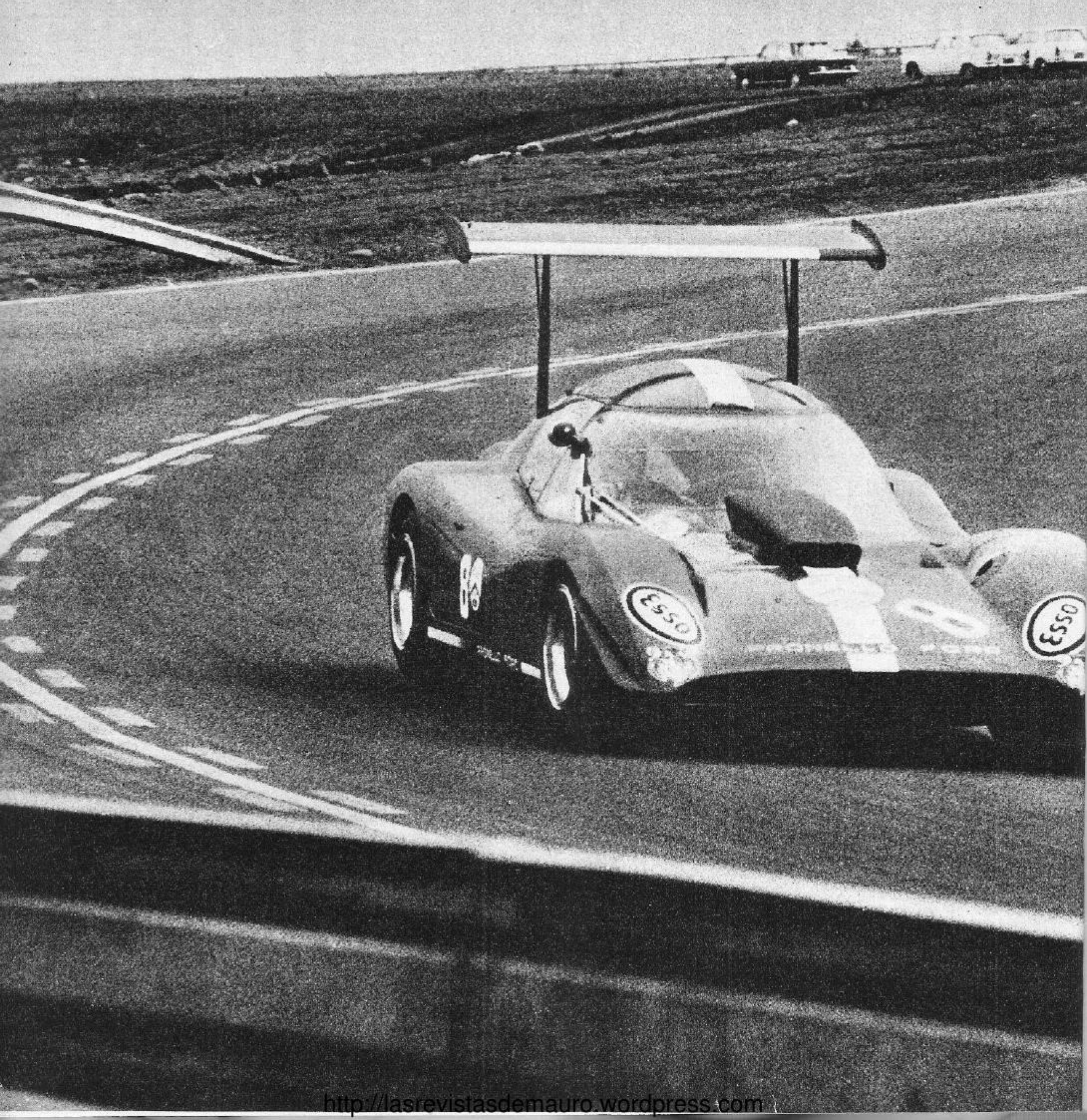
### CAFETERAS

El próximo domingo en la ciudad de Necochea. La organización estará a cargo de la Asociación de corredores de esa especialidad.

*¡Paraaaaa . . ., Gallego! No te conformaste con copiarle el casco al otro Gallego (Stewart), ni con la representación de STP en la Argentina que ahora tenés que vestirte de Hippie y hacerle la competencia a Marta Minujín . .*



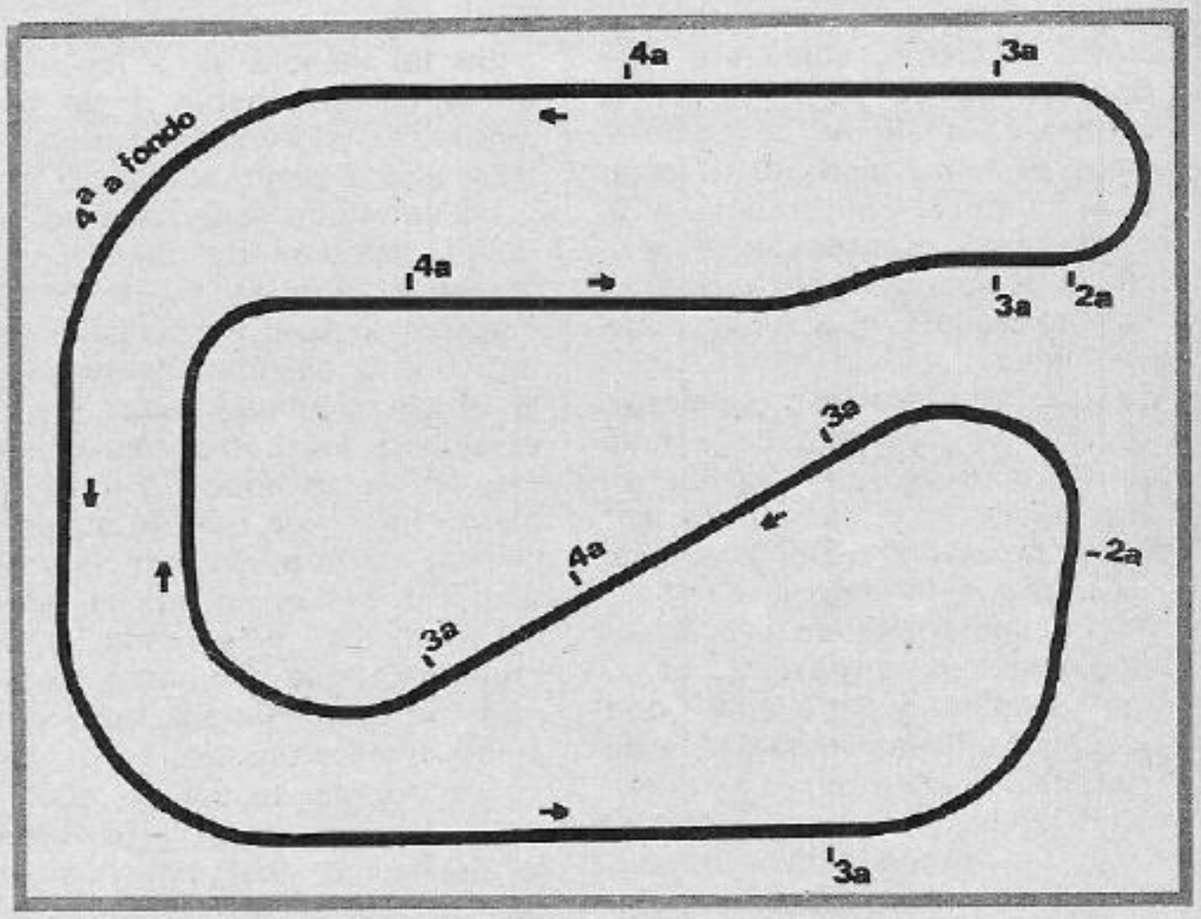
# PARANA: AP




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# TO PARA SP






MAPA. — Diagrama de cambios de velocidad dibujado por Pronello y Vianini. Ambos coincidieron en la marcha a usar en cada una de las curvas del circuito de Paraná.

## A la gente de Paraná se les aguó la fiesta y se quedaron sin la inauguración del autódromo que promete ser uno de los mejores del país. En eso todos están de acuerdo. Los tiempos de clasificación y nuevos autos en SP. Todo lo que pasó en Paraná menos la carrera, por supuesto

*Por GERMAN R. SOPEÑA y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*

*Fotos HUGO PEREZ CAMPOS y MARIOLINO CASTELLAZZO*

**"Esto es más lindo que San Juan"** —sentenció Marincovich, y aunque ningún otro piloto prefirió destacar una superioridad tan contundente, todos estuvieron de acuerdo en que el flamante trazado pavimentado de Paraná es un circuito terriblemente interesante. El dibujo parece sencillo en el plano pero se trasforma en una pista muy exigente ni bien uno tiene que recorrerla en auto. Sin ser veloz tampoco es lenta —Di Palma promedió más de 160 km/h en su mejor giro— y por sobre todo exige un ritmo constante que no concede descansos, ya que las curvas y los cambios de marcha se suceden continuamente.

El tramo recto más largo es la recta principal, donde los pilotos tienen breves segundos para ojear los instrumentos, pero termina en una curva veloz, peraltada, donde los autos se pueden zambullir prácticamente a su máxima velocidad eligiendo muy bien la trayectoria.

Después vienen curvas de cuarta, tercera o segunda velocidad en una seguidilla en la cual hay que estar moviendo el volante casi sin interrupción o poco menos hasta dejar otra vez la horquilla que desemboca en la recta de boxes.

Según Copello es mucho más interesante que el circuito nueve del autódromo y al decir de

→

Carlos Ruesch el único punto un poquito criticable sería el tamaño un tanto angosto de la pista.

Lo que sí es inexplicable es por qué se construyó con sentido de giro inverso al de las agujas del reloj, cuando la norma en todos los circuitos del mundo es correr en el mismo sentido. El comisario Benvenuto quiso cambiar el sábado el sentido de circulación, pero al consultar previamente a los pilotos todos señalaron, como era lógico, que no se podía largar la carrera en cualquier punto de la recta principal porque al llegar a la horquilla se produciría el desparramo. Benvenuto reconoció el temor, pero de cualquier manera apuntó que recomendará inmediatamente en CADAD que se invierta el sentido de giro, si bien para ello hace falta ubicar el punto de largada en otro lugar del circuito para evitar el problema de la horquilla.

Claro que Paraná no es todavía un autódromo en el correcto sentido de la palabra. Es sí una pista muy atrayente, que puede admitir las velocidades de cualquier categoría. Le faltan los detalles de "puesta a punto" como el acceso pavimentado, banquinas consolidadas, un poco de forestación interna y las tribunas. Pero eso es cuestión de tiempo. El asunto es que la pista está y se puede usar para cualquier categoría. La lluvia arruinó el debut de los SP, pero sólo por unos días. El próximo 7 de diciembre estarán allí clausurando el triangular y la temporada de SP.

## ESTRENO POSTERGADO

A eso de las seis de la mañana del domingo los despertadores sonaron en los hoteles de Paraná y a medida que pilotos, mecánicos y cía. se levantaban, iban descubriendo con desazón que una lluvia torrencial arruinaba por completo el día. Sin saber la resolución oficial, era evidente suponer que la carrera no se podía realizar después de una lluvia que había regado el terreno durante casi toda la noche.

Claro que si el circuito es de asfalto cabe preguntarse por qué diablos debe suspenderse una carrera que incluso no puede disponer ya de otra fecha en lo que resta del año. Pero una cosa es la pista en sí misma y otra muy distinta las banquinas aún inadecuadas para "problemas acuáticos" como el sucedido y el acceso al circuito, también de tierra, que con el paso de los autos provocaría sin ninguna duda la jornada nacional del remolque por tractor.

El comisario deportivo, mayor Benvenuto, estuvo en el circuito con los corredores y los consultó sobre las posibilidades de realizar la carrera. Todos estuvieron de acuerdo en que la dificultad de las banquinas totalmente blandas y fangosas era imposible de resolver y que auto que pisase un instante no más la tierra, se ganaba automáticamente el derecho al descontrol total.

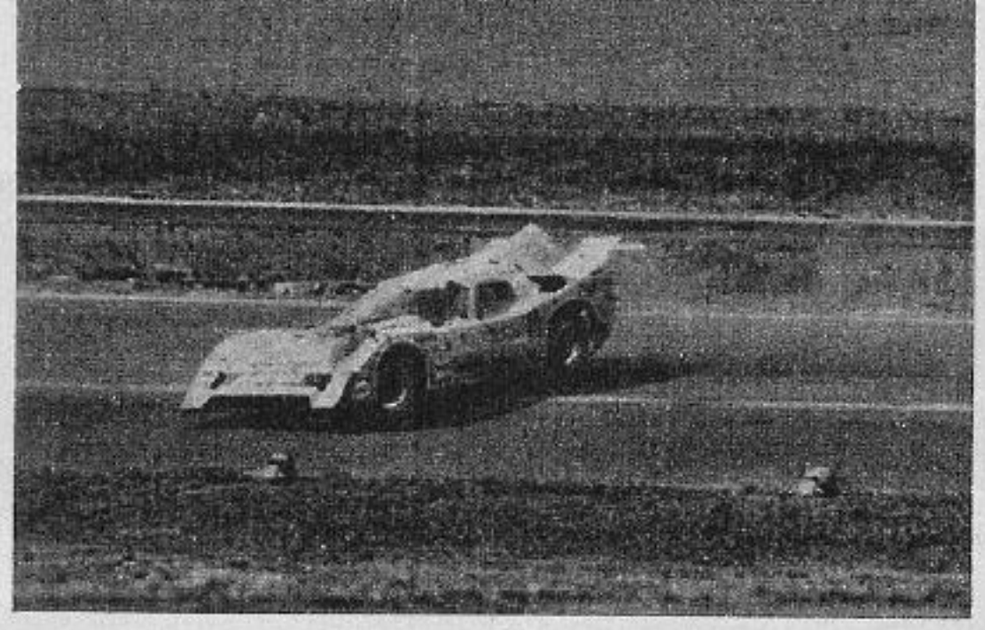
De tal manera ya a las ocho de la mañana había gente que empacaba sus cosas para salir de vuelta al pago, aunque la mayoría se quedó esperando no sólo las palabras definitivas, sino una reunión de las 10 de la mañana en la cual se pensaba estudiar la posibilidad de realizarla el día siguiente para que ni el club ni los corredores ni nadie perdieran todo lo que se pierde cada vez que se suspende una carrera. En principio se quería correr en la misma tarde del domingo, empleando como argumento que en pocas horas más iba a salir el sol, cosa que efectivamente ocurrió. Pero unas pocas horitas de sol no podían secar las banquinas y Benvenuto desestimó cualquier posibilidad de correr por la tarde. Al poco rato el Nene García Veiga llegaba hasta la puerta del Gran Hotel Paraná, donde se encontraba todo el mundo reunido, y confirmaba que **no** había carrera luego de la reunión mantenida en el club organizador. Tranquilamente la gente se dedicó a desayunar y comentar los pormenores del caso y hacia el mediodía la mayoría de los autos de carrera tomó rumbo directo a San Juan para la apertura del triangular del ACA el próximo domingo.

## ANTES DEL DILUVIO

Las pocas vueltas del día sábado permitieron aseverar con certeza entre otras cosas que el conjunto Berta-Di Palma-Liebre II "modifié" se convirtió de golpe en el producto que domina la categoría de los autos más nuevos y revolucionarios del país, precisamente con un aparato que ostenta ya sus buenos dos añitos de edad y que es sin duda el más viejo de todo el parque competitivo que podíamos ver el fin de semana pasado en Paraná.

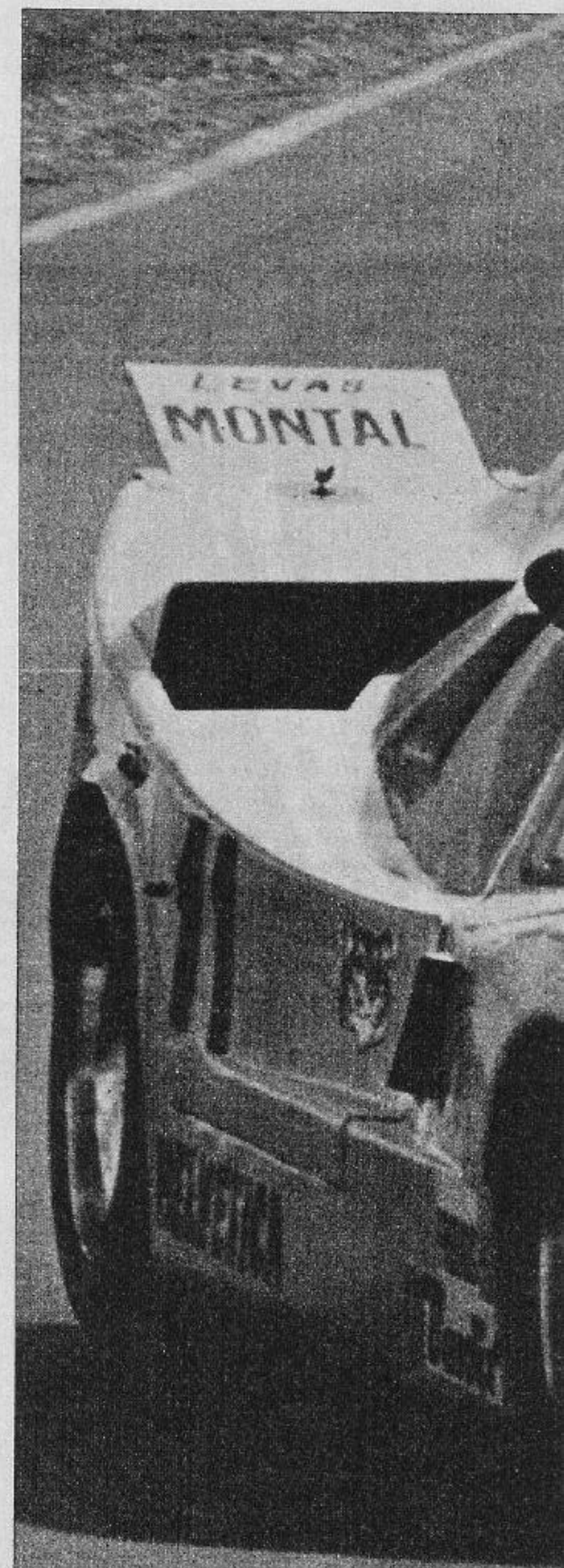
Los factores que lo explican —como siempre que se habla de algo exitoso— parecen bastante sencillos. El motor de Berta, un Tornado de los llamados "gordos", no tiene menos caballos que nadie, como sí sucede con otros Tornados. (Por qué no andan todos igual es otra historia que contamos en las apostillas.) Las suspensiones modificadas por Berta a lo largo de estos años e innumerables ca-

→





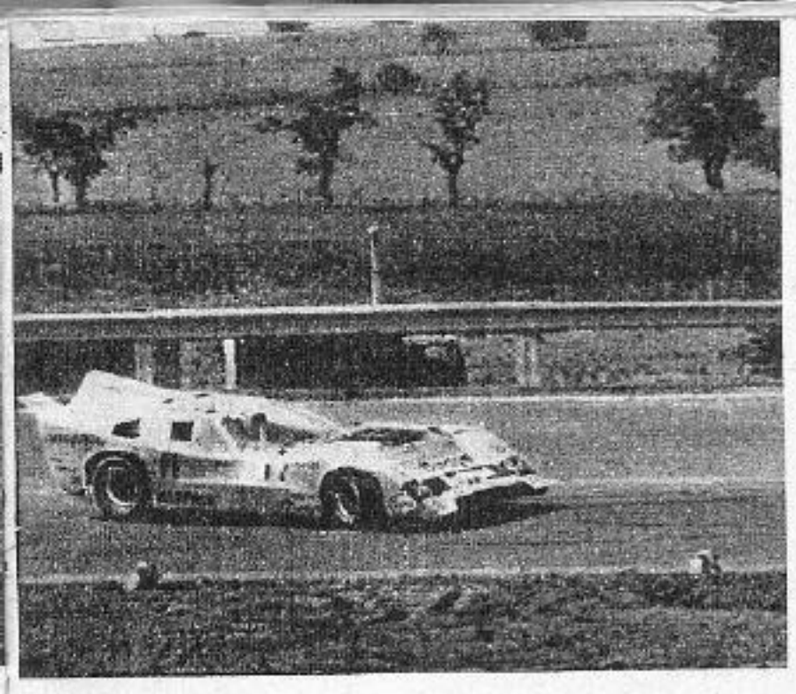
**Andrea Vianini y el Fissanoti-Dodge entran a ponerse de "cotté" a la salida de la curva. Inmediatamente pasa al medio trompo en momentos que lo pasa el Trueno de García Veiga. Finalmente, terminó en el pasto mientras pasa Ballbé. No pasó de un trompo...**

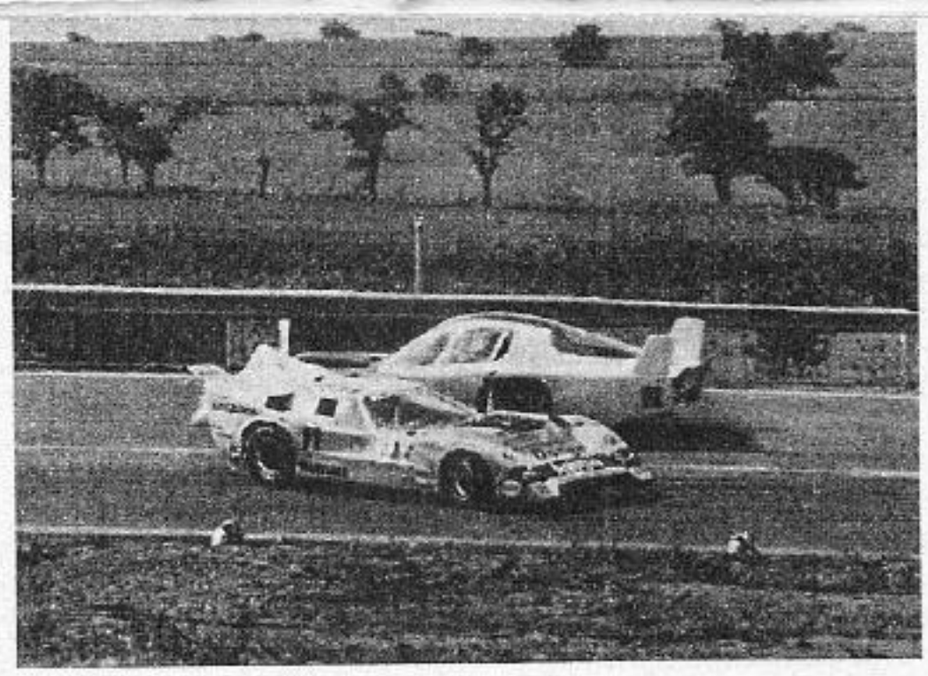


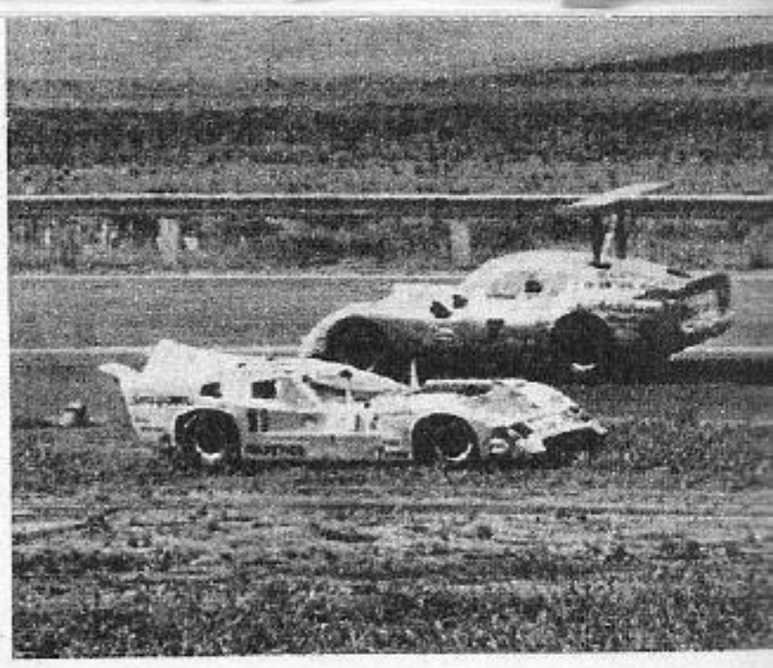

**Este es el Fissanoti-Dodge que condujo Andrea Vianini en Paraná. Marcó el 5º registro. Un excelente auto..., basta con mirarlo.**

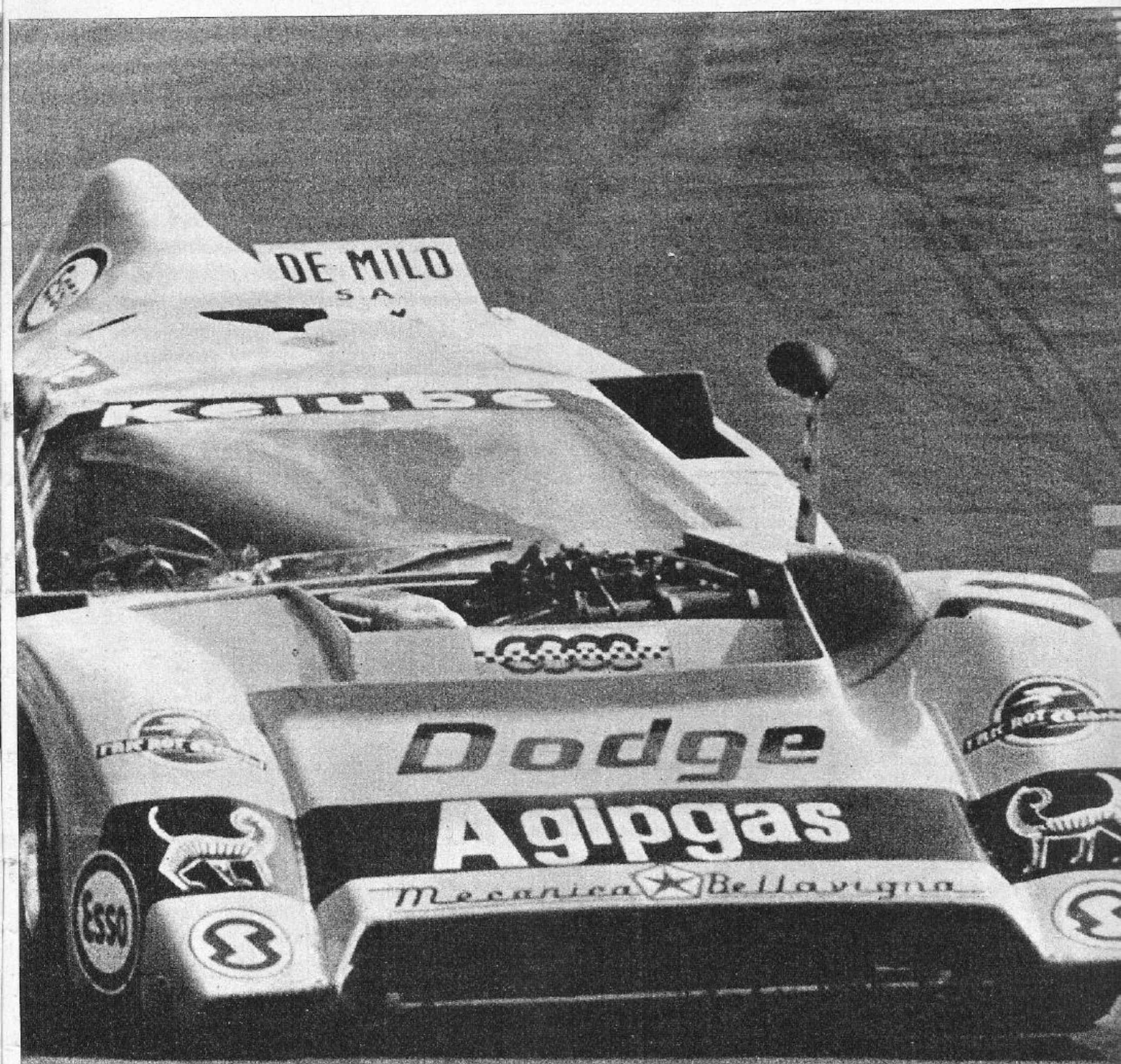


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com








DE MILO
S A
Dodge
Agipgas
Mecanica Bellavigna
ESSO
3

rreras parecen ser lo más efectivo del medio, y la conducción de Di Palma alcanzó hoy en día un nivel de efectividad y confiabilidad realmente descollante. Puede ser que estimulado por los últimos triunfos Di Palma esté anímicamente predispuesto a funcionar con todos los cables en su lugar, y cuando eso sucede sabemos que las lamparitas dan una luz bárbara. Pero inspirado o no, Luis anda fortísimo y con auto en igualdad de condiciones provoca estragos como los del sábado.

Salió en la primera tanda de clasificación, clavó 1m30s2, con lo cual todo el mundo se quedó asombrado y con la tranquilidad absoluta de saberse en una situación dominante se fue junto con Berta para no seguir sufriendo el calor infernal de la tarde entrerriana. Se pudo alegar que por salir en la primera tanda no encontró ni goma ni aceite en la pista, que luego sí pudieron perjudicar en algo a Pascualini, por ejemplo, que clasificó en la última tanda. Pero a Di Palma le tocó el peor momento del día en cuanto a temperatura —de dos a tres de la tarde— y su tiempo recién encontró otros que se le acercaban cuando los autos giraban al atardecer con la famosa fresca, amiga de siempre de los motores de competición.

El que salió a discutir los primeros lugares en la fila de largada con verdadera furia itálica fue Andrea Vianini, quien anduvo varias veces por el pasto y con la trompa apuntando para cualquier lado como resultado de su vehemencia en buscar tiempos que se lograron, pero que pudieron frustrarse si el auto hubiera sufrido cualquier rotura. Andrea explicó después que lo sorprendieron en las primeras vueltas la cantidad de goma pegada en el piso y el aceite perdido por algunos coches, que habían convertido a la pista en un jabón.

Eduardo Copello logró un tiempo lógico con el Numa Tornado —1m31s5— y satisfecho se retiró sin insistir demasiado, mientras que sobre el final de la tarde Pascualini dio una serie de vueltas muy, muy rápido, para lograr tiempos similares a los de Copello con un motor que no tenía esta vez la misma potencia de siempre. El Nene García Veiga, por su parte, también se había ubicado junto a todos ellos usando el Trueno más potente de los tres, ya que se declaraba una potencia de 332 HP en el motor preparado por Joseph. De cualquier forma todos habían quedado bastante lejos de Di Palma. ¿Qué hubiera pasado si se hubiera corrido el domingo? Que sin duda Di Palma habría sido inalcanzable de no sufrir inconvenientes imprevistos.

## APOSTILLAS

El motor Tornado de la Liebre de Di Palma es "gordo", debe tener unos 315 HP y puede ser llevado a más de 6.000 vueltas Los demás motores Tornado en cambio no llegan a ese caballaje y sólo admiten 5.600/5.700 vueltas en cada cambio. ¿Por qué no usan todos entonces motores gordos si Berta tiene un montón de ellos tirados prácticamente en su taller de Alta Gracia? Al parecer, típicos problemitas internos entre la gente de IKA-Renault originaron que la fábrica solicitase a sus corredores con apoyo oficial (equipo Shell - equipo de Gastón) que sólo usen los motores normales. ¿Por qué? Nadie lo sabe.

---

Hablando de Berta. Se comentó la semana pasada que Ford le habría ofrecido a Oreste la preparación de sus motores de competición, e incluso se escuchó decir que el monto del eventual contrato llegaría a los 400 millones de pesos por el año que viene. Pronello, en cambio nos expresó claramente que como la comisión de concesionarios Ford le paga a Ford por los motores, él había sugerido que sería más lógico encargarle el trabajo de preparación full-time a Berta. Pero agregó que nadie había hablado todavía con Berta en forma oficial y que todo no pasaba de una idea. Aunque si el río suena...

---

Los Bellavigna, Martos y Andrea Vianini estuvieron desde el jueves probando el debutante Martos-Dodge. Pusieron a punto un montón de cosas, pero aún no habían logrado conseguir que las suspensiones delanteras no hicieran tope en el peralte. Pero el auto en general andaba bien en todos sus aspectos. En San Juan aparecerá también el Fisanotti conducido por Gradassi.

---

Marincovich dio apenas unas pocas vueltas con otro auto nuevo, el Formisano SP, un coche estéticamente agradable. La rotura de una válvula del circuito de aceite le impidió dar más que una vuelta cuando salió a clasificar y luego apenas si giró para acreditarse un tiempo cualquiera. De todas maneras Marincovich reconoció que lo ideal hubiera sido traer también el Chevy para probar los dos, ya que con éste aún no se había encontrado del todo. La mayor dificultad —según él— es la muy baja altura del auto que, por tener motor delantero, reduce notablemente la visibilidad. Piensa llevar los dos autos a San Juan y elegir el que produzca los mejores tiempos.

---

Héctor Zampini, el preparador de Peugeot, se llegó esta vez a Paraná sin obligaciones profesionales. Munido de cámara filmadora, se dedicó a filmar el comportamiento de los autos para estudiar suspensiones. Inmediatamente confió una conclusión: "Indiscutiblemente el auto que mejor dobla es la Liebre de Berta. Ese auto tiene las suspensiones realmente bien puestas a punto".



**Largada de una de las series de clasificación del día sábado. Una pequeña tribuna improvisada sirvió como palco. Copello, Bruno, Pascualini y Casá arrugan el pavimento...**



**Una de las curvas peligrosas del trazado entrerriano. El guard-rail ofrece seguridad. El conductor del Trueno Sprint es Angel Monguzzi.**



**Otro estreno: el de Formisano SP. Aquí se ven dos ángulos diferentes donde se aprecia el perfil. ¿El más lindo? Creemos que sí. Lo condujo Carlos Marincovich que en la foto de arriba hace incursiones por el pasto.**

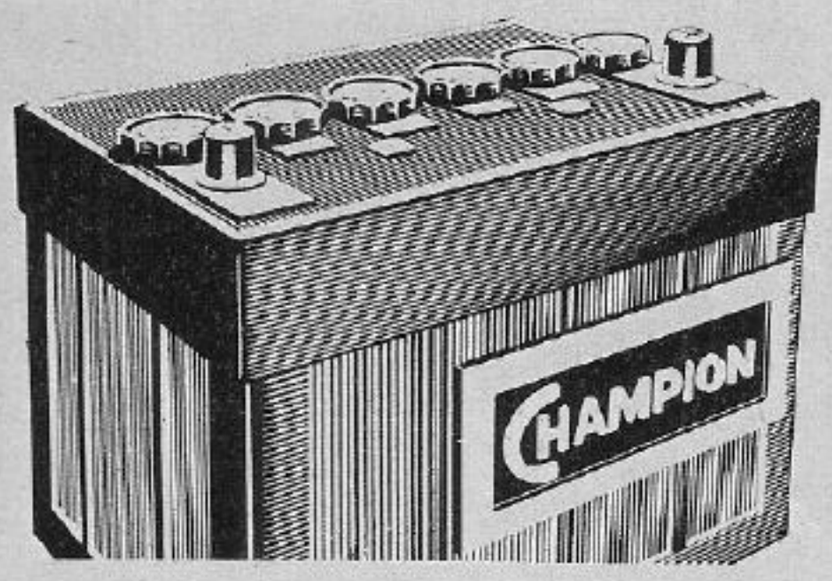


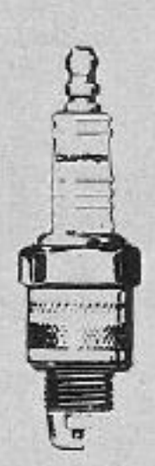
**Tuqui... ¿se te bloqueó una rueda? Da toda la impresión, por lo menos. Además, aunque parezca lo contrario, el Formar F-100 no pasó debajo del guard rail.**





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



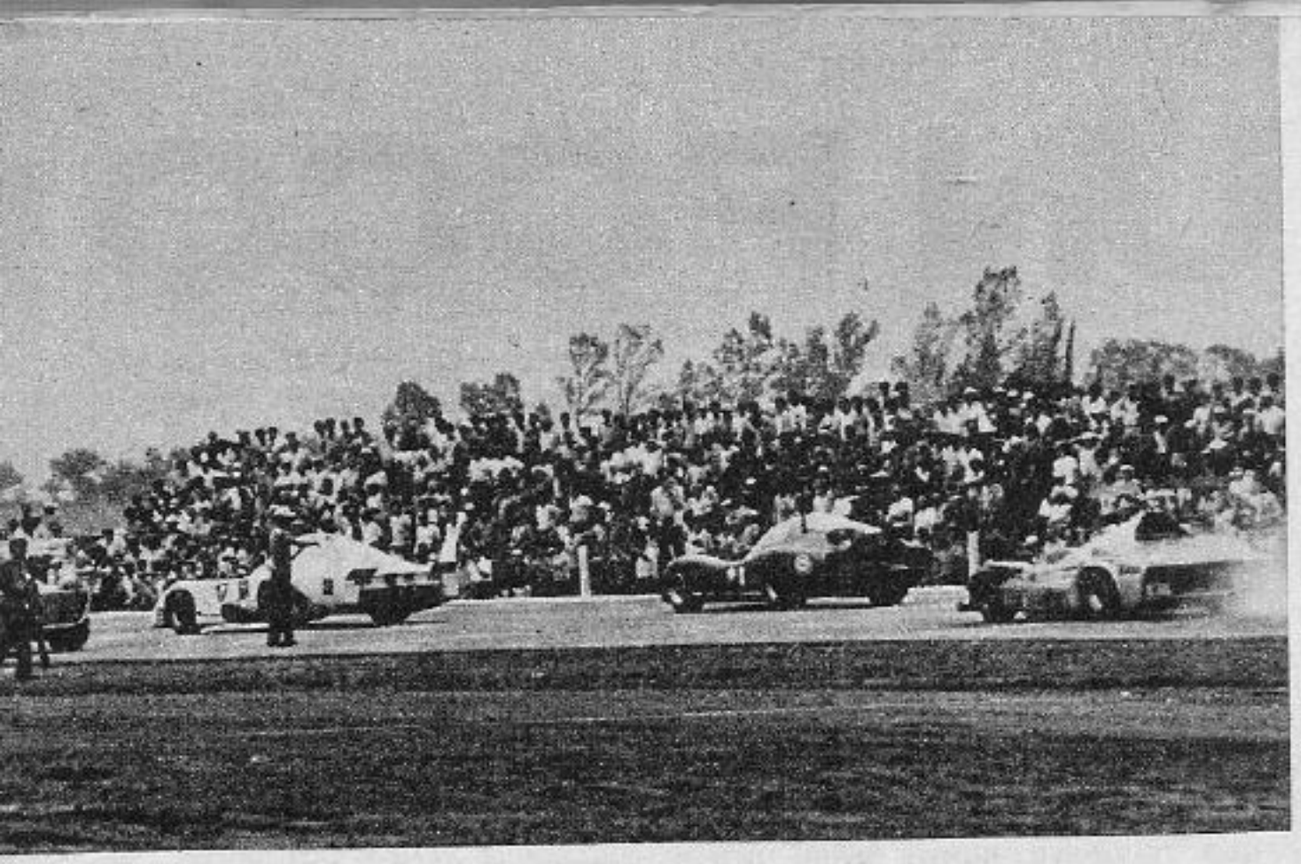



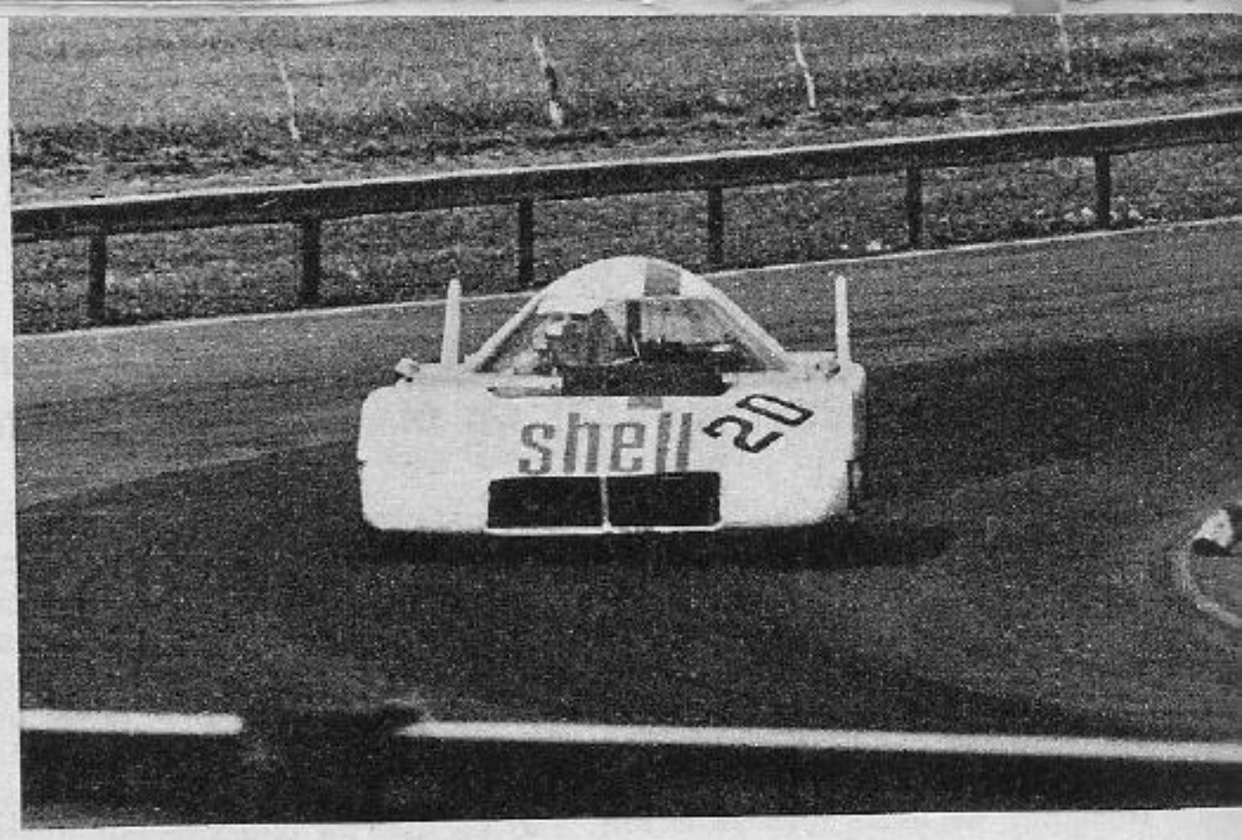
CHAMPION

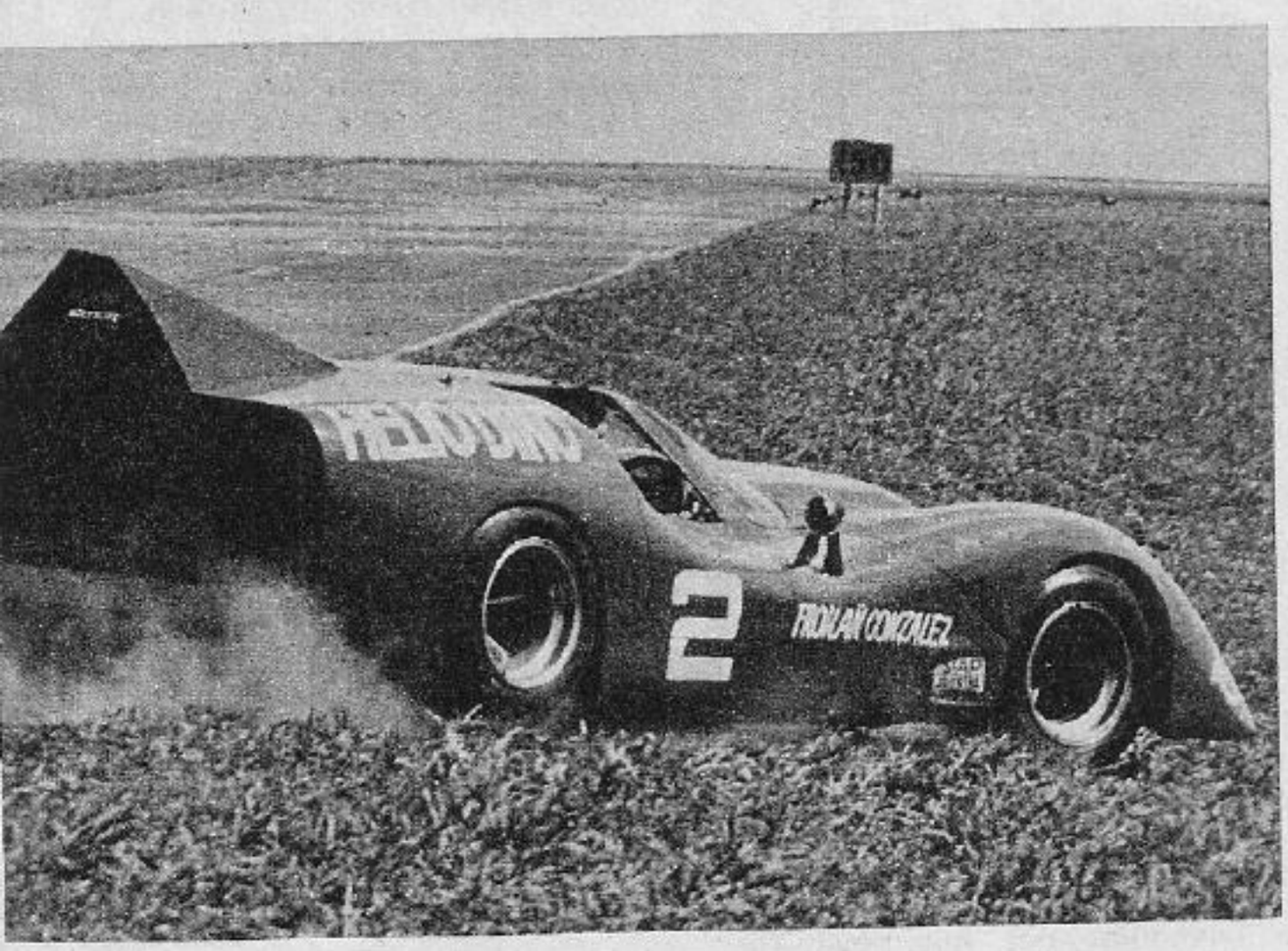
**CHAMPION** S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES

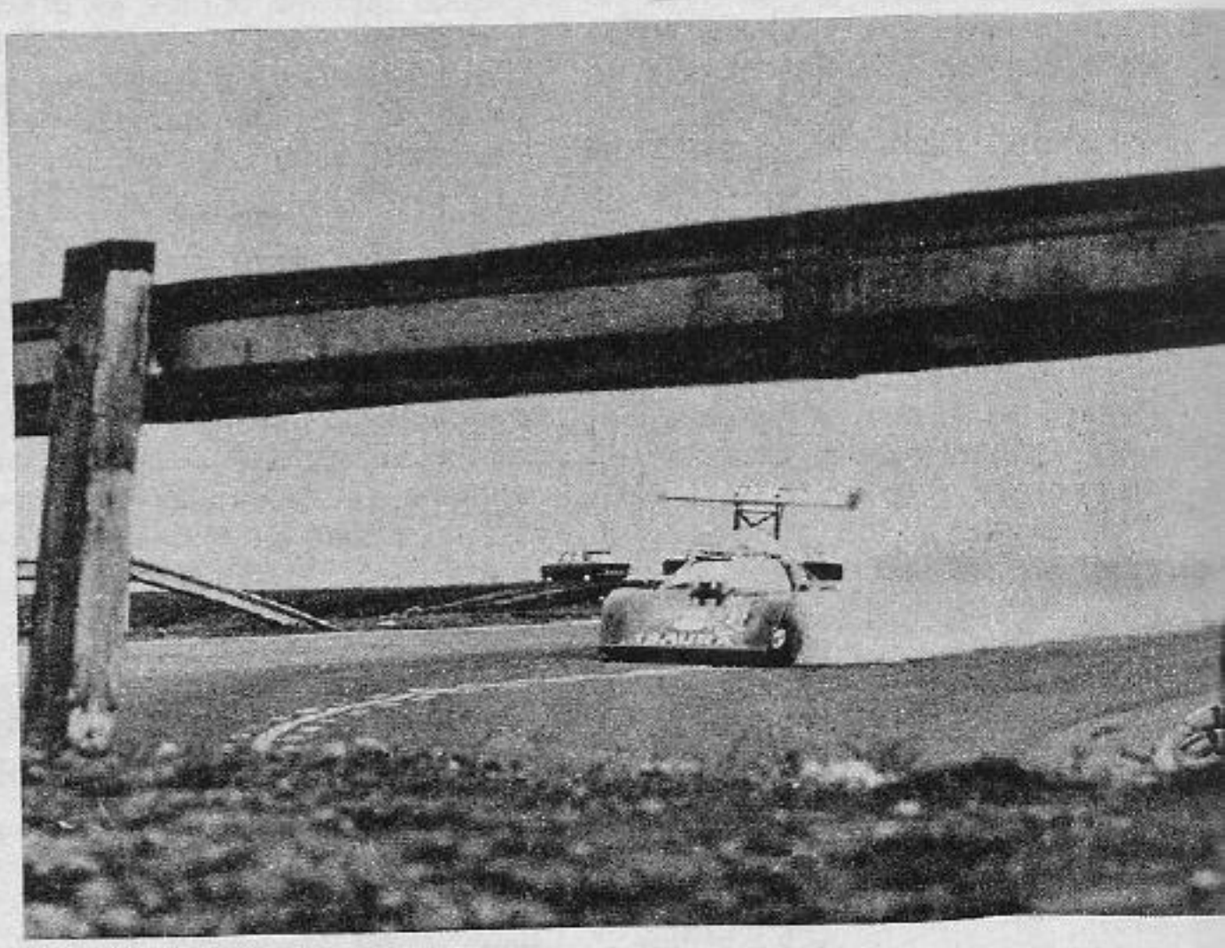


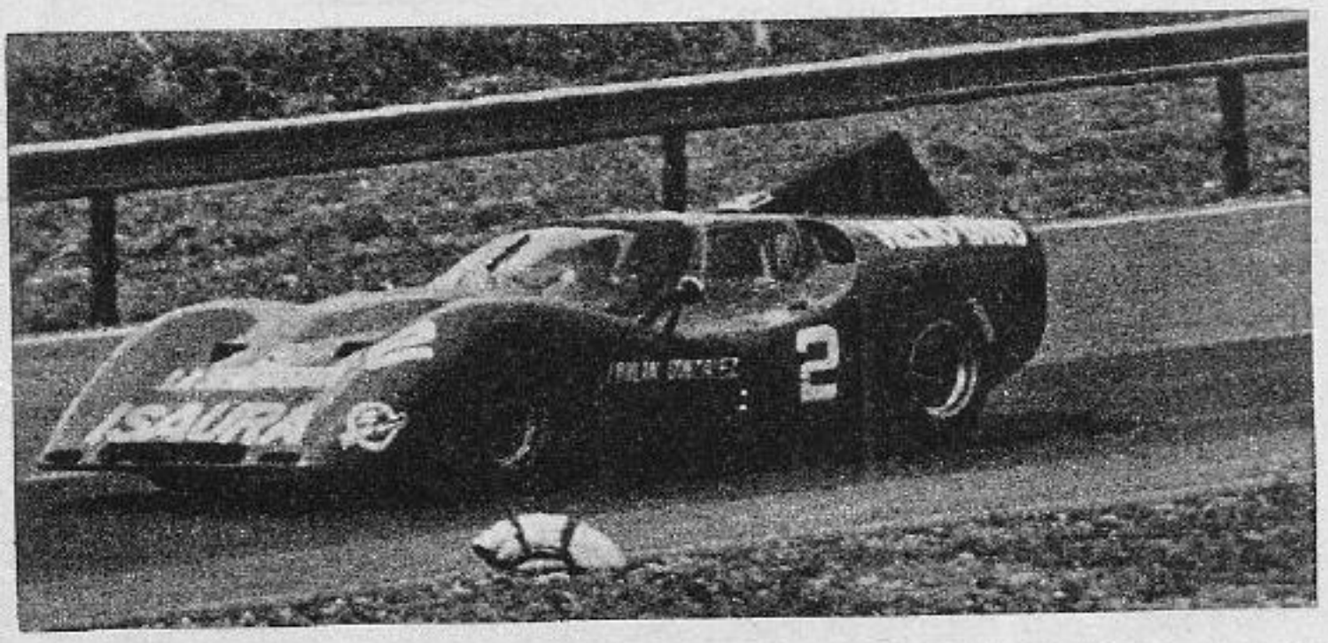

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com








## OTRA VEZ FITTI

Emerson Fittipaldi ganó nuevamente en Fórmula Tres con su Lotus 59 Holbay luego de haberse adjudicado hace una semana el Campeonato Inglés de F. 3. El nuevo triunfo del brasileño fue en la pista de Thruxton, cerca de Londres, donde superó al inglés Bev Bond (Lotus 59) por sólo 9 segundos. El promedio de Fittipaldi fue de 156,143 km/h. Tercero se clasificó David Walker (Lotus 59), cuarto Roy Pike (Lotus 59), quinto Howden Ganley (Brabham BT). El brasileño Fittipaldi le dio de esta manera un nuevo triunfo al Jim Russel Racing Team, además del Campeonato Inglés. La carrera de Thruxton fue organizada por la BBC de Londres, debido a la inauguración de su nuevo sistema de trasmisión desde exteriores en color


# SIEMPRE A LA VANGUARDIA!

PRIMERA VUELTA DE CHIVILCOY (9-11-69)

1º OSCAR M. FRANCO
2º GASTON PERKINS
4º FEDERICO URRUTI

están equipados con productos

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 TODO UN POCO

**Cosas sueltas, noticias, chimentos muy sabrosos que no deben quedar en el tintero. Ahí van:**

¿Qué correrá el Flaco Gastón el año que viene en SP? Fue una pregunta que se vinieron haciendo muchos (nosotros también) durante todo el año. Gastón no se había decidido aún y recién nos pudimos enterar la semana pasada sobre base firme. En el trascurso de estos días se le entregará el auto, un SP igual al que tendría que haber corrido Marincovich en Paraná. Todo blanco con la clásica franja azul que individualiza a los autos del equipo de Gastón. El coche fue encargado en carácter de urgente a Formisano para que estuviera en condiciones de debutar en San Juan, primera carrera del Triangular del A.C.A. Abreviando... de no mediar inconvenientes Gastón estará presente en San Juan con su flamante SP-Formisano motorizado con un Tornado, por supuesto.

---

Y sigamos con Gastón. La semana anterior hubo un movimiento entre los pilotos que asiduamente corren en SP. No estaban conformes con los premios a distribuirse en Paraná. Se hizo un par de reuniones y Gastón se encargó de hacer las tratativas y logró incrementarlos en 800.000 pesos y todos quedaron conformes. Lo importante de esto es que de una vez por todas parece que los pilotos se pusieron de acuerdo y además decidieron que Gastón fuese una especie de "representante". Venía haciendo falta.

---

Federico Urruti (ver Corsificados) puso en venta su Liebre III. Por el momento no tiene pensado qué será de su quehacer automovilístico en 1970. ¿Un SP? No se descarta la posibilidad, aunque no hay nada en firme. De no haber inconvenientes seguirá en el equipo de Gastón.

---

El próximo 14 de diciembre se efectuará la carrera de Comodoro TC y también la Carlos Paz - Mina Clavero - Carlos Paz. Con respecto a esta última se ha fijado como hora de iniciación las 7.30 y la organizará el Auto Moto Club Carlos Paz. El Paraíso del Turismo (Córdoba) otra vez en el ruido alegre de los motores de Turismo. Por otra parte se supo que la Comisión Fiat no estará presente con sus autos, pues Fiat Argentina indicó a la CCF que no se presentarán en ninguna prueba hasta que no haya nuevo aviso por parte de ellos. ¿Dorrego? Puede ser.

---

Otra: se hará nuevamente la San Juan - Coquimbo - San Juan. Esta vez auspiciada por Shell. Fecha: mes de marzo.

---

Se sigue corriendo como reguero de pólvora el chimento del Gran Premio para Turismo Carretera. ¿Lugar? Rutas del sur (¡dale con la promoción!) aún en estudio. Pensamos que no estaría muy lejos del recorrido del GPTM debido a que no hay muchas rutas para elegir. Pero como dijimos en aquella oportunidad, más vale GP al sur que no tener nada... ¿o no?

---

...En la primera carrera del Triangular del Automóvil Club Argentino para Sport Prototipos, a llevarse a cabo en el Autódromo de El Zonda, en San Juan, debutará el auto construido en La Plata por el ingeniero Gentile. El conductor del SP será el bolivarense Jorge Martínez Boero, que reaparecerá en el automovilismo con un auto moderno y un motor Chevrolet 250 cedido por la Comisión de Concesionarios General Motors.

---

Héctor Luis Gradassi habría sido apalabrado por gente de Ford Motor para integrar el equipo del óvalo en la próxima temporada de Sport Prototipos. Lo que aún no se sabe es si Gradassi conduciría uno de los automóviles del equipo Pronello o en su defecto se sentaría al volante del Sport Prototipo construido en fábrica. La última posibilidad no se descuenta del todo, ya que Ford Motor traerá un Ford GT 40 a nuestro país con el fin de despiezarlo y analizarlo a fondo. ¿Será para construir algo parecido en la Argentina?

---

El Berta-La Razón está siendo puesto ya en condiciones con miras a la Temporada Internacional. Se piensa que para el 25 de diciembre ya estará rodando. Sin embargo no todas son rosas en esta patriada que encararon Berta y el diario La Razón: debieron pedirse piezas especiales a Inglaterra para poder construir palieres que no entorpezcan el accionar del varillaje de los cambios. En estos momentos se están esperando esas piezas —que son de un sistema deslizable— para poder dar punto final a la construcción. La matriz de la carrocería está lista ya y en siete días Berta podrá disponer ya de la misma.

También faltan aún conexiones de nafta, caños de escape, los dos palieres, las butacas, tanque, el sistema de dirección y el instrumental.

---

El Gran Premio de Chile, a correrse en los últimos días del mes de noviembre, ya tiene entre sus inscriptos a destacados volantes peruanos. Entre los más importantes que han comprometido su participación figuran Henry Bradley, que lo hará con el mismo Ford Escort con que Tony Fall ganara el Gran Premio Caminos del Inca en Perú, Arnaldo y Luis Alvarado, con sendos Ford Mustang, Guillermo Arteaga, con Fiat 125, y Pedro de las Casas. Los valores locales Boris Garafulic (Volvo), Kovacks (Morris Cooper) y muchos otros ya figuran en la lista de inscriptos.






¡TRAGICO ACCIDENTE!

EVITELO INSTALANDO EN SU AUTOMOVIL, EL UNICO APARATO OPTICO ELECTRICO QUE LE ASEGURA UN VIAJE SEGURO

ANGEL GUARDIAN

vigila y controla en toda la profundidad de la mano contraria, a los automotores que por ella avanzan y así, cuando Ud. SALGA A PASAR... NO SALDRA A CHOCAR!!!



En venta en las Casas de Accesorios, Agencias de Automotores y Estaciones de Servicio de todo el País.

FABRICA y DISTRIBUYE
ANGEL GUARDIAN S. A.
PARANA 580, 4º Piso, Bs. As. - Tel.: 40-9221




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Perkins ganó el campeonato argentino de T.C. con un tigre en su tanque

**Gastón Perkins** se consagró campeón 1969 T.C. en la "1ra. Vuelta de Chivilcoy" que, en tiempo record, se adjudicó **Oscar M. Franco,** también integrante del Equipo Esso de Corredores.

**Haga como ellos:**
**PONGA UN TIGRE EN SU TANQUE!**

ESSO

**NAFTA ESSO EXTRA**
**con VITANE**
**Pique extra... potencia extra... rendimiento extra!**



# LOS CUL

**Sí, ellos son los culpables de que el Campeonato de TC haya quedado en blancas mostraran un poderío impresionante. Ellos son los que merecen este rec**



De izquierda a derecha: **Federico Britos** (35 años, nacido en las Canarias, casado, mecánico); **Oscar Vales** (40 años, uruguayo, casado, mecánico); **Alberto Vigliero** (18 años, porteño, soltero, electromecánico); **Darío Peretti** (23 años, porteño, soltero, electromecánico); **Juan Carlos Zurita** (33 años, platense, casi casado, jefe de mecánicos);

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# PABLES

**manos de Gastón. Los culpables de que a lo largo de la temporada las Liebres onocimiento porque forjaron lo que hoy es realidad. ¡Ellos son los campeones!**

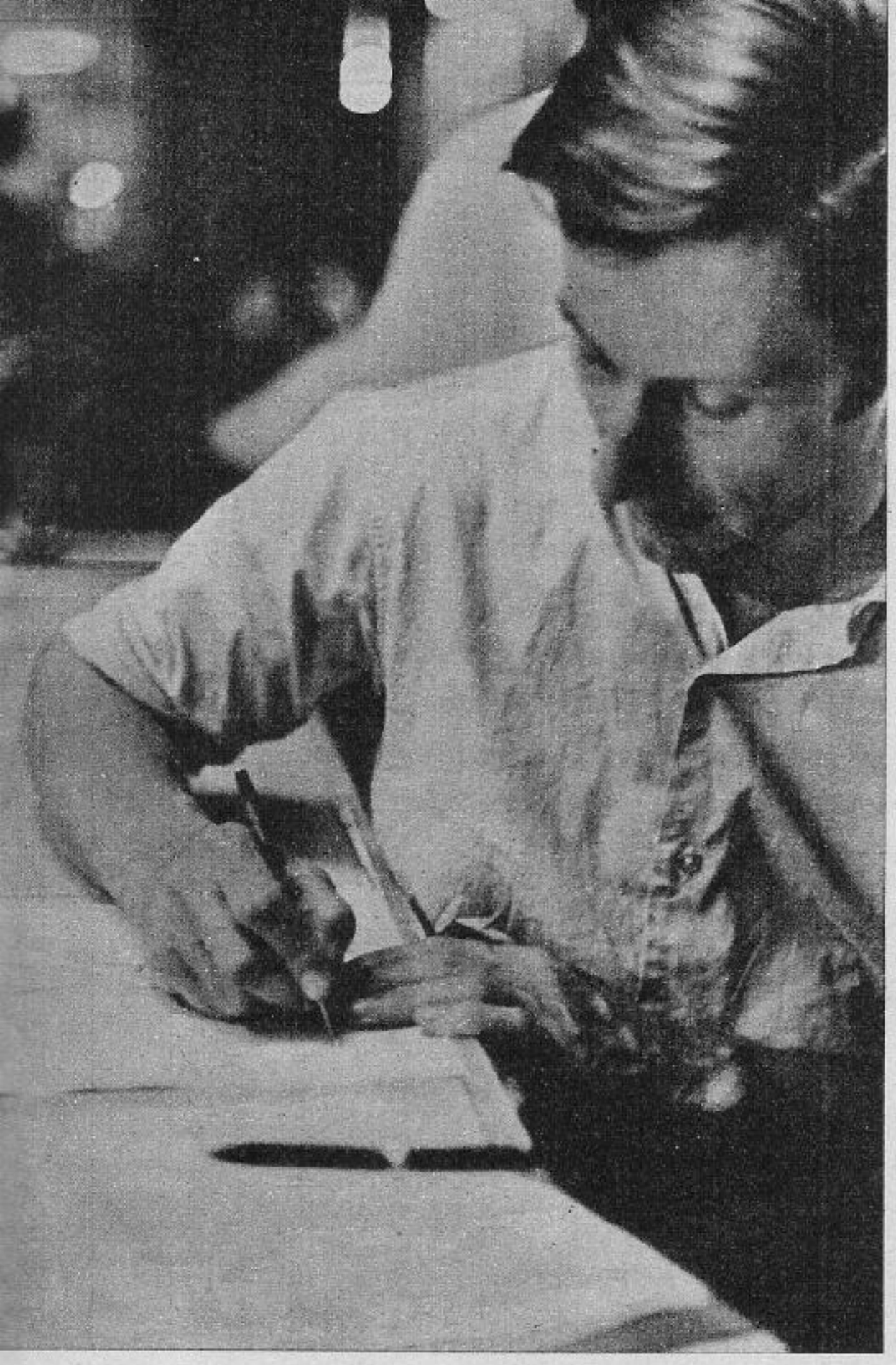


**Gastón C. Perkins** (41 años, porteño, casado, hacendado y team-manager de su equipo); **Domingo Demarco** (31 años, porteño, soltero, gerente general); **Víctor "Puma" Rojas** (25 años, sanjuanino, soltero, mecánico); **Pedro Sanz** (45 años, de Laboulaye, casado, chapista); **Jorge Jaredo** (24 años, de América —Bs. As.—, soltero, mecánico) y **Atilio Tamanti** (33 años, porteño, casado).

# EL GRAN S







## Va tomando forma -teóricamente por el momento- el proyecto del constructor de Villa María de realizar un coche argentino homologable en la categoría Sport Grupo 6 de la FIA para correr en Europa

Seguramente —linotipos y otros imprevistos mediante— en la prestigiosa sección dedicada al "Teléfono Negro" de este número (pág. 54-55) aparece una larga charla mantenida a través del cable con Heriberto Pronello. Pues bien, esa conversación la mantuvimos con el iluminado constructor en el trascurso de la semana que va de lunes a sábado (vulgo semana laboral). Pero he aquí que justamente en Paraná (y ya en el fin de semana) donde debían correr los SP que no corrieron, nos encontramos en vivo y en directo con don Henry. Aprovechando la no tan fortuita circunstancia para ampliar en detalles la conversa telefónica.

Un poco indignado como la mayoría de los allí presentes por la suspensión de la carrera y la poca insistencia de los responsables por realizarla al día siguiente, aprovechando el que estuvieran todos nucleados corredores y máquinas, lo encontramos en el bar del Gran Hotel. Así, pregunta va respuesta viene, pregunta viene respuesta va caímos en el ásunto de sus proyectos inmediatos. Del coche que construirá para ir a competir a la mismísima Europa.

Pero antes de caer en la charla concreta, pasamos por las inevitables consultas que tiene para hacer quien —como Pronello— no ha tenido contacto vivencial con los supuestos monstruos mecánicos con los que deberá enfrentarse si los proyectos pasan a ser realidades. Por ese lado —y con el circunstancial aporte de quienes alguna vez palpamos de cerca alguna carrerita por allá— se iniciaron las confidencias. Contribuyó a despejar algunas dudas —muy pocas— el "Turco" Nasif, ahora piloto del Matetón, pero otrora piloto de Porsche en carreras europeas. "Sí —concluyó en algún momento Pronello— Berta mismo me comentó la forma en que estaban construidos muchos de los coches que compiten en SP o Sport en Europa. Tal el caso del Lola, entre otros, del que los constructores argentinos de primera línea no tienen nada que envidiar." "Mirá, es muy difícil que encuentres en un coche de aquéllos un par de puertas que cierren tan prolijamente y tengan la terminación que tienen las del Huayra."

También Jorge Cupeiro le aconsejó enfáticamente un día: "Mirá flaco, es solamente tener el valor de empezar; después vas a ver que todo va a salir como ni vos mismo te lo imaginás."

Claro que una cosa son las sugerencias y comparaciones que pueda recibir Pronello, o los consejos amistosos, y otra cosa es armarse de valor para construir veinticinco autos (25) y tratar de venderlos para poder homologar los tres o cuatro o cinco coches similares que pretenda mandar a Europa a competir en Sport en la clase cinco litros. Pero Pronello ya está decidido y en este próximo par de días tiene que darse el sí definitivo. Se comunicará de alguna manera con la FIA ya que no encontró a nadie que pudiera sacarlo de la duda final. "Mi idea es hacer un equipo de carrera con algunos de mis coches y a ésos ponerles los motores experimentales y superdesarrollados, pero los que venderé al público no tendrán esa misma preparación en los motores por dos motivos: 1) Porque es innecesario para uso doméstico veloz o en competencias locales, y 2) Porque el costo de los coches de venta al público con los motores especiales con que correrían los míos en Europa se iría demasiado alto. Calculen que cada motor especial cuesta alrededor de los cuatro millones de pesos. Así si necesito veinticinco motores necesitaré también cien millones de pesos. Por eso necesito saber si puedo homologar mi coche como Sport construyéndolos a los veinticinco exactamente iguales, pero poniéndoles a los que lleve a correr a Europa —solamente— el motor preparado "a full" y al resto el mismo motor mucho más standard". "De esa manera podré vender cada coche en cuatro millones de pesos, quizá un poco menos. Aunque en cada uno pierda más de un millón, porque lo importante para mí es producir veinticinco y venderlos para llegar a mi fin que es competir en Europa con un coche íntegramente argentino."

El proyecto ya está finalizado y mañana mismo podría comenzar la producción. La estructura será totalmente de fibra de vidro y autoportante. A la fibra de vidrio se la tejerá y se la tensará —siguiendo la forma de carrocería y estructura— para darle mayor resistencia. Al tensarla también se



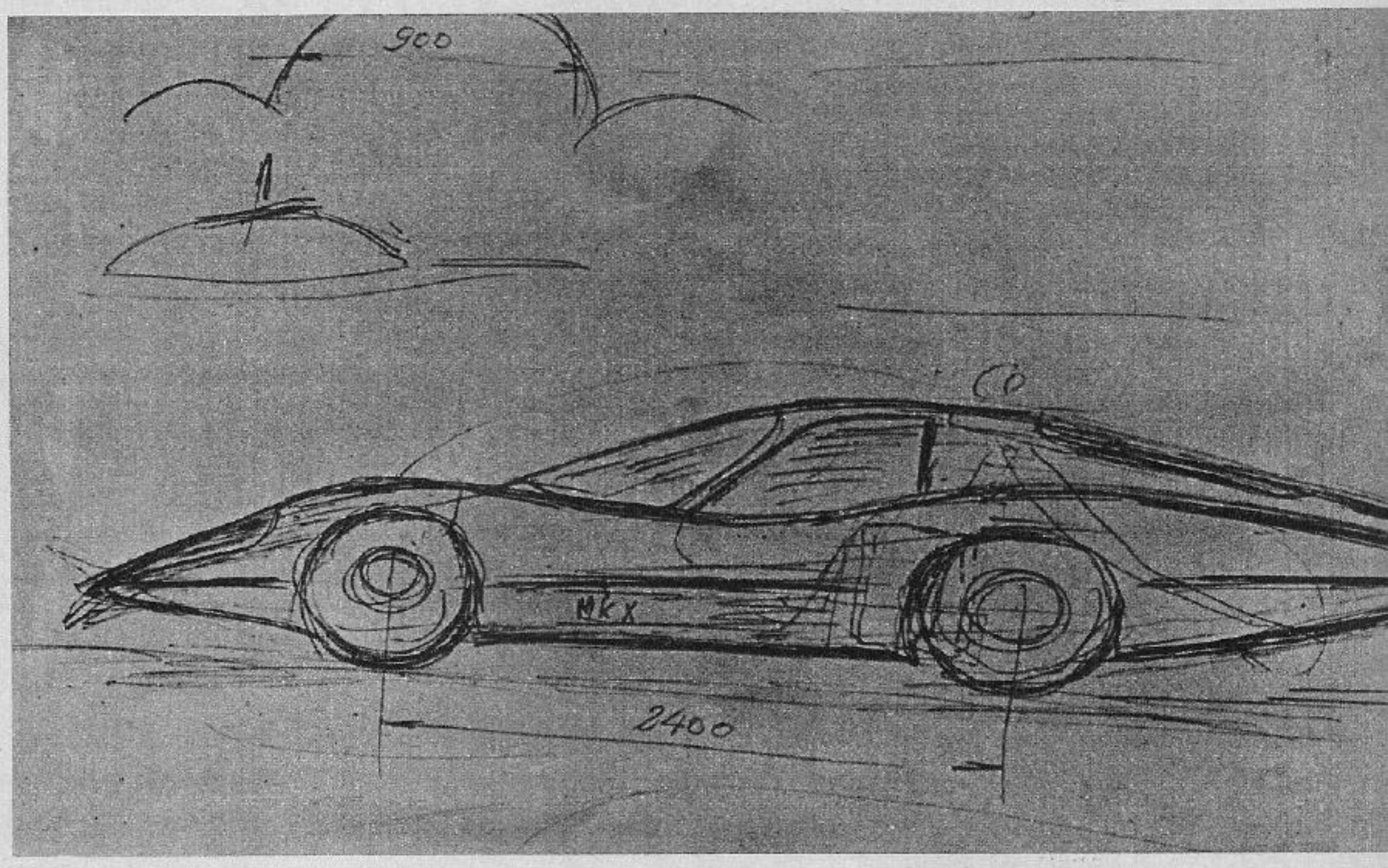
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ALTO DE PRONELLO

*No asustarse. Pronello no se pasa a Fiat. Lo que pasa es que nuestro tester Sánchez Ortega le prestó el 1600 a Pronello en Paraná y éste se regodeó con el autito.*

*La verdad, Henry, que si los autos te salieran como los dibujás, tendrías que ganarte la vida de otra manera. Ahora en serio: este es el auto que piensa fabricar en pequeña serie —25 unidades— para correr en Europa, hecho de puño y letra de Pronello.*

*Diseñador y constructor Pronello, niño Sopeña y periodista cubano no identificado, conversan sobre bueyes perdidos y autos para correr en Europa. ¿Se confirmará la pareja Sopeña-Sánchez Ortega para Le Mans '70?*




la va "escurriendo" para quitarle el mayor porcentaje de resina polyester hasta llegar a obtener la resistencia óptima del material que soporta una carga de 10.000 kilos/cm². (La resistencia es inversamente proporcional a la cantidad de resina que contenga el tejido de fibra de vidrio.)

El diseño de la carrocería podría recordar a un Huayra o un Halcón, pero profundizando en las soluciones de cada detalle y en general, el coche no se parecerá a nada de lo que se ha construido en nuestro país ni tampoco es común en Europa o Estados Unidos. Comenzando por la estruc- de la mayoría de los constructotura monocasco, que a diferencia res que adoptan el sistema, Pronello no conformará el cuerpo del auto integrando muchos "cajones", sino que todo el auto será como un gran casco único. Con un hueco para ubicar las dos butacas. Para ello el techo también formará parte de la esque por ser la maza mayor allí irán anclados los reactores de la suspensión. "Mi idea es —continuó Pronello— que en el contructura. Como también el motor junto cada parte esté en función de otra. Que sea un encadenamiento de dependencias útiles y aprovechadas." El techo tiene su razón de ser como parte de la estructura, pero también pensó que si optaba por diseñar un "spider", una carrocería abierta, sería mucho más difícil encontrar comprado-

res ("¿Quién se va a ir a Mar del Plata a esa velocidad y con el viento en la cara?" "Sobre todo quien no está acostumbrado".)

La parte inferior de esta carrocería-casco será totalmente cerrada. De esa forma, integrará la forma fusiforme que presenta el perfil del auto, que no es sino un perfil alar invertido y por esa razón la aerodinámica tenderá a aplastarlo contra el suelo. La trompa terminará en su línea delantera en un ángulo vivo, pero no estará cerrado. El plano inferior de la trompa y el superior al encontrarse quedarán separados para poder desplazar uno de los dos hacia adelante o atrás. De esa manera, si el plano inferior es el que queda desplazado hacia adelante y fijado por una traba, por la forma elíptica que tiene ese plano, quedará la trompa con una inclinación en la punta hacia arriba lo que tenderá a levantarla –aerodinámica mediante– actuando como un deflector. En cambio, si es la superior la que se corre y se fija para adelante quedará la trompa caída hacia abajo formándose así un spoiler que tenderá a aplastarla. Todo eso se logrará especulando con la elasticidad de la fibra de vidrio que permite esas deformaciones. Utilizando esa misma particularidad, en el diseño se consideró que los guardabarros tuvieran movimiento por lo siguiente: Para no perjudicar la visibilidad desde el habitáculo creando ángulos ciegos por los guardabarros, se los diseñó lo más bajos posible quedando finalmente con una separación de cuatro centímetros de la rueda.

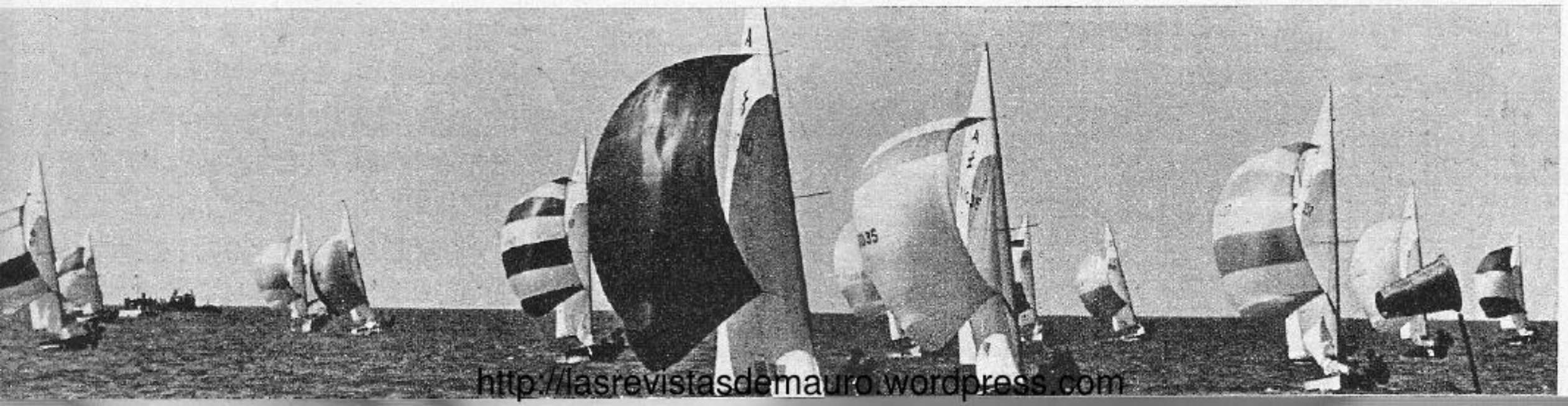
Lógicamente, en un viraje pronunciado o tomado a demasiada velocidad y cuando las fuerzas obliguen a achatarse demasiado a las suspensiones, las ruedas rozarán contra los guardabarros, pero para eso uno de los brazos de suspensión tendrá un tope que cuando el trabajo lo obligue a levantarse tocará contra otro tope largo que fijado al guardabarros los obligará a ceder y a levantarse deformándose. Las ruedas serán de 15 pulgadas; el diámetro lógico menor que se pudo utilizar sin acudir a soluciones demasiado comprometedoras. Si se hubieran puesto ruedas de menor diámetro (así se hubiera bajado la línea de la carrocería, centro de gravedad, etc.), no quedaba otra solución que poner los frenos de disco separados de las ruedas dentro de la carrocería próximos al centro longitudinal del coche. Incluso Pronello ya había diseñado una trompa abierta de tal manera que los discos quedaban perfectamente refrigerados sin alterar la aerodinámica del coche. Pero eso hubiera complicado demasiado las cosas al tener que agregar juntas homocinéticas y una cantidad de cosas.

Medirá dos metros cuarenta entre ejes. El motor estará ubicado quince centímetros más bajo que en el Ford GT-40 por una solución más práctica de acoplamiento motor-caja. La cola tendrá una solución de continuidad similar a la trompa terminando ésta en un ángulo con una separación intermedia pudiendo desplazarse el plano superior o inferior para convetirla en deflector. Esta utilización de las características elásticas del plástico no es nueva en Pronello. Las entradas de aire al cockpit de los Huayra se logra por un corte en forma de "U" en el plástico. Levantando la parte interna de esta "U" el plástico se deforma hasta quedar abierta una ventanita, y lo más notable es que a pesar de repetirse continuamente el movimiento de abrirla y cerrarla, ni siquiera la pintura se ha resquebrajado. La cola será de proporciones similares a las largas con que a veces corren los Huayra. "Con la cola corta medimos que el coche recibe en esa parte y por efecto aerodinámico una carga de sesenta kilos. Colocándoles la cola larga, comprobamos que la carga subía a cien kilos..." concluyó Pronello.

El coche se hará. El año próximo es muy posible que tengamos un coche íntegramente argentino —desde el diseño— corriendo en la categoría que determina todos los años una marca campeona mundial. Pronello lo hará, porque hasta aquí siempre ha cumplido sus propósitos; hemos sido testigos. Y si así resulta, nosotros ya tenemos comprometida su palabra para realizar el primer Road-test. ¡Qué mala suerte!

# yachting



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# XV CAMPEONATO SUDAMERICANO DE LIGHTNING



**Pedro Sisti se adjudicó el torneo. Gran actuación de Keller Sarmiento. Muy buena la organización. Alto nivel técnico. Hermosos días. Mejores premios. Fueron las características de este campeonato**

*Por PEDRO SIEDMAN* — *Fotos de JORGE GARCIA*

Un final con suspenso. Antes de largarse la última regata, la diferencia entre Carlos Keller Sarmiento y Pedro Sisti era de sólo un punto a favor del primero; todo hacía prever el triunfo de Keller Sarmiento, pero por esas "cosas de las contingencias" el título se lo llevó Sisti. Así se escribió la historia.

El viernes pasado finalizó el XV Campeonato Sudamericano de la Clase Lightning, organizado por la flota 356; siendo la sede del mismo el Yatch Club Olivos.

Este torneo se inició el día sábado 8 del corriente con la medición de las velas y embarcaciones, sorteo de las mismas, un buen lunch y la consabida algarabía que reina en estas oportunidades. El domingo 9 continuó la medición y por la tarde, 24 de los 25 inscriptos (no se presentó el chileno Dusko Kuljis) participaron en una regata preparatoria que se realizó para que todas las tripulaciones se aclimataran y fueran conociendo la cancha en que correrían, en esta oportunidad; triunfó Carlos Keller Sarmiento.

Antes de comenzar con las regatas queremos destacar otros aspectos del torneo.

## LA ORGANIZACION

Más que buena, perfecta. Aquí se vio a lo que conduce más de un año de reuniones y trabajo; absolutamente nada quedó libra-

→




*He aquí los felices ganadores, y son fotogénicos. A la derecha, Pedro Sisti; en el centro, Horacio Pan y a la izquierda, Luis Schenone.*

*A punto de virar el reach con sus cada vez más grandes spinnakers los competidores se apresten a trasluchar.*

*Con sonrisa de picarón Carlos Keller Sarmiento, gran figura.*





*Los ganadores minutos después de haber cruzado vencedores la línea de llegada, con el Allegretto y llenos de alegría.*

do al azar y si hubo algunas fallas, éstas quedaron marginadas por el brillo que alcanzó el certamen. Todos los encargados de alguna labor la hicieron a la perfección y todas las tareas estaban previstas, desde un helicóptero de salvataje (¡ah... el tecnicismo!) hasta los pequeños detalles que hacen más grata la estadía del visitante, como lo son visitas a museos, cajas de cambio, rubias intérpretes y morochas guías (divinísimas ellas...) que con su simpatía acentuaron la alegría de esta fiesta deportiva. Felicitaciones a aquellos que de una u otra manera hicieron posible el éxito del campeonato; es más, debemos enorgullecernos todos los argentinos de que un grupo de entusiastas haya realizado un trabajo que sólo mereció elogios por parte de las delegaciones extranjeras. Exitos semejantes son los que prestigian al deporte criollo y todo esto no fue más que un prólogo, dado que el domingo venidero se iniciará el V campeonato Mundial de la Clase, donde nuestro río color león marrón se poblará una vez más de velas y entusiasmo.

## LAS REGATAS

Se disputaron con todo tipo de vientos, desde suaves brisas hasta rachas lo suficientemente fuertes como para tumbar a los barcos (y eso que son duros de tumbar); realmente fueron unos días excepcionales para la práctica del yachting.

En general se caracterizaron por una reñida lucha por los primeros puestos y un ambiente de camaradería sin incidentes de ningún tipo, con pocas protestas y menos descalificaciones aún.

En el torneo participarán delegaciones de Chile, Brasil, Ecuador, Perú, Uruguay y Argentina. Fue de lamentar la ausencia del campeón del año '68, el colombiano Rafael Obregón, quien por diversos motivos no pudo venir a defender su título (el que se fue a Sevilla perdió su silla).

Bueno, ahora sí vamos a las regatas.

## PRIMERA REGATA

Se corrió el lunes 10 a las 15 horas, con un viento NE de 15 km y río en bajante. Al arriar la bandera de largada, el oficial de día Sr. Horacio Campi, se inició la competencia en la que se destacó de entrada el timonel argentino Osvaldo Bordino con su barco Flamingo III; segundo se ubicó el chileno Manuel González con el Pixie IV, seguido muy de cerca por Mario Isola (Arg.) con el Repunte V; la primera vuelta terminó con estas posiciones, pero en la segunda se vio un notorio avance por parte de Carlos Keller Sarmiento, que desde el octavo lugar, en que partió, se ubicó entre los primeros. Finalmente las posiciones quedaron así:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º) Osvaldo Bordino ..... | Flamingo III .. | Arg. .... | 2h11m08s |
| 2º) Mario Isola ..... | Repunte V .... | Arg. .... | 2h15m05s |
| 3º) C. Keller Sarmiento ..... | Mancarrón ..... | Arg. .... | 2h15m27s |

## SEGUNDA REGATA

Se largó esta serie el martes 11 también a las 15 horas, imperando en esta oportunidad un viento del ENE de 15 km y con río en bajante; el oficial de día fue el Sr. Jorge Salas Chaves.

Disparado el cañonazo (que por fortuna no le pegó a ninguno) picó en punta Keller Sarmiento, seguido por Dany Wiliams Camet, Mario Isola, Alberto Maspons, del Ecuador, y Branko Pesut (chileno); en la segunda ceñida se produjo el gran avance del peruano Barreda Moller, quien luego se volvió a quedar, pero el que no se quedó fue Pedro Sisti, quien finalizó segundo; los resultados fueron:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º) C. Keller Sarmiento ..... | Mancarrón ..... | Arg. .... | 1h54m12s |
| 2º) Pedro Sisti ..... | Allegretto III ... | Arg. .... | 1h56m38s |
| 3º) Mario Isola ..... | Repunte V ..... | Arg. .... | 1h56m49s |

## TERCERA REGATA

Se largó el miércoles 12 a las 15 horas, con viento ESE de unos 20 km, río en bajante y el puesto de oficial de día estuvo a cargo de Enrique Sieburger.

Todos los participantes se pasaron y fue necesario una llamada general para largar nuevamente, bajo amenaza de fusilamiento si reincidían. Con Pedro Sisti en la vanguardia, pisándole el espejo, estaban Isola, Barreda Moller y Williams Camet. En el reach el Atom de Barreda Molelr pasó al segundo lugar, desplazando a Mario Isola, entretanto Keller Sarmiento se ubicaba cuarto. El evento se definió con una linda llegada en la que Keller y Sisti luchaban por superarse, finalmente se impuso este último. El orden de llegada fue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º) Pedro Sisti ..... | Allegretto ..... | Arg. .... | 1h35m54s |
| 2º) C. Keller Sarmiento ..... | Mancarrón ..... | Arg. .... | 1h36m |
| 3º) Dany W. Camet ..... | Qué sé yo ..... | Arg. .... | 1h37m20s |

## CUARTA REGATA

Se corrió el jueves 13 a las 10 horas, dado que en este día se disputarían dos regatas, a fin de reservar un día de la semana (el sábado para aquellas regatas que se pudieran suspender. El día se presentó con viento de ENE de 10 km y el río estaba creciendo (cumplió 124.315 años de edad). El oficial de día fue el Sr. Luis Córdoba. Al arriarse la Blue Peter, se destacó el chileno Pesut, quien tomó la delantera seguido por Sisti. Antes de iniciar la empopada, ya Sisti se apoderó del primer puesto para llegar en esa posición. El orden de arribo fue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º) Pedro Sisti ..... | Allegretto III .. | Arg. .... | 2h06m02s |
| 2º) C. Keller Sarmiento ..... | Mancarrón ..... | Arg. .... | 2h05m05s |
| 3º) Bramko Pesut ..... | Vihor II ..... | Chile ... | 2h06m43s |

## QUINTA REGATA

Esta serie se inició a las 15 horas, el oficial de día fue el Sr. Horacio Llosa, el viento rotó al SE aumentando a 36 km y el río comenzó a bajar, quedando así de chiquito. Fue ésta la serie de más viento y ya en la largada hubo percances, como el caso del peruano Carlos Arteaga quien chocó con la lancha de la Comisión, por lo que tuvo que abandonar. Como es muy común cuando hay viento, todos se pasaron lo que determinó una nueva largada.

Nuevamente tomó la delantera Pesut pero fue rápidamente pasado por el argentino Carlos Collet y por Daniel W. Camet, quienes después de larga porfía llegaron con el triunfo de este último. Durante esta serie hubo 3 bancos que tumbaron, los que fueron rápidamente auxiliados por las lanchas de la Prefectura, que a tal fin estaban destinadas. Bien el salvataje. Las colocaciones fueron:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º) Dany W. Camet ..... | Qué sé yo ..... | Arg. .... | 1h50m |
| 2º) Carlos Collet ..... | Marmolín ..... | Arg. .... | 1h50m01s |
| 3º) Carlos K. Sarmiento ..... | Mancarrón ..... | Arg. .... | 1h50m11s |

## SEXTA REGATA

Esta serie que fue la última tuvo un atractivo especial, pues se definió el título entre Keller Sarmiento y Sisti, el que llegara adelante del otro obtendría el preciado galardón.

El viento soplaba a unos 12 a 18 km del cuadrante ENE y el río estaba bajando. Al darse la orden de partida se notó que Keller Sarmiento se había pasado por lo que tuvo que volver a largar, obviamente quedó más que último, comenzando de esta manera la cacería náutica más interesante que se puede llegar a ver. En una demostración de calidad y sapiencia, Keller Sarmiento luego de pasar a 21 embarcaciones llegó a sólo cuarenta segundos de Sisti que fue el ganador. ¡Bravo, "Quico"!

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º) Pedro Sisti ..... | Allegretto III ... | Arg. .... | 1h56m30s |
| 2º) C. Keller Sarmiento ..... | Mancarrón ..... | Arg. .... | 1h54m10s |
| 3º) Dany W. Camet ..... | Qué sé yo ..... | Arg. .... | 1h54m50s |

El título fue para Pedro Sisti, tripulado por Horacio Pan y Luis Schenone, adjudicándose de esta manera por segunda vez el Campeonato Sudamericano, anteriormente lo había ganado en Uruguay en el año 1965. Felicitaciones "Nucho", felicitaciones a todos y éxito para el mundial.

| | *Timonel* | *Tripulantes* | *Barco* | *País* | *Pts.* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1') | Pedro Sisti ..... | H. Pan-L. Schenone ... | Allegretto III | Arg. ... | 116 |
| 2º) | C. K. Sarmiento . | C. Sisti-F. de Aldecoa . | Mancarrón .. | Arg. ... | 115 |
| 3º) | D. W. Camet .... | W. Camet-R. Perrachiene | Qué sé yo . | Arg. ... | 107 |
| 4º) | Mario Isola ..... | E. Farré-Boris Belada .. | Repunte V .. | Arg. ... | 105 |
| 5º) | Osvaldo Bordino .. | K. Span.-J. Gonnella .. | Flamingo III. | Arg. ... | 101 |
| 6º) | Branko Pesut .... | R. Pesut-E. Elton ..... | Vihor II .... | Chile .. | 97 |
| 7º) | Carlos Collet ..... | J. Heller-M. Cubria .... | Marmolín .. | Arg. ... | 95 |
| 8º) | J. B. Moller ..... | R. Duvéscovi-C. Ceballos | Atom ..... | Perú .. | 85 |
| 9º) | L. Lebreiro ..... | J. Dutra-F. Johann ... | Tifón ..... | Brasil . | 81 |
| 10) | M. González ..... | M. Fernández-C. Pederiva | Pixie IV ... | Chile .. | 81 |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ¡Todos están con la ganadora!

Porque la ganadora tiene algo más que dar a todos. Más pureza! Más potencia! Más pique! Más economía!

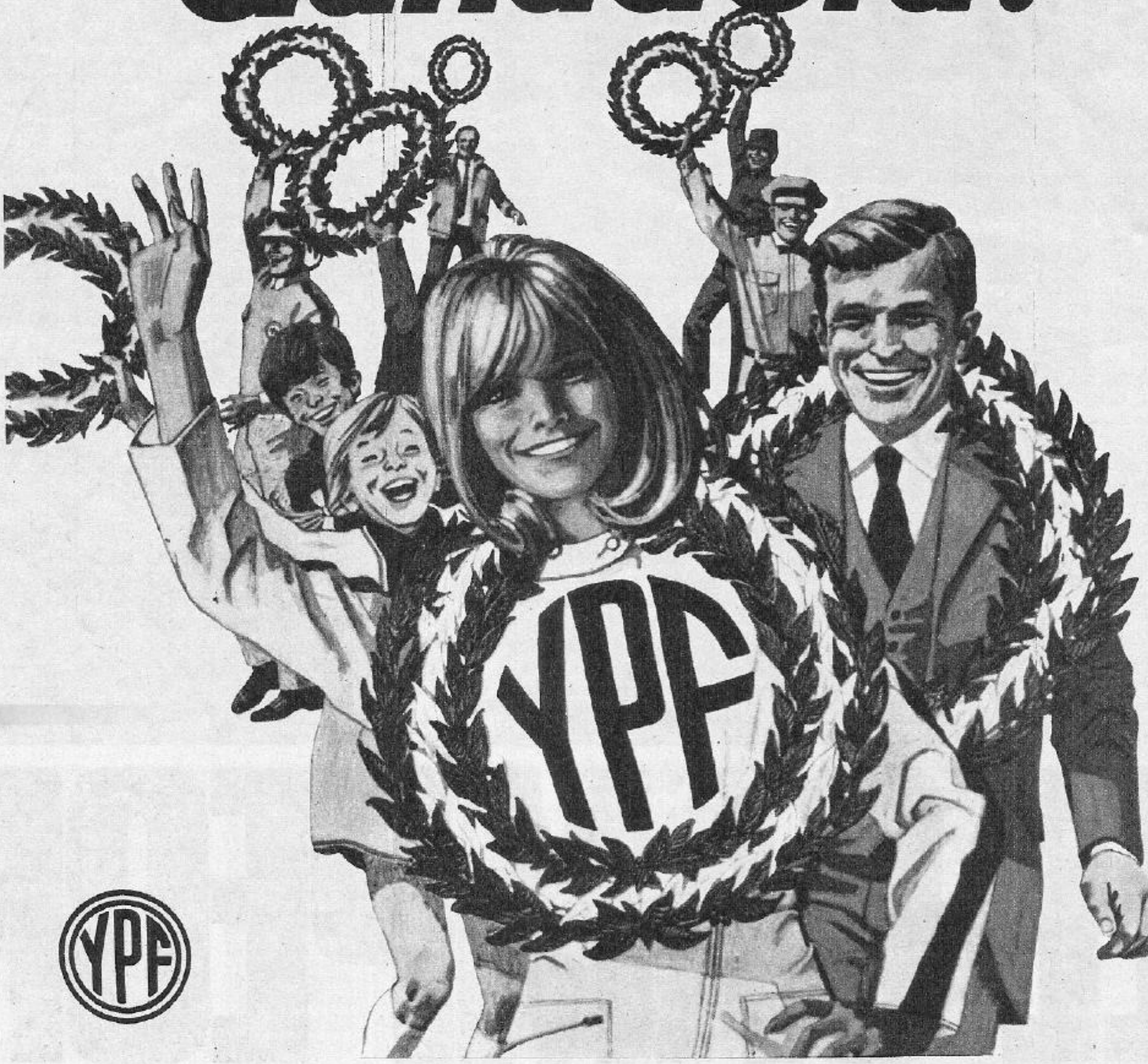
La más moderna e importante destilería del país al servicio de la superior calidad de las Naftas YPF, comun y super.

¡Por algo las Naftas YPF se venden más que todas las otras naftas juntas!

## NUEVA NAFTA YPF

**refinada al platino y superpotenciada.**

# Ganadora!




YPF

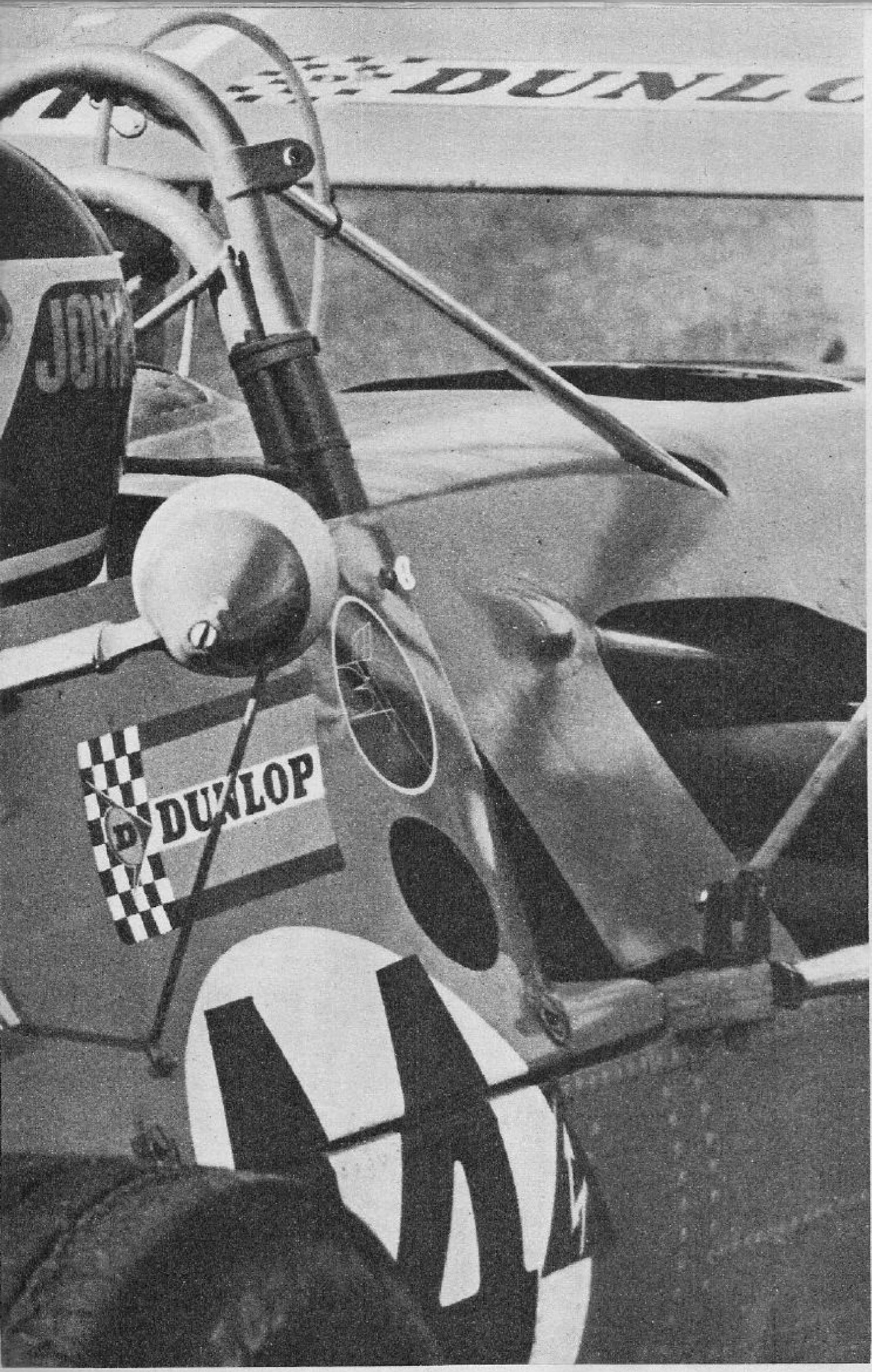
CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA DOS




# EL CAMPEON



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




# REBELDE

**Luego de haber sido castigado por Matra, a causa de sus rebeldías y su escaso apego a la disciplina, Johnny Servoz Gavin resurge en base a obediencia, aplicación al trabajo, vida metódica y ganas de triunfar, adjudicándose el Campeonato Europeo de F2 al ganar el Gran Premio de Roma**



Johnny Servoz Gavin, francés, 27 años, soltero y sin ninguna clase de apuro, melena rubia, dentadura recién arreglada, capacidad conductiva condimentada con alegre agresividad, se adjudicó el XXI Gran Premio de Roma, en Villalunga, ganando en esta última y definitoria prueba el título de campeón europeo de Fórmula Dos.

Servoz Gavin obtuvo una victoria cómoda pero decidida, haciéndola suya por suma de tiempos de las dos "manches" de 40 vueltas al circuito romano de 3.120 metros de recorrido a una media de 145,780 km/h; punteó toda la carrera, salvo las dos vueltas iniciales de la primera serie, que debió resignarlas ante el empuje de Piers Courage, quien corría por primera vez con el nuevo De Tomaso.

El principal atractivo de la carrera era la incógnita que planteaba el campeonato, ya que tanto Johnny como el alemán Hubert Hahne contaban con las mismas posibilidades para adjudicárselo. **Es necesario aclarar que este certamen está reservado a pilotos no graduados, computándose el puntaje correspondiente al primero de ellos según la posición que haya ocupado en una carrera, que puede haber sido ganada por un piloto graduado (típico caso Rindt).** Pero el interrogante quedó develado en la vuelta 18, cuando el BMW de Hahne salió violentamente de pista, volando unos metros para ir a aterrizar, siempre en vuelo planeado, a un costado de la pista, lugar del que no se movió hasta que vino la grúa. Hubert Hahne debió contentarse con el subcampeonato —**¡y con haberla sacado muy barata!**—, observando a Servoz Gavin evolucionar sin adversarios a la vista rumbo a un triunfo consagratorio. Segundo se ubicó Peter Westbury (Brabham), a una vuelta y fracción del Matra ganador; tercero John Miles (Lotus); cuarto, Derek Bell (Brabham), y quinto Franco Bernabei, con el Brabham de Frank Williams. En el campeonato, detrás de Servoz Gavin y Hahne quedaron François Cévert, Pescarolo, Bell, Brambilla, Galli, Ahrens, Regazzoni, Westbury, Rollinson, Widdows, Perrot, Corti, Guthrie y Linderman.

→

*Foto página anterior, a la izquierda:*
**Johnny Servoz Gavin, campeón europeo de Fórmula Dos, a bordo del Matra con que ganó en Roma. Listo para largar y con la "marmicoc" en la cabeza.**

*Foto página anterior, a la derecha:*
**Hahne no pudo alcanzar el título, pero hizo lo imposible por lograrlo. Antes de su accidente condujo con regularidad y al promediar la carrera inició un violento ataque a los punteros. El destino dijo no.**

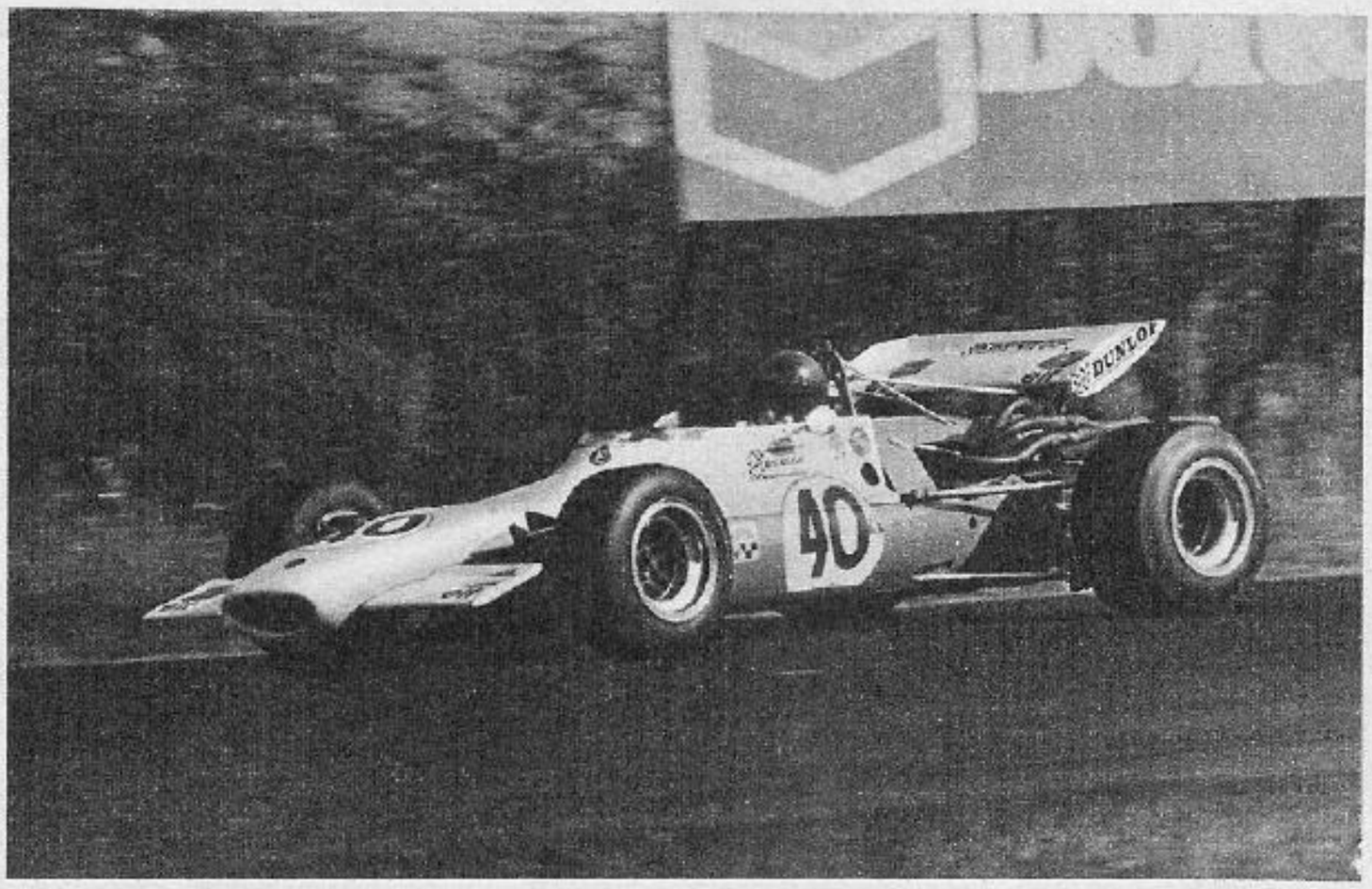
*Arriba, izquierda:*
**Claudio Francisci no llegó muy lejos con su Matra, mucho menos potente que la que condujo Servoz Gavin. La unidad es la misma que utilizó Jackie Stewart para ganar el Gran Premio de Madrid. Quién te ha visto y quién te ve...**

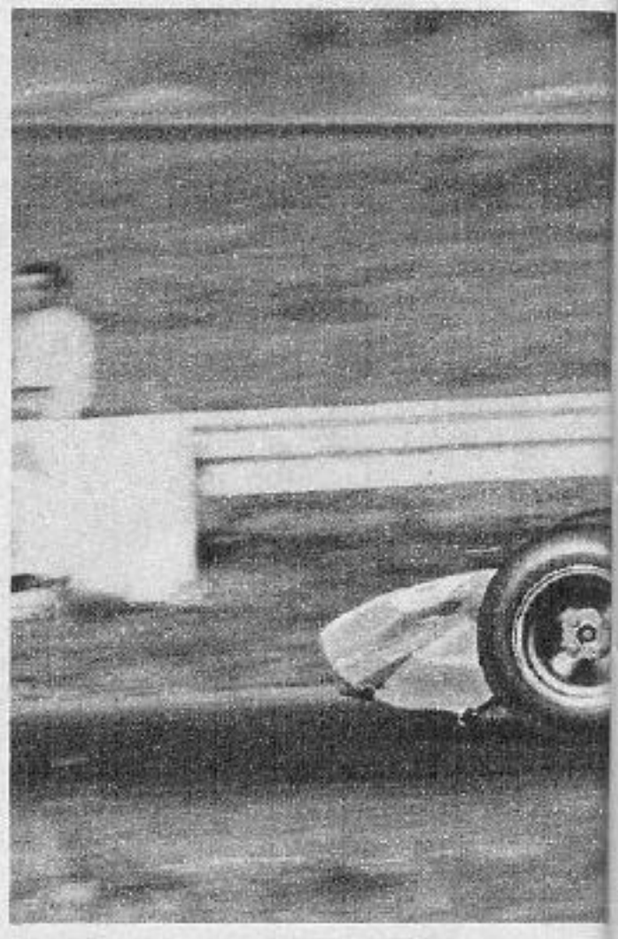
*Arriba, centro:*
**Piers Courage tomó su primer contacto con el De Tomaso F-2, reemplazando a Jacky Ickx. El joven inglés punteó las dos primeras vueltas, luego se rezagó y por fin terminó atentando contra las bellezas naturales de Roma.**

*Arriba, derecha:*
**Jochen Rindt, aunque no ganó (¡?!) en Vallelunga, estuvo allí, tanto como para mantener a los muchachos en ritmo. El Lotus del Roy Winkelmann Racing Team no duró, ni anduvo en carrera al ritmo acostumbrado.**

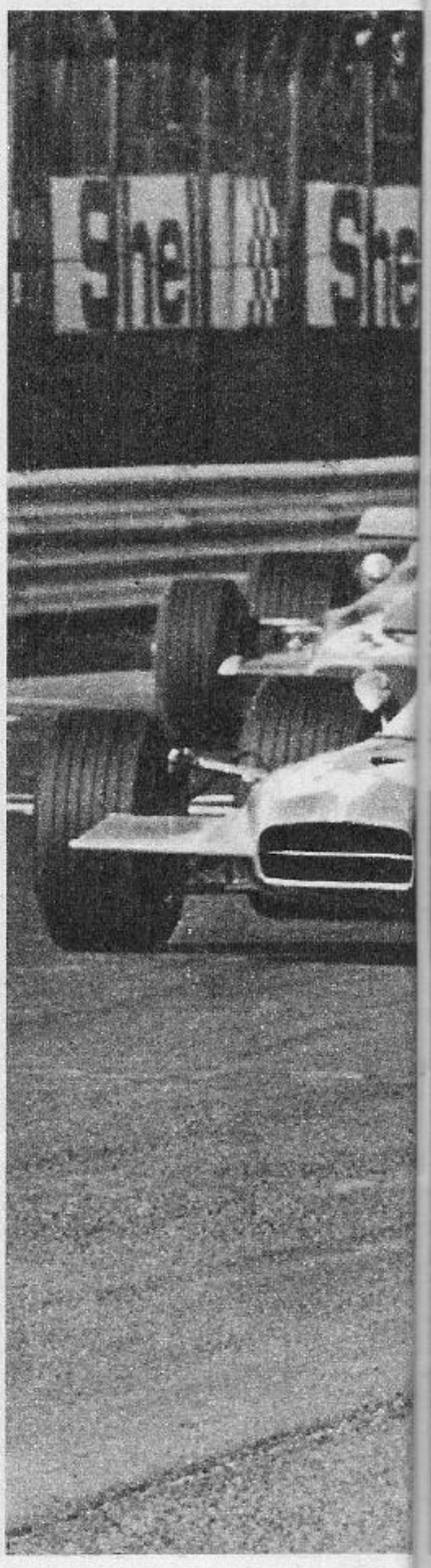
*Abajo, izquierda:*
**Hubert Hahne, aspirante al título antes de largar y resignado subcampeón luego de un accidente que no pasó a mayores.**

*Abajo, derecha:*
**La largada de la primera serie en Vallelunga. Servoz, Courage al lado con el De Tomaso —que picó como un dragster—, en segunda fila, Ronnie Peterson y Andrea de Adamich con los Lotus de Winkelmann, y más atrás Hahne.**

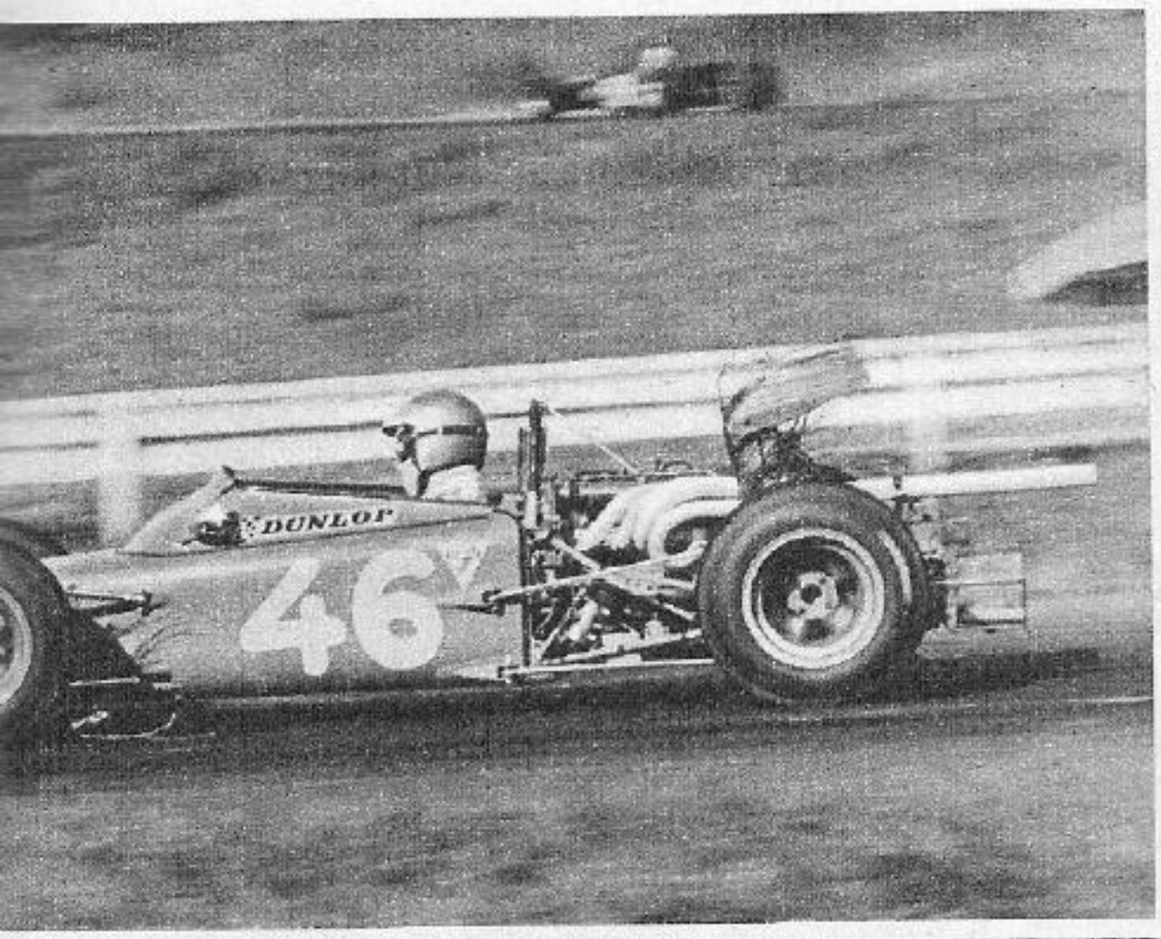


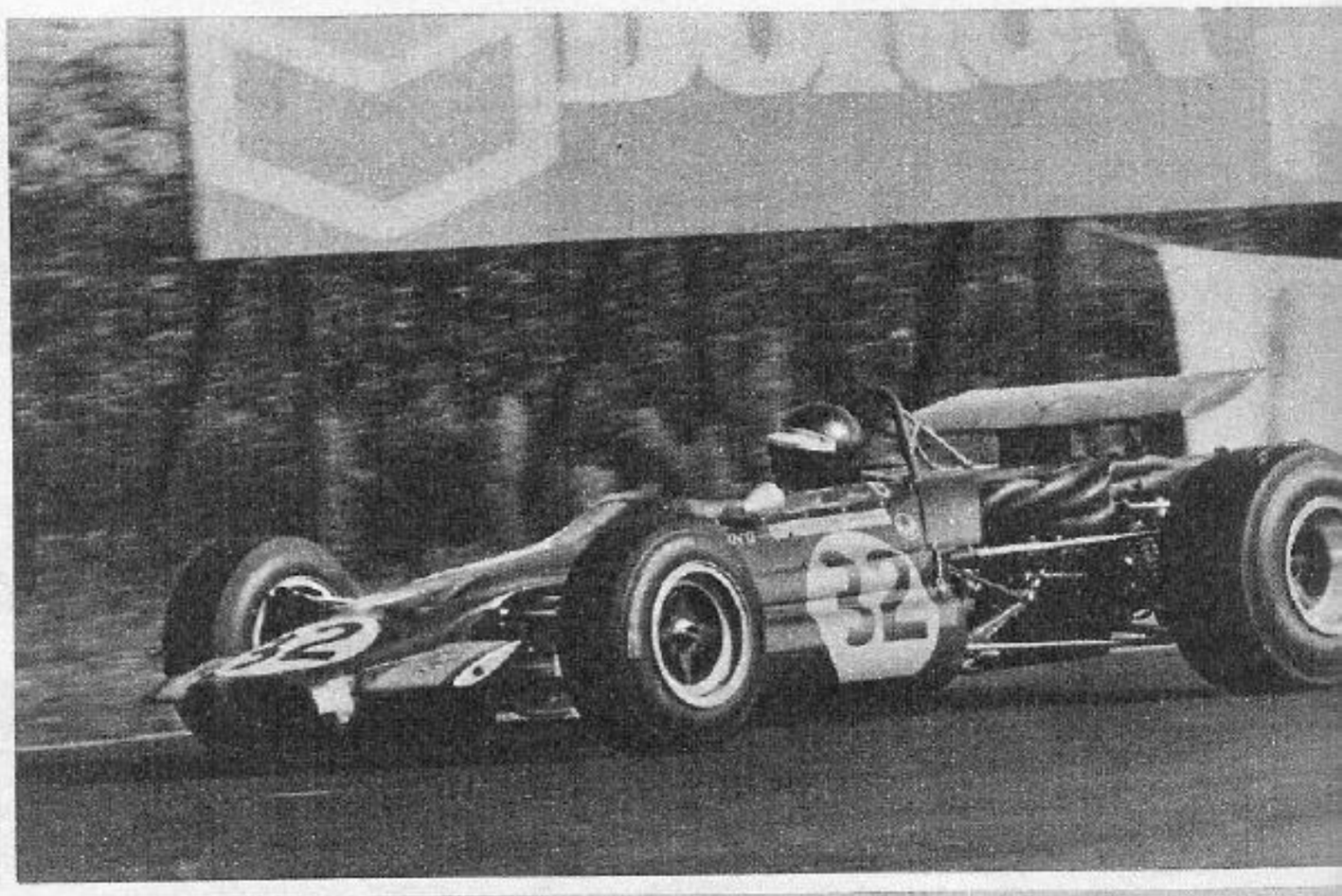



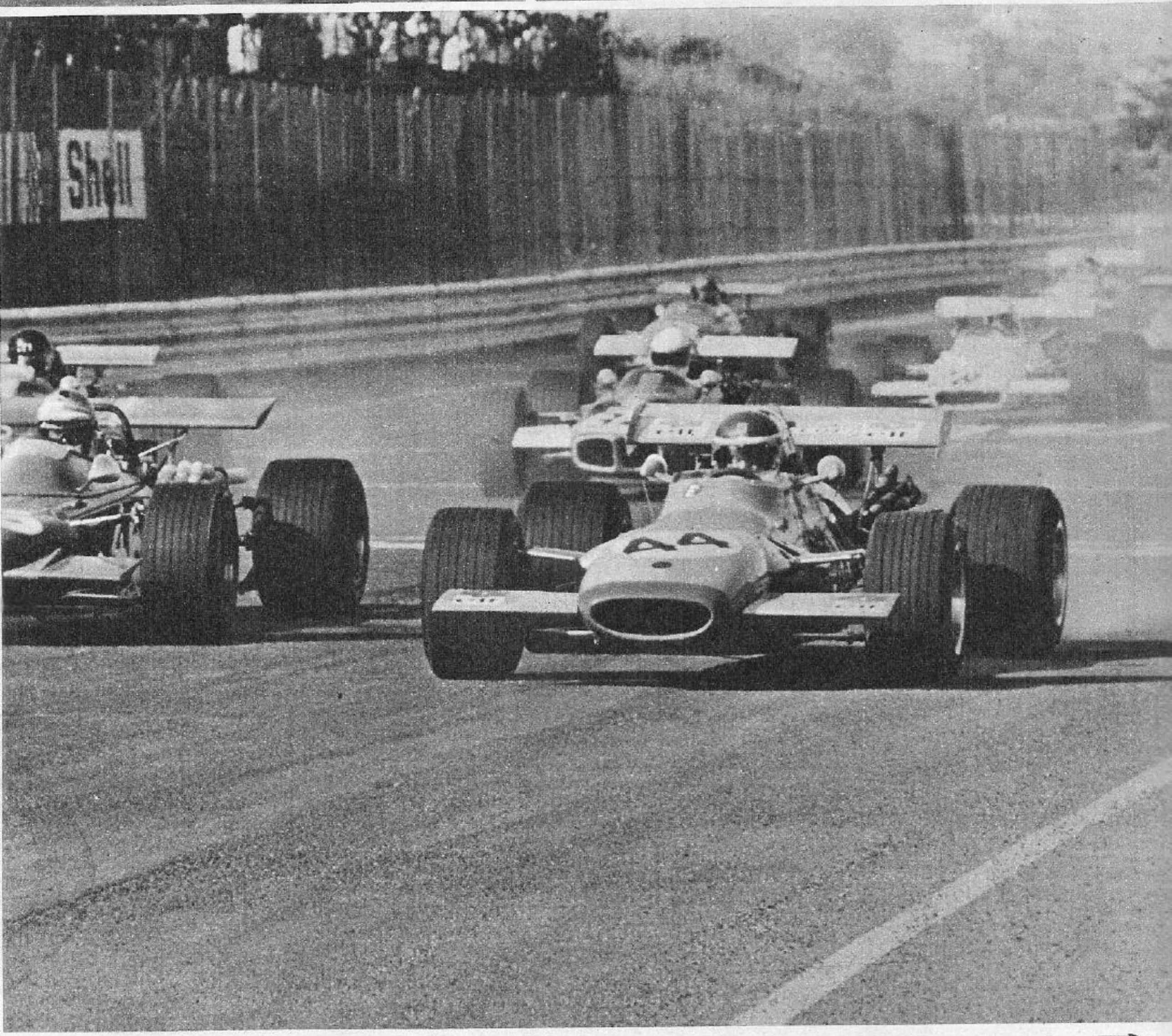


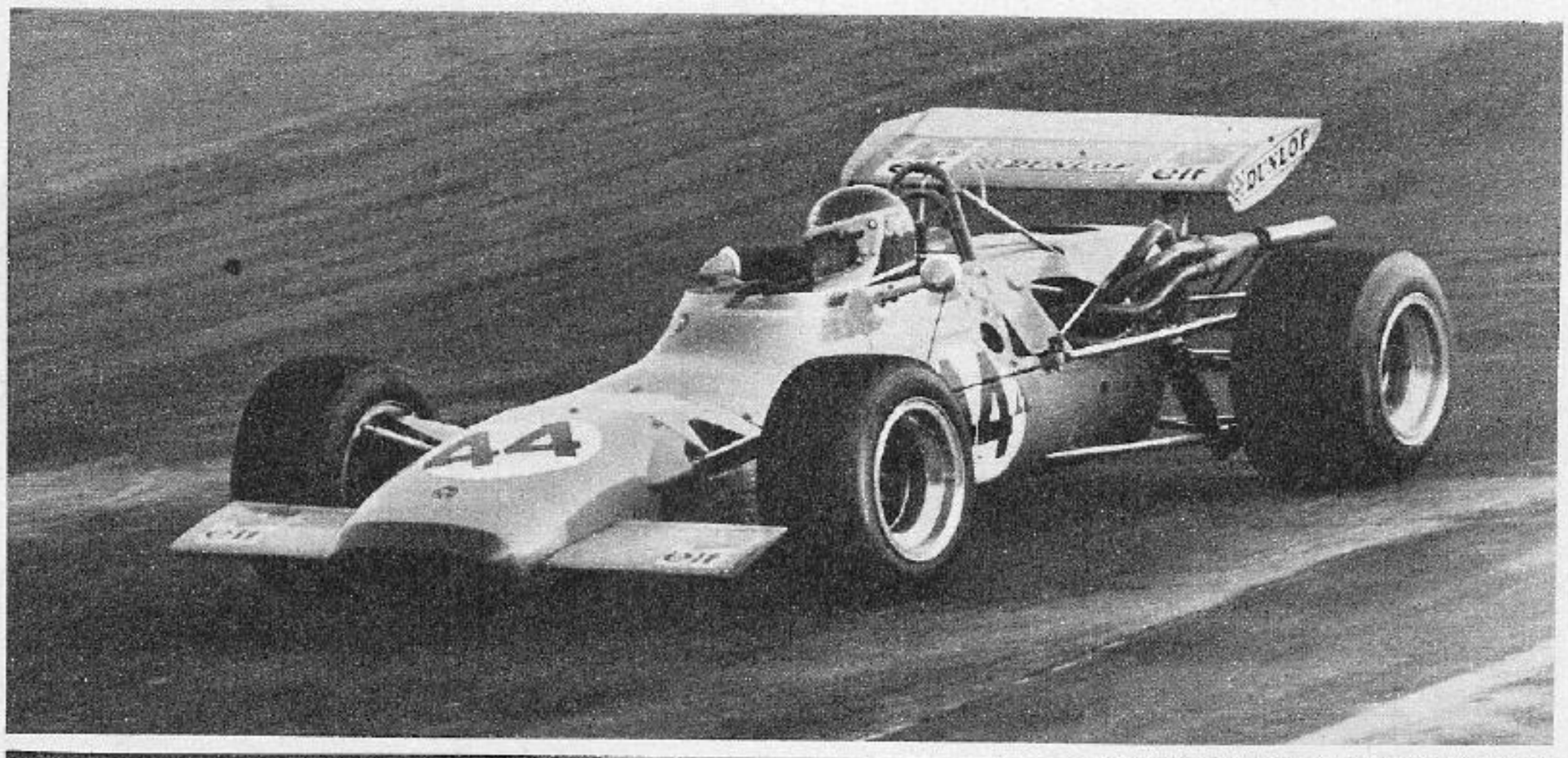



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

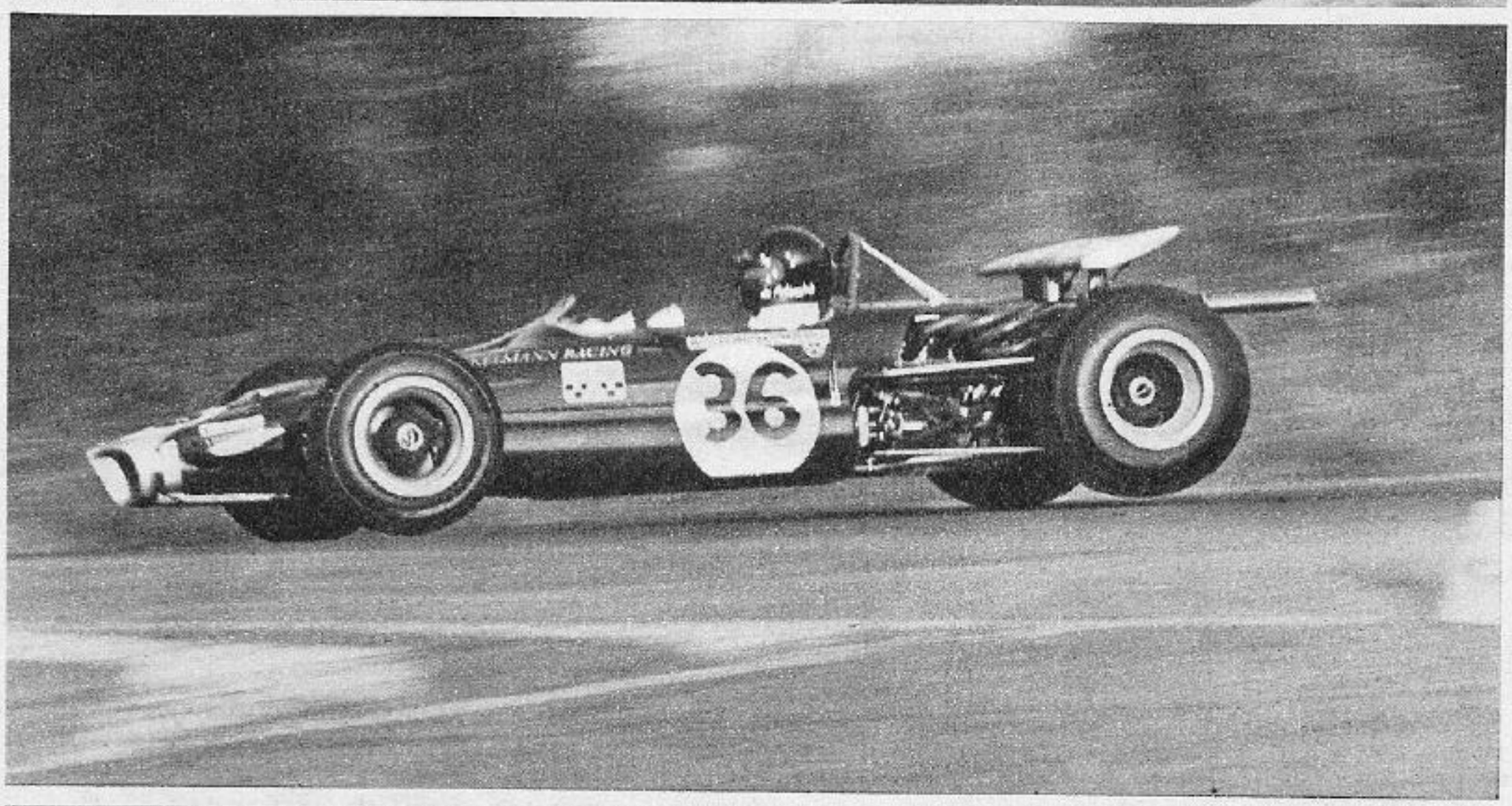

DUNLOP
46


32

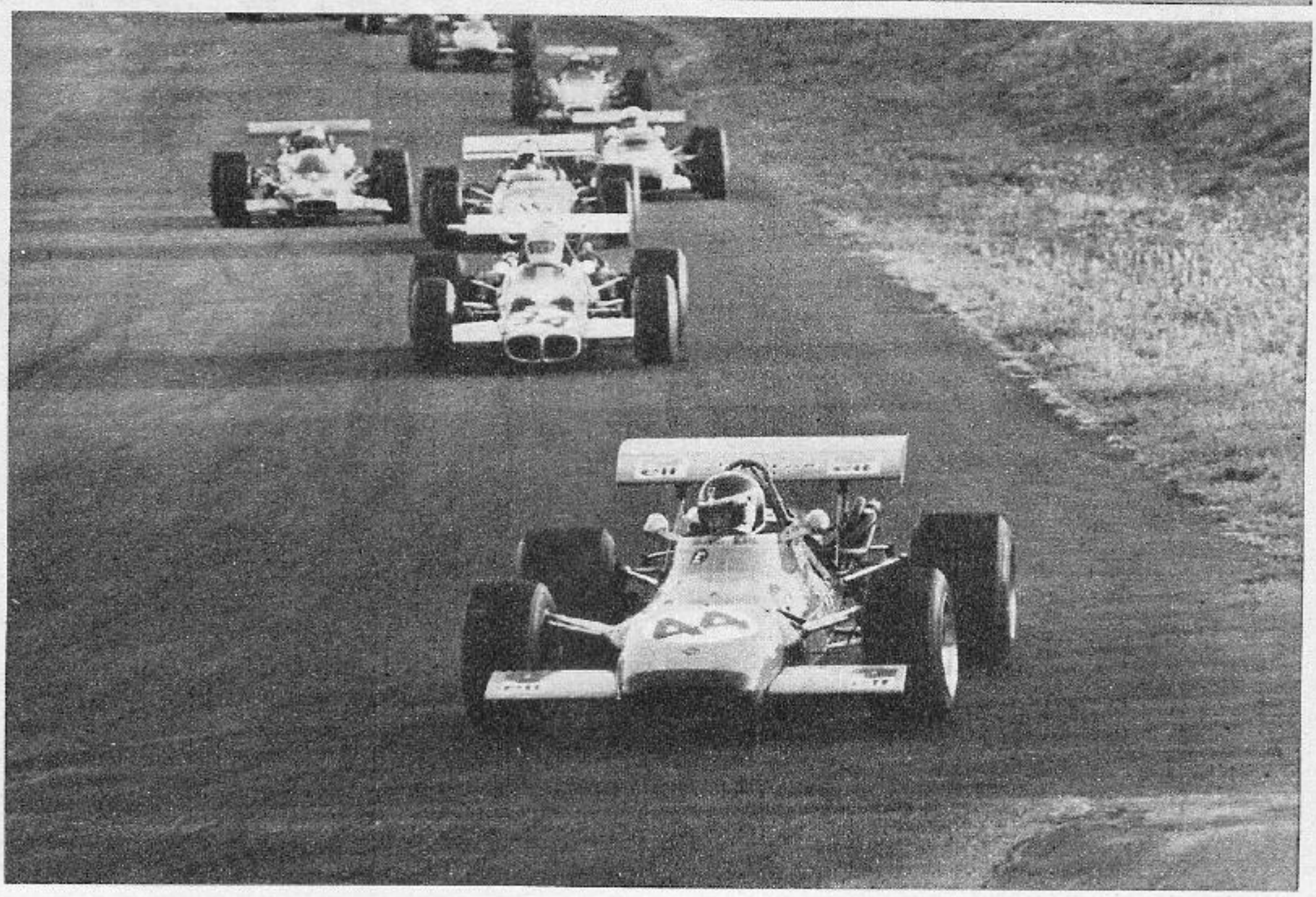

Shell
46



Matra ganó su última carrera de F-2. A partir de 1970 se suspenderá toda actividad de la fábrica francesa en este campo. Bileeen, Johnny...



Andrea de Adamich casi en el aire con la segunda máquina de team Winkelmann. Este es el coche que tendría que haber manejado Graham Hill, ahora convaleciente de sus heridas en Watkins Glen. Andrea fue 7º a cuatro vueltas.



Johnny Servoz Gavin se afianza en la vanguardia. Ronnie Peterson y Peter Westbury doblegan a Piers Courage. Peterson (sueco) es una de las revelaciones surgidas de la rejuvenecida F-3 y tiene un gran futuro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GM
CHEVROLET




# CAPTURELO

## Special 70 RALLY SPORT

Animese a capturar el Rally Sport.
Le espera una recompensa diferente.
Un coche con estilo propio.
Dotado con el poderoso y resistente motor 194-7 bancadas..
Y caja de cuatro velocidades totalmente sincronizadas con palanca al piso, de corto recorrido. Butacas anatómicas individuales. Capot de nuevo diseño deportivo.
Y una amplia linea de complementos para que usted le dé al Rally Sport el toque de su personalidad.
Captúrelo...! es de pura raza!

Visite a su Concesionario Chevrolet e infórmese sobre los nuevos y económicos planes de financiación.

**de pura raza**

CHEVROLET

# AL VOL DE UN NUEVO

## Una idea inteligente: un auto barato pero con requisitos deportivos; es el Rally Sport recién presentado por GM. Lo tuvimos, lo manejamos por unos días y resumimos las primeras impresiones

*por GERMAN R. SOPEÑA*

Un día de hace unos días nos fuimos raudos hasta GM y tras los papeleos de rigor salimos manejando un auto que presentaba dos automáticos e inefables placeres. Primero, era un auto nuevo aún no presentado a la venta —hoy sí—, el Rally Sport. Segundo, que en su odómetro se leía la insólita cifra de ... 26 metros. Exactamente el recorrido desde su salida de la planta hasta la playa donde estaba estacionado. Más nuevo, nunca visto. Así que con más precauciones que las normales



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# RALLY SPORT ANTE AUTO

(normales son pocas...) tomamos la calle disfrutando desde el vamos la caja ZF de cuatro marchas. Primera, segunda, tercera, de vuelta segunda, el asunto era meter cambios por el placer de hacerlos.

Auto nuevo y ganas de conocerlo más o menos íntimamente. Nada mejor que hacer un viaje largo. Y como en este momento la consigna de todos parece ser el sur, con el Chevrolet Rally Sport se tomó rumbo a la ruta 3 con destino a El Chocón. De esos tres mil kilómetros hechos en tres días surgirían las impresiones de manejo de este nuevo auto que se incorpora al mercado local.

## UN POCO DE PRESENTACION

Recordemos que a principios de este año GM presentó el Special, un Chevrolet sumamente barato pero absolutamente desprovisto de todo accesorio y muy espartano en todos los detalles y cuyo test apareció en el número 158 de Parabrisas CORSA. Estaba equipado con motor de 194 pulgadas cúbicas (vale decir tres litros), se conforma con nafta común y se vendió bastante entre taxis, coches de flota de empresas, amén de particulares varios.

El Rally Sport nace de allí pero incorpora un detalle sugestivamente interesante: la caja ZF de cuatro marchas. Aparte viene con butacas delanteras individuales y unas rayitas teóricamente deportivas pintadas en ambos costados del coche. Y también unas tomas de aire simuladas en el capot que en realidad no sirven para nada, pero a las cuales los americanos son muy afectos en sus coches de pretensiones deportivas. ¡Ojo! Dijimos pretensiones.

El resto del auto es similar al anterior Special, o sea con un instrumental mínimo, sin radio, sin cinturones, aunque sí con calefactor. Y vale $ 1.695.000.

## AL VOLANTE DEL RALLY SPORT

Hicimos un viaje largo andando rápido, prácticamente parando nada más que para cargar nafta y por caminos de asfalto y ripio, ya que fuimos por la ruta 3 hasta Bahía Blanca y luego por la 22 hasta Neuquén, o sea todo asfalto y rectas de pata a fondo (no tan a fondo porque era nuevo...) y luego volvimos por La Japonesa y Santa Rosa, donde hay un tramo de tierra, además, de haber recorrido varias veces los 20 de ripio que hay desde la ruta 22 hasta El Chocón.

Aunque todo parecía indicar que el Rally Sport sería en realidad igual a todos los Chevrolet que anteriormente manejamos nos encontramos con la sorpresa de una suspensión mucho más agradable. Más durita, que trasmite mucho más la sensación de rodar sobre el camino y no flotar sobre el mismo y que eliminó en gran parte esa sensación de ingobernabilidad de la cola. Incluso sobre el ripio grueso, donde el auto a menudo va en el aire y al menor descuido tiende a cruzarse, se mantiene en todo momento un control adecuado del aparato y a pesar de andar a fondo.

Las butacas son cómodas pero no reclinables y por lo tanto aunque se puede graduar su acercamiento o alejamiento del volante no se puede regular el ángulo de inclinación del respaldo, por lo cual para ciertas personas la butaca puede parecer un poco vertical. A nosotros nos lo pareció por lo menos. Pero de cualquier manera la posición de manejo es cómoda, ya que existe una relación muy bien balanceada entre la distancia al volante y a los pedales, que prácticamente se adecua a

→



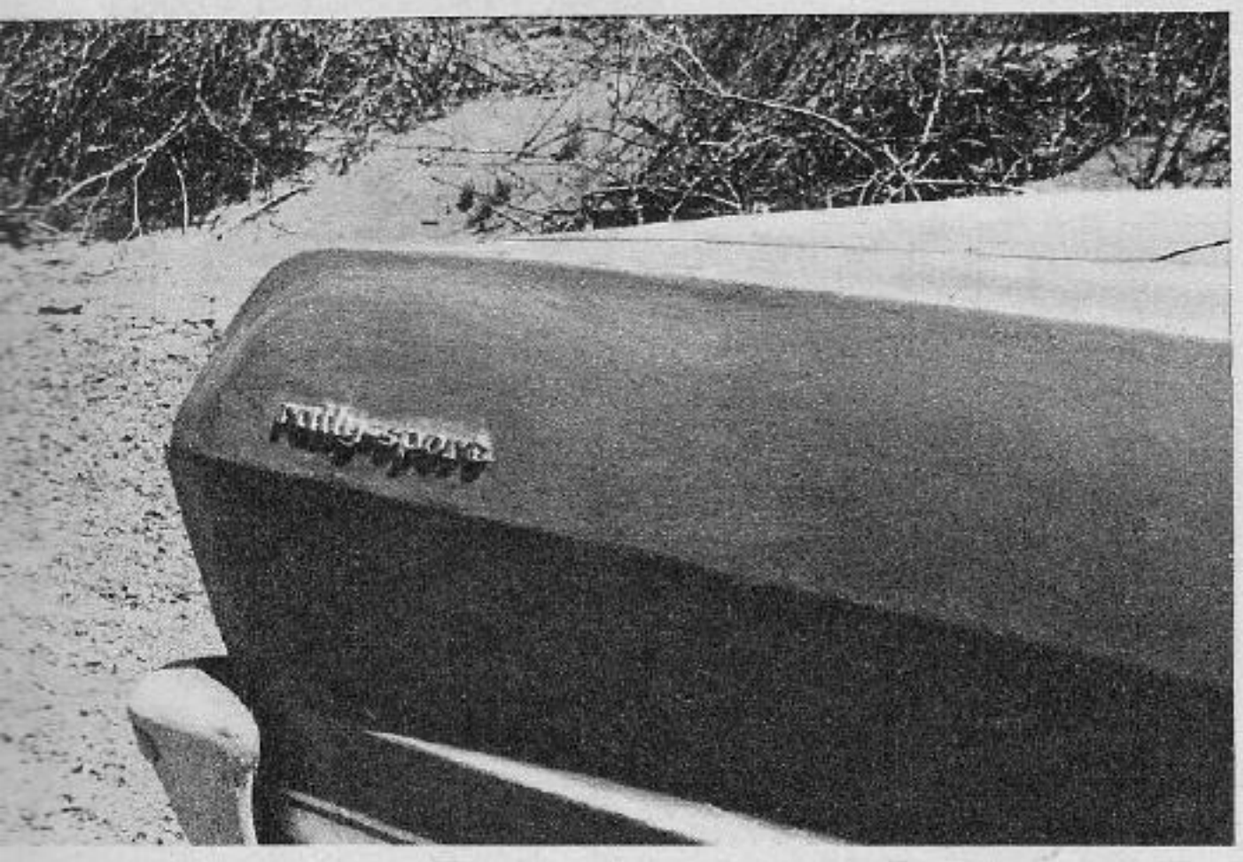


HOMBRE
de artez westerley

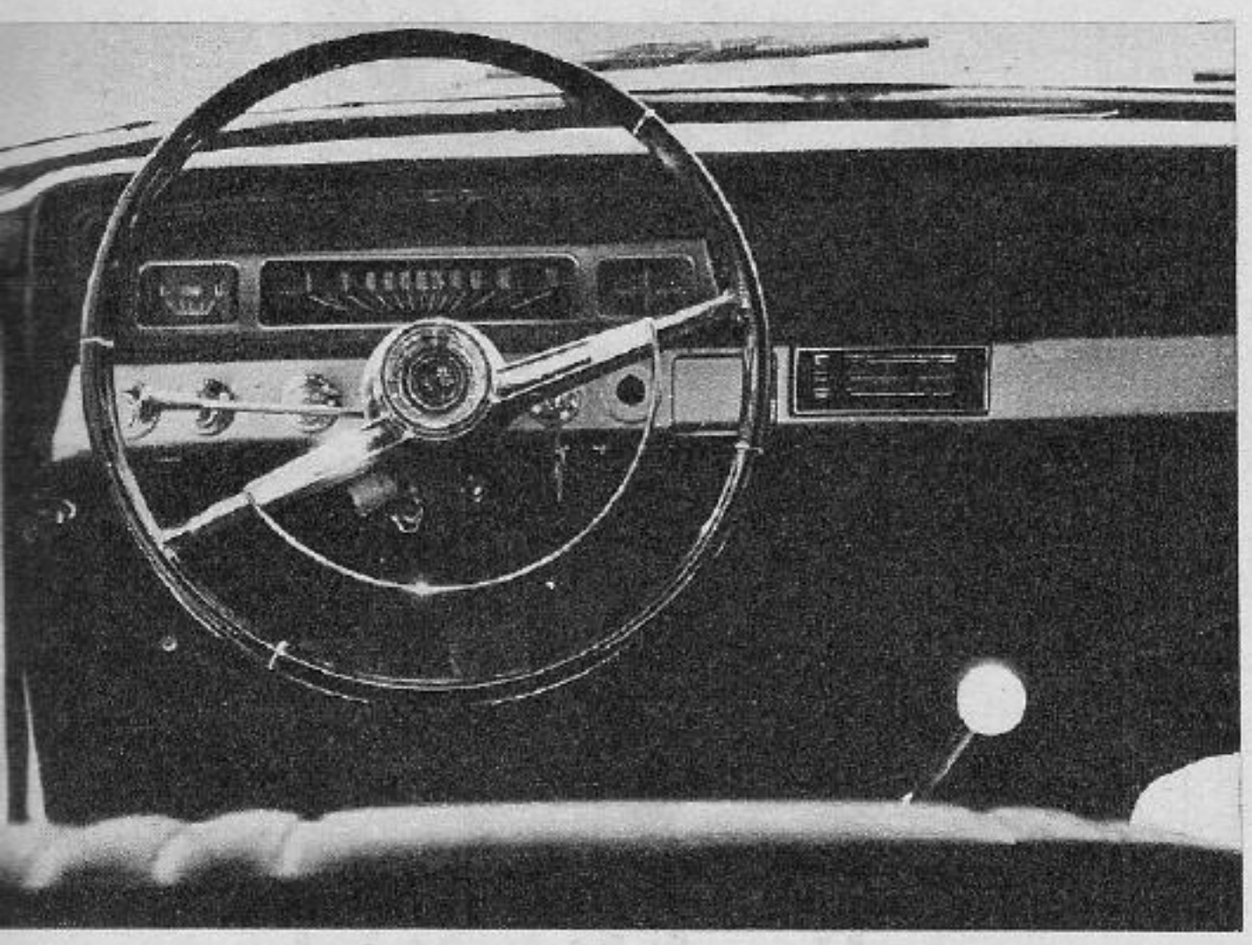




Tierna escena de amor entre el Chivo RS y el chivo Francisco intitulada: dos almas gemelas se encuentran en la fronda.



Esta insignia es uno de los pocos detalles externos que delatan al nuevo auto. Otro dato son las rayas pintadas en los flancos.



Palanca de cambios al piso —caja ZF—, butacas y un tablero que tiene menos que lo imprescindible.

personas de cualquier estatura. Perfectamente ubicada también la palanca de cambios, que queda justo en el lugar donde cae la mano al sacarla del volante y, sin necesidad de ningún otro elogio, el accionamiento de la caja ZF. Los cambios entran con la suavidad y las relaciones de caja son las ideales para un motor que tiene un poquito menos de elasticidad que los siete bancadas más grandes (230 y 250). En cambio sigue siendo incómodo "encontrar" la marcha atrás de la ZF, como pasa en el Torino (es la misma caja). Hay que empujar la palanca hacia abajo y ponerla en el lugar de la segunda (un poquito más hacia la izquierda). A veces se pone duro el accionamiento e invariablemente la palanca toca en la butaca, por lo cual más de una vez el conductor se agarró los dedos entre la palanca y la butaca por culpa del movimiento un poco brusco que hay que realizar.

Volante cómodo, gaveta cómoda,

# CHEVROLET RALLY SPORT

radio no hay y relojes de instrumental, muy mal. Solamente existe un velocímetro con su correspondiente odómetro y a la izquierda el indicador de combustible. Nada más. El resto son luces de esas que no sirven para nada y de las cuales obtuvimos un perfecto ejemplo de su casi inutilidad. Llegamos a Monte, paramos a cargar nafta —el auto venía perfecto, era de día— y al girar nuevamente la llave para dar arranque nos encontramos con la sorpresa de que el motor de arranque no gira ni un centímetro. La batería estaba completamente descargada, pero la luz no se había prendido indicando la descarga de la dínamo. Por su parte había que descubrir cuál era la razón de una falla inesperada e insólita en una batería nueva. Taller de electriciadd mediante se descubrió que la falla estaba en el regulador de voltaje y por lo tanto se quemó la dínamo. Unica solución: cambiar el regulador de voltaje y la bobina de la dínamo. Siete mil pesos con el trabajo incluido. Ahí fue cuando apreciamos más que nunca el adelanto que constituyen los alternadores y por supuesto la necesidad de los instrumentos de agujas que señalan mucho más acertadamente qué es lo que pasa con el sistema en cuestión. Instrumento de presión de aceite tampoco hay (sólo la luz roja) y de temperatura de agua tampoco. El velocímetro por su parte era muy particular porque llegaba a los 70 km/h y de ahí no pasaba. Era exactamente como si la aguja tuviera una traba invisible. Eso sí, el de nafta marcaba bien y nunca nos quedamos sin combustible a pesar de circular en diversas oportunidades con la aguja muy peligrosamente cerca del "vacío". Cosa que en realidad pasó muchas veces porque el auto gastaba una barbaridad. Una cifra de consumo totalmente anormal y producto del único punto gruesamente negativo de este auto y que inmediatamente pasaremos a detallar: la carburación.

Cuando el test del Special se señaló exhaustivamente que el gran defecto del auto era el carburador, el cual no pudo ser puesto bien a punto jamás. Pero... podía ser un hecho aislado. Sin embargo al encontrar otro auto que presenta exactamente las mismas características el asunto da que pensar. Nunca arrancaba bien y en la gran mayoría de los casos había que pisar el acelerador a fondo para que se pusiera en marcha. Casi siempre se ahogaba, tironeaba inesperadamente, gastaba mucha nafta y andaba más despacio que lo que debía caminar. O sea todo mal. Lo hicimos ver en la concesionaria de Neuquén y quedó igual pero nos enteramos que en toda la zona los Chevrolet sufren exactamente el mismo problema y lo solucionan cambiando el carburador original por el Holley de la camioneta. Por su parte en El Chocón la empresa constructora adquirió una gran partida de Special para los directivos, lógicamente por el precio reducido en comparación a otros autos. Pues bien, a casi todos esos autos se les cambió el carburador para solucionar definitivamente el inconveniente. Nosotros no lo cambiamos pero teníamos ganas por cierto y en realidad la fábrica debería ocuparse de ello.

Andando mal la carburación es obvio que el motor no rindió bien en ningún momento, pero sobre él cabe abrir juicio aun a ojos cerrados. Es un motor para poner el pie a 140 km/h y no soltarlo hasta llegar donde uno quiere, es sencillo y de funcionamiento suave y ayudado ahora por la caja de cuatro marchas es algo muy cómodo para usar tanto en ciudad como en ruta. Creemos también que debe ser un motor económico, a pesar de la experiencia fallida que relatamos. Todo el auto, en general, es de un andar suave y muy apropiado para andar rápido pero... con otro ítem que hay que apuntar con el dedo acusador: los frenos no son muy eficientes para quien quiere andar rápido. Desde ya que no es nada común que la gente ande a 150 km/h todo el día, pero las fábricas deberían convencerse de una buena vez que si se provee un motor para andar a esa velocidad es una obligación entregar frenos que lo paren convenientemente. Y de paso, ya que estamos, no vendrían mal unos cinturones de seguridad pero por supuesto el bajo costo del auto cobra también su precio.

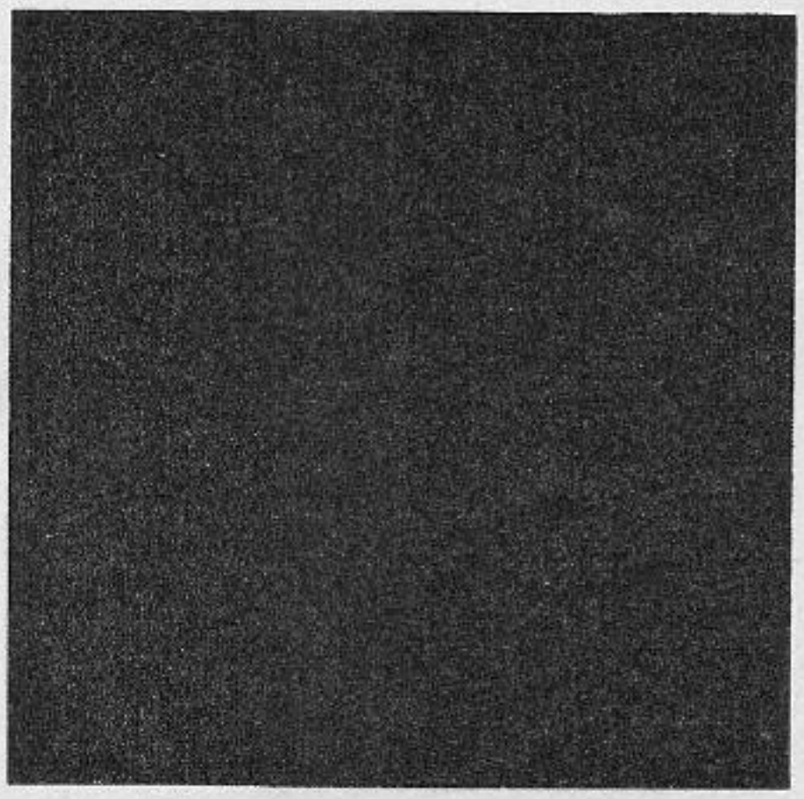
## CONCLUSIONES

El Chevrolet Rally Sport es, en concepto, el auto ideal para lo que nosotros pedimos poniéndonos en mentes lógicas pero con corazoncito deportivo. O sea un auto sin problemas, confiable en todos sus mecanismos, pero con detalles como la caja de cuatro, que hace recordar muy rápidamente eso que uno aprende yendo a girar al autódromo. Es ideal porque además de ello elimina todos los aspectos superfluos e innecesarios a los cuales son tan afectos los americanos, como cromados, techos vinílicos, tazas rebuscadas o insignias difíciles. Nada más que en la volteada caen también algunas cosas que no son superfluas sino imprescindibles. Dejando el problema de la carburación de lado —que debe ser solucionado— pensamos que al Rally Sport le falta, tal como está, frenos de discos, un par de cinturones y un panel de instrumentos menos elemental. Con eso, sin llegar a los detalles de refinamiento del SS y sin aumentar mucho un costo de por sí barato, el Rally Sport sería un auto excelente y funcional, palabra ésta tan usada y que sin embargo es tan difícil de aplicar a un auto en el sentido íntegro. Porque al Rally Sport, tal como viene, hay que agregarle algunas cosas y si las trajera de fábrica sería mejor. La idea está casi concretada. Con poco más se logra.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Si este triángulo fuera un repuesto legítimo Ford, usted lo vería de otra manera (y su Ford también).



La diferencia entre el triángulo del título y el cuadrado de la ilustración es notoria. Usted ya se dio cuenta, claro. Lamentablemente, a veces las diferencias entre un repuesto FORD legítimo y uno que no lo es son mucho menos visibles. Sólo pueden determinarlas los severos controles de calidad de FORD, que respaldan cada repuesto con una **garantía de 6.500 Km. o 90 días.** Asegúrese esa legitimidád al comprarlos.

Ford
Repuestos
REPUESTOS LEGITIMOS FORD

# COCINA INTI





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ERNACIONAL

**A "Bocina Internacional" se suma "Cocina Internacional" en la que traeremos las últimas novedades de aquí y allí. O, en su defecto, recetas fáciles, sencillas y nutritivas [sin ciclamato...]**

Cristóbal Colón tenía razón. El mundo es redondo y no hay nada que hacerle. A partir de esa premisa, suficientemente consistente como argumento, nos quedaría agregar, después de haber analizado sesudamente la situación, que la parte del planeta que no se compone de agua, se compone de tierra. Del 75 % de agua no nos ocuparemos, dado que se ha determinado fehacientemente que los bagres no fabrican autos. Así que nos dedicaremos al miserable 25 % de tierra restante, donde sí se fabrican autos.

Por ejemplo...



1

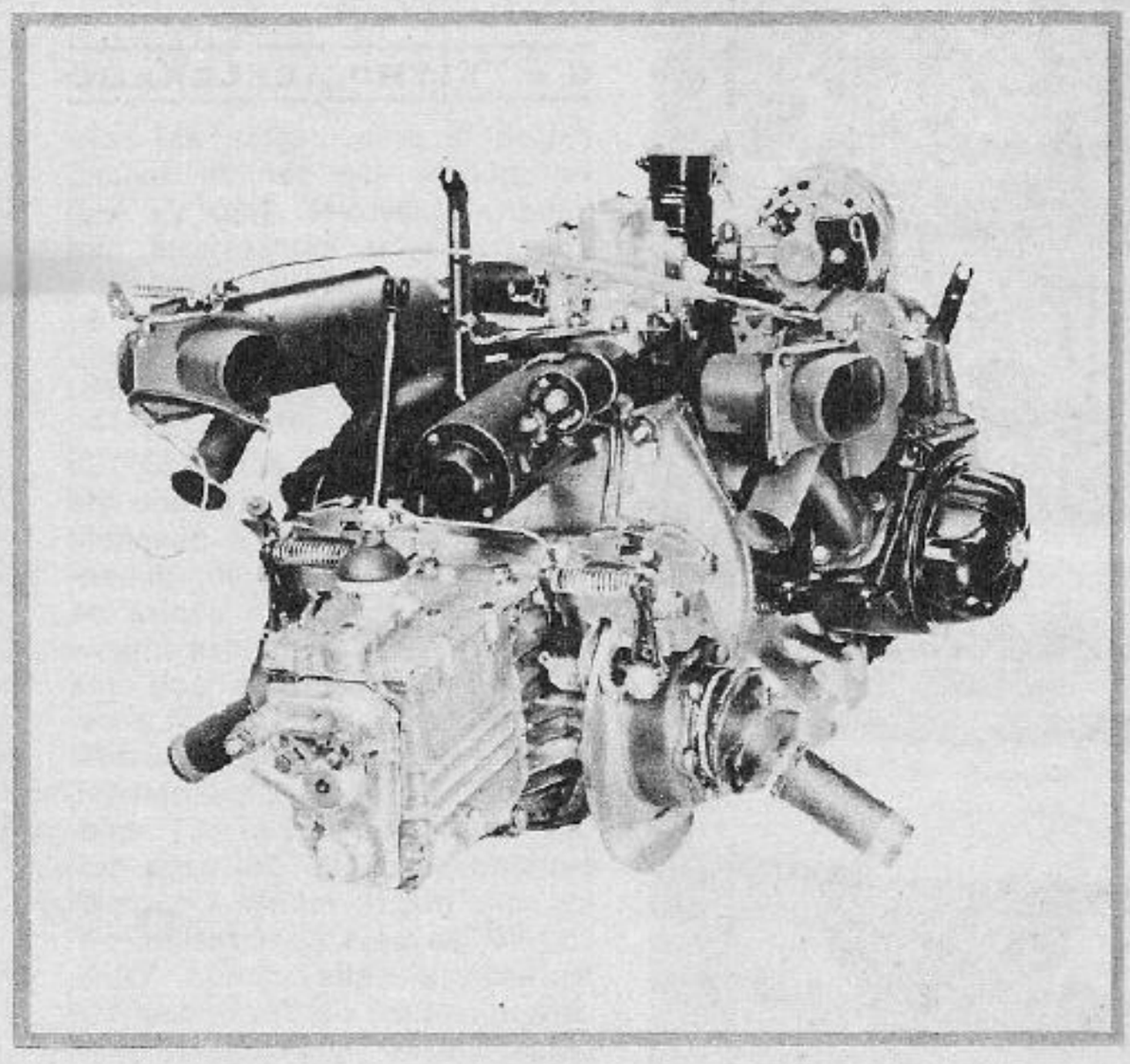
## JAPON ROTATIVO

Los japoneses dejaron el rickshaw para dedicarse a los autos. De esto hace ya bastante... y actualmente están en condiciones de asustar a más de un desprevenido (ver 84 Horas de Nürburgring '69)... Todo el esfuerzo actual parece haberse volcado hacia el desarrollo de motores de pistón rotativo tipo Wankel. Pruebas a la vista: la nueva coupé Mazda R 130, equipada con nuevo "2-rotores-2", 1.300 $cm^3$, carburador Stromberg, relación de compresión 9:1, que puede arribar tranquilamente a los 190 km/h. El nuevo "demonio amarillo" mide solamente 4,58 m y pesa 1.255 k. Frenos de disco adelante y normales atrás, asistidos hidráulicamente, aseguran detenerse en un sitio más o menos razonable, siempre y cuando uno no venga muy-muy-muy jugado. A efectos de ilustrar gráficamente, correr los ojitos hasta la foto (1), mirar el autito, y no hacer comentarios sobre los horribles espejitos que están sobre los guardabarros delanteros; en Japón son obligatorios para circular por calles y avenidas "e anche" para escalar el Fujiyama.

## BRISTOL. MAS INGLES QUE NUNCA

A pesar de los "Important changes in design, specification and performance", el Bristol sigue siendo tan Bristol como siempre... La característica conservadora de Su Graciosa Majestad trasciende en la línea mantenida del Bristol 411. Las novedades incorporadas son a nivel técnico. El anterior motor de cinco litros ha sido reemplazado por una nueva unidad de seis litros, es decir que si las cuentas no nos fallan, el auto tiene un litro más de cilindrada que antes. ¡Qué tal!

Por otra parte, la línea de producción de los Bristol se sigue planteando en el nivel "unidad por unidad", el tratamiento casi artesanal asegura un índice de calidad difícil de superar. El motor —seis litros— es un V-8 a 90° que desarrolla 335 equinos de fuerza, acelera de cero a ciento sesenta km/h en 19 segundos y llega a 222 kilómetros hora. Acomoda en su interior a seis personas y su correspondiente equipaje (siempre y cuando a uno de los pasajeros no se le ocurra meter una cama de bronce o un equipo congelador tipo frigorífico, claro está) y ofrece, en definitiva, la tradicional calidad inglesa en cuanto a resolución interior, tapizado, aire acondicionado, ceniceros, encendedores, posabrazos, luces de cortesía, etcétera. Importante: el Bristol 411 tiene dos puertas, que sirven para entrar (si uno está afuera) o para salir (si uno está adentro). Gran solución que evita la incomodidad de entrar por las ventanillas. La comuna de Mar del Plata, encantada con el Bristol 411, ha decidido bautizar con ese nombre una playa de la ciudad. (¿O ya existe una...?) Para alegrar la vista, ver foto (2).



6

## UN MERCEDES MUY GRANDOTE EL

Así como para cargar muchísimas toneladas de cualquier cosa, Mercedes Benz incorpora un nuevo camión: el LP 1632. La LP no tiene nada que ver con Long-play. El camión no es redondo, no es chato ni tiene un agujerito en el medio. Además, aplasta todos los tocadiscos sobre los que se lo coloque para escuchar música. Así que este LP sirve para carga. ¿Estamos?

Los nuevos camiones se presentan con el motor V-10 de 350 HP, ofreciendo una relación pe-

→



4





5

so por unidad de potencia muy favorable, y que oscila en los 2,85 k por HP. Los camiones de la línea 1632 traen originalmente cambio sincronizado, con la dirección y embrague servoasistidos. Maniobrando en el tránsito, este camión debe ser algo así como Margot Fonteyn...

La suspensión es neumática, regulable en cuanto a altura desde la cabina. Tomar por favor lo referente a la altura **textualmente;** el camión **no vuela:** solamente desplaza la suspensión hasta un máximo de 20 cm, permitiendo mayor despeje de acuerdo con las necesidades.

La seguridad en cuanto a la conducción de los pesados camiones está en función directa de los elementos ad hoc profusamente distribuidos en la cabina, complementados por una posición de manejo racional e inusual en camiones de semejante desplazamiento. Después de ver la foto (3), se darán cuenta de que el nuevo Mercedes Benz LP 1632 sirve para todo, menos para chocarlo de frente...

## AUTOBIANCHI SE VENDE

Así rezan los carteles presentes en las agencias Citroën de Francia. El nuevo modelo de Autobianchi —A 111—, provisto de tracción delantera, motor Fiat 124 de 75 HP, frenos de disco, 155 km/h y otras menudencias, se comercializa a través de los representantes del doble chevrón en el territorio francés (foto 4).

Y ya que en Francia estamos, aprovechamos para contarles que precisamente Citroën ha producido el día 7 de octubre la millonésima unidad de la serie DS. El agraciado por la fortuna de ser millonésimo fue un DS 21 a inyección electrónica, color dorado, que será expuesto en el stand Citroën del Salon de l'Auto.

## G M. RITMO ACELERADO

Con la presentación del nuevo modelo de camión liviano naftero Chevrolet C-30 ya van tres vehículos comerciales que GMA lanza al mercado argentino en 1969. Realmente, un ritmo de producción acelerado en cuanto a volumen y diversidad de modelos (foto (5) ).

Pero hablemos del C-30. Se trata de un camión liviano de 4.536 k de peso y una distancia entre ejes de 3,378 m, dimensiones que lo ubican dentro de la línea de los camiones chicos y aptos para cumplir con una variada gama de tareas. La carrocería es similar en su diseño a la de la pick-up Chevrolet (sí, señores... La Brava...), acomodándose dentro del vano motor una planta motriz Chevrolet 250 7B de baja compresión, alimentada a nafta común. Otras caractersticas: ruedas duales traseras, chasis tipo escalera para adaptarse a diversos tipos de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

caja; fuertes bastidores acanalados para brindar mayor apoyo a la carga; suspensión delantera independiente provista de resortes en espiral; elásticos traseros de hojas de acción progresiva; caja de cuatro velocidades, con la 2ª, 3ª y 4ª, sincronizadas; frenos hidráulicos duo-servo con doble circuito y autoajustables, y todos los elementos que hacen que el aparato sea en realidad un camión apto para todo servicio, rápido, cómodo y seguro. La potencia máxima es de 142 HP a 4.400 rpm. Las ruedas son —para no innovar en este único sentido— redondas. Menos mal...



## NOVEDADES EN CITROEN

En Francia se leen muchísimas novelas de anticipación. La gente de Citroën, notablemente influida por tal literatura fantástica, anticipa sus modelos para 1970. Como, por ejemplo, la nueva "Break" —rural— AMI 8, destinada a reemplazàr en la línea de producción al similar AMI 6. La línea de carrocería permanece semejante a la del sedán de igual denominación, habiéndose modificado el sistema de apertura de la gran puerta trasera, actualmente abisagrada arriba y pivotando en toda su dimensión. Como siempre, los diseños privativos de Citroën son como para sentarse en el café a pelearse con los amigos, para finalmente llegar a la conclusión de que —gusten o no gusten— son superlógicos. El motor, a pesar de ser un desarrollado del 2CV de galope largo e instinto fiel, resulta totalmente nuevo. Aquí, sus características: 2 cilindros horizontales opuestos; diámetro/carrera: 74 x 70 mm; 602 cm³; relación de compresión: 9:1; potencia máxima: 35 HP a 5.750 rpm; velocidad máxima: 123 km/h. (Las pruebas de la infamia las traigo en la foto (6).)

En la foto (7), y como para que no se coman los codos de curiosidad, tienen los rasgos fundamentales del nuevo motor que equipa al AMI 8, donde puede apreciarse la disposición de los frenos de disco adyacentes a la caja, las juntas homocinéticas adyacentes a los discos de freno, los cardanes cortos adyacentes a las juntas homocinéticas, y los semiejes oscilantes adyacentes a los cardanes cortos, que no están pero les juramos que Citroën los pone en todos los autos. La foto es en blanco y negro, con matices.

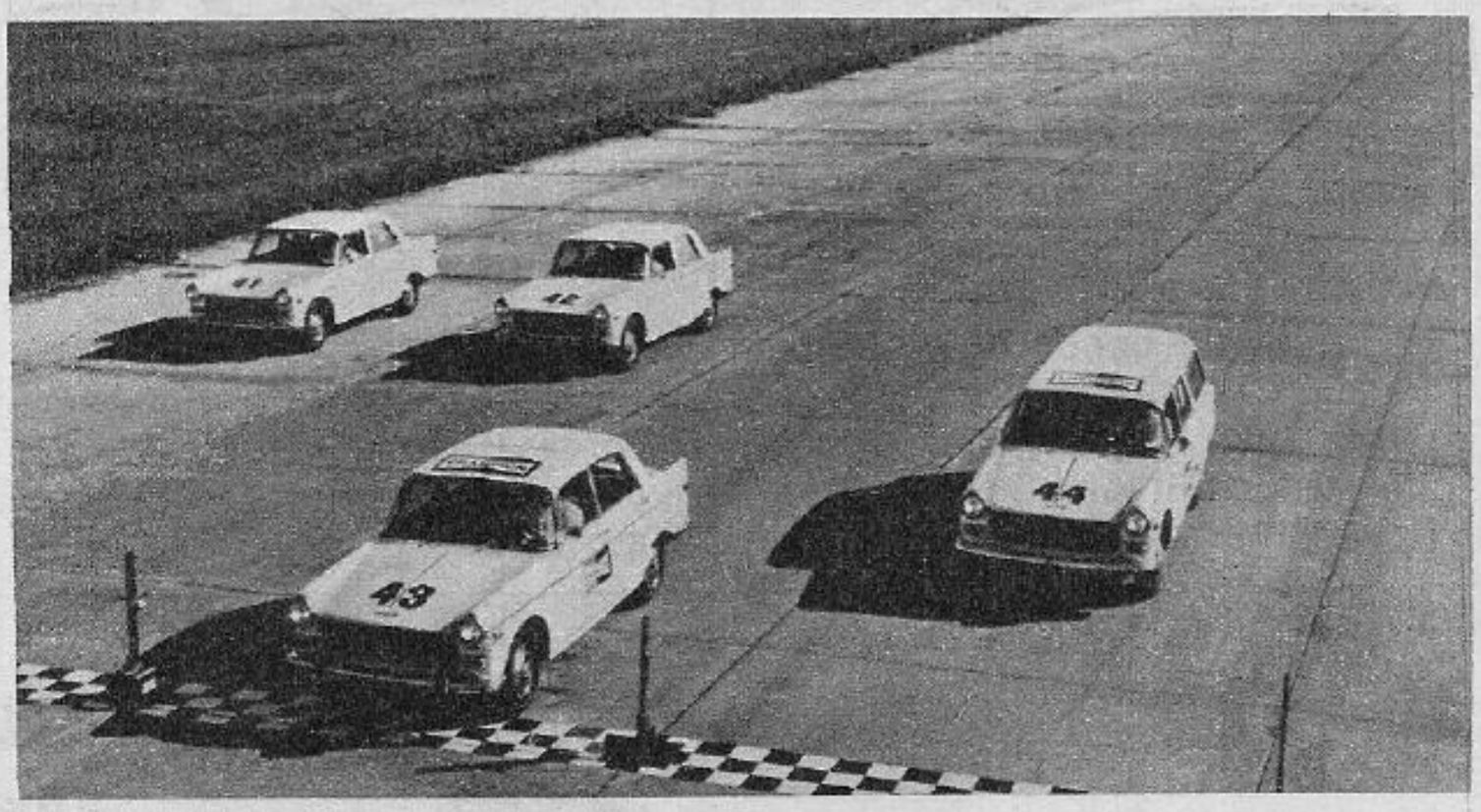
Otros trascendidos a ser ampliados luego: se lanzará una preserie de cupés con diseño similar al AMI 8, equipadas con motor rotativo. Citroën ya tiene experiencia en el ramo, dado que ha distribuido en Francia el NSU RO 80. Además, se lanzará un Súper DS, con motor Maserati V-6 "doppio albero in testa". De todo esto se desprende que a los franceses les dio "el" ataque...






Pruebas de caracter oficial probaron que...

**Renault, Citroën, Fiat y Peugeot aceleraron mucho más rapidamente con Bujías Champion Turbo-Action.**



En pruebas de aceleración de 500 metros, dos Peugeot equipados con BUJIAS CHAMPION TURBO-ACTION toman decididamente la delantera. Pruebas como estas y similares fueron rigurosamente certificadas por el "United States Auto Club", una organización líder en pruebas automovilísticas.

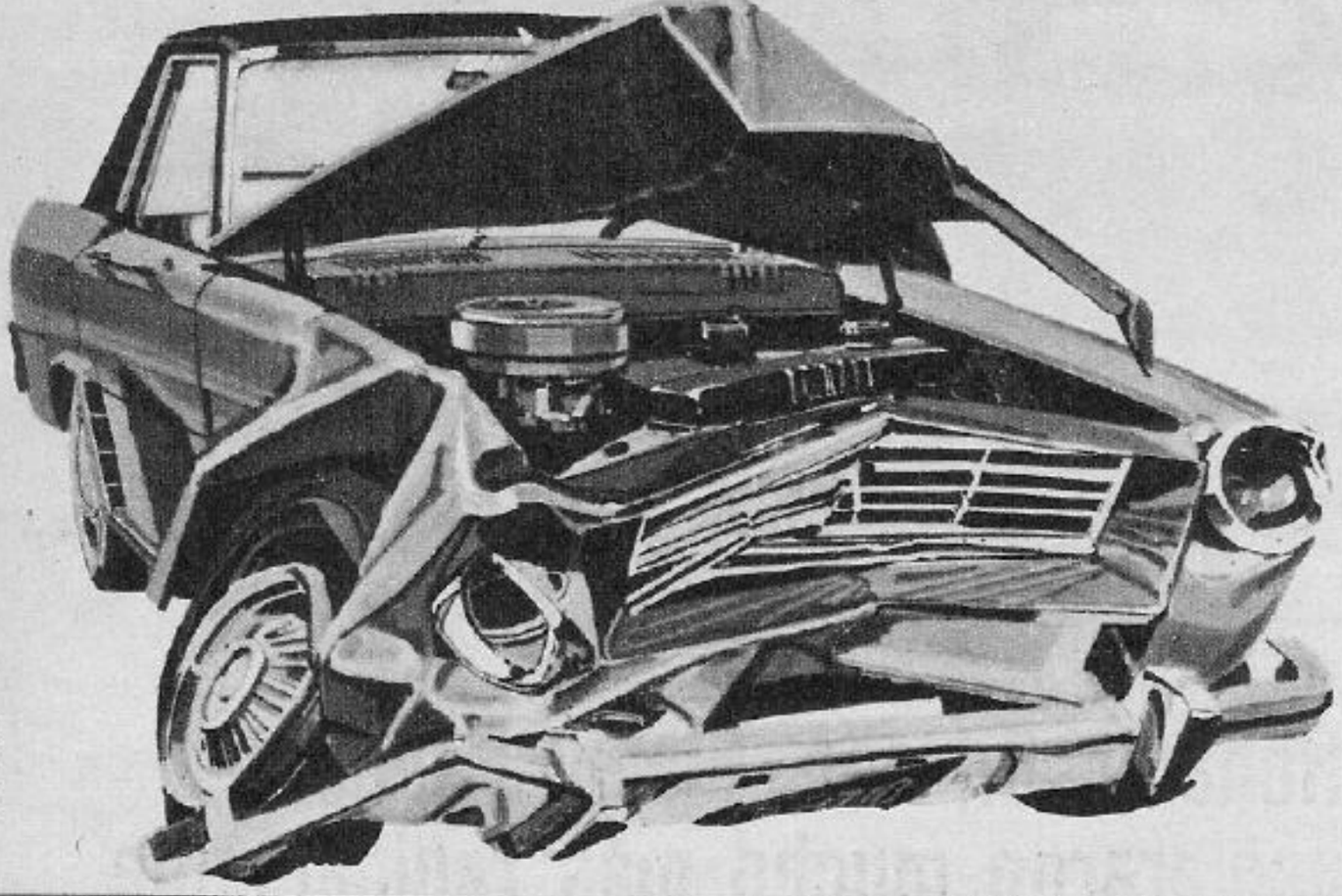
Y probaron hasta que punto el adecuado diseño de una bujía puede lograr una efectiva y considerable diferencia de performance. Esto es lo que ocurrió en cuidadosas pruebas de conducción con autos de las marcas Renault, Citroën, Fiat y Peugeot. Cada una de estas marcas de autos obtuvieron mayor aceleración usando las BUJIAS CHAMPION TURBO-ACTION. En total 16 marcas populares europeas, japonesas y americanas representadas por 4 autos nuevos fueron testeadas y cada una de ellas obtuvo mejor aceleración con TURBO-ACTION. **Otras pruebas demostraron además que estas bujías ayudan a economizar combustible.** Es que el diseño de las CHAMPION las hace útiles para los requerimientos de cada tipo de motor y recomendable para la mayoría de las marcas.

CHAMPION



**Mundialmente preferidas en aire, mar y tierra.**

# Prioridad 1:
# SEGURIDAD!

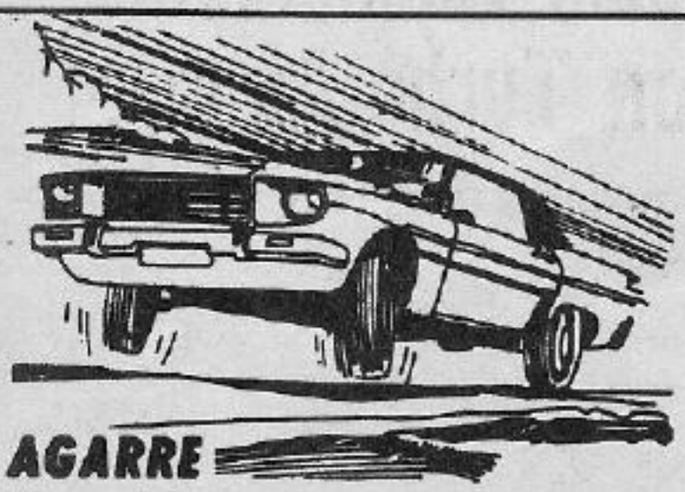


**Y seguridad es sinónimo de buenos amortiguadores**

## NO ARRIESGUE

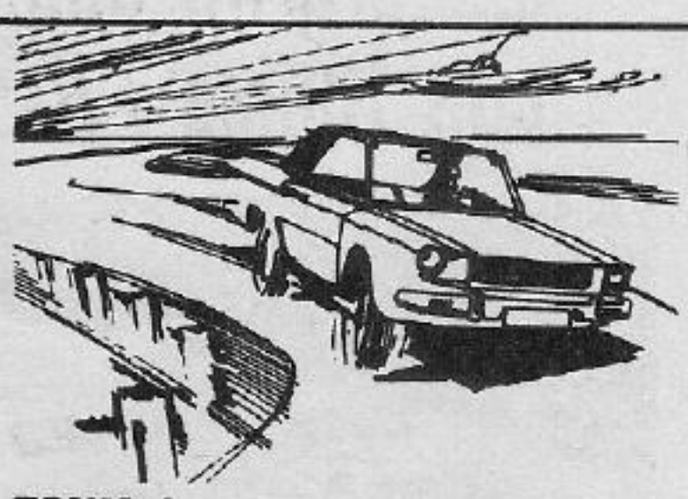
Los amortiguadores en mal estado impiden que Ud. controle totalmente el manejo, hacen que pierda estabilidad en las curvas y frene más allá del margen de seguridad. Y el accidente acecha!

CMG



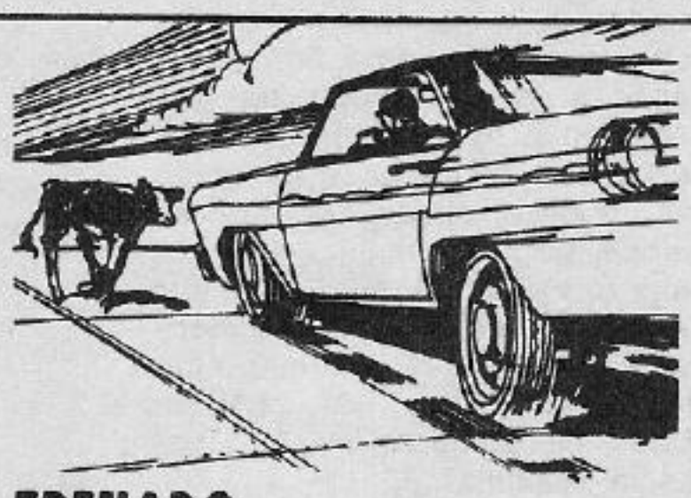
### AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



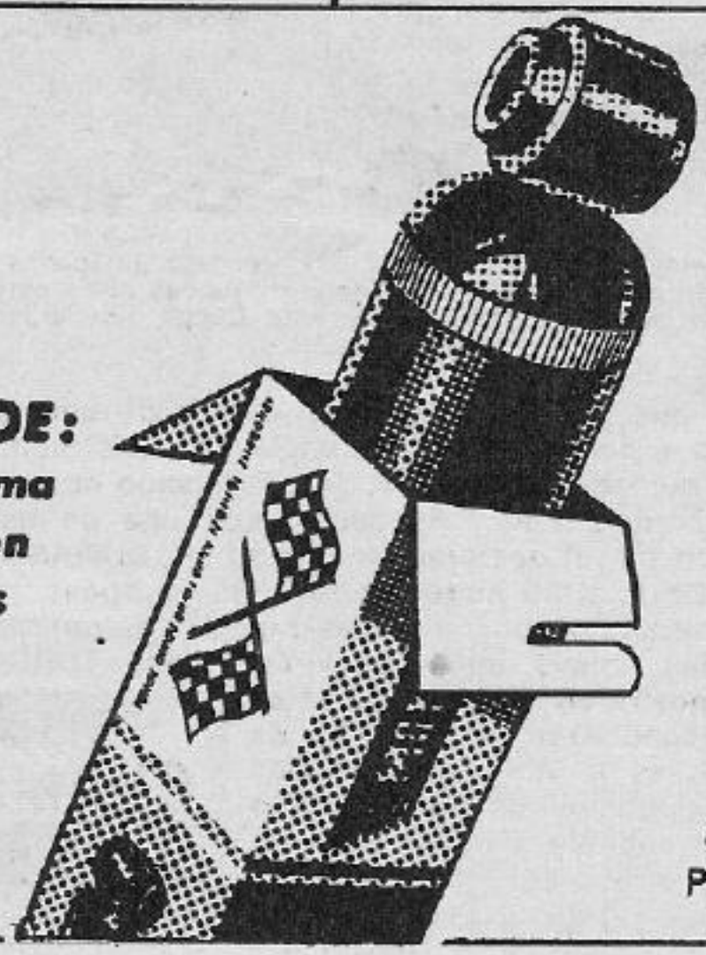
### TENIDA

En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



### FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.



**MONROE:**
***máxima seguridad en amortiguadores***
*Hágalos revisar cada 20.000 Km.*
*Su vida y la de los suyos está en juego.*

## ASEGURE SU SEGURIDAD
## AMORTIGUADORES

MONROE®

el mayor fabricante mundial de productos para el control de la marcha

**MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.**

Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez
Prov. de Buenos Aires



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# LA CULPA DE QUE NOS MIREN LA TIENE

# RANKING




## por eso, hágase de RANKING ...y que lo miren

## INDUSWHEEL... el decidido estilo argentino

# REQUEJO CHEVROLET F-1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# Color O Km.

Al pintar o retocar su coche, obtenga un color O Km. Esto se logra únicamente con LACAS MMB, que responden a la experiencia de COLORIN, primer proveedor de pinturas para la industria automotriz nacional.

MACIEL & ASOCIADOS




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# QUIEN BIEN SE SIENTA... BIEN SE SIENTE !!

**CON**

**PLAVINTEX**

Significa comodidad y elegancia. Renovar y valorizar el automóvil. Fácil limpieza. Resistencia, mayor duración, economía!

## AUTO MEJORADO CON PLAVINTEX TAPIZADO!

**EN VENTA EN TODO EL PAÍS POR METRO**
**Y EN ROLLOS DE 25 M.**
**ANCHO: 140 CMS.**

**Es un producto de PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.**

# CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

**Con tres empatados en el primer puesto, el campeonato cobra emoción. Además, una semblanza de dos personas que, si bien no saben mucho, tienen voluntad: Heriberto Pronello y Oreste Berta.**

**PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969**

**Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino**

**VOTO**

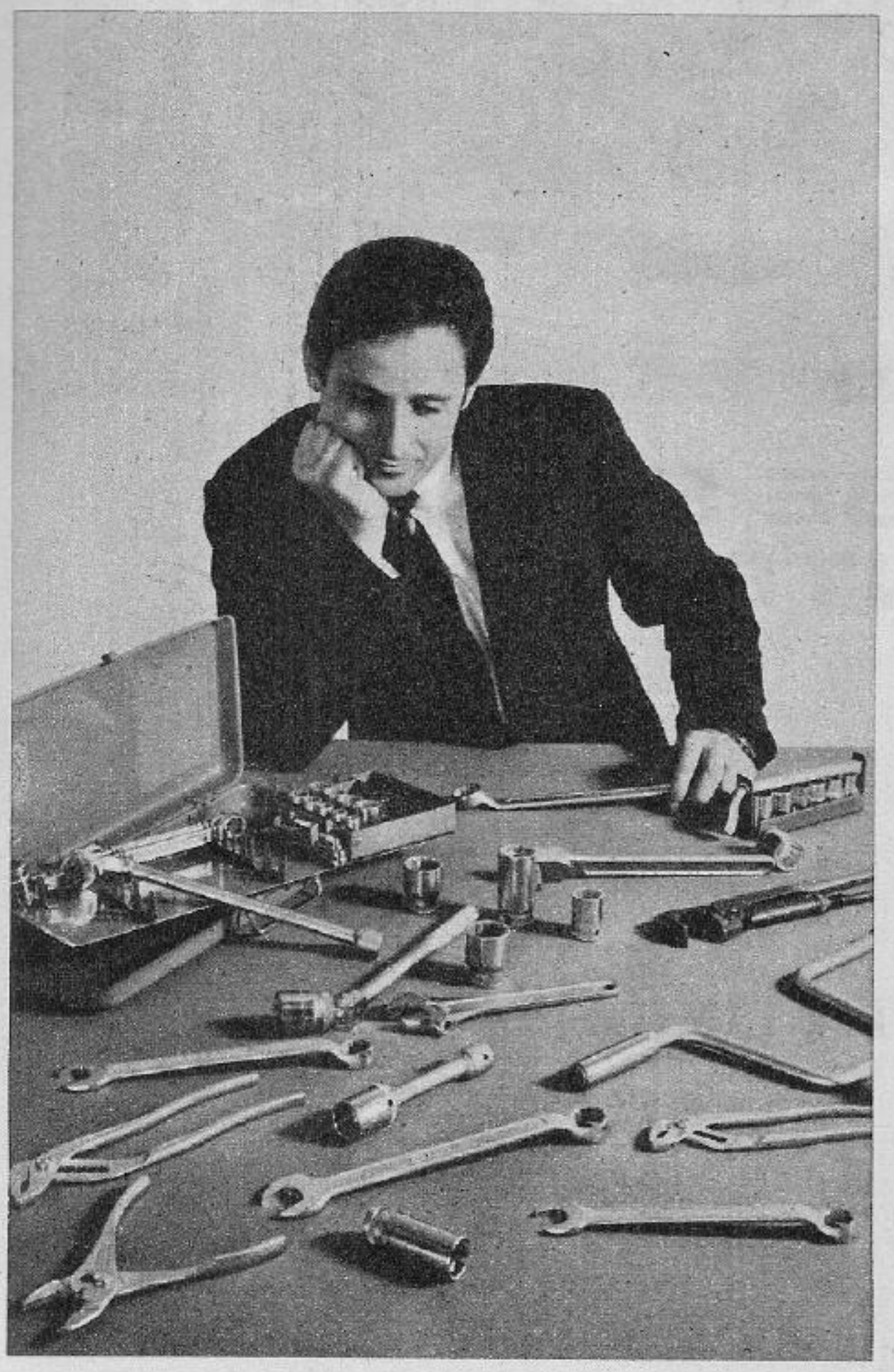
Yo, en uso y goce pleno de mis facultades mentales, sin temor alguno a meter la gamba o a faltar a mi verdad suprema, afirmo que el más hermoso es .....

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.



Nadie puede negar las evidencias. Este campeonato tiene a todo el mundo en la incertidumbre. Los impacientes se cuentan por centenares, y hemos llegado a identificar a algunos que llaman por teléfono a nuestra redacción implorando por una definición rápida que no prolongue la agonía de saberse o no el más hermoso. Por razones de buen gusto y ética no mencionaremos los nombres de los que han llamado; bastante castigo tienen con haberse humillado voluntariamente. Ya lo dijo el Gurú Swami Shima Krishmanandra en su libro milenario "Las Mutaciones Milagrosas" (Ahmenabad, 1540): "Solamente se humillan los que quieren; los que no quieren, no se humillan. Vaya esto de ejemplo y consejo a las generaciones futuras..." Cuánta razón tenías, Swami...

Pero volvamos por nuestro carril. Hoy contamos en nuestro campeonato con dos personas que se han hecho conocer luego de una meritoria, benéfica y desinteresada labor en favor del deporte motor local. Nos referimos, señores, nada más y nada menos que a Heri Pronello y Oreste Berta. Dos personas que trabajan sin red y sin anestesia. Mucho, en realidad, no saben, pero son entusiastas, trabajadores, con buena voluntad y disposición para el diario trajinar, y eso basta. Con el tiempo irán aprendiendo lo que les falta, y llegará el momento en que entenderán total y completamente cómo se hace un auto. Pasarán más de mil años... muchos más, pero Pronello y Berta, finalmente, serán verdaderos capos en la materia.

En las fotos podemos ver a Berta mirando absorto y maravillado un conjunto de piezas metálicas —vulgo herramientas— sin saber absolutamente para qué sirven. Estimado Oreste: en correo del lector contestaremos tu carta; esa que pregunta qué es una llave de media, para qué sirve la pinza, por qué algunas llaves se llaman "milimétricas", y otras llaves se llaman "tubo", qué es un torquímetro, etcétera. Aunque en realidad, en lugar de habernos mandado esa carta de consulta, podrías haberle preguntado al científico Carbajal cómo se usan las herramientas. Si bien Carbajal tampoco sabe mucho del asunto, de tanto ver trabajar debe haber aprendido algo...

Por otro lado, vemos a Heri Pronello luciendo algo de su propia inspiración. En los momentos libres que le quedan, se dedica a construir carrocerías para él mismo. Si bien no son muy evolucionadas, Pronello insiste en afirmar que es mejor emplear técnicas ya conocidas que ponerse a divagar. Y así observamos ciertas deficiencias en su carrocería personal; por ejemplo, la base de madera no es de un Bronco, como asegura Pronello; en realidad, corresponde a un cacho de eucaliptus que encontró en algún lugar de Villa María. Las mariposas que le permiten articular las rodillas son



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



antiguas (de dos alas); actualmente se utilizan las de tres alas, que son mucho más vistosas y funcionales. Qué decir de la pollera de latón... hubiéramos creído cualquier cosa, menos eso. Claro que el faldón tiene su justificación: esconde en su interior un práctico portagranadas anti-CADAD. Con un suave movimiento de caderas, las granadas caen directamente al lado de los miembros de la institución rectora del automovilismo nacional, pudiendo provocar, en el mejor de los casos, unas cuantas bajas.

Pasemos a las manos. Quién puede creer que con las manitas enfundadas en tales guantes se puede trabajar bien. Sería lo mismo que tratar de juntar alfileres con guantes de boxeo. Pero ése es un detalle menor. Total, Pronello no necesita las manos; él hace únicamente trabajo intelectual y por eso no usa casco, que vendría a ser algo así como un sombrero militar a prueba de ideas. No queremos seguir sacándole el cuero —o mejor dicho las latas— al bueno de Heri. El sabe que lo queremos igual que a Berta, y que les deseamos un futuro promisorio y feliz.

**En sus ratos de ocio, Pronello se construye carrocerías para él mismo. El modelo, por lo evolucionado y progresista, emocionó a la CADAD, habiendo encargado carrocerías similares para todos sus miembros. Pronello: ¿un futuro de sastre...?**

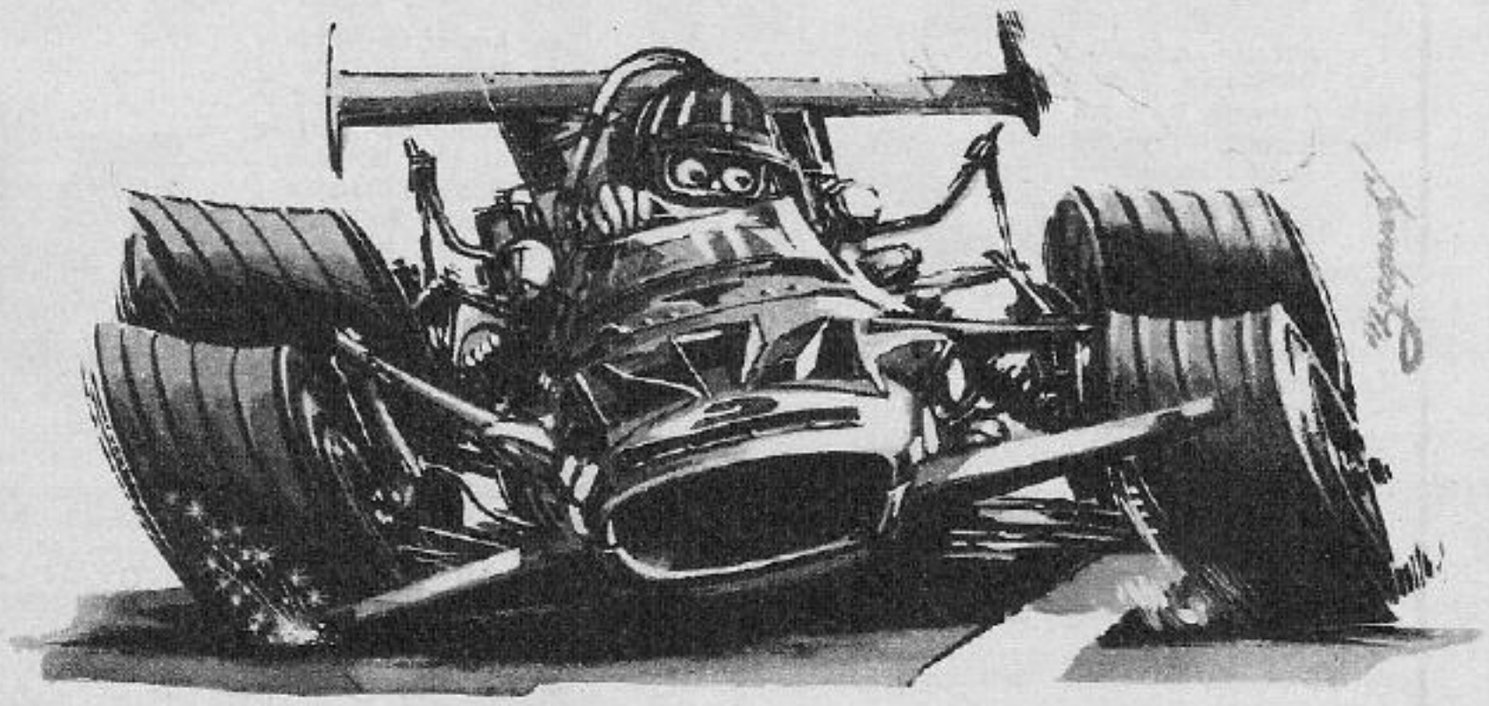
**Oreste Berta, enajenado frente a una serie de elementos para él desconocidos. "Yo sé que sirven para algo —dijo Berta—, pero no me acuerdo para qué era..." En el próximo número, te daremos una ayudita, Oreste...**

## CAMPEONATO

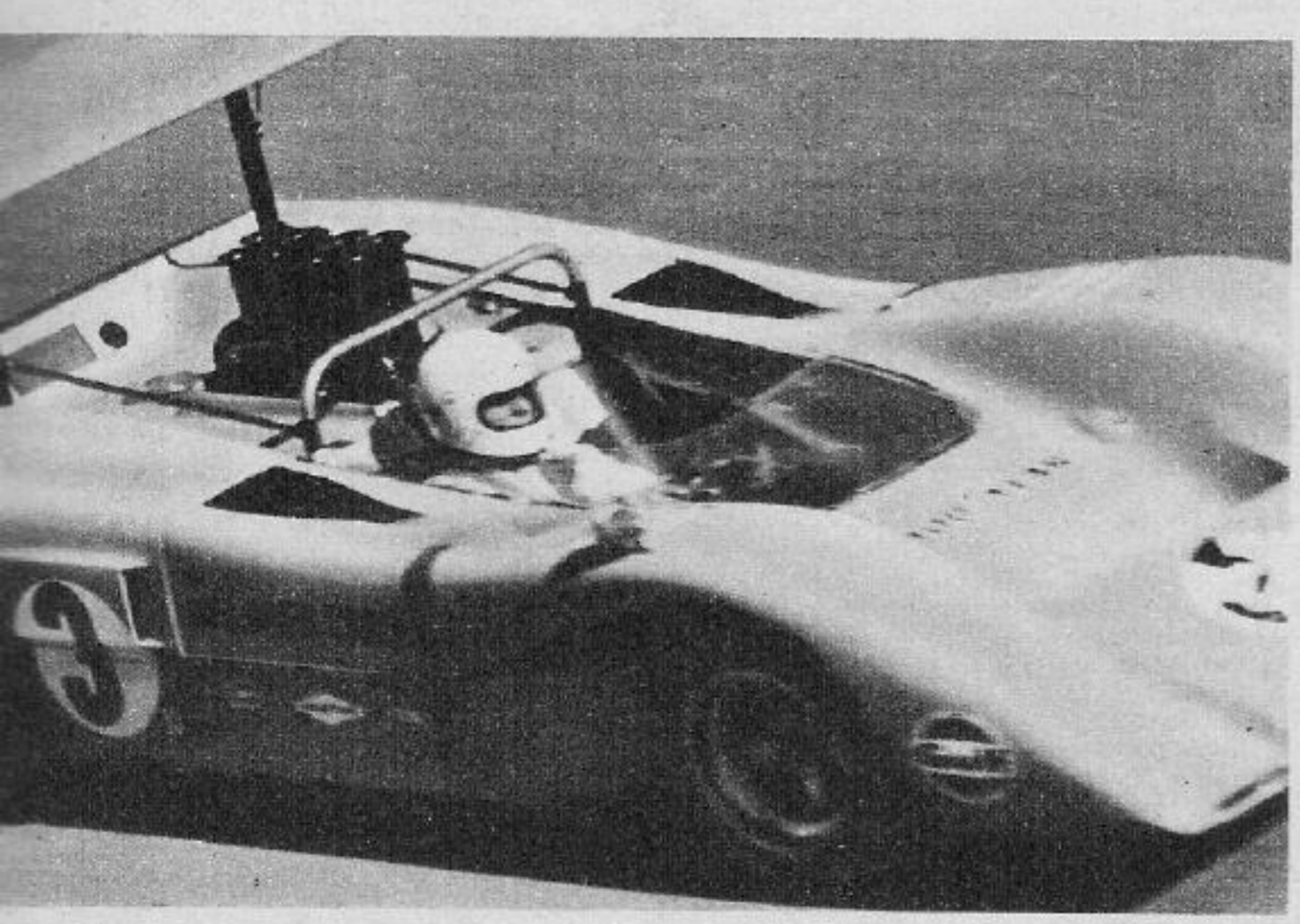
Sorprendentemente, tres empatados en el primer puesto: Lole, Tuqui y Gastón. Ante tal panorama confuso, esperemos la próxima semana. Nos vemos...

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | "Lole" Reutemann | 259 | 113º | Paul Archer | 180 |
| | Eduardo Casá | 259 | | Carlos Bailbe | 180 |
| | Gastón Perkins | 259 | 115º | Miguel Bonasso | 179 |
| 4º | "Larry" | 258 | | Carlos Schiaffino | 179 |
| 5º | Andrea Vianini | 257 | 117º | Héctor Paredes | 178 |
| | Jorge Cupeiro | 257 | 118º | "Fede" Urruti | 176 |
| 7º | Carlos Pairetti | 256 | | Francisco "Paquito" Mayorga | 176 |
| | Jorge Ternengo | 256 | 120º | Mario Vessuri | 175 |
| | Carlos "Pichito" Pascualini | 256 | 121º | Héctor Zampini | 174 |
| | Carlos Marincovich | 256 | | Carlitos Fresco y Obes | 174 |
| 11º | Agustín Andolfato | 255 | 123º | Angel Di Nezio | 172 |
| 12º | Comodoro Juan Grillo | 254 | | Rodolfo Iriarte | 172 |
| 13º | Carmelo Galbato | 253 | 125º | Bernardo Kuschnir | 170 |
| | Eduardo José Copello | 253 | 126º | Guillermo Coleman | 169 |
| 15º | Carlos Ruesch | 252 | 127º | Alberto Gómez | 167 |
| 16º | "Coco" Rodríguez | 250 | | Roberto Carubia | 167 |
| | Johnny Perkins | 250 | | César Sorkin | 167 |
| | Jorge "Mono" Villa | 250 | 130º | Héctor Prono (Matraca) | 166 |
| 19º | Rodolfo Ruata | 249 | | Carlos Marcelo Thiery | 166 |
| 20º | Oreste Berta | 248 | | Cacho Franco | 166 |
| | Gerardo Albizu | 248 | 133º | José Froilán González | 164 |
| 22º | Raúl Fernández Aguirre | 247 | 134º | Héctor Luis Bergandi | 162 |
| | Atilio Viale del Carril | 247 | 135º | Guillermo von Wernich | 160 |
| | Mario Tarducci | 247 | 136º | Ramón Alladio | 159 |
| 25º | Rolo de Alzaga | 246 | | Roberto Moures | 159 |
| 26º | Oscar Alfredo Gálvez | 245 | | Sobieslaw Soghani | 159 |
| | Eduardo Rodríguez Canedo | 245 | 139º | Vicente Formisano | 157 |
| 28º | César H. Malnatti (Pichín) | 244 | 140º | Ricardo Iglesias | 156 |
| 29º | Paulino Fernández Soljan | 243 | 141º | Ramón Requejo | 155 |
| | José "Pepe" Migliore | 243 | 142º | Norberto Alvarez Ojea | 154 |
| 31º | Marito García | 242 | 143º | Carlos Menditeguy | 153 |
| | Roberto Schwartz (Misiones) | 242 | 144º | Alberto Hugo Cando | 152 |
| | Ricardo Sauze | 242 | 145º | Rodolfo "Fito" Debenest | 151 |
| 34º | Luis Di Palma | 241 | 146º | Jackie Stewart | 150 |
| 35º | Juan Manuel Fangio | 240 | | Danilo Mayorino Bonamici | 150 |
| | Howard Vange | 240 | 148º | José Luis García Hermo | 149 |
| 37º | Juan Carlos Salatino | 239 | 149º | Ernesto Santamarina | 148 |
| 38º | Ernesto Baca | 238 | 150º | "Toti" Agromayor | 147 |
| | Héctor Luis Gradassi | 238 | 151º | Adolfo "Serrucho" Imas | 145 |
| | Néstor "Nene" García Veiga | 238 | 152º | "Barba" Blanco | 143 |
| 41º | Carlos Ragno | 236 | | Angel "Negro" Monguzzi | 143 |
| 42º | Alvaro Durand (Salta) | 235 | | Luis Nayen | 143 |
| 43º | Juan Ramón Pieres | 234 | 155º | Pepe Zanetta | 142 |
| 44º | "Toscanito" Marimón | 232 | 156º | David Parvis | 141 |
| | Hugo Pérez Campos | 232 | 157º | José "Pepe" Sáenz | 140 |
| | Douglas Kitterman | 232 | 158º | Pepe Viniegra | 139 |
| | "Gordo" Casarín | 232 | 159º | Arturo Girardi | 137 |
| 48º | Artemio Bianconi | 230 | 160º | Pocho Pisani | 133 |
| | Carlos Travers | 230 | 161º | José "Sito" Soifer | 132 |
| 50º | Alberto Linares | 229 | 162º | Carlos Hidalgo | 130 |
| 51º | Alejandro Ciancaglini | 228 | | Alex Talbot Guiñazú | 130 |
| 52º | Osvaldo Castagnola | 226 | | Jorge "Pancita" Augé Bacqué | 130 |
| 53º | Osvaldo Arce | 225 | 165º | Sergio Cornejo | 129 |
| 54º | Rubén Roux | 224 | 166º | Natalio Cataudella | 127 |
| | Vicente Viney | 224 | 167º | Martín "Barbita" Calvo (Indio garronero) | 126 |
| | Ricardo Joseph | 224 | 168º | Nueva Dinámica Shell | 124 |
| | Raúl Expósito | 224 | 169º | Abel Cogo | 123 |
| 58º | "Cacho" Garavaglia | 222 | 170º | Orlando Sotro | 122 |
| | Domingo De Marco | 222 | 171º | "D'Angelo" | 121 |
| 60º | Anteo Pisani | 220 | 172º | Tito Rebagliatti | 120 |
| 61º | Vicente Conejero | 219 | | Ruben "Ratón" Larrea | 120 |
| | Oberdan Salustro | 219 | 174º | Franco Restori | 119 |
| 63º | Richard Vignoles | 218 | 175º | Boris Garafulic Stipicic | 118 |
| | Leonardo Favio | 218 | 176º | Juan Carlos Cando | 117 |
| 65º | Rainaldo Braconi | 216 | 177º | Norberto Bressano | 116 |
| 66º | Ivon Lavaud | 215 | | Abelardo H. Quigan | 116 |
| | Carlos Schenone | 215 | 179º | Germán Sopeña | 115 |
| | Raulito Pellegrino | 215 | 180º | Mariano Calamante | 112 |
| | Manolino Castellazzo | 215 | 181º | Federico Etcheverry Boneto (Salta) | 109 |
| 70º | Carlos Neira "Rancales" | 214 | 182º | Pocho Martins | 107 |
| 71º | César Civita | 213 | 183º | Raúl Libera | 106 |
| 72º | Armando Melo | 211 | 184º | Adolfo Donati | 105 |
| | Lito Winer | 211 | 185º | Virgilio Capaccione | 104 |
| 75º | Hugo "Pincha" Rodríguez Moroni | 210 | 186º | Raúl Saiz | 103 |
| 76º | Enrico Vannini | 209 | 187º | Rafael Heredia (gitano) | 101 |
| 77º | Osvaldo P. Andrés | 208 | 188º | Rafael Gabellone (también gitano) | 100 |
| 78º | Roberto Groba | 207 | 189º | Raúl Sardá | 99 |
| 79º | Abel Salmún Feijóo | 206 | 190º | Eduardo "Coco" González | 97 |
| 80º | Raúl Riganti | 205 | | "Pichón" Castellani | 97 |
| 81º | Enrique Sánchez Ortega | 203 | 192º | Eduardo Pino (Bliss) | 96 |
| | Roberto Rimoldi Fraga (notorio gamuza) | 203 | 193º | Oscar "Capicúa" Fernández | 95 |
| 83º | Julio F. Pérez Balbi | 202 | 194º | Jorge Martínez Boero | 94 |
| 84º | Emilio R. Del Valle (n) | 200 | 195º | Víctor Barbosa | 93 |
| | Francisco "Quito" Rizzutto | 200 | 196º | Roberto Leone | 92 |
| | Víctor Hugo Gilardi | 200 | 197º | Andrés "Papero" Zaina | 91 |
| 87º | Benedicto Hugo Caldarella | 198 | 198º | Jorge Mema | 90 |
| | Miguel Tonolli | 198 | 199º | Carlos del Puerto | 89 |
| 89º | Juan Pablo Concaro | 197 | 200º | Osvaldo "Gaby" Antelo | 87 |
| | Norberto "Beto" Castañón | 197 | 201º | Jorge Pinilla | 86 |
| | Tulio Crespi | 197 | 202º | Arnaldo Ferraro | 85 |
| 92º | Edison "Tío" Molinaro | 196 | 203º | Gustavo Costas | 83 |
| 93º | Ricardo García Navarro | 195 | 204º | Carlos Griguoli | 81 |
| 94º | Luis Melnik | 194 | 205º | Hugo "Narciso" Bertolone | 80 |
| 95º | Alcides Raies | 192 | 206º | Marcelo Dolgonos | 78 |
| | "Papín" Jaras | 192 | 207º | Becho Clerici | 77 |
| 97º | Nasif Estéfano | 190 | 208º | Carlos Alberto González Heredia | 76 |
| | Carlos "Colore" Figueras | 190 | 209º | Raúl "Kelu" Cuevas | 74 |
| 99º | "Paco" Martos | 189 | 210º | Billy Mazzola (de Emilia) | 73 |
| | Raúl Mario Herneta | 189 | 211º | Pini Méndez (el Enano) | 71 |
| 101º | Lino de Las Heras | 188 | 212º | Emilio Iglesias Berrondo | 70 |
| | "Heri" Pronello | 188 | 213º | Luis Felipe Ricardini | 67 |
| 103º | Rafael Sierra | 187 | 214º | Ernesto Pierángelo | 65 |
| 104º | Evaristo Aranzana | 186 | 215º | Humberto Durán | 63 |
| 105º | Raúl Ubieta | 185 | 216º | Carlos Viceau | 61 |
| 106º | Dante Emiliozzi | 184 | 217º | De Francesco (Perica) | 60 |
| | Osvaldo "Cocho" López | 184 | 218º | Isidro Justo Fernández | 56 |
| | Edgardo Boschi | 184 | 219º | Carlos A. Romanó | 54 |
| 109º | Guillermo Mártire | 183 | 220º | Asdrúbal López Rentería | 52 |
| 110º | Nicolás Gibelli | 181 | 221º | Juan Viaggio | 17 |
| | Constancio C. Vigil | 181 | 222º | "Los hombrecitos de CORSA" | 1 |
| | Miguel Angel Barrau | 181 | 223º | Alfredo Matthesius (último) | 0,81 |

# POWER SLIDE

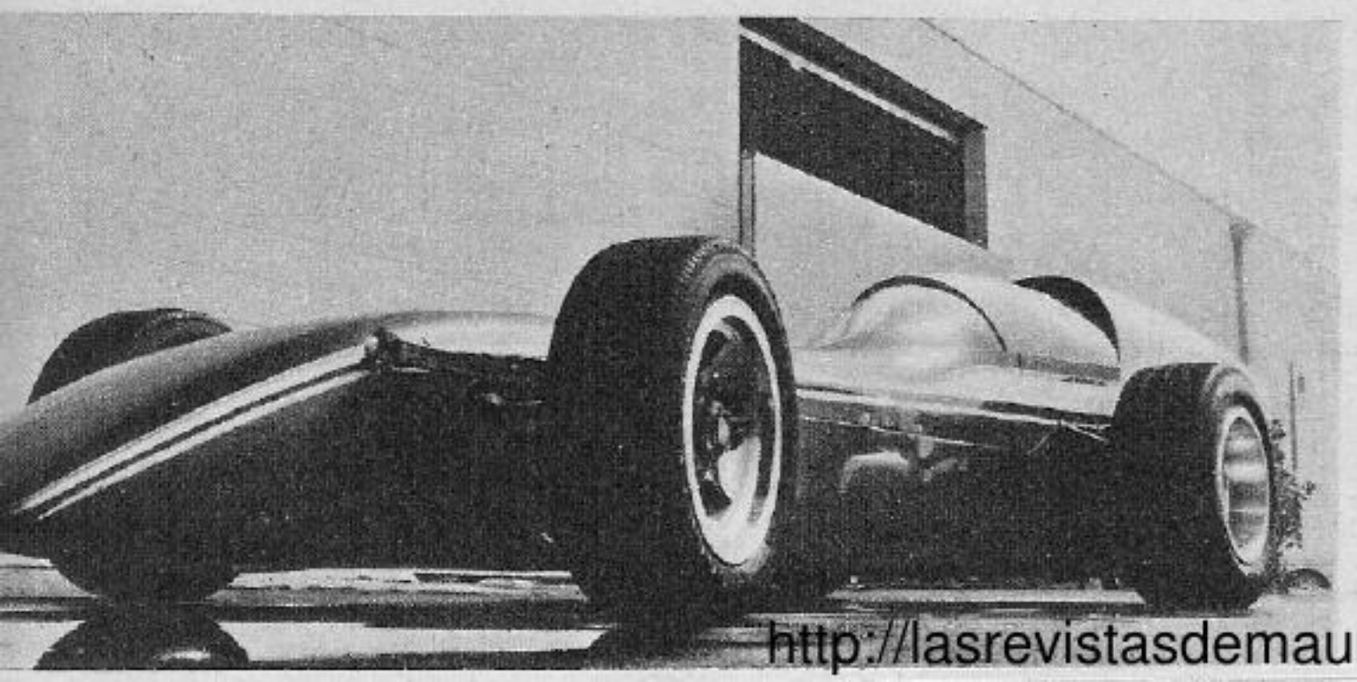


## Acerca de los coqueteos de Jochen Rindt y su posterior decisión de quedarse donde estaba ● Nueva marca en F1 ● Stewart sin auto confirmado para 1970 ● McLaren - Offenhausen para Indianápolis ● Séptima victoria del equipo STP en el USAC ● Fotochismes ●



**Ni March, ni auto propio. Jochen Rindt se queda en Lotus**

Las pruebas del adulterio: **Chris Amon salió con la McLaren...**



**Auto de vapor hecho por Autocoast. ¡Qué papelón si no baten el record!...**

## PALPITANDO LA ACTUA

### ...BUENO, BAH, ME QUEDO...

Hace poquito dimos una noticia, o chimento, o algo así, informando que Jochen Rindt estaba harto de Lotus, y de Chapman, y que no quería más problemas con directores de equipos, y que todos se podían **ir a bañar, y que ya van a ver cómo yo solo me las arreglo macanudamente para hacerles un agujero a estos farsantes con mi propio auto,** porque yo tengo la mosca loca y no le llevo más el apunte a nadie y los team-managers son unos buenos !£%+¡ᵐ/ₙ%¿&♡¢!!! y un montón de cosas más.

Luego de eso llegó a nuestra modesta mesita de trabajo otro comunicado de un vocero de Hanoi... —**perdón, ésa es otra guerra**—, de una fuente de las que se conocen como bien informadas, asegurando la inclusión de Rindt en el flamante equipo March. Ya estábamos por dar la primicia con bombos y platillos cuando cayó un ñato con la superprecisa: había llegado una carta de Franco Lini en la que se confirmaba la reinclusión de **Jochen Rindt** en el **Gold Leaf Team Lotus** para 1970, por dos motivos, a saber: 1º) Se han suavizado enormemente las relaciones entre Rindt y Chapman. 2º) **Este le paga a Jochen la suma de 250.000 dólares para que se quede.** Cinismos aparte, parece que Jochen Rindt está en inmejorables relaciones con su patrón, y aparte de sus actividades como corredor se ha desempeñado brillantemente como gestor de actividades deportivas en Austria, donde inyectó el virus de la Fórmula Ford para la formación de pilotos de su misma nacionalidad en medios mecánicos de bajo costo.

Para muestra de su preocupación al respecto, baste decir que él no sólo se encargó de interesar en el asunto a la Ford austríaca sino que de todas las máquinas que llegaron a esa planta para ser otorgadas a pilotos jóvenes, Jochen eligió las diez mejores, probándolas en el circuito de Salisburgo, que serían a la postre las que quedarían en poder de la fábrica. Aparte de sus actividades **patrióticas** en Austria y su permanencia en Lotus, nuestro conocido velocista sigue ligado, como siempre, al Winkelmann Racing (Lotus-Cosworth oficiales) para sus apariciones en la categoría que lo consagró: F-2.

### MARCHe un F1!!!

En marzo del año que viene debutará en el GP de Sudáfrica un nuevo monoposto de F-1 que llevará el nombre de **March.** Cabría la posibilidad de que se presentaran dos máquinas, una de las cuales está indicada —en los chimentos, no más— para ser conducida por **Jochen Rindt,** aunque en estas mismas páginas nos encargamos de desmentirlo.

La palabra March se obtuvo con las iniciales de algunos nombres: la **M** va por **Mike Mosley,** la **R por Alan Rees** —visitante nuestro en la última temporada de F-2—, la **C** corresponde a **Graham Coaker** y la **H** por **Robin Herd.** La **A,** según se dice, es una letra añadida para dar forma a la sigla, que de otra manera sería una insípida sucesión de consonantes sin sentido, pero a juzgar por datos frescos que obran en nuestro poder no sería nada raro que represente a la

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

porción de sociedad correspondiente a **Chris Amon.** Sí, sí, no se asombre; recuerde que más de una vez se mencionó en CORSA (y en Powerslide) que Amon había aceptado las condiciones del contrato de Ferrari para 1970, pero que **no lo había firmado.** Ahora, como para demostrar que su rebeldía es una cosa cierta, no sólo plantea este interrogante referido a su futuro en F-1 sino que ha demostrado con hechos que le importa poco seguir complaciendo a don Enzo, dejando de lado la Ferrari 612 —que no funcionaba apropiadamente en la CanAm— para subirse a una M12 del equipo McLaren en la carrera de Laguna Seca, lo que produjo un gran revuelo entre los cortesanos de Maranello.

Volviendo al March, **"es un auto bastante convencional",** comenta Herd, quien se desvinculó de Cosworth Engineering en octubre. **"Será impulsado por un Cosworth V8 y tendrá las clásicas —y probadas— dos ruedas motrices."** El jefe de mecánicos será el eficaz neocelandés Peter Kerr, ligado desde hace tiempo a Winkelmann Racing. Si bien no sobran elementos de juicio, la juventud y frescura de ideas de todos estos personajes prometen brillantes resultados. En cuanto a Amon, tiene tres posibilidades: Ferrari, March o Mc Laren. Veremos con cuál de ellas se queda en definitiva.

## MAQUINA SE BUSCA

Jackie Stewart y Ken Tyrrell se hallan desesperadamente abocados a la búsqueda de una máquina que pueda sustituir en 1970 al Matra. Como se sabe, desde hace algún tiempo, Matra y sus representantes (caso Tyrrell) podrán seguir contando con el apoyo francés si a partir del año que viene se utilizan exclusivamente motores franceses en sus presentaciones en F-1 y Sport-Prototipos. Stewart estuvo en Albi, hizo pruebas comparativas con los dos aparatos (motor Ford vs. motor francés) y de ellas surgió su pedido a Ken Tyrrell para que le consiguiera otro auto, ya que las prestaciones del V12 de Matra no se acercan a las del Cosworth.

En un principio se habló —como cosa decidida— que el nuevo racer sería el Brabham BT33, actualmente en construcción. El BT33 es el primer monocasco que construyen Jack Brabham y Ron Tauranac desde que se abrió Brabham Cars, y una de las objeciones de Stewart hacia este modelo estaría referida al factor seguridad, por cuanto quiere asegurarse de que el auto no es demasiado frágil. Pero no acaban aquí los problemas. Brabham cuenta con el apoyo económico de Goodyear, y no sería difícil que esta firma se oponga a que **"Blackjack"** le venda autos fabricados con su dinero a un campeón mundial que usa Dunlop. Y aun cuando Tyrrell pudiera rescindir el contrato que lo une a Dunlop, tampoco sería fácil que Goodyear aceptara brindar su apoyo a una "scudería" más, dado que en estos momentos desembolsa gruesas sumas para financiar la fabricación y puesta en pista de los equipos oficiales Brabham y McLaren.

El caso de Rob Walker es más o menos similar. En algún momento se habló acerca de una relación entre el renombrado team-manager y Brabham, para que Walker se hiciera cargo de la intervención de la marca en F-1, pero el proyecto quedó en el aire, porque Joseph Siffert está ligado a la Firestone, y mientras dure esa unión se hace imposible toda probabilidad de arreglo. Por ahora no hay más novedades.

## POTAJE DE CHISMES

**PORSCHE** ha confirmado su no participación en el Campeonato Mundial de Marcas de 1970. Para defender el título ganado en 1969 estará presente únicamente el equipo de Porsche 917 que regenta John Wyer en su central de Slough, Inglaterra, Hasta ahora el único piloto confirmado para integrar ese equipo es el suizo **—y además de suizo, imprescindible—** Joseph Siffert. Todos los demás nombres que se barajan están todavía en discusión. La fábrica Porsche reconoció intenciones de correr algunos rallyes y tomar parte más organizadamente —que este año— en la CanAm.

**McLAREN CARS** se ha propuesto una nueva meta. Aparte de sus avanzados monopostos de F1 y sus extremadamente exitosos "platos voladores" de la CanAm, Bruce McLaren está construyendo un prototipo de lo que sería el modelo con el que se presentaría en la edición 1970 de las "500 Millas de Indianápolis". El motor a utilizar sería en principio el eficaz Offenhauser 2,8 con turbocompresor.

**ART POLLARD,** conocido integrante del equipo STP que corre en Indy y el Campeonato Nacional del USAC, consiguió la primera victoria del STP-Plymouth en las 200 Millas de Dover Downs. La séptima carrera ganada en el año por un auto de Andy Granatelli **(dos Pollard-cinco Andretti incluyendo las "500")** fue muy accidentada, debido a la peligrosidad del circuito. Lloyd Ruby resultó con quemaduras en cara y cuello al chocar su Mongoose-Offy contra el murallón, incendiándose. El Eagle de Wally Dallenbach y el Lola de Al Unser también quedaron semidestruidos al chocar de cola contra la pared de protección, mientras Mario Andretti debió desertar al ser embestido por Gary Bettenhausen, con daños serios para ambos autos. Segundo entró Gordon Johncock y tercero Roger McCluskey.

**DAVID HOBBS,** promisoria figura inglesa que piloteó varias veces un Honda F1 como compañero de Surtees en 1968, y que este año se reveló como hombre de punta en Fórmula A, debutó en carreras del USAC en Donnybrooke. Si bien no brilló, se ve que puede hacer "carrera" en las ídem de los "Estates". Se clasificó décimo detrás del ganador Dan Gurney, Johncock, Andretti, Donohue, Al Unser y otros.

**AUTOCOAST CO.,** de Costa Mesa, California, diseñó un aparato aguzado y con ruedas, muy aerodinámico, que semeja uno de esos cachivaches que conocemos con el nombre de autos. El moderno proyectil será usado en las salinas de Bonneville, Utah, para intentar batir el record mundial de velocidad para **automóviles de vapor.** El record en vigencia es de 204,766 km/h. y fue establecido por Marriott en 1914 con un Stanley Steamer Rocket!!!...



# LA MISION KRIEGER



MOTONAUTICA

En el número 166 de PARABRISAS CORSA hablamos del señor Jacobo Ricardo Krieger y de la gestión que lo llevaba a Estados Unidos y a Europa. Han pasado cinco meses desde entonces y en ese lapso el señor Krieger prácticamente ha entrevistado lo más granado del deporte off-shore y obtenido la promesa de participación de las más destacadas figuras. Al mismo tiempo ha presenciado numerosas carreras, ha penetrado dentro de las dificultades de su organización, ha visto cómo son las largadas, cómo se efectúan los controles, etcétera. Y nosotros recurrimos a él para saber algo más de la off-shore que el Yacht Club Argentino organiza con el nombre de "Circuito Río de la Plata".

"Antes que nada es necesario que nos ubiquemos en lo que son este tipo de carreras hasta ahora desconocidas aquí. La Power Boat Association organiza una docena de carreras anuales, Italia y Francia dos cada país. Dicen que Inglaterra organiza unas ochenta pero es un dato que no puedo dar por confirmado. El campeonato mundial se compone de 14 carreras. Pero ninguna de ellas está organizada por un club, tal como aquí vamos a hacerlo. Allá cada carrera está patrocinada por una firma comercial, ya que el problema principal es siempre el económico. De todas ellas la más comercial es la '500 millas de las Bahamas', cuyo 'amo y señor' era Sherman Crise. Piénsese que en esta carrera el monto total de premios llegó a 35 millones de pesos. En Inglaterra, la Cowes-Torquay-Cowes es ideal para la propaganda comercial; créase o no, se trasmite por televisión desde la costa cuando pasan cerca de ella y si no desde helicóptros. En resumen, que la ven alrededor de 7 millones de personas. Por ello es aún más meritoria la labor del Y.C.A., que por su propios medios organiza una competencia de este tipo. La Sam Grifith Memorial la auspician una fábrica de bebidas y una marca de nafta, en Francia una nafta, en Suecia un diario y una nafta (acá obligan a cada lancha a llevar la inscripción del diario y la nafta), en Inglaterra, finalmente, la famosa Cowes-Torquay-Cowes es auspiciada por el 'Daily Expres'."

El señor Krieger efectúa un análisis breve y preciso de la motonáutica en relación al deporte de la vela. "Nosotros tenemos una tradición netamente amateur y ello viene de la vela. Pero cuando entran medios mecánicos a tallar el panorama cambia. Con la vela la inversión inicial puede que sea elevada, pero luego el mantenimiento, el costo de intervención en una regata no es nada exagerado. Podríamos decir que está ceñido a los imprevistos. En motonáutica, y especialmente en la off-shore, cada carrera representa tener un motor 'al pelo', lo que no es nada barato. El enfoque, por lo tanto, debe ser totalmente distinto."

En la conversación surgen recuerdos de su viaje por Europa. Recuerda que se encontró con gente de Sudáfrica y Australia que llevaba una misión idéntica a la suya, esto es, conseguir asistentes para una regata off-shore. En ese sentido los australianos estaban ofreciendo todo gratis desde el puerto de partida, fuera cual fuere, a todo participante. También encontró a un sudafricano compitiendo, habiendo obtenido ello como premio a su triunfo en una carrera en su país. "¡Qué lindo sería poder premiar al argentino mejor clasificado mandándolo a competir al extranjero!"

Hablamos sobre los corredores que han prometido su presencia y esto es lo que responde: "Vienen Don Aronow, George Perone, Peter Rittmaster, Bill Wishnick, Eduardo Lecarreaux, Barry Cohen, Vincenzo Balestrieri, Francesco Cosentino, Attilio Petrone; todos ellos, personalmente, han asegurado su participación. Claro que algunos son gente muy ocupada. Tomemos el caso de Robert Magoom, famoso oftalmólogo de Miami. Según sus propias palabras en enero va a mandar la lancha y si viene a correr lo hará solamente por el día de la carrera. Otro es Merrick Lewis, que viene dentro de poco a probar el circuito. También está Dick Bertram que en abril me dijo que no venía, en julio que no venía y ahora, en octubre, que sí, que viene." Otros dos nombres serían los de Odell Lewis y Jarry Langer y quizá el de Jim Wyne.

Cuesta pensar todo el trabajo que le representó al señor Krieger la concreción de tantas figuras viniendo. "Debemos pensar que todos estos corredores son vedettes y



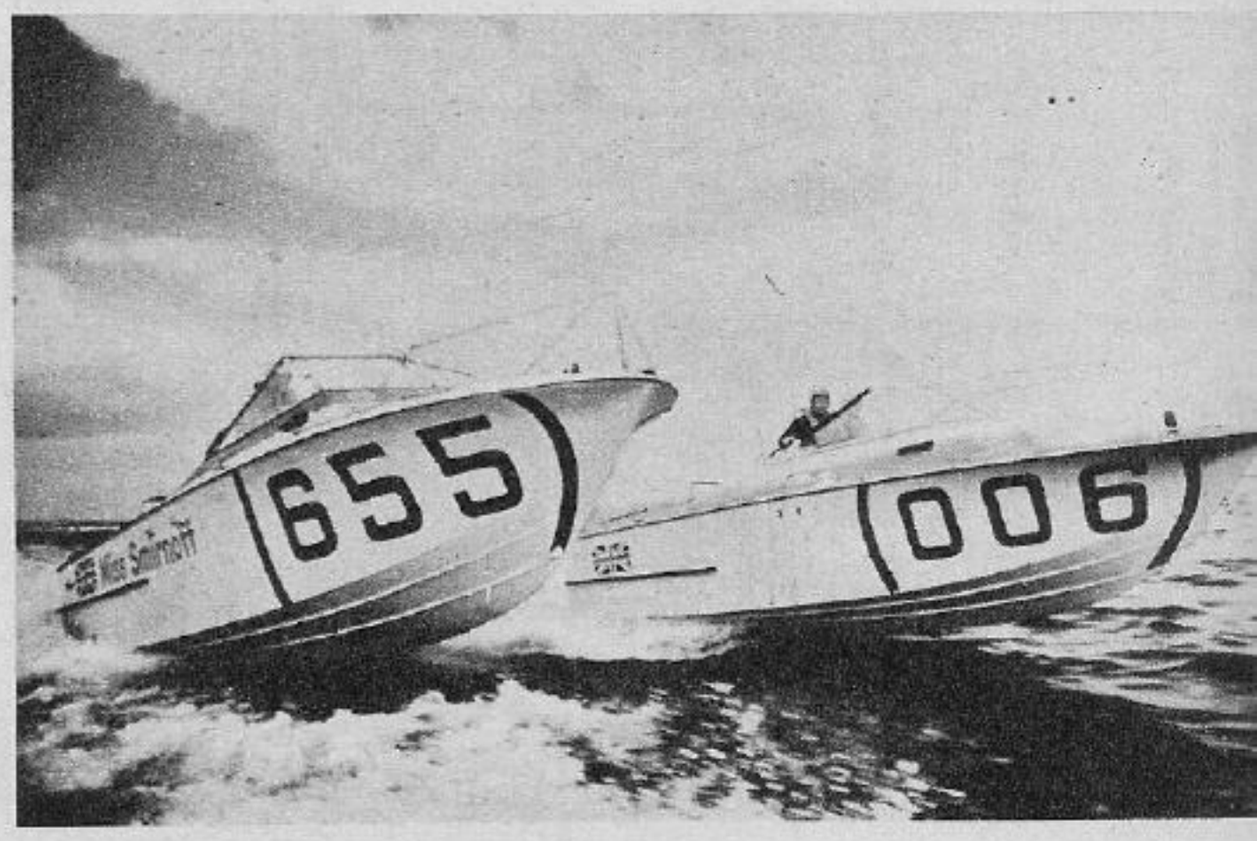
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

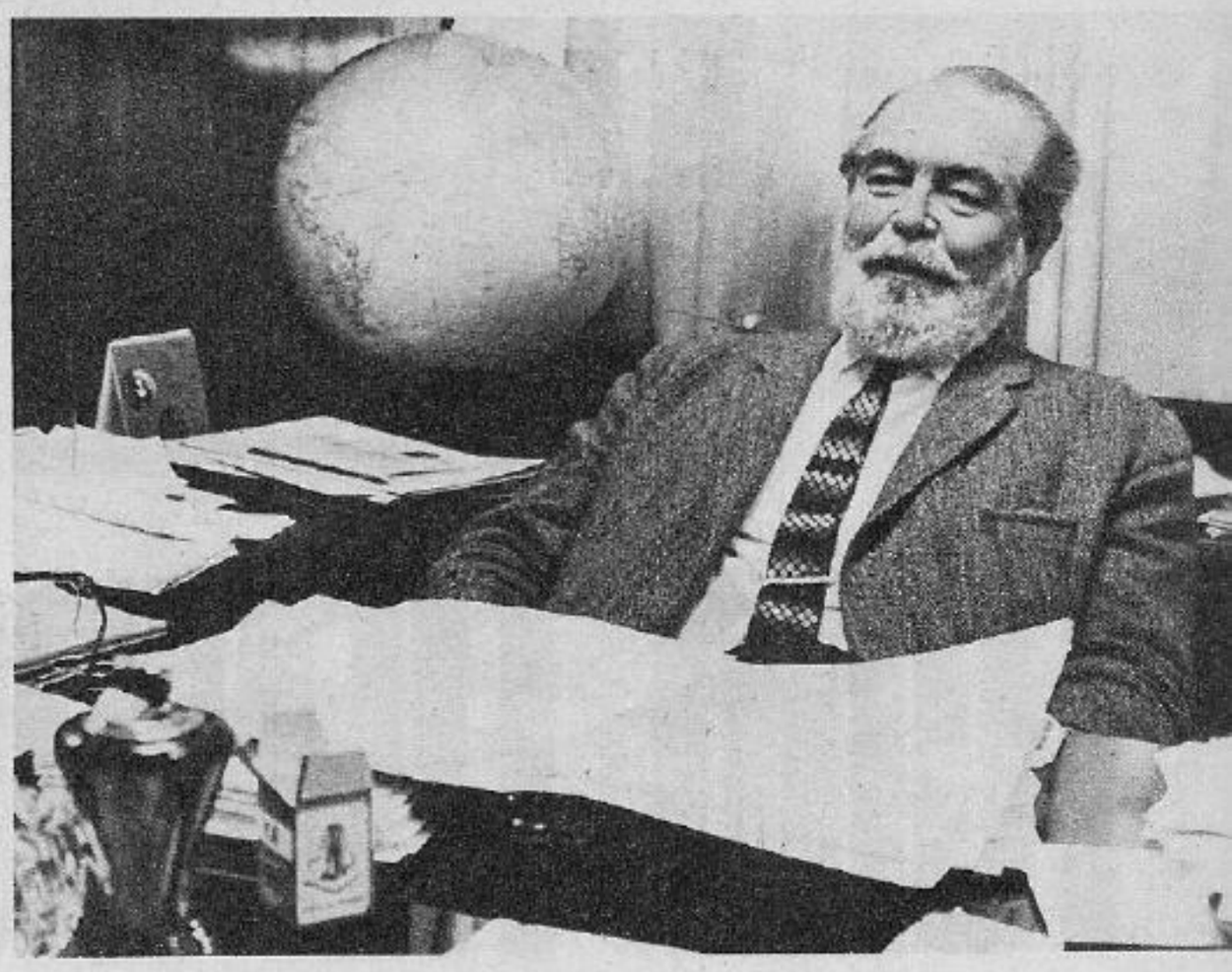
Por NICOLAS GELORMINI



**Los ingleses olvidan pronto su tradicional flema cuando se suben a una embarcación off-shore. Organizan, según dice, unas ochenta carreras anuales, aunque la mayoría de ellas son de una categoría no homologada por la U.I.M.**

**Timo Makinen es, indudablemente, uno de los grandes entre los corredores europeos de rally automovilístico, y, por si ello fuera poco, también se ha volcado ahora a la práctica de las off-shore. Sobre las 173 millas marinas que se disputaron en Inglaterra marcó un nuevo record con tres horas 53 minutos.**



**"Después de viajar, hablar, alternar con los corredores, aprender de los organizadores, etc., etc., los resultados no pueden ser más alentadores. Vamos a tener aquí lo mejor del extranjero, tanto en hombres como en máquinas. Agreguémosle la decena de corredores locales que han de intervenir y llegamos a la conclusión de que vamos a 'debutar' en off-shore duplicando la cantidad de participantes de algunas carreras europeas."**

no se movilizan así como así. Fíjense que las carreras por el campeonato mundial son 14 y que a pesar de ello a Europa fue un solo corredor norteamericano (Don Aronow). Por su parte, europeos a Estados Unidos de América también fue uno solo (Cosentino). Así, no pensemos que van a venir aquí, que les queda mucho más lejos y es menos conocido, sin una buena labor de ablandamiento. Exceptuando la Cowes-Torquay, que es la reina de las off-shore y reunió 53 lanchas, normalmente la cantidad de participantes varía de 10 a 15. Debemos pensar que los corredores no van a venir por una copa. Don Aronow, por ejemplo, tiene más de 180 y la última vez que estuve con él había habilitado una habitación especial para ellas. Por otra parte es multimillonario, de manera que tampoco lo atraeríamos con premios en efectivo. Es por ello que el Yacht Club Argentino debe ofrecer algo más y en eso se está trabajando: buscamos brindarles una carrera técnicamente interesante, un ambiente grato, una verdadera fiesta social y deportiva; algo que los invite a volver nuevamente."

Le preguntamos cuáles son los aspectos más importantes a tener en cuenta en la organización de este tipo de regatas y es concluyente: "Aspecto seguridad. Hay algo que es motivo de satisfacción para las off-shore y es que hasta ahora no ha habido un solo accidente fatal en ellas. Se atribuye principalmente a las reglas de seguridad existentes y a su rigurosa observación. Se hacen inspecciones técnicas serias sin ningún tipo de contemplaciones. Yo he visto rechazar embarcaciones por tener flojos los controles remotos, inseguros los bulones del motor, agua en la sentina, etcétera. En una oportunidad se le hizo cambiar a una lancha toda la instalación eléctrica. En la Cowes-Torquay el equipo de inspección estaba formado por 26 ingenieros. También he visto revisar chalecos salvavidas hasta en las costuras, rechazar infinidad de cascos protectores, linternas, bengalas, burbujas, etcétera.

De acuerdo a lo expresado por el señor Krieger lo primero que cada corredor de off-shore entrevistado le preguntó fue sobre problemas de seguridad. Le dan una importancia tremenda. "Otro punto tan importante como el anterior y sobre el que hubo también numerosas consultas es el referente a vigilancia del circuito patrullaje del mismo y comunicaciones radiales. La comunicación radial es primordial, mediante ella el corredor no se siente aislado y puede en cualquier momento anunciar su abandono (como es obligatorio hacerlo), solicitar ayuda si la precisa, etcétera." Sabemos que sobre este tema el Y.C.A. está trabajando intensamente con la valiosa cooperación de la Prefectura Nacional Marítima.

Hablamos de los problemas que trae este tipo de carreras sobre los instrumentos, especialmente los compases magnéticos. "Es interesante destacar que para permitir largar una off-shore a una lancha hay cuatro cosas que debe cumplir indefectiblemente: superar la inspección técnica (casco, motor, instalaciones, radio, elementos de seguridad, etcétera), presentar el certificado de medición de la lancha, presentar la licencia de piloto y la curva de corrección del compás magnético. Esta corrección puede hacerse (y es usual que así se haga) el día anterior, pero si no se presenta, no se larga."

Los corredores de off-shore acostumbran a escribir los rumbos y distancias sobre la cubierta, justo enfrente del piloto y del navegante; lo hacen con lápiz graso y en algunas ocasiones, para protegerlo aún más del agua, lo cubren con plásticos trasparentes. Otra cosa que ahora que nos la dicen nos parece lógica pero que no nos habíamos imaginado, es que el navegador, en la mayoría de los casos, es local, es decir, del lugar donde se efectúa la carrera. El Y. C. A. ha de ofrecer navegadores a todos los corredores, de manera que aun por ese lado la experiencia que vamos a poder adquirir de las off-shore va a ser grande.

En resumen. No en vano el socio del Y.C.A., señor Krieger, ha brindado gran parte de su tiempo en apoyo del "Circuito Río de la Plata". Ha penetrado en el mundo de las off-shore y ha conocido a sus principales actores. Sabe de dicho tema mucho más que cualquiera entre nosotros y cuando la carrera del 10 de enero haya sido un éxito habrá que contarlo a él como a uno de los principales factores del mismo.

# TODO TIEMPO PASADO...

"Estos sí eran autos" —decía convencido mientras golpeaba con los nudillos sobre el guardabarros de un Jaguar "100" 1938.

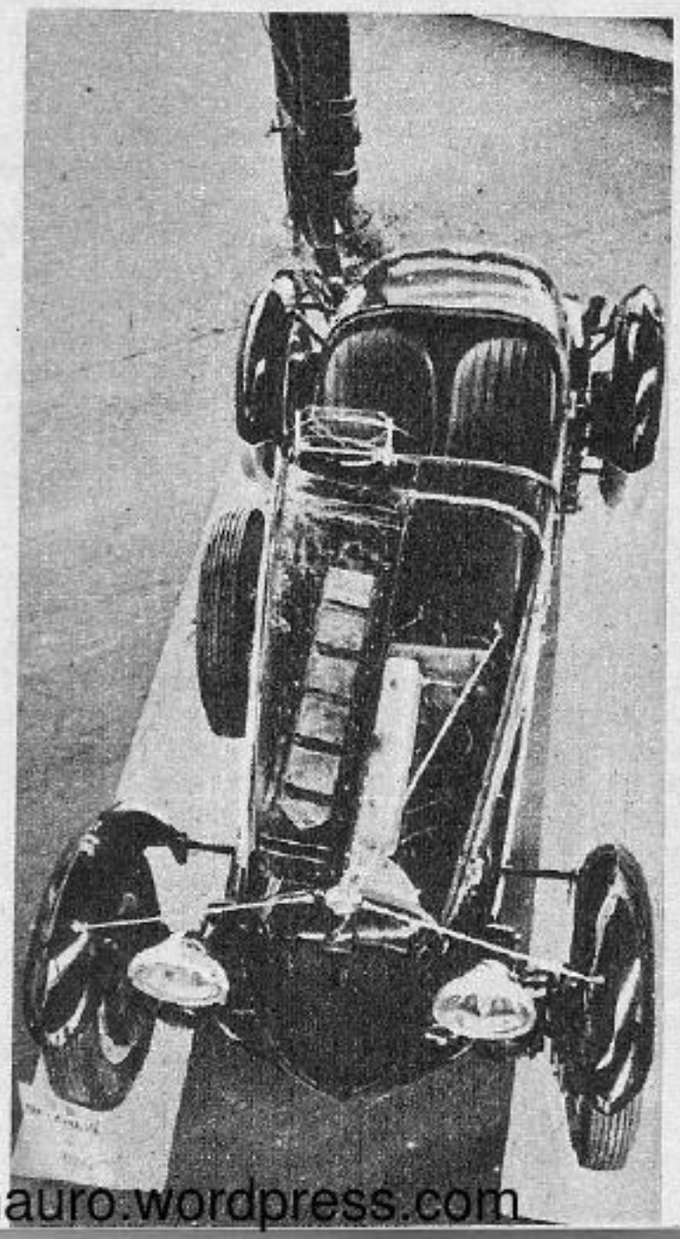
"Con el material de éste se construyen cuatro autos hoy..."

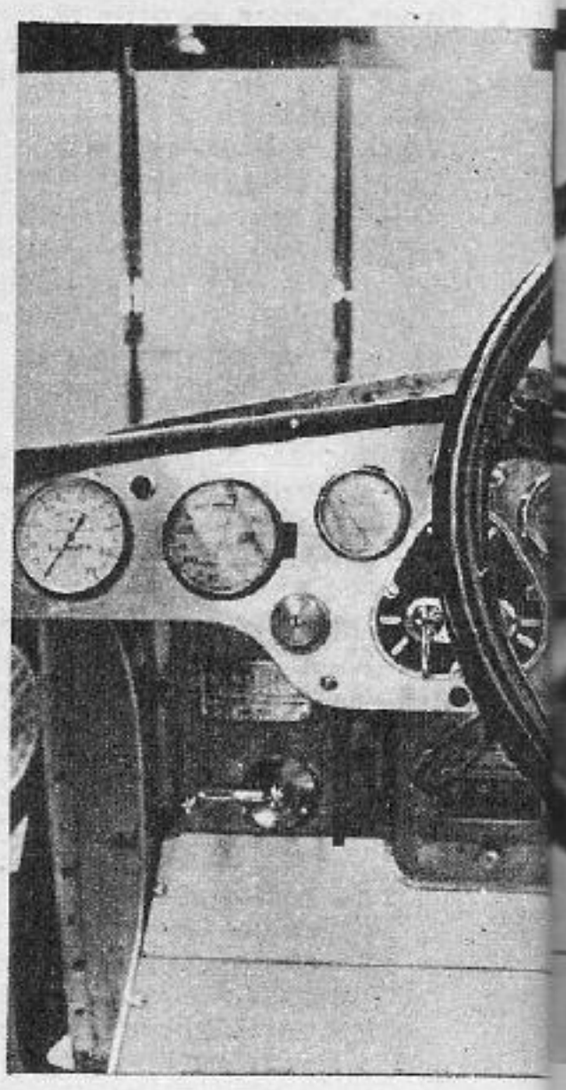
.....

En la Exposición del Confort Humano, recientemente clausurada, estuvieron expuestos los ejemplares más representativos de las colecciones privadas de autos clásicos. Dentro de un ámbito destinado a exponer exclusivamente los "últimos gritos" del confort y del habitat, las más recientes creaciones y los diseños más audaces, los 39 autos que componían la "exposición dentro de la exposición" significaban más que nada un llamado a la comparación entre una época que fue y la que es hoy presente.

¿Quién podría decir que aquellos autos son mejores que los de hoy? Sería lo mismo que intentar comparar la obra de Toulousse Lautrec con la de Rogelio Polesello. Con todo su significado, con toda la secuela de haber nacido en diferentes épocas y adecuados a distintas necesidades, los autos representan el confort y la calidad de construcción difíciles de reproducir hoy. A pesar de un nivel tecnológico actual muy superior al de los años '30, las necesidades y la estandarización impiden reproducir aparatos tales como los expuestos. Allí estaban la Maserati 1940 F-1 de Pascual Puopolo, el Delahaye de Rodolfo Iriarte, el Aston Martin DB 3 que fue de Jackie Forrest Greene, actualmente propiedad de Carlos Pieres, el Alfa Romeo 1750 de James McCloud, el Bentley 4 ½ litros de Dillon, Lagondas, Bugattis, Rolls, Stutz, Hispano Suiza, Horch, Cisitalia "Mille Miglia"... todos los autos que significaron el brillo y el esplendor de una época que pasó, perpetuada en la preocupación de un grupo de gente que los mantiene en perfecto estado y conservando todas sus características originales.

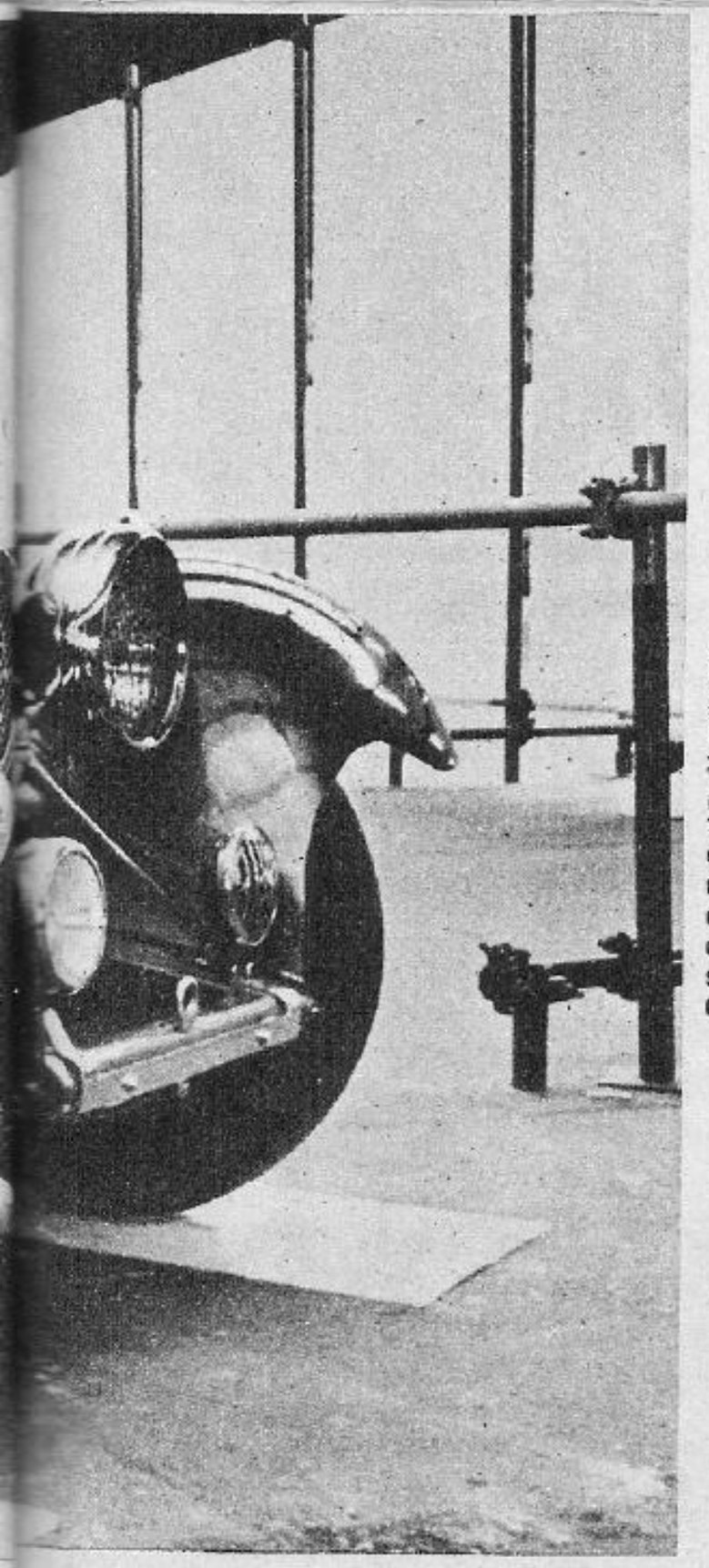
Aun entre los alardes de una sociedad actual que crea y diseña, que se sirve de todas las instancias técnicas para vivir mejor, se puede decir con respecto a estos autos que todo tiempo pasado... también fue confort.



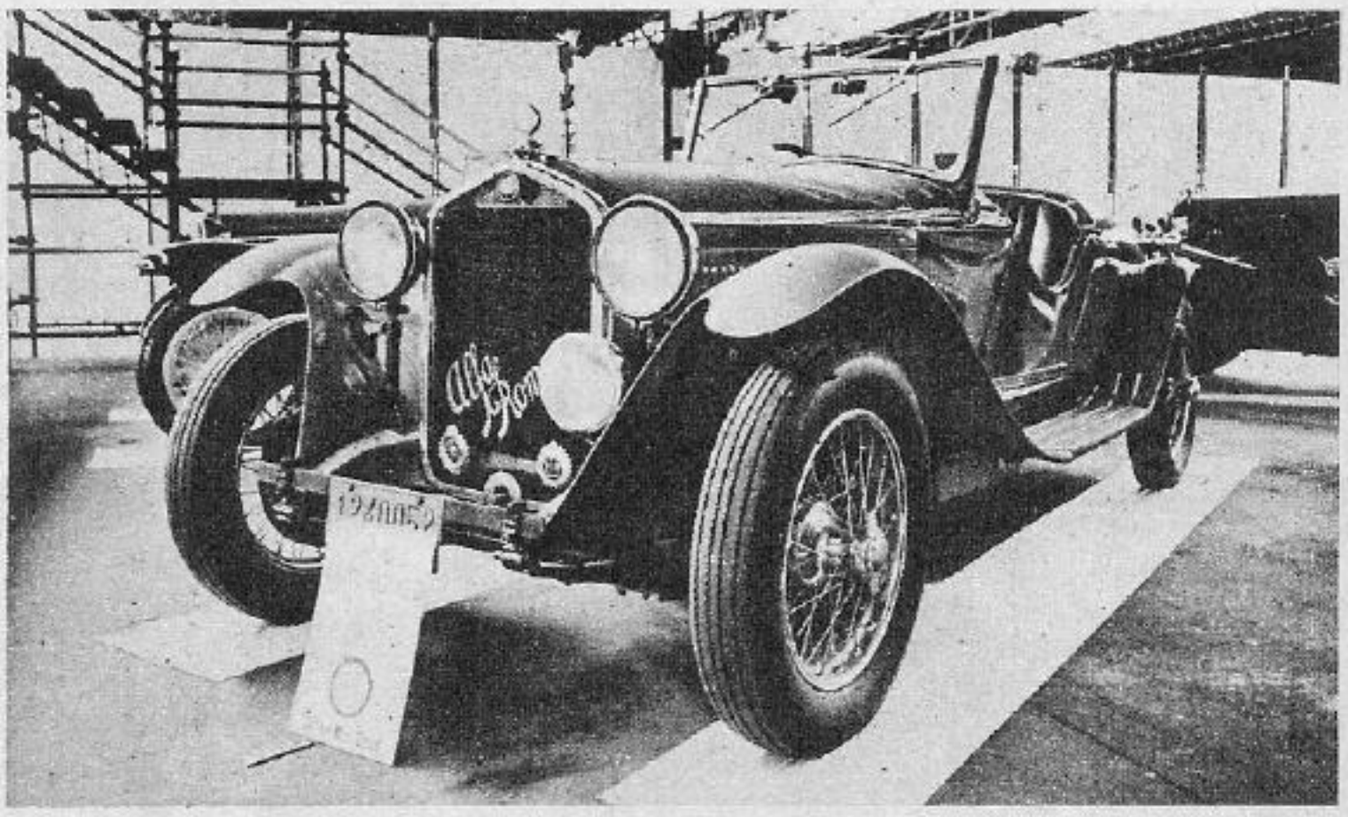




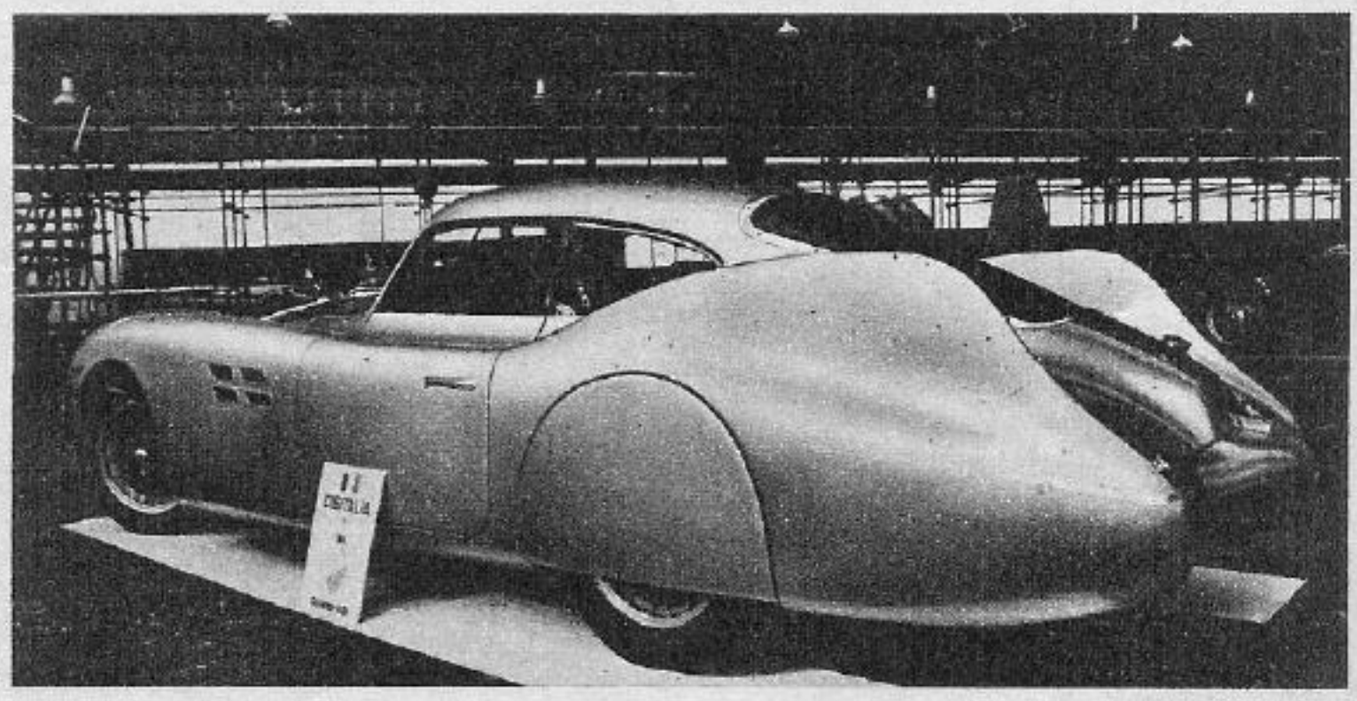
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Alfa Romeo 1750 modelo 1931. Su dueño: James Mac Cloud, ex presidente de IKA. De este modelo, Bertone recientemente construyó una réplica que se comercializó en Europa.



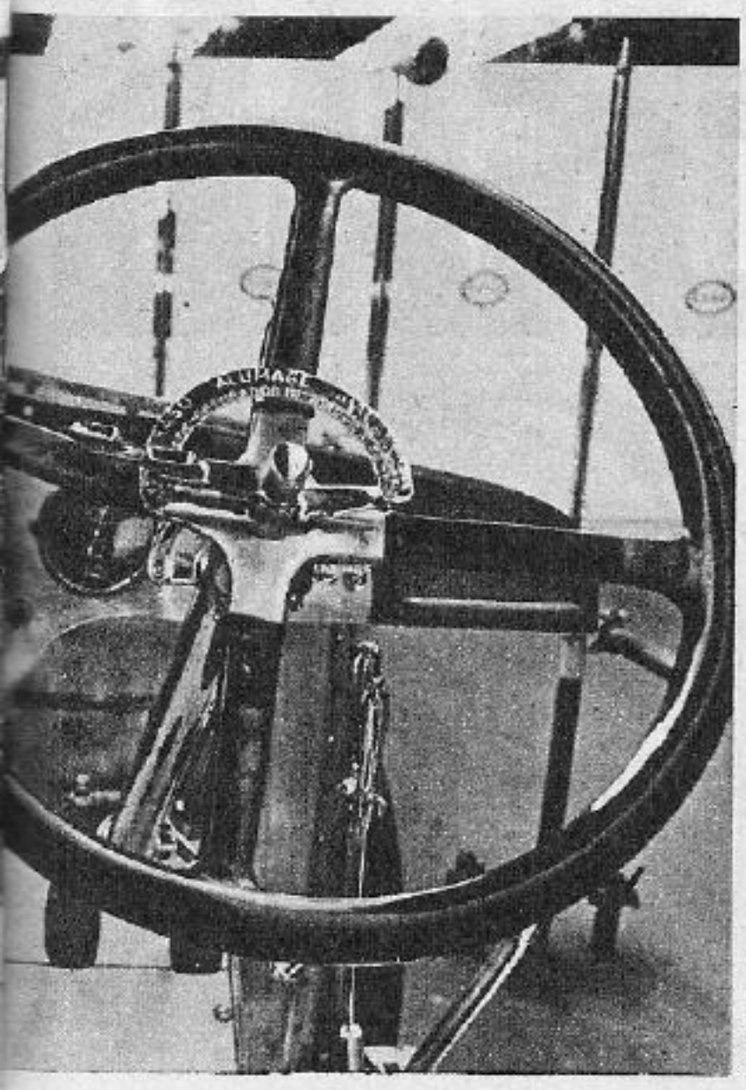
El Jaguar "100" SS, modelo 1938, propiedad de Ernesto Hilding Ohlsson. 3500 cm³ y 125 HP de potencia máxima. Como todos los autos expuestos, un ejemplo de perfección en cuanto a estado y conservación de todas sus características originales.



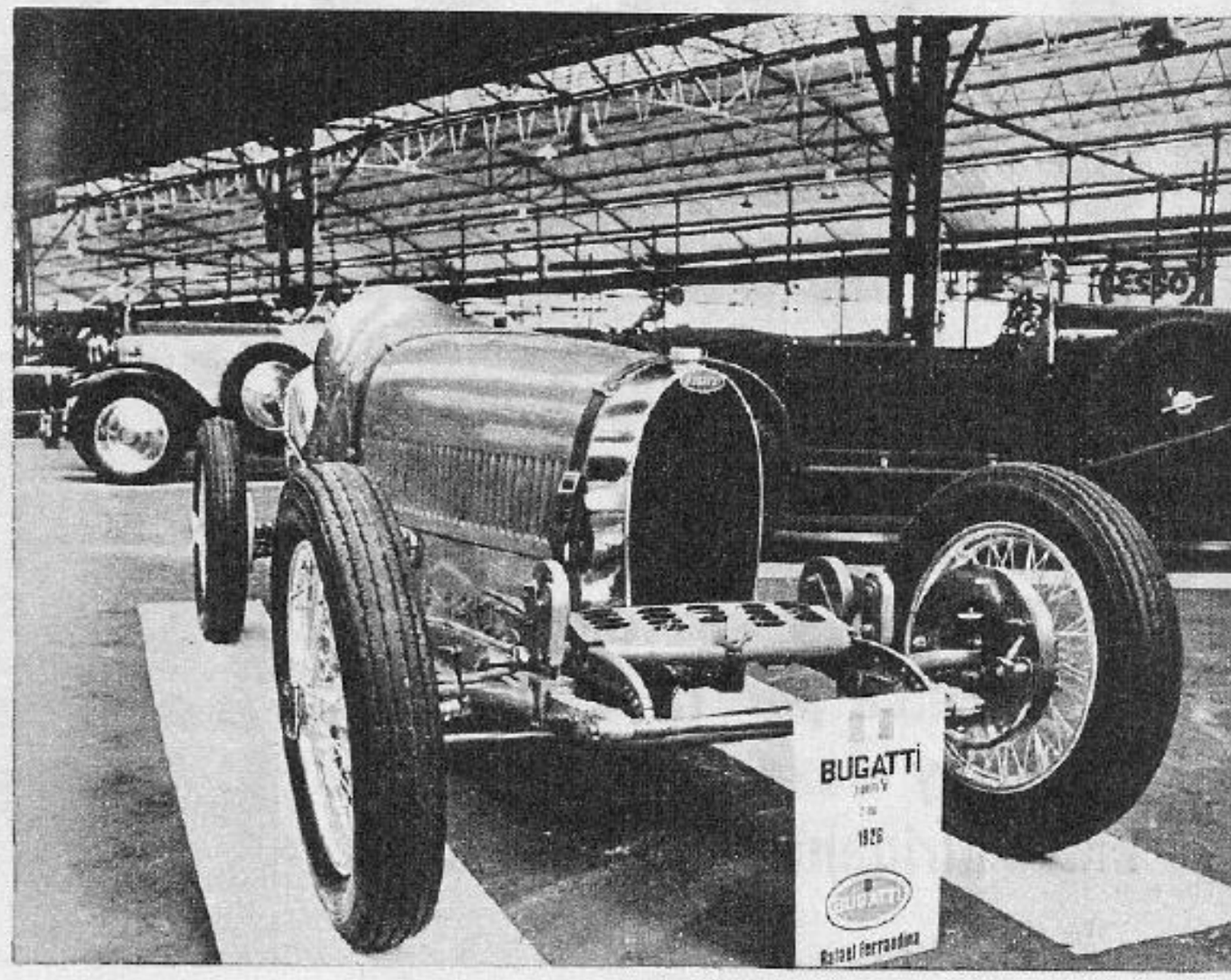
Esta Cisitalia 1200 —1949— participó en las carreras de sport que se corrían en Tigre, en una época mejor. A su volante, Herschberg. Actualmente, propiedad de Guillermo Vago. Con Cisitalias similares ganaron en Europa Piero Taruffi, Tazio Nuvolari, Guido Scaglarini . . .

# FUE CONFORT

## En la Exposición del Confort Humano se expusieron recientemente los mejores autos de colección actualmente existentes -en mérito al esfuerzo de coleccionistas privados- en nuestro país



Instrumental del Hispano Suiza de Pieres. Obsérvese en el centro del volante los bigotes que comandan el punto de encendido y la apertura del cebador.



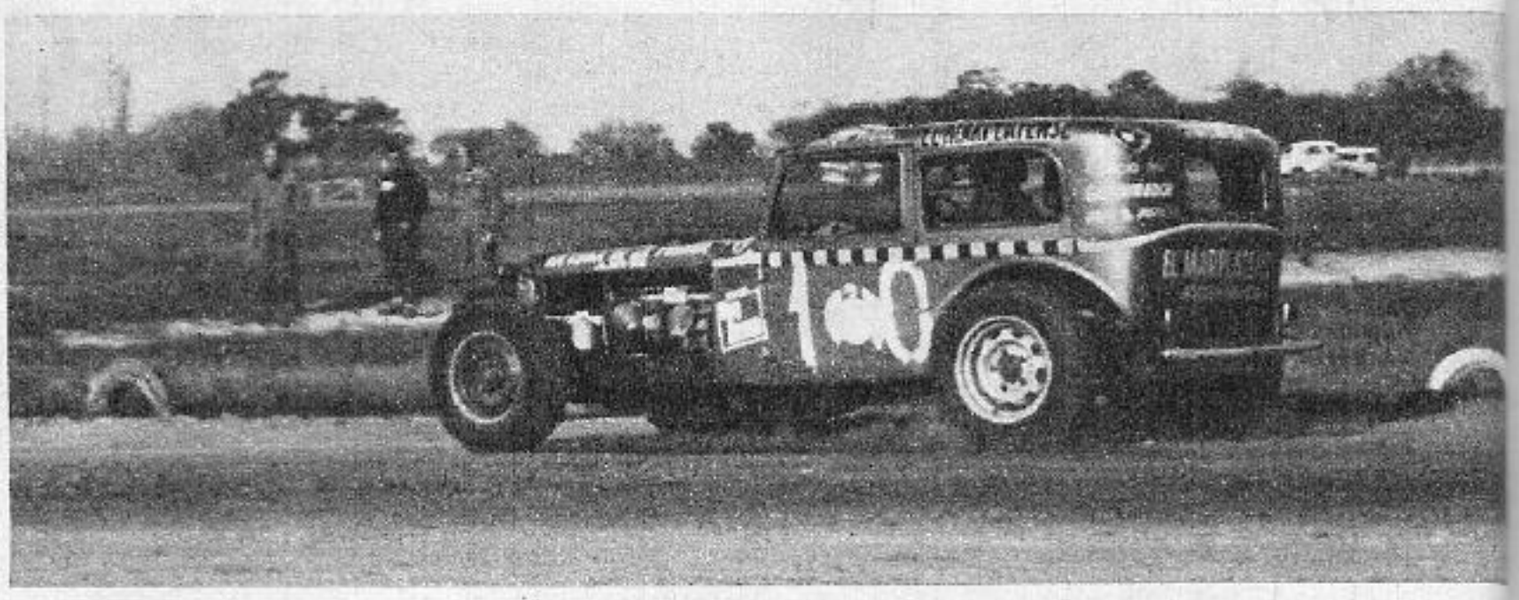

Bugatti tipo 35 "A" dos litros 1926, de Rafael Ferrandina. Color: el único que cabe a una Bugatti, azul competición de Francia.

Delahaye 1937, de Rodolfo Iriarte (coleccionista por convicción y arquitecto por las dudas . . .). Un ejemplo por parte de los expositores de cómo preservar un patrimonio histórico dentro del país, del que nunca debe salir.

# LAS CAFETERAS

## La fórmula que nació por impulso de un grupo de entusiastas de la provincia de Bs. Aires se ve intervenida por la CADAD. Temor y desconcierto entre dirigentes y corredores

Por LUIS ARTURO GOMEZ



*El primer paso fueron los autos "cuadrados" para la categoría Cafeteras. Este Chevrolet fue campeón regional del año '67.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# HIERVEN



*Aires muy saludables y renovadores soplan sobre la categoría. ¡A quién no le gustaría un aparatejo de éstos para andar por la calle!*

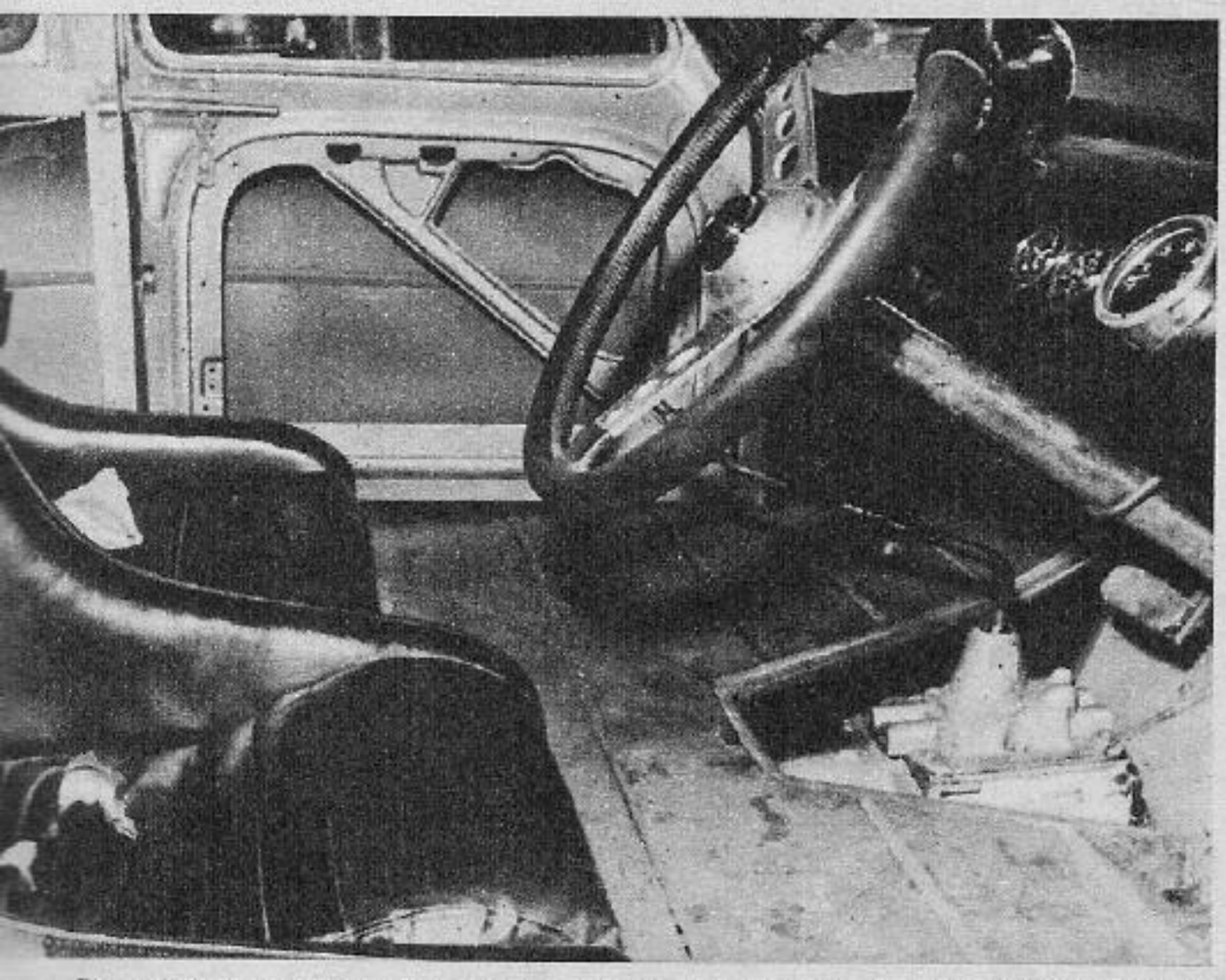
Desde hace alrededor de tres años y en toda la parte sudeste de la provincia de Buenos Aires tienen vigencia las competencias de cafeteras, originalísimas máquinas que surgieron por iniciativa de alguien no muy bien determinado (pues varios son los que se adjudican la paternidad de esa criatura) y que fueron tomando incremento merced al interés demostrado por el público. La historia de las cafeteras es bastante amplia a pesar de la poca vida de la categoría. De autos altos, cuadrados, pesados y antiestéticos, que no doblaban ni frenaban, se fueron perfeccionando hasta arribar a la presentación de verdaderos prototipos que más de cuatro, adaptándoles motor Tornado, F-100 o cualquier otro, hubieran querido llevarlos a competir a los principales autódromos.

Pero la cuestión no es ésa, precisamente, sino que trae de la mano a otra de corte institucional. En los comienzos cafeteriles eran muy pocos los entusiastas que armaban aparatos para ir a correr a los circuitos de tierra de la zona. Tan pocos, que si se cuentan con una mano tal vez nos quedarían uno o dos dedos de repuesto. Naturalmente, el entusiasmo cundió, y a los pocos meses del nacimiento de la categoría había bastantes autos (una docena por lo menos) que permitían a los organizadores programar un par de series y una final. La cosa era manejada —en ese momento— por los dirigentes de los clubes regionales.

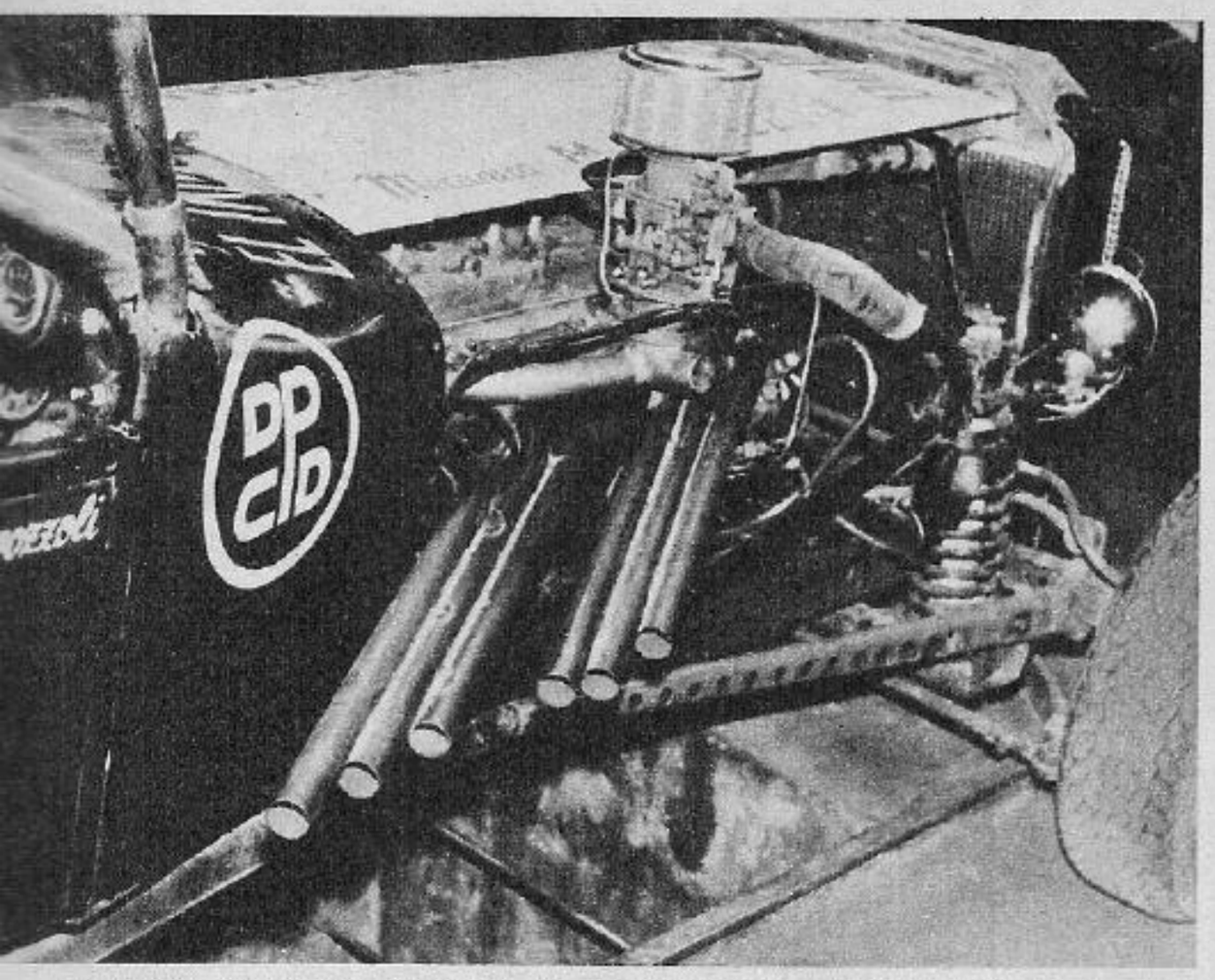
El incremento hizo que los cafeteristas se unieran para, de esa forma, pedir, luchar y conseguir mejores premios, circuitos más adecuados y otras yerbas. Se creó la Asociación de Corredores de Cafeteras, originándose paralelamente la Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas (ACOCA), entidad ésta que afilió a los organismos que poseían circuitos. Había, por lo tanto, dos bandos en pugna. Por una parte el de los corredores y por la otra el de los clubes. Mal o bien, se trabajó por una causa común, las cafeteras, aunque no puede desconocerse que hubo entretelones en algún momento que merecieron críticas bastante ásperas. Entre la ACC y la ACOCA quedó el juego y las cartas las repartían una vez cada uno. El público, mientras tanto, descono-

→

# LAS CAFETERAS HIERVEN



*El cockpit de una cafetera. Sobrio tablero, volante con mucha fachota y butacas anatómicas. Lo cafeteril no quita lo valiente, ni lo cómodo.*



*El Dodge de Manuel Capozzoli. La reglamentación establece motores de hasta el año '33 con un solo carburador. Obsérvese la planchuela que toma la torre del amortiguador.*

*Un exponente del paso intermedio entre los "cuadrados" y los "prototipos" es esta cupecita de Miguel Puyade. Pertenece a los pagos de Balcarce y la preparación del motor está a cargo de "Toto" Fangio.*



cía la falta envido y los retrucos entre las dos entidades y concurría a todas las carreras dejando sumas millonarias en boletería.

Hasta aquí, aparentemente, todo es muy normal. Nunca hubo accidentes graves (ni para corredores ni para los espectadores) y los espectáculos se renovaban domingo por medio o a veces dos o tres domingos seguidos, tanto fuera en Balcarce como en Lobería, Necochea, Madariaga, Ayacucho o Vidal. Pocos imaginaron que "el gran bonete" estaba a la expectativa y muchos fueron los que levantaron su voz indignada al conocerse primariamente, hace cinco o seis meses, que la CADAD iba a echarle mano a la categoría cafeteras.

Fue aquél un intento nada más, que a las pocas semanas se olvidó. Se siguió corriendo, se avanzó en el campeonato 1969 y hubo renovación de autoridades tanto en la ACC como en ACOCA. Es decir que había normalidad.

Pero, imprevistamente, la Federación Regional Número 3, dependiente de la CADAD y con sede en Mar del Plata, sacó a relucir un espiche de cuatro carillas que tiene características de reglamento y está destinado —oh, ironía— a las inocentes y vetustas cafeteras, las mismas que tuvieron la virtud de animar al público y encauzarlo por la senda del automovilismo deportivo, ya que a falta de TC buenas fueron las cafeteras corriendo en la tierra.

Dicha reglamentación establece —de entrada no más— que a los vehículos preparados para competición, fabricados en serie hasta el año 1933, se los denominará FOMENTO AUTOMOVILISTICO MECANICA ARGENTINA HASTA MODELO 1933 (¿No era, acaso, más familiar y simpático llamarlos cafeteras?).

Su contenido no es mayormente instructivo ni mejora en mucho lo que estableció la Asociación de Corredores el 17 de octubre de 1968, cuando sancionó —por su cuenta y riesgo— un reglamento para la especialidad. Se amplían algunos conceptos, pero ello no resulta ser una innovación, especialmente por cuanto es lo que se hace en la práctica actualmente sin estar aclarado en el reglamento anterior.

No obstante, no es la parte técnica lo que preocupa a la gente del ambiente, sino otro tipo de derivaciones. Se argumenta, por ejemplo, que las cafeteras vienen corriendo en serio desde hace tres años; que nunca fueron protagonistas de accidentes graves; que fueron creciendo por imperio de las circunstancias y se amoldaron a un reglamento elaborado por los mismos corredores, que a la vez son parte interesada en las pruebas que se disputan; que gracias a ellas nacieron nuevos y buenos circuitos (caso Madariaga, Lobería, Necochea y Vidal); que merced a su movilización —correr hoy aquí y mañana allá— se fue contagiando el entusiasmo en el público; que se beneficiaron diversas instituciones de caridad con el porcentaje que se otorgaba a ellas de las recaudaciones y otras cosas más por el estilo.

La argumentación, para justificar la oposición, explica que nunca la CADAD tomó en serio a las cafeteras; que las dejó crecer a la buena voluntad de Dios puesto que no intervino ni para hacer un reglamento cuando era la oportunidad; que le dio la espalda a la categoría en todo momento y que hasta lo tildó de automovilismo cuatrero. Eso hasta tanto se comprobó que había millones de pesos en concepto de entradas y llenos totales en los circuitos zonales. La comprobación, naturalmente, hizo cambiar de opinión, y al ver los intereses en danza CADAD intervino con mano protectora y benévola para "salvar" a las cafeteras de una caída inventada. Cuando se pidió esa ayuda para iniciar la categoría, fue negada. Ahora que las cafeteras son sólidas tomándolas como entidad, aparece el zorro en busca de las uvas.

En el aspecto legalista (adictos a CADAD) se piensa que habrá nuevos motivos para adornar a las cafeteras y darles, junto con el tono oficialista, nuevos horizontes. Abraham Sleimen, presidente de la Federación Regional Número 3, es optimista ciento por ciento y califica su trabajo y el de su gente como acertado para la promoción genérica y general de la dichosa categoría hasta "el 33".

Quizás sea así. Pero hay otros temas en danza y uno de ellos es que ACOCA perderá vigencia con la oficialización. Si agregamos que en el ámbito de la provincia de Buenos Aires están siendo prohibidas las carreras automovilísticas en campos privados (a la veda existente en el partido General Pueyrredón se sumó recientemente la de General Alvarado), vemos que numerosos circuitos construidos por clubes no afiliados a CADAD quedarán fuera de foco. La opción, entonces, puede ser anexarse a la CADAD o abandonar las pistas que tantos desvelos llevaron. ¿Y entonces, qué? ¿Irán las cafeteras a integrar el campeonato regional que para Mecánica Argentina Fórmulas 2 y 4 y Turismo Anexo J, categorías A, B y C, se programa para 1970?

Es probable que sí. Aunque también es muy probable que no. Pues la mayoría de los circuitos que serán sede de ese torneo serán asfaltados ,como Nueve de Julio, Las Flores y otros) y aparece entonces algo que se resiste airadamente: llevar las cafeteras al pavimento. Son pros y contras, sin duda, que en estos momentos están haciendo sufrir a los pilotos y preparadores de la especialidad y mueven a pensar en el gasto que se originará con la innovación. Si actualmente construir una cafetera de punta cuesta alrededor de un millón y medio, ni pensar lo que saldrá cuando las lleven al asfalto y tengan que adaptar gomas especiales, relaciones de caja-diferencial, frenos y otras chucherías.

Lo cierto es que el reglamento de la Federación de marras ya ha sido elevado a CADAD para su aprobación, creando incertidumbre entre los cafeteristas que no cesan de preguntar y preguntarse qué es lo que va a pasar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EL SECRETO DE NUESTRA IMAGEN



Es un secreto guardado a voces, o mejor dicho a imágenes. CANAL 9 MENDOZA alcanza con imágenes claras y precisas a más de medio millón de telespectadores: una excelente cobertura para su producto.

Por otra parte, usted sabe que la calidad de nuestros programas asegura el éxito de sus mensajes publicitarios.

Cobertura y penetración. Dos necesidades del mercado que no se cubren simplemente con una buena programación. También es indispensable un equipo ultramoderno: antena a 143 metros de altura, transmisor Philips de 5 Kw —la potencia irradiada efectiva es de 72 Kw—, 4 cámaras Orticón CSF, 2 telecines, 2 grabadoras reproductoras de video-tape Ampex 1100 y un moderno camión de exteriores, hablan a las claras de nuestra inquietud por ofrecer lo mejor.

Tenemos una imagen que se ve muy bien y que vende muy bien. Lo sabe todo el mercado cuyano. Por eso, en CANAL 9 ya no podemos guardar ningún secreto.

**CANAL 9 MENDOZA**

**Y SU REPETIDORA CANAL 5 DEL VALLE DE UCO**

REPRESENTANTE EN BS. AS.: PROARTEL

Parabrisas CORSA mercado

# MUY IMPORTANTE:

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

## AUTOS USADOS

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| **AUTOAR** | | |
| Sedan | 1956 | 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. | 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 |
| Flettwood | 1959 | 830.000 |
| Fleetwood | 1960 | 900.000 |
| **CITROËN** | | |
| 11 ligero | 1946/9 | 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 | 620.000 |
| 2 CV lujo | 1967 | 660.000 |
| 2 CV standard | 1968 | 650.000 |
| 2 CV lujo | 1968 | 700.000 |
| **CHEVROLET** | | |
| 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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 | 890.000 |
| Impala 6 mec. | 1963 | 1.400.000 |
| Impala 6 mec. | 1964 | 1.600.000 |
| Impala 8 aut. | 1964 | 1.500.000 |
| Súper | 1964 | 950.000 |
| Special | 1964 | 850.000 |
| Súper | 1965 | 1.100.000 |
| Special | 1965 | 950.000 |
| Súper | 1966 | 1.250.000 |
| Special | 1966 | 1.100.000 |
| Súper | 1967 | 1.350.000 |
| Special | 1967 | 1.200.000 |
| Súper | 1968 | 1.500.000 |
| Special | 1968 | 1.300.000 |
| Súper Lujo | 1968 | 1.600.000 |
| Súper Sport | 1968 | 1.700.000 |
| **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 | 350.000 |
| SL | 1965 | 350.000 |
| **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 |
| 1600 | 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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC |
|---|---|---|
| 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 traco. | 1965 | 750.000 |
| Ika | 1966 | 780.000 |
| Ika | 1967 | 820.000 |
| Ika | 1968 | 870.000 |
| **FIAT** | | |
| 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 E | 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 |
| 1500 C | 1969 | 1.280.000 |
| **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 |
| Fairlane 500 8 aut. | 1958 | 580.000 |
| Galax. 6 mec. | 1960 | 700.000 |
| Galax. 8 | 1960 | 750.000 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| Galax. 6 | 1961 | 850.000 |
| Galax. 8 aut. | 1961 | 850.000 |
| Falcon | 1962 | 850.000 |
| Falcon Standard | 1963 | 850.000 |
| Falcon de Lujo | 1963 | 900.000 |
| Falcon Standard | 1964 | 870.000 |
| Falcon de Lujo | 1964 | 950.000 |
| Falcon de Lujo | 1965 | 1.050.000 |
| Falcon Futura | 1965 | 1.200.000 |
| Falcon Standard | 1965 | 1.000.000 |
| Falcon Standard | 1966 | 1.100.000 |
| Falcon de Lujo | 1966 | 1.300.000 |
| Falcon Futura | 1966 | 1.350.000 |
| Falcon de Lujo | 1967 | 1.400.000 |
| Falcon Standard | 1967 | 1.250.000 |
| Falcon Futura | 1967 | 1.450.000 |
| De Lujo | 1968 | 1.480.000 |
| Standard | 1968 | 1.400.000 |
| Futura | 1968 | 1.600.000 |
| **GRACIELA** | | |
| 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 | 130.000 |
| 700 | 1963 | 380.000 |
| Kombi | 1963 | 400.000 |
| 700 | 1964 | 400.000 |
| Kombi | 1964 | 420.000 |
| 1204 | 1964 | 600.000 |
| 700 | 1965 | 430.000 |
| Kombi | 1965 | 450.000 |
| 1204 | 1965 | 550.000 |
| **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 |
| IKA | 1968 | 580.000 |
| **KAISER** | | |
| Carabela | 1961 | 430.000 |
| Carabela | 1962 | 450.000 |
| **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 |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 |
| Monterrey 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. | 1962 | 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 |
| 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** | | |
| 203 | 1956 | 400.000 |
| 403 | 1956/7 | 550.000 |
| 403 | 1956/9 | 650.000 |
| 403 | 1960/61 | 680.000 |
| 403 | 1962 | 750.000 |
| 404 | 1962 | 800.000 |
| 403 | 1963 | 780.000 |
| 404 | 1963 | 850.000 |
| 404 Rural | 1963 | 950.000 |
| 403 | 1964 | 820.000 |
| 404 3 banc. | 1964 | 920.000 |
| 404 5 banc | 1964 | 980.000 |
| 403 | 1965 | 850.000 |
| 404 Stand. | 1965 | 1.050.000 |
| 404 Stand. | 1966 | 1.120.000 |
| 404 de lujo | 1966 | 1.200.000 |
| 404 | 1967 | 1.200.000 |
| 404 G. Lujo | 1967 | 1.250.000 |
| 404 | 1968 | 1.300.000 |
| 404 G. Lujo | 1968 | 1.350.000 |
| **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** | | |
| Ambassador | 1962 | 670.000 |
| Classic Custon | 1962 | 620.000 |
| C. Country | 1962 | 650.000 |
| Ambassador 990 | 1963 | 730.000 |
| Ambassador 990 2 p. | 1963 | 800.000 |
| C. Custom 1ª S | 1963 | 690.000 |
| C. Custom | 1963 | 730.000 |
| C. Country | 1963 | 740.000 |
| C. Country 660 | 1963 | 820.000 |
| De Luxe 550 | 1963 | 650.000 |
| Ambasador 990 | 1964 | 930.000 |
| C. Custom 660 | 1964 | 820.000 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC |
|---|---|---|
| C. Country 660 | 1964 | 950.000 |
| De Luxe 550 | 1964 | 750.000 |
| Ambassador 990 | 1965 | 1.050.000 |
| C. Custom 660 | 1965 | 950.000 |
| C. Country 660 | 1965 | 1.100.000 |
| De Luxe 550 | 1965 | 870.000 |
| Ambasador 990 | 1966 | 1.150.000 |
| C. Custom 660 | 1966 | 1.050.000 |
| C. Country 660 | 1966 | 1.200.000 |
| De Luxe 550 | 1966 | 930.000 |
| Ambasador 990 | 1967 | 1.400.000 |
| C. Custom 660 | 1967 | 1.250.000 |
| C. Country 660 | 1967 | 1.400.000 |
| De Luxe 550 | 1967 | 1.130.000 |
| Ambasador 990 | 1968 | 1.500.000 |
| C. Custom 660 | 1968 | 1.350.000 |
| C. Country 660 | 1968 | 1.500.000 |
| De Luxe 550 | 1968 | 1.200.000 |
| **RENAULT** | | |
| Dauphine | 1963 | 400.000 |
| 4 L. | 1963 | 400.000 |
| Gordini | 1963 | 430.000 |
| 4 L. | 1964 | 450.000 |
| Dauphine | 1964 | 420.000 |
| Gordini | 1964 | 490.000 |
| 4 L 3 veloc. | 1965 | 450.000 |
| 4 L 4 veloc. | 1965 | 500.000 |
| Gordini | 1965 | 540.000 |
| Dauphine | 1965 | 480.000 |
| Gordini | 1966 | 590.000 |
| Dauphine | 1966 | 520.000 |
| 4 L | 1966 | 600.000 |
| Gordini | 1967 | 650.000 |
| 4 L | 1967 | 700.000 |
| Renault 850 | 1967 | 570.000 |
| Gordini | 1968 | 750.000 |
| 4 L | 1968 | 750.000 |
| 850 | 1968 | 620.000 |
| **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 | 1.100.000 |
| 300 S 4 p. | 1967 | 1.200.000 |
| 380 2 p. | 1967 | 1.600.000 |
| 380 W 2 p. | 1967 | 1.700.000 |
| 300 4 p. | 1968 | 1.200.000 |
| 300 S 4 p. | 1968 | 1.300.000 |
| 380 2 p. | 1968 | 1.700.000 |
| 380 W 2 p. | 1968 | 1.750.000 |
| **VALIANT** | | |
| I | 1962 | 880.000 |
| II | 1963 | 950.000 |
| III | 1964 | 1.050.000 |
| III | 1965 | 1.080.000 |
| Coronado | 1965 | 1.100.000 |
| G. Turismo | 1965 | 1.120.000 |
| IV | 1966 | 1.200.000 |
| Coronado | 1966 | 1.240.000 |
| G. Turismo | 1966 | 1.280.000 |
| IV | 1967 | 1.300.000 |
| Coronado | 1967 | 1.350.000 |
| G. Turismo | 1967 | 1.400.000 |
| IV | 1968 | 1.450.000 |
| Coronado | 1968 | 1.500.000 |
| G. Turismo | 1968 | 1.550.000 |
| **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 |

## PICK - UPS USADAS

| | | |
|---|---|---|
| **ARGENTA** | | |
| Pick-up | 1964 | 600.000 |
| Pick-up | 1965 | 690.000 |
| Pick-up | 1966 | 730.000 |
| Pick-up | 1967 | 770.000 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC |
|---|---|---|
| **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 | 1.200.000 |
| 10 „ | 1968 | 1.350.000 |
| **DE SOTO** | | |
| D-100 Pick-up | 1962/3 | 700.000 |
| D-100 „ | 1964 | 820.000 |
| D-100 „ | 1965 | 900.000 |
| 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 | 700.000 |
| D-100 „ | 1963 | 750.000 |
| D-100 „ | 1964 | 820.000 |
| D-100 „ | 1965 | 900.000 |
| 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 | 700.000 |
| D-100 „ | 1964 | 820.000 |
| D-100 „ | 1965 | 900.000 |
| D-100 „ | 1966 | 1.000.000 |
| D-100 „ | 1967 | 1.100.000 |
| D-100 „ | 1968 | 1.200.000 |
| **FIAT** | | |
| Multicarga 1500 | 1965 | 750.000 |
| Multicarga 1500 | 1966 | 800.000 |
| Multicarga 1500 | 1967 | 850.000 |
| Multicarga 1500 | 1968 | 920.000 |
| **FORD** | | |
| F-100 Pick-up | 1960/1 | 700.000 |
| F-100 „ | 1962 | 780.000 |
| F-100 „ | 1963 | 850.000 |
| F-100 „ | 1964 | 900.000 |
| F-100 „ | 1965 | 950.000 |
| F-100 „ | 1966 | 1.100.000 |
| F-100 „ | 1967 | 1.200.000 |
| F-100 „ | 1968 | 1.380.000 |
| **JEEP** | | |
| IKA Pick-up | 1961 | 430.000 |
| IKA „ | 1962 | 460.000 |
| IKA „ | 1963 | 480.000 |
| IKA „ | 1964 | 500.000 |
| Glad. V Pick-up | 1964 | 500.000 |
| Glad. X „ | 1964 | 520.000 |
| Glad. V „ | 1965 | 540.000 |
| Glad. X „ | 1965 | 580.000 |
| Glad. V „ | 1966 | 600.000 |
| Glad. X „ | 1966 | 640.000 |
| **MERCEDES BENZ** | | |
| 170 Pick-up | 1951 | 270.000 |
| **RASTROJERO** | | |
| Pick-up | 1964 | 560.000 |
| „ | 1965 | 600.000 |
| „ | 1966 | 640.000 |
| „ | 1967 | 700.000 |
| „ | 1968 | 740.000 |
| „ 2ª S. | 1968 | 820.000 |

## 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 |

| MARCA | PRECIO |
|---|---|
| **FIAT** | |
| 600 E, 2 p. | 878.000 |
| 800 Coupé | 1.085.000 |
| 800C Coupé Spyder | 1.100.000 |
| 1500 Coupé | 1.705.000 |
| 1500 C - Familiar, 4 p. | 1.504.000 |
| 1600 | 1.495.000 |
| **FORD** | |
| Falcon, taxi, 4 p. | 1.736.000 |
| Falcon Standard, 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 |
| **PEUGEOT** | |
| 404 Gran Lujo, 4 p. | 1.520.000 |
| 404 Súper Lujo, 4 p. | 1.665.000 |
| Peugeot 504 de lujo | 1.682.000 |
| Peugeot 504 superlujo | 1.822.000 |
| **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. | 2.146.000 |
| 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/caja | 1.541.000 |
| D-100E/ejes, ch. c/caja | 1.620.000 |
| **De Lujo** | |
| D-100E/ejes, ch. s/caja | 1.582.000 |
| D-100E/ejes, ch. c/caj. | 1.661.000 |
| **Standard** | |
| D-200E/ejes, ch. s/caja | 1.670.000 |
| D-200E/ejes, ch. c/caja | 1.751.000 |
| **De Lujo** | |
| D-200E/ejes, ch. s/caja | 1.713.000 |
| D-200E/ejes, ch. c/caja | 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

| | | |
|---|---|---|
| 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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC |
|---|---|---|
| **BSA** | | |
| 500 | 46-48 | 50/70.000 |
| 500 | 48-49 | 80/120.000 |
| 350 | 48-48 | 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 | 160/230.000 |
| **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 | 48-48 | 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** | | |
| 150 Reform. | 52-58 | 70/100.000 |
| 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 |

## LANCHAS 0 Km

| MODELO | MOTOR | | MEDIDAS | PRECIO |
|---|---|---|---|---|
| **AVAN-CANESTRARI** | | | | |
| Avan 330 | Yamato | 22HP | 3,60-1,49-0,65 | $ 489.000 |
| Avan 400 V | Yamato | 22HP | 3,95-1,48-0,68 | $ 659.000 |
| Avan 400 V | Johnson | 25HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 699.800 |
| Avan 400 V | Johnson | 33HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 738.000 |
| Avan 400 V | Johnson | 40HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 799.000 |
| Avan 400 V | Johnson | 55HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 994.000 |
| Avan 400 V | Carniti | 35HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 722.000 |
| Avan 400 V | Carniti | 50HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 879.000 |
| Avan 400 V | Carniti | 55HP | 3,95-1,48-0,66 | $ 939.000 |
| Avan 410 | Johnson | 55HP | 4,13-1,65-0,78 | $ 1.094.000 |
| Avan 410 | Johnson | 65HP | 4,13-1,65-0,78 | $ 1.118.000 |
| Avan 410 | Johnson | 85HP | 4,13-1,65-0,78 | $ 1.290.000 |
| Avan 410 | Carniti | 50HP | 4,13-1,65-0,78 | $ 979.000 |
| Avan 440 | Johnson | 55HP | 4,45-1,75-0,87 | $ 1.194.000 |
| Avan 440 | Johnson | 60HP | 4,45-1,75-0,87 | $ 1.156.000 |
| Avan 440 | Johnson | 65HP | 4,45-1,75-0,87 | $ 1.220.000 |
| Avan 440 | Johnson | 85HP | 4,45-1,75-0,87 | $ 1.391.000 |
| Avan 440 | Johnson | 115HP | 4,45-1,75-0,87 | $ 1.500.000 |
| Avan 480 | Yamato | 22HP | 4,88-1,72-1,00 | $ 710.000 |
| Avan 505 | Johnson | 55HP | 4,92-1,53-0,65 | $ 1.044.000 |
| Avan 505 | Carniti | 55HP | 4,92-1,53-0,65 | $ 989.000 |
| Avan 550 P | Johnson | 55HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.154.000 |
| Avan 550 P | Johnson | 60HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.116.000 |
| Avan 550 P | Johnson | 65HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.182.000 |
| Avan 550 P | Johnson | 85HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.351.000 |
| Avan 550 P | Johnson | 115HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.451.000 |
| Avan 550 (lancha) | Johnson | 65HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.311.000 |
| Avan 550 (lancha) | Johnson | 85HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.481.000 |
| Avan 550 (lancha) | Johnson | 115HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.591.000 |
| Avan 550 (pick-up) | Johnson | 65HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.421.000 |
| Avan 550 (pick-up) | Johnson | 85HP | 5,30-1,98-093 | $ 1.591.000 |
| Avan 550 (pick-up) | Johnson | 115HP | 5,30-1,98-0,93 | $ 1.701.000 |
| Avan 550 (crucero) | Johnson | 85HP | 5,35-2,01-1,00 | $ 2.091.000 |
| Avan 550 (crucero) | Johnson | 115HP | 5,35-2,01-1,00 | $ 2.200.000 |
| **DELTA-MARINE** | | | | |
| Pescador | Sach | 3,3HP | 4,25-1,80-0,65 | $ 195.000 |
| Pescador | Chrysler | 20HP | 4,25-1,80-0,65 | $ 430.000 |
| Camping | Chrysler | 20HP | 4,25-1,80-0,85 | $ 590.000 |
| Camping | Chrysler | 35HP | 4,25-1,80-0,85 | $ 695.000 |
| Camping | Chrysler | 45HP | 4,25-1,80-0,85 | $ 795.000 |
| Universal | Chrysler | 35HP | 4,25-1,80-0,75 | $ 595.000 |
| Universal | Chrysler | 45HP | 4,25-1,80-0,75 | $ 695.000 |
| Lido (Csa. Fte.) | Chrysler | 20HP | 6,60-2,30-1,00 | $ 1.350.000 |
| Lido (Csa. Fte.) | Chrysler | 45HP | 6,60-2,30-1,00 | $ 1.550.000 |
| Delta Marine | Chrysler | 20HP | 5,25-2,00-0,85 | $ 590.000 |
| Delta Marine | Chrysler | 35HP | 5,25-2,00-0,85 | $ 690.000 |
| **JUANJO** | | | | |
| Pescadora | Chrysler | 45HP | 4,60-1,71-0,71 | $ 862.000 |
| Signorina | Chrysler | 35HP | 3,70-1,71-0,65 | $ 720.000 |
| Signorina | Chrysler | 45HP | 3,70-1,71-0,65 | $ 817.000 |
| Sprinter | Chrysler | 45HP | 4,80-1,76-0,70 | $ 897.000 |
| Sprinter | Chrysler | 55HP | 4,80-1,76-0,70 | $ 970.000 |
| Piccina | Chrysler | 35HP | 4,80-1,76-0,70 | $ 746.000 |
| Piccina | Chrysler | 45HP | 4,80-1,76-0,70 | $ 942.000 |
| Bambina | Chrysler | 45HP | 3,60-1,60-0,65 | $ 737.000 |
| Piccine Sport | Chrysler | 35HP | 4,80-1,76-0,70 | $ 675.000 |
| Piccine Sport | Chrysler | 45HP | 4,80-1,76-0,70 | $ 772.000 |
| Trimarán | Chrysler | 20HP | 3,03-1,63-0,56 | $ 490.000 |
| Palm-Beach (Cruc.) | Chrysler | 105HP | 6,12-2,33-1,00 | $ 2.950.000 |
| Palm-Beach (Cruc.) | Chrysler | 175HP | 6,12-2,33-1,00 | $ 3.350.000 |
| Biguá | Yumpa | 5HP | 2,65-1,30-0,48 | $ 208.000 |

| MODELO | MOTOR | | MEDIDAS | PRECIO |
|---|---|---|---|---|
| **NAUTICA-BERMUDA** | | | | |
| Pirayú | Evinrude | 25HP | 3,78-1,62-0,58 | $ 486.000 |
| Pirayú | Evinrude | 33HP | 3,78-1,62-0,58 | $ 526.550 |
| Riomar | Evinrude | 25HP | 3,83-1,63-0,60 | $ 560.000 |
| Riomar | Evinrude | 33HP | 3,83-1,63-0,60 | $ 600.600 |
| Sportmin | Evinrude | 33HP | 3,79-1,63-0,68 | $ 665.000 |
| Sportmin | Evinrude | 40HP | 3,79-1,63-0,68 | $ 720.000 |
| GH 380 | Evinrude | 25HP | 3,80-1,55-0,62 | $ 488.000 |
| GH 380 | Evinrude | 33HP | 3,80-1,55-0,62 | $ 528.550 |
| GH 430 | Evinrude | 25HP | 4,30-1,73-0,62 | $ 546.780 |
| GH 430 | Evinrude | 33HP | 4,30-1,73-0,62 | $ 587.330 |
| GH 430 | Evinrude | 40HP | 4,30-1,73-0,62 | $ 642.330 |
| Delta | Evinrude | 25HP | 4,08-1,63-0,58 | $ 605.000 |
| Delta | Evinrude | 33HP | 4,08-1,63-0,58 | $ 645.500 |
| Safari | Evinrude | 25HP | 4,08-1,63-0,58 | $ 645.000 |
| Safari | Evinrude | 33HP | 4,08-1,63-0,58 | $ 702.000 |
| Safari | Evinrude | 40HP | 4,08-1,63-0,58 | $ 757.000 |
| S/Sport STD | Evinrude | 40HP | 4,36-1,76-0,69 | $ 757.000 |
| S/Sport STD | Evinrude | 55HP | 4,36-1,76-0,69 | $ 984.940 |
| S/Sport STD | Evinrude | 85HP | 4,36-1,76-0,69 | $ 1.169.940 |
| S/Sport d/Lujo | Evinrude | 40HP | 4,36-1,76-0,69 | $ 913.800 |
| S/Sport d/Lujo | Evinrude | 55HP | 4,36-1,76-0,69 | $ 1.088.940 |
| S/Sport d/Lujo | Evinrude | 85HP | 4,36-1,76-0,69 | $ 1.278.940 |
| 444 | Evinrude | 55HP | 4,44-1,72-0,80 | $ 1.193.140 |
| 444 | Evinrude | 85HP | 4,44-1,72-0,80 | $ 1.378.140 |
| 444 | Evinrude | 115HP | 4,44-1,72-0,80 | $ 1.483.140 |
| Mark II | Evinrude | 85HP | 4,85-1,88-0,72 | $ 1.417.940 |
| Mark II | Evinrude | 115HP | 4,85-1,88-0,72 | $ 1.522.940 |
| Cobra | Evinrude | 120HP | 5,10-2,10-0,85 | $ 2.130.000 |
| Cobra | Evinrude | 155HP | 5,10-2,10-0,85 | $ 2.320.000 |
| Cobra | Evinrude | 210HP | 5,10-2,10-0,85 | $ 2.540.000 |
| Gran Turismo | Evinrude | 120HP | 5,83-2,28-1,12 | $ 2.460.000 |
| Gran Turismo | Evinrude | 155HP | 5,83-2,28-1,12 | $ 2.650.000 |
| Gran Turismo | Evinrude | 210HP | 5,83-2,28-1,12 | $ 2.870.000 |
| Day Cruiser | Evinrude | 120HP | 5,83-2,28-1,12 | $ 2.710.000 |
| Day Cruiser | Evinrude | 155HP | 5,83-2,28-1,12 | $ 2.900.000 |
| Day Cruiser | Evinrude | 210HP | 5,83-2,28-1,12 | $ 3.120.000 |
| **PAGLIETTINI** | | | | |
| Bambi II | Mercury | 50HP | 4,06-1,72-0,73 | $ 901.700 |
| Codinet | Mercury | 50HP | 4,46-1,73-0,58 | $ 897.500 |
| Comodín | Mercury | 65HP | 4,46-1,73-0,58 | $ 1.157.900 |
| Comodín | Mercury | 65HP | 4,45-1,81-0,76 | $ 1.262.100 |
| Comodín | Mercury | 80HP | 4,45-1,81-0,76 | $ 1.340.100 |
| Comodín | Mercury | 100HP | 4,45-1,81-0,76 | $ 1.447.300 |
| Gacelux | Mercury | 125HP | 4,45-1,81-0,76 | $ 1.573.900 |
| Gacelux | Mercury | 125HP | 5,15-2,02-0,87 | $ 1.826.700 |
| Gacelux | Mercury | 120HP | 5,15-2,02-0,87 | $ 2.026.700 |
| **REGNICOLI** | | | | |
| Trucha | Johnson | 25HP | 3,60-1,71-0,60 | $ 505.000 |
| Dorado Pescador | Johnson | 25HP | 4,25-1,75-0,70 | $ 595.000 |
| Dorado Pescador | Johnson | 33HP | 4,25-1,75-0,70 | $ 641.500 |
| Dorado Pescador | Johnson | 40HP | 4,25-1,75-0,70 | $ 696.500 |
| Dorado Ski | Johnson | 33HP | 4,25-1,75-0,70 | $ 675.800 |
| Dorado Ski | Johnson | 40HP | 4,25-1,75-0,70 | $ 755.800 |
| Dorado Ski | Johnson | 40HP | 4,25-1,75-0,70 | $ 856.200 |
| Dorado V2 | Johnson | 40HP | 4,33-1,75-0,75 | $ 981.750 |
| Dorado V2 | Johnson | 55HP | 4,33-1,75-0,75 | $ 1.063.750 |
| Dorado V2 | Johnson | 85HP | 4,33-1,75-0,75 | $ 1.222.750 |
| Dorado V2 | Johnson | 115HP | 4,33-1,75-0,75 | $ 1.393.750 |
| Dina | Johnson | 155HP | 5,54-2,30-0,90 | $ 2.750.000 |
| Dina | Johnson | 210HP | 5,54-2,30-0,90 | $ 2.950.000 |

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



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Parabrisas CORSA

# correo

## ESTAMOS TODOS LOCOS

*de Otto L. Cepeda, Rosario de Santa Fe.*

Estimados orates fierreros: Ya sé, no me lo digan. Esta, después de leerla, la toma de cabeza Sopeña, se la pasa a Figueras, quien de taquito la aleja, pero Sorkin en magistral jugada lanza un centro que conecta sagazmente Augé Bacqué y la emboca por la ventana de donde cae a la calle donde es pisoteada por poco piadosas pisadas. ¡Ja! Otra que publicarla. No importa. Lo que sí importa es que les diga que el señor Quiroga, que se enoja en el número 179 por la falta de seriedad de ustedes, tiene y no tiene razón. No la tiene porque demuestra ser lector nuevo de CORSA, si no ya sabría que esto no es una revista seria ni nada que se le parezca, y tiene razón porque yo en varias oportunidades les pregunté de qué estaba hecho un coche, si a los autos de los curas se les echa agua bendita en el radiador, y otras preguntitas fundamentales, y ustedes nada de nada, meta farra y francachela, y eso no puede ser.

Además nos quieren endilgar en los roadtests marcas absolutamente desconocidas como ese injerto llamado Apollo 11. Por si esto fuera poco la revista está plagada de errores Bellavignales (o garrafales, para el caso es lo mismo). Por ejemplo: en el número 180 en la página seis aparece Chris Amon con un casco que tiene un bicho dibujado al que ustedes llaman "kwit". ¡No y no! Agarren los libros, eso se llama KIWI, ave de Nueva Zelandia que corresponde a varias especies del género Apterix, que carece de alas y de plumas y que tiene un largo pico (como algunos).

Ahora en serio. Muy buena la nota sobre el V8 de Chrysler, se imaginan cuando lo agarren en Rafaela y me lo coloquen en un MA de F1, chau con todos, se van a morir de mufa los que les dije. ¿La verdad? Muy, pero muy buena la revista, aunque algunas veces uno se hace el plato leyendo algunas cartas, y a pesar del actual staff. Hasta siempre y viva el Dodge.

*R.: Señor Cepeda: el trámite que se sigue normalmente con las cartas que nos llegan es mucho más sencillo de lo que usted imagina. Dada la tradicional inutilidad de los redactores para practicar cualquier juego, el más avispado de todos, cuya habilidad manual es notable, agarra la carta con la mano derecha, la hace bollito y la tira al canasto.*

*Del señor Quiroga ya se ha hablado mucho. Bastante tiene con lo que le hizo Santos Pérez en Barranca Yaco.*

*De la revista también se ha traseado bastante. Que es buena... que es más o menos... que no puedo... que quién sabe... que esta noche, que mañana... la cuestión que la fulana todavía existe. Y ahora vamos a las preguntas que nunca le contestamos.*

1) ¿De qué está hecho un coche?

*R.: ¿Qué es un coche? ¡No somos adivinos, viejo!...*

2) ¿Los autos de los sacerdotes llevan agua bendita en el radiador?

*R.: Depende. Si son preconciliares, sí. Si son refrigerados por aire, no; llevan aire bendito.*

3) ¿Por qué nos quieren endilgar a los lectores una Apollo 11?

*R.: Porque a algunos, si se les cortan los pies, suben tan, tan alto, que lo menos que necesitan para bajar es una Apollo.*

*En cuanto a su definición del kiwi —"carece de alas y plumas"— nosotros también carecemos de alas y plumas y no somos kiwis. Lo único que tenemos en común con el implume neocelandés es el pico largo.*

*En cuanto a morirse de mufa, el agraciado será usted. El V8 de Chrysler no puede usarse en competencias de ninguna categoría argentina dado su origen extranjero (fabricado en México). Por otra parte, aunque pudiera correr, aquí no se consigue el combustible adecuado (tequila 130/145 octanos).*

*Lo del staff no lo aceptamos. Lo de las francachelas y parrandas, tampoco. Lo dejamos porque estamos apurados. Nos vamos a jugar al balero y el yo-yo a la vereda. Al botón de la botonera, pim... pom... ¡¡¡Fuera!!!*

## DIESEL Y AGUA

*de Carlos Miner, San Isidro.*

Estimados: soy lector desde hace mucho de vuestra revista y tengo varias preguntas que hacerles.

1) En todos los ejemplares por mí leídos, nunca encontré que se dedicaran a los motores diesel de automóviles, los cuales en nuestro país están tomando gran incremento debido a su economía de combustible y mantenimiento. ¿O acaso no son estos automóviles que están al alcance (en sus versiones modernas) de un comprador medio, trátese del Mercedes Benz 200 D ó 220 D?

*R.: En nuestro país, al menos, no compartimos su opinión de que los automóviles con motor Diesel estén tomando gran incremento. Una década atrás se importaron coches de esas características, en su inmensa mayoría Mercedes y algunos Fiat, y luego la importación se limitó a ejemplares aislados de Mercedes únicamente. Por otra parte no creemos que el precio de un gasolero importado esté al alcance de un comprador medio y en muchos casos el público prefiere tener un naftero 0 km y no un gasolero que, ventajas aparte, tenga más de diez años. En cuanto a lo que usted dice de economía, es indudable que los motores diesel son mucho más económicos en consumo que los de explosión, ya porque gastan menos combustible como porque éste es más barato, pero no compartimos su opinión en que el mantenimiento también lo es, porque si bien son motores mucho más durables, sus reajustes son doblemente onerosos.*

2) La pregunta anterior viene a raíz de que poseo un M. B. 180 D 1962, y aunque solamente lo uso para viajar con mi familia o bien para concurrir a mi empleo, he notado la gran diferencia en pesos que existe con respecto a un naftero similar. No los envidio...

*R.: Celebramos sinceramente que no sufra de envidia, que es un defecto muy feo, y pecado capital por añadidura. Los Mercedes Benz gasoleros se cotizan bien por tratarse de una marca con bien ganado prestigio, no por el hecho de ser diesel.*

3) ¿Por qué puede llegarse a desarrollar esas velocidades en estos coches, ya que es sabido que el diesel es de reacción lenta?

*R.: Bueno, 120 ó 125 km/hora en 1969 con un motor de dos litros no son para asustar a nadie, pues ésa es la velocidad que corresponde a un Gordini o Fiat 600. Por otro lado, que sea el diesel de reacción lenta no quiere decir que sea de poca velocidad final, sino que tiene poco "pique".*

4) En el Nº 179 de CORSA vi la presentación de un bote de goma. ¿Dónde puedo verlo y eventualmente adquirirlo?

*R.: Diríjase a Televel SA, Carlos Calvo 3233, Capital.*

5) ¿El precio de aproximadamente $ 130.000.— incluye el motor o el precio de éste es aparte?

*R.: El precio no incluye el motor.*

6) Muchas gracias por desburrarme.

*R.: Rebuznar no es cobardía.*


# La historia de un soltero en el Play Boy Club de Las Vegas.

O en Hollywood... o en las playas de Acapulco...

Una historia que empieza en Buenos Aires. Con Avianca.

En el primer Safari de Solteros por los centros más divertidos de México y los Estados Unidos.

Organizado por el Club de los "No Casados" de la Argentina.

Un viaje para unos pocos (plazas limitadas), pagando un anticipo reducido, y después, pequeñas cuotas mensuales.

Partimos el 28 de noviembre.

Para mayores detalles envíenos su cupón.

Señores
**AVIANCA**

Departamento Promoción
Tucumán 719
Capital

Sírvanse remitirme más detalles del 1er Safari de Solteros.

Nombre .....

.....

Dirección .....

.....

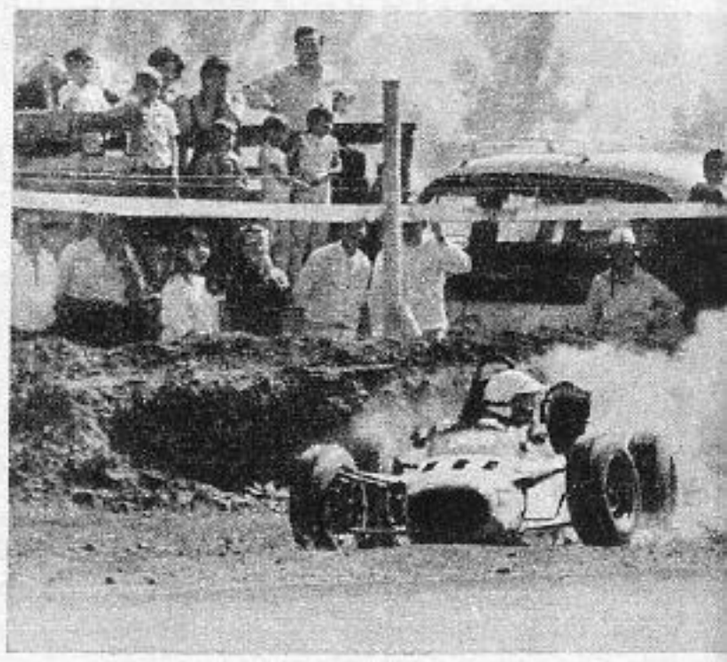
Localidad .....

.....

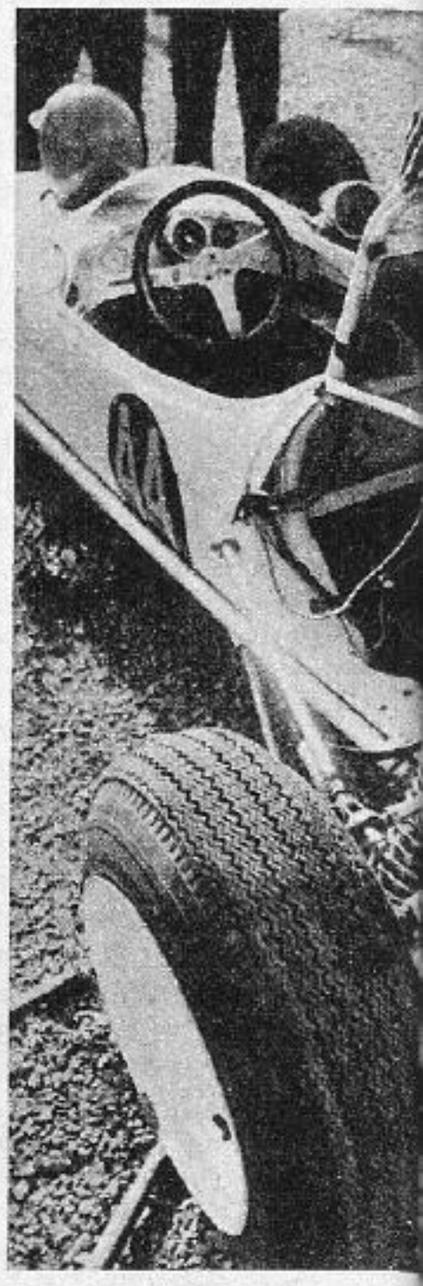
Tel .....

# COPUCHEAN



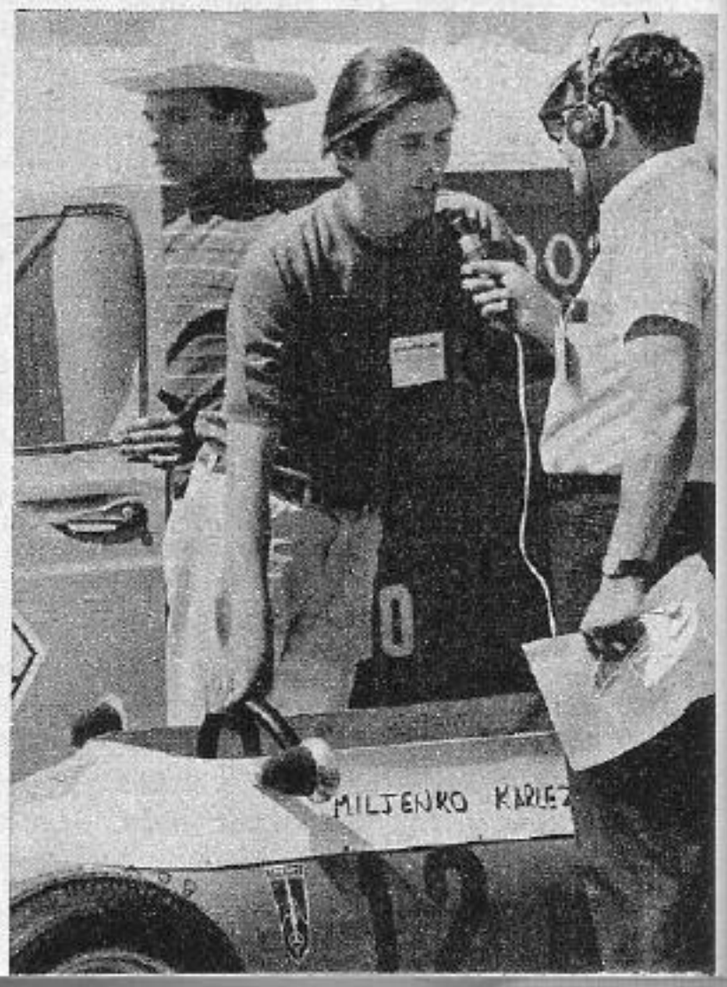


2da. serie,
2da. carrera:
todos, con todo.



Austin Mini: sobre un Belcho, sin relaciones y con altura.

Chileno Karlessi: la casa por la ventana.




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# DO

## Copucheando es un chilenismo que tiene un argentinismo más o menos parecido: chusmeando. En estas páginas volcamos todo lo que quedó en el tintero de la Temporada Chilena de F 4. Todo un éxito





Los pilotos, mecánicos y delirantes varios que integraron la delegación argentina quedaron encantadísimos con la atención recibida por parte de las autoridades del Club Deportivo Las Vizcachas, entidad que organizó ese ruido **bifinisemanal**. Todos de un ómnibus (en Chile lo llaman simplemente bus) que trasladaba sus anatomías desde Santiago hasta donde les plazca.

Para el alojamiento obtuvieron un edificio de departamentos completo para todos los integrantes de la delegación argentina. Por supuesto que el ómnibus y el alojamiento les resultaron gratuitos; como si todo esto resultase poco, cada automóvil tenía una prima de partenza de $ 35.000 y el propietario del automóvil recibía unos $ 5.000 diarios para gastos de estadía. Y los premios no eran muy altos porque la APF4 pidió un adelanto de la cifra de recompensas para solventar los gastos de viáticos que necesitaba para la organización del lado argentino.

---

Sobre el grupo de pilotos chilenos elegidos se vertieron muchas críticas por parte del periodismo especializado chileno. Los pilotos se eligieron a dedo, por antecedentes, y el periodismo se ofuscó e incluso llegó a decir que pesaron intereses no muy definidos en la elección. La crítica evidentemente, tuvo eco y se cambiaron tres de los cuatro chilenos que integraban el grupo. Covarrubias cambió por Kovacs (auto alquilado por Meriggi, buen aparato), Pancho Lanz por Armando Banz (Belcho alquilado por Pérez, otro buen chasis) y Santiago Bengolea dejó la butaca libre a Valerio Hernando en el Crespi-Fiat de José Luis Luzzi. Solamente Miljenko Karlessi compitió las dos carreras usando el chasis Crespi con nuevas suspensiones que dio excelentes resultados. Ninguno de los chasis de los argentinos era tan moderno como el del chileno Karlessi; eso los chilenos no lo sabían pero criticaron igual.

---

Entre los agasajos que se le hicieron a la delegación argentina figuró un asado que Miljenko Karlessi brindó en su residencia de Viña del Mar a todos los integrantes de la delegación. Junto con su señora tiró la casa por la ventana. Karlessi está considerado como uno de los mejores pilotos chilenos de la actualidad. En las dos carreras finalizó tercero y se mostró muy adecuado al tipo de automóvil desde el comienzo. El motor era de su propiedad, el mismo que acostumbra usar en Turismo Grupo 2, menos potente que los usados por los argentinos.

---

Espectáculos Monza (empresa promotora de la temporadita chilena) tenía intenciones de hacer disputar una tercera carrera en Concepción (tercera ciudad de importancia en Chile, situada a unos 500 Km al sur de Santiago. La AP F-4 se negó. El Triangular argentino los esperaba y por lo menos tenía que tener una semana para reacondicionar los autos. Además, la importancia de este triple evento es considerable para la categoría, ya que necesitan carreras puntables para consagrar un Campeón Argentino que exige un mínimo de seis.

---

Kanko Guglielmino, gran candidatazo en el próximo Campeonato de Locos que Corsa lanzará dentro de meses, se consagró como el Delirante Master de la delegación. Todas las mañanas toma dos pastillitas amarillas que lo hacen divagar el resto del día; cuando el delirio alcanza el calificativo de **tremens**, comienza a decir cosas como **"mañana mato, no hay Ragno que valga", "oime, cosita, te invito a un simposio sobre la Importancia de las Leguminosas en la Erosión Hídrica"** y cosas por el estilo. A veces, cuando se acuerda de su mamá, habla en serio, pero tampoco mucho.

---

El automovilismo deportivo está acaparando multitudes en Chile. El fútbol siente un ostensible bajón en las taquillas y por esa razón organizó un Campeonato Nocturno para no coincidir en horarios con las manifestaciones automovilísticas.

---

Durante el desarrollo de la primera carrera Pancho Lanz, chileno, corrió uno de los automóviles alquilados. El Belcho construido por Pérez terminó con el motor fané, enseguida Armando Band (service autorizado BMC en Chile) le adaptó un motor Austin 850 que equipa a los Austín Mini 850 fabricados en Chile. En carrera no dio resultados; si bien era potente (aseguraban unos 60 HP) las relaciones de caja eran demasiado cortas y el motor se iba en vueltas. A pesar de la altura el auto doblaba bastante bien.

---

Los dos F-4 de Antelo quedaron knock-out en la primera carrera. Pino abandonó por problemas mecánicos y Ragno cuando le sacaba una vuelta al "Pato" Avale sufrió un encontronazo y rompió la dirección. No obstante, los autos y sus pilotos dejaron la real impresión de que estaban para ganar. Y en la segunda, lo demostraron: Ragno dominó a piacere y Pino anduvo entre los de punta.

---

Algo que los chilenos no sabían. Sí, en la primer carrera hubo muchos abandonos. Se rompieron rótulas, brazos de suspensión, portamazas. Por lo general, del lado derecho. ¿Casualidad? No. En el avión fueron trasportados de costado, es decir, apoyados sobre el plano lateral de las ruedas derechas. El viaje resintió rótulas y elementos varios de la suspensión que se rompieron apenas pisaron la pista.

---

La segunda serie de la segunda carrera fue **sen-sa-cio-nal.** Se dieron con todo lo que tenían, y lo que no, lo pedían prestado. Autos afuera de la pista por jugarse demasiado, grupos de tres, cuatro autos andando muy juntos, sin romperse y fuerte, muy fuerte. Si en el triangular andan de esa forma, la tribuna permanecerá de pie durante cada carrera.

---

Juan Carlos Lavenna asombró por su regularidad. Triunfó en la primera carrera (amén de la selección en Buenos Aires) y lo escoltó a Ragno en la segunda. Tranquilo, prolijo y seguro, fueron sus más grande virtudes.


# Los dos precios del Dodge le convienen más.

Todos los autos tienen dos precios: el precio de lista y el precio final al terminar de pagarlo.

El precio de lista del Dodge incluye el equipo completo de fábrica, que en otras marcas es opcional. No hay sumas ni sorpresas a último momento.

Este precio le conviene más.

Como el mejor precio final que se obtiene con la nueva financiación Chrysler.

Mínimo contado. El resto en 30 meses (hasta 36 para camiones). Ahora con intereses más bajos y **sobre saldos,** para que usted no pague lo que ya pagó.

Compare.

El Dodge le conviene más.

La última palabra la tiene usted: Polara, GT o Coronado.

Central Motor S.A.C.e.I. AV. CORDOBA 1778

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

# sugerencias PARABRISAS CORSA

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO DE GARANTIA IMPULSORES DE ARRANQUE

COLOCACION en el ACTO

Sandrini

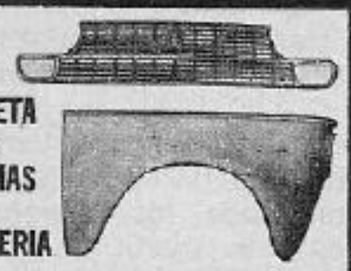
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 • 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

SONORIDAD EN AUTO-RADIO Y CAR-STEREO



LA TOUR,
le ofrece la marca de su preferencia NIPPON, KENIA, INTERELECTRIC, STERVOX y Radios, BENDIX, PHILIPS, AUTOVOX, MOTOROLA, SONDERS.
J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital
Donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

REPUESTOS FIAT



LINEA COMPLETA PARTES LEGITIMAS DE CARROCERIA

FIATODO




SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992 - Bs. As.
UNICA DIRECCION NO TENEMOS SUCURSALES ESTACIONAMIENTO PROPIO

Refrigerante Anticongelante

Coverfluido

TODOS NOS IMITAN NINGUNO NOS IGUALA 1º en ventas

Especial para unidades FIAT

Refrigerante Anticongelante. Protege tapa de cilindros y radiador. Es antigomoso y antiácido. Con su uso actúa como desincrustante.

COMPRE SEGURIDAD!




Es un producto de Laboratorio COVER

SOLICITELO EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO



REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA

- ARONDE - ARIANE VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia
Tel 72-4817 - Bs. As.



INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO

CALENTADOR: c/garrafa de 2 y 3 kgs. de gas. FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable.
Medidas, cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO
Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
Tel. 740-3662.
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

INSTRUMENTAL DE CALIDAD

KILOMETRO

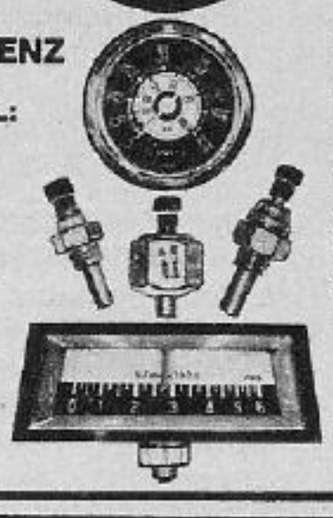


LINEA MERCEDES BENZ

CASA CENTRAL:
Quito 4018
T. E. 97-3488

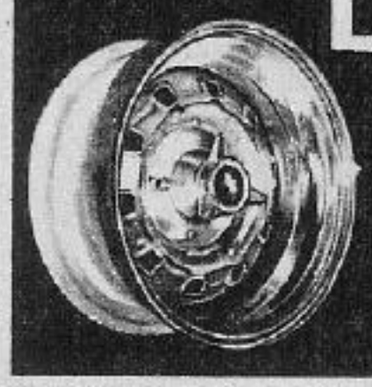
SUCURSAL:
Quintino Bocayuva 392
Buenos Aires

ANTONIO A. BELVEDERE



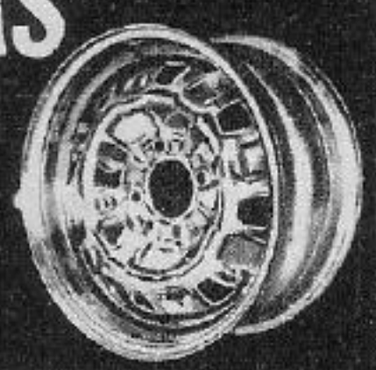
VENTA Y REPARACION
El centro más completo en instrumental para el automóvil, le brinda la más amplia línea en nacional e importado de Velocímetros, Vacuómetros, Tacómetros, Cuenta Revoluciones, Indicadores Temperaturas, Indicadores Combustible, Presión de aceite, Bulbos de alarma, Limpiaparabrisas, Tableros, etc.
ENVIOS AL INTERIOR.
Servicio oficial VDO

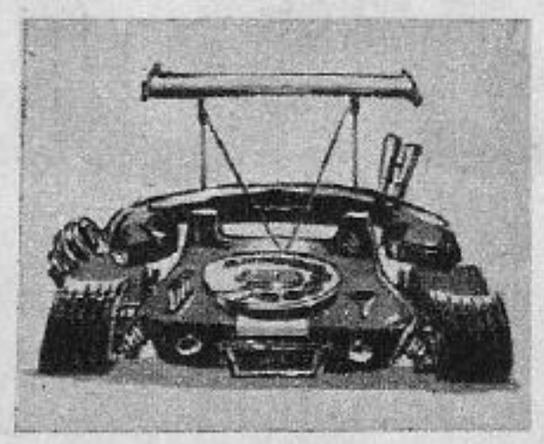
LLANTAS CROMADAS



UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES

VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347





-Hola. ¿Hotel Impala? Por favor con Pronello...

—Un instante, por favor...

(Tras saludos de rigor pasamos directamente al grano).

—¿Qué explicación tuvo el accidente de Emiliozzi?

—Mirá, parece que la rueda de auxilio vibraba, se movía un poco y fue golpeando poco a poco una tapa mariposa del tanque de nafta que se usa para sacar residuos del tanque ya que las bocas de carga son externas. Aparentemente la tapa estaba floja y cuando Emiliozzi se fue de camino y entró a viajar por la banquina, entre saltos y golpes, se debe haber abierto del todo. Cuando Emiliozzi ya estaba prácticamente detenido sintió olor a nafta, se dio vuelta y ya se estaba prendiendo fuego el auto. Entre paréntesis, vale la pena señalar que si el piso del auto hubiera sido de plástico y no de chapa es probable que no se hubieran producido chispas por roces, que luego originan todo.

—¿Cómo quedó el auto?

—Totalmente destruido.

—Y del prototipo para correr en Europa, ¿qué novedades hay?

—Todo marcharía bien si no fuera por un pequeño detalle que estoy tratando de averiguar pero que nadie me ha sabido contestar. Resulta que hay que construir 25 autos para que esté homologado como un Sport de cinco litros; pero ahora bien: ¿esos 25 autos deben estar equipados con la misma planta motriz o se puede variar? No te digo variar completamente el motor, pero quiero saber si utilizando el mismo block se pueden poner diferentes tapas en los 25 ejemplares construidos. Cuantas personas he consultado, opinan que se debe poder, pero nadie lo asegura. Y hasta que no lo sepa no sigo adelante, porque me varían detalles importantes de la estructura. Si ustedes saben algo, por favor, avísenme.

—O. K.

---

-Hola. ¿Auge? Habla el escribano Ayllon. ¿Cómo está?

—Escribano. ¡Qué placer! Diga usted, por favor. ¡Faltaba más!

—Lo llamaba para comentarle el rally que está programando nuestra asociación (La Asociación Argentina de Rally). Pienso que va a ser algo así como un petit Gran Premio. Salimos desde Villaguay hacia Paraná (más de mil kilómetros por todo tipo de camino). Una vez llegados a Paraná los autos atravesarán el túnel subfluvial por primera vez y se desconcentran en Santa Fe.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EL TELEFONO NEGRO

—¿Va a haber regularidad, escribano, por esas cosas de Dios?

—No. En absoluto. Va a ser directamente una carrera en serio. Un rally estilo europeo. Pueden correr autos anexo "J" en las categoría A hasta 1.150 cm³, "B" hasta dos litros, y "C" para los de más de dos litros. Como es habitual.

—Muy bien, escribano. Nos mantenemos al tanto. ¡A sus órdenes! y mis respetos.

---

**-H**ola, Alvarito. ¿Qué tal ese viaje por Estados Unidos?

—Mirá, macanudo. Justamente estábamos comentando uno de los hechos más anecdóticos que averiguamos allá en Detroit. Resulta que, al parecer, la viuda de Louis Chevrolet, el creador del auto que más se vende en el mundo, vive en una especie de indigencia total, y en un hábil gesto publicitario, Ford le regaló un Lincoln y se ocupa de sus gastos por el resto de su vida. ¿Qué tal? Parece mentira.

---

**-C**he viejo, ¿qué nos podés contar de lo que pasa en el ambiente Fiat-Peugeot luego de los magros resultados del GP?

—Mirá, te pido estricta reserva, pero al parecer, por ahora, el asunto está medio caldeado en Fiat. Por lo menos no van a ninguna carrera hasta nuevo aviso, y no se verá ningún auto en la trepada a Mina Clavero. Aunque tampoco va ningún Peugeot de Dorrego; pero, de cualquiera manera, parece que en Fiat hay un clima más adverso.

---

**-H**ola... ¿CORSA?

—SSiiiiiii ¿Quién habla?

—Un lector... Los llamo para avisarles que hubo un accidente espectacular. Medio bobina el que manejaba...

—¿Dónde?

—En la Ciudad Deportiva, en la Costanera. Hay un Fairlane colgado del puente. No sé si todavía estará, pero hace un rato lo vi.

—¡Ah! Ya sabemos quién es. Es Martín Calvo de "Automundo"... el "Indio Garronero" que casi tira el auto desde el puente.

—Pero... escúcheme una cosita... es una cosa de locos. ¿Como hizo para dejar el auto ahí? Es imposible caerse de ese puente.

—Bueno, Todo depende de quien maneja... ¿no? Lo mismo, gracias.


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA




Pat. Nº 6459 BISAGRAS "CHAT" SOLUCIONELO MISMO!

UNICA EN ACERO INOXIDABLE

Reproducción prohibida
Envíos al interior

NO ACEPTE IMITACIONES
Verifique la marca grabada

DISTRIBUIDORA BELGRANO
Accesorios Automotores - Olazábal 1615 - T. E. 76-5160

FUNDAS LIN-TAP
y... nada más!



¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO

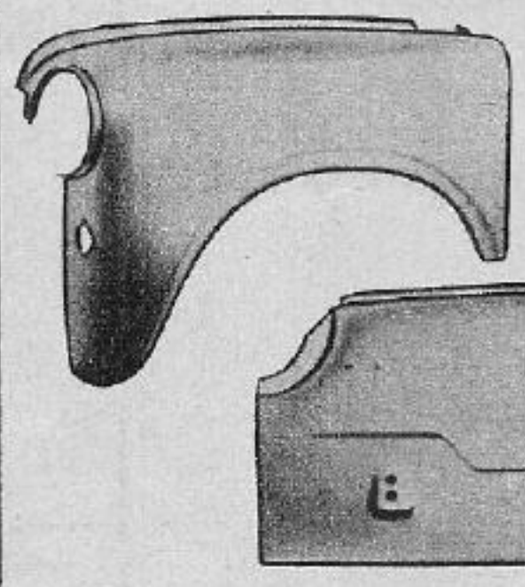
| | |
|---|---|
| CITROEN | $ 6.950.- |
| FIAT 600 | $ 6.950.- |
| RENAULT | $ 8.500.- |
| DI TELLA | $ 8.950.- |
| FALCON | $ 9.750.- |
| RAMBLER Ent. | $ 9.400.- |
| VALIANT | $ 9.600.- |

Y TODAS LAS MARCAS
A Tapiceros, Concesionarios, Revendedores, Dtos. BOOM.
CONCORDIA 1410 T.E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

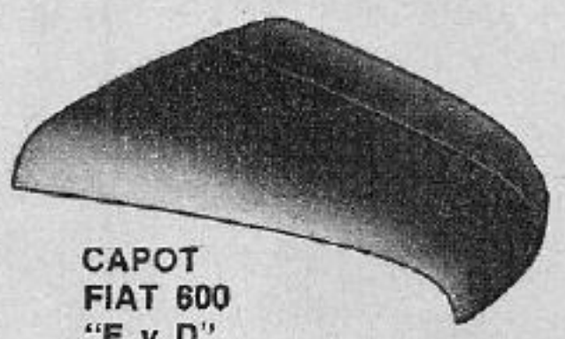
EMACA M. R.

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

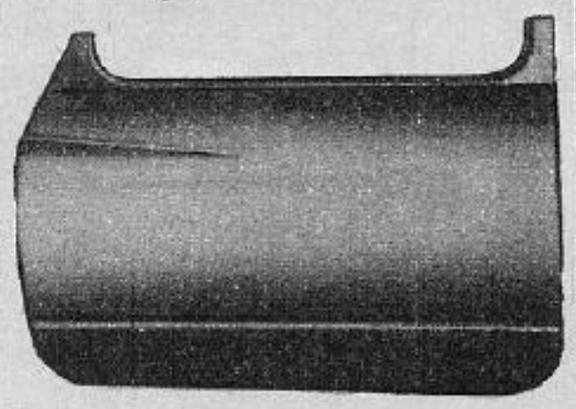


GUARDABARROS 600 "E y D"

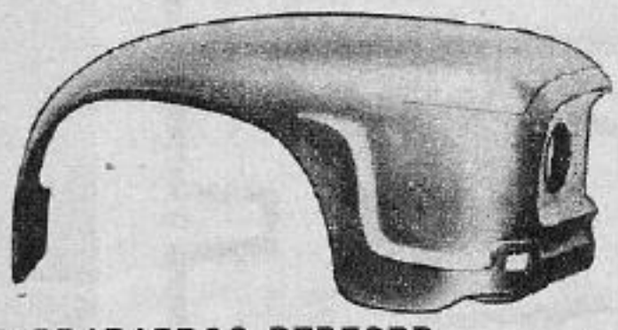
FRENTE COMPLETO "D y E"



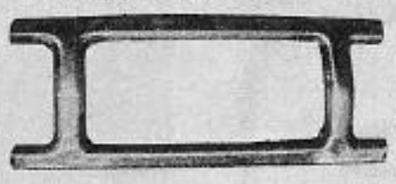
CAPOT FIAT 600 "E y D"



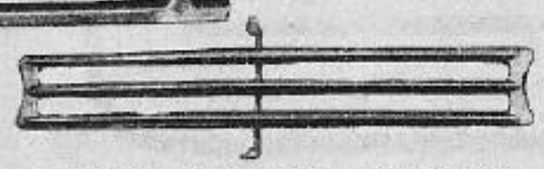
PANELES FIAT 600 "D y E"



GUARDABARROS BEDFORD



FRENTE REJILLA EXTERIOR



REJILLA INTERIOR BEDFORD

PARAGOLPES BEDFORD

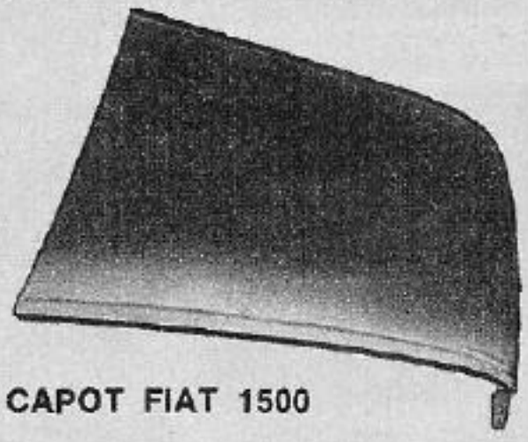




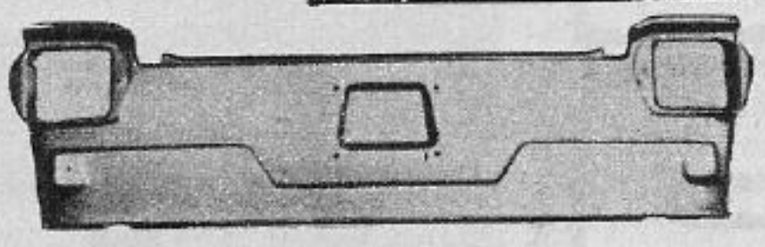
PARAGOLPES MERCEDES BENZ



ESTRIBOS MERCEDES BENZ



CAPOT FIAT 1500



PARTE POSTERIOR FIAT 1500



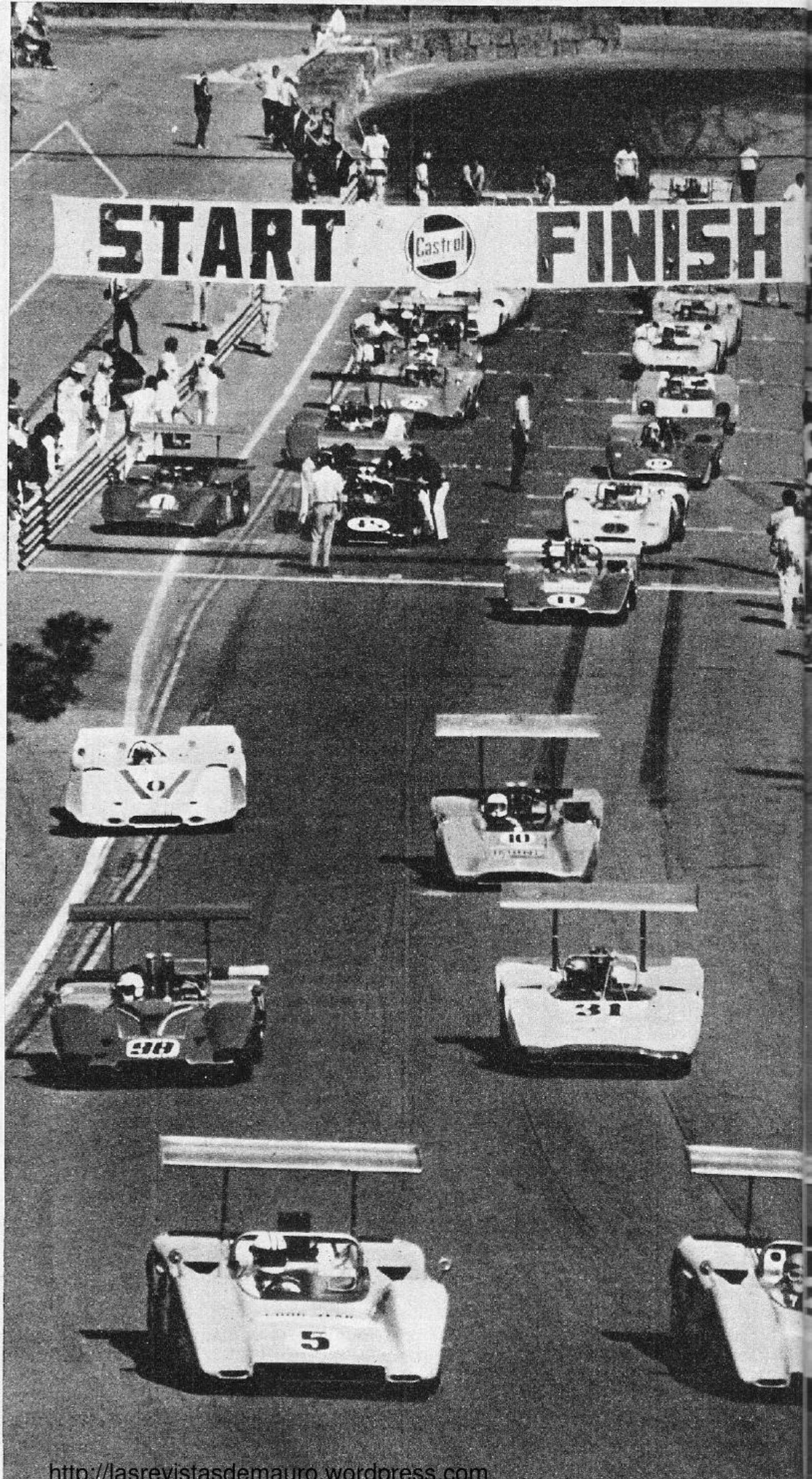
ZOCALOS FIAT 1500

COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS

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

# MAN AGAINST THE CLOCK






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

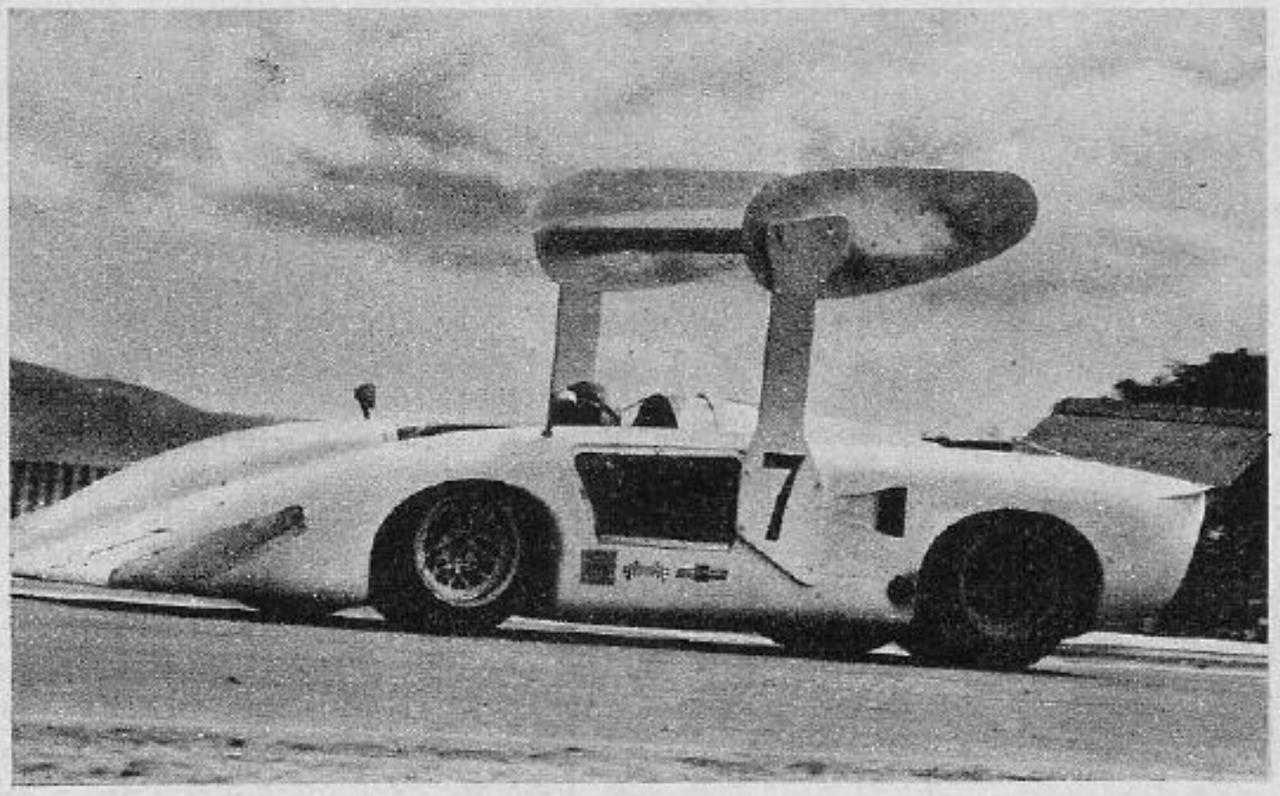


# YO LA VI PRIMERO

## BRUCE McLAREN

**Bruce McLaren fue el primero en tomarse la Can-Am en serio, y ahora su premio es una serie interminable de triunfos, miles de dólares, un negocio en marcha, fama de imbatible y el título de Campeón 1969**

*Fotos: FRANCO LINI*



1 *Comienza la vuelta de desfile, y desde ya McLaren ocupa la primera posición, que no abandonará en College Station. A su lado (5) Hulme, y atrás Revson (31), Eaton (98), Parsons (10), Siffert (0), Montschenbacher (11), Andretti saliendo de un costado (1) y Gurney (48) que no arranca.*

3 *A pesar de las conocidas buenas artes de Jim Hall para la creación de "autos distintos", el Chaparral 2H le salió demasiado distinto. John Surtees sacó a verear el artefacto varias veces, siempre sin suerte.*

2 *Seppi Siffert sentado en el Porsche 917 PA, antes de largar la carrera de Lexington. Ritchie Ginther, director del operativo, y Rico Steinemann lo "apalabran", en una de las raras ocasiones en que éste se ocupó de la Can-Am.*



En el nuevo circuito de College Station, Texas, se realizó otra carrera por la Copa Can-Am, y según el sistema de reparto de victorias que acostumbra el team McLaren Cars —*tipo "Tomá vos y dale a Braulio", diría un paisano*—, esta vez le tocó adjudicarse los premios, los besos de las sexy de turno y los puntos para el campeonato al patrón del equipo, Bruce McLaren. Esto no tendría por qué ser noticia, cuando durante todo el año los dos kiwis —Bruce y Denny Hulme— se han venido turnando sistemáticamente ante las banderas a cuadros, para que el *"vamo y vamo"* sea real y efectivo; pero resulta que esta victoria de Bruce —ganador así de seis carreras, y segundo en las cinco restantes detrás de Hulme— lo acredita como Campeón de la Can-Am 1969, dando fin de esta forma a toda la expectativa (?)

Que Bruce y Denny se turnen para ganar no sólo las carreras sino también los campeonatos —*McLaren '67/Hulme '68/ McLaren '69*— no es en realidad pecado de ellos. Lo que pasa es que pueden hacerlo porque no hay quién les haga frente mano a mano.

3

Bruce McLaren fue la única persona que desde un principio se tomó la Can-Am en serio (de esto hace cuatro años) y fue también el primero en darse cuenta de todo lo que había entonces y habría más adelante en juego. Su inteligencia y sentido de la oportunidad tienen ahora premio, no sólo en la satisfacción de ser campeón, cosa bastante previsible, sino en su encumbramiento como constructor de bipostos especiales, los que constituyen la mayoría del parque de la Can-Am y Grupo 7 mundial. La Copa ha sido el cimiento de todo lo que hace McLaren actualmente, incluso en F-1, y si el año que viene decide participar —y con todo— en Indianápolis, deberá agradecer a la Can-Am por facilitarle los recursos.

Denny Hulme es otro que se tomó la Can-Am muy en serio.

2

→

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



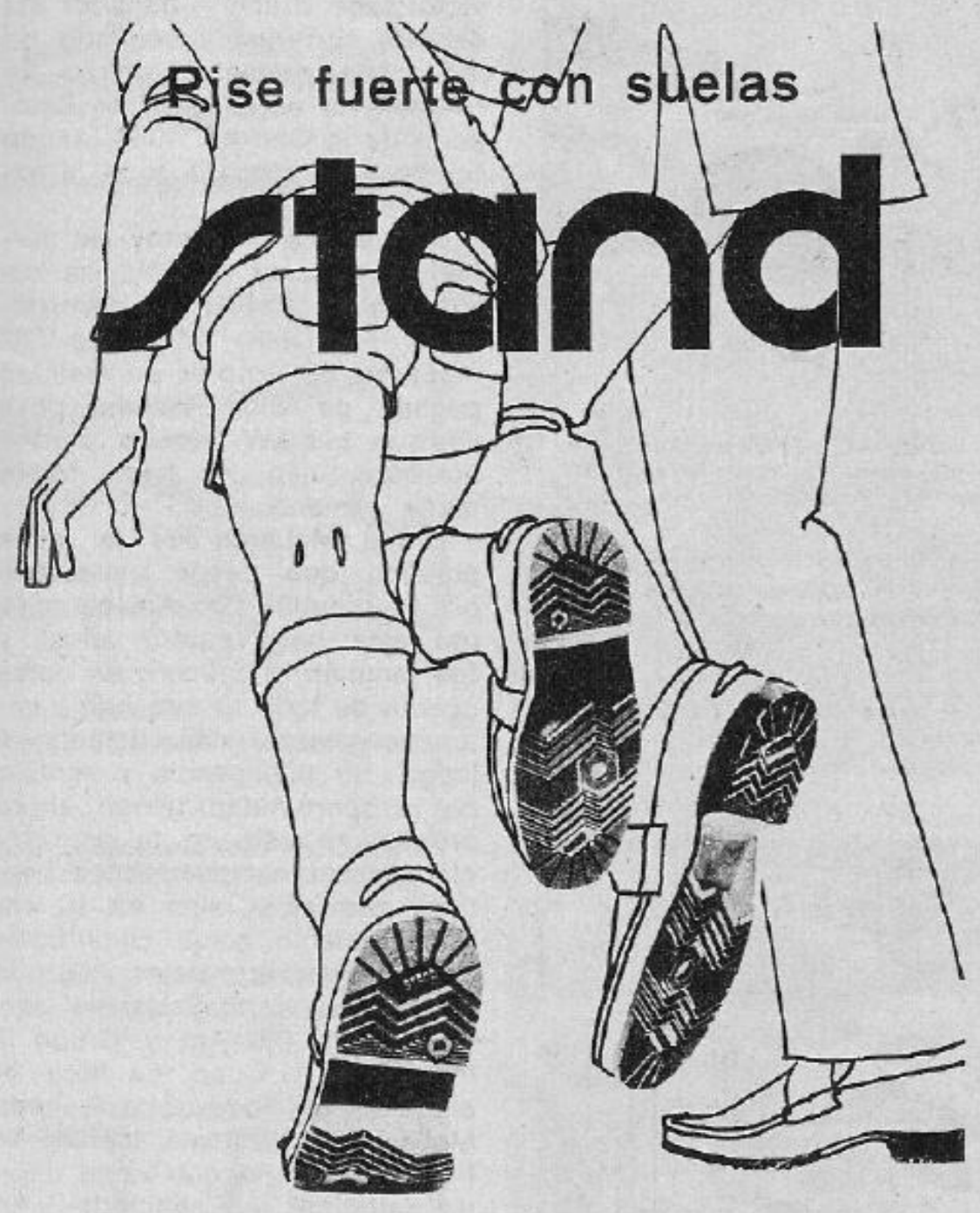

**ahora hay otras pilas!**

PHILIPS **PHILIPS**

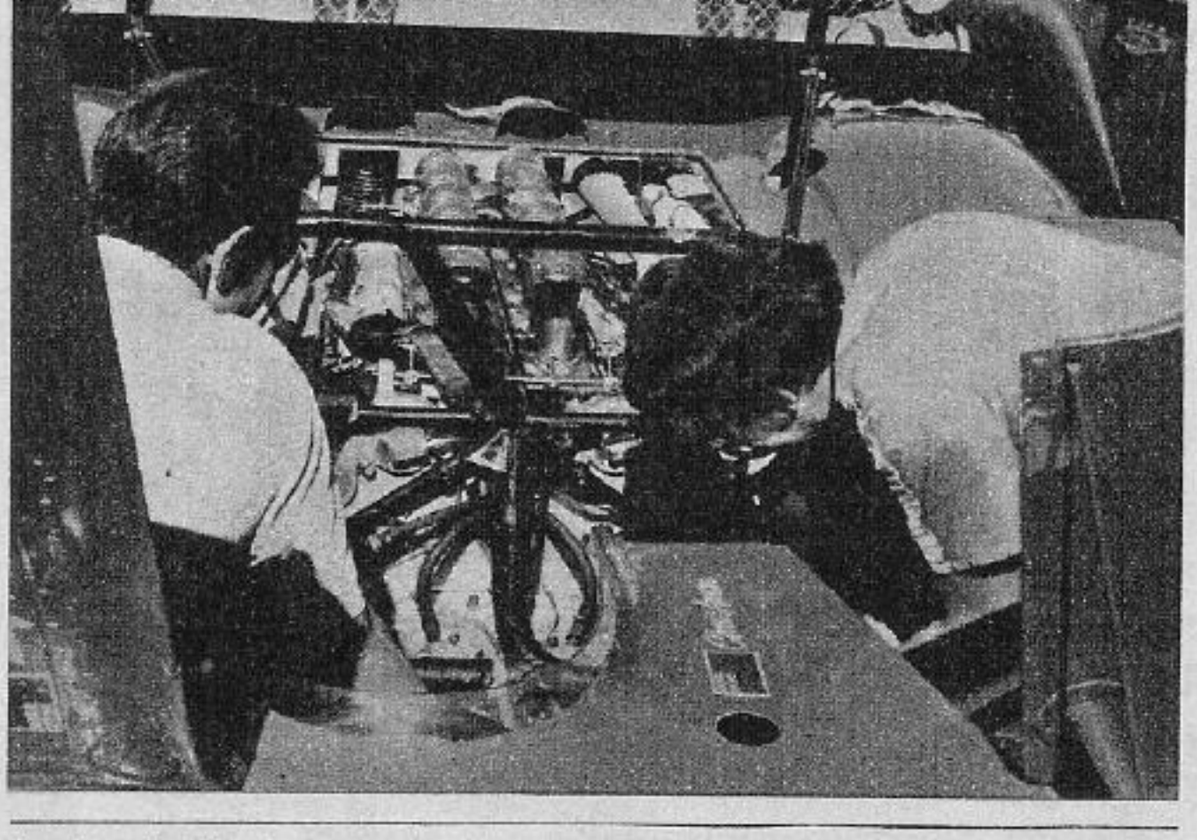
las blindadas que no se rinden nunca!

Rise fuerte con suelas

**stand**



Fabrica y distribuye: STAND S.A. - Avda. Corrientes 1145 - Tel. 35-8500/8505.



*La Ferrari 612 siempre estuvo "en tratamiento", pero sus males no eran como para dejarla de lado —en realidad era el único auto capaz de ganarle en algún momento a los McLaren—. Pero Amon se hastió de Ferrari.*

pero desde su condición de piloto no puede aspirar a ganancias tan suculentas como las de su patrón. Segundo en el certamen, Denny perdió sus chances al no salir segundo, como estaba previsto, en Edmonton y en College Station, las dos veces por roturas poco potables en la planta motriz.

... Y bueno, por alguna causa tenía que lograr el título Bruce este año. En las últimas carreras del año, Chris Amon se unió al binomio vencedor, conduciendo un M-12 del equipo oficial, y dejando plantada a la Ferrari 612 en los boxes. Si bien la máquina italiana presentó una considerable cantidad de problemas, su performance no era nada despreciable, y la actitud de Amon fue más de índole personal —rebeldía hacia Ferrari luego de tres años de frustraciones— que debida a la poca confiabilidad del auto, que don Enzo había enviado a América bajo su responsabilidad cuando todavía Amon no había decidido rebelarse contra Maranello.

Otro que corrió con McLaren fue Dan Gurney, intentando infructuosamente hacer andar un V-8 Ford que, como es sabido, nunca produjo un motor que diera resultados en la Can-Am. A causa de la falta de ayuda recibida de parte de Ford durante su última campaña —últimamente muy poco agraciada por el éxito— Gurney decidió poner fin a la tirante situación, y para el año que viene se comprometió con Plymouth, con miras a correr la Traus-Am con un Barracuda, e Indy y la Can-Am con motores Plymouth de cinco y siete litros, respectivamente, aparte de un retorno aún no confirmado de esa marca a las carreras de stock-cars en las que Dan sería primera figura.

John Surtees y Jim Hall fueron los más golpeados por la mala suerte. Hall creyó que su Chaparral 2H sería un verdadero paso adelante para acortar distancia con respecto a los neozelandeses y el tiro le salió por la culata. El 2H, totalmente distinto de todos los demás coches presentes, tenía eje De Dion atrás, motor preparado en Texas, trasmisión automática y envolviendo todo eso una revolucionaria carrocería totalmente envolvente y cerrada, con tomas de aire del tipo NACA en la trompa y a los flancos, barra protectora cubierta por la carrocería y paneles trasparentes a los costados del piloto, cuya finalidad nunca tendrá una explicación más o menos digerible.

El auto tuvo una cantidad de problemas de aerodinámica y la aplicación de un spoiler móvil a popa fue seguida por la instalación de aletas estabilizadoras del tren delantero. Surtees pidió que, por favor, le dejaran terminar la serie con el McLaren M-12 con que la había empezado y se llevaran *"esa cosa"* de vuelta a los talleres de Midland.

Surtees comenzó la Can-Am con mucho brío y mientras tenía el McLaren M-12, a pesar que era un modelo de los llamados "baratos" muy inferior a los del equipo oficial, en todas las carreras discutió con éstos la punta y puso todo de sí para quebrar la mala racha que lo persigue. Porsche mandó un representante a la Can-Am, en la persona de Jo Siffert, con un 917 modificado, que se llama 917 PA. El motor es de 4.500 cc. y otorga 580 HP a 8.500 rpm. por lo que se consideraba que iba a estar casi mano a mano con los McLaren de 600 HP; pero los resultados no fueron los esperados porque el proyecto no estaba directamente en manos de Porsche, sino en las del importador en USA, la Porsche Audi Division. El auto fue construido en Stuttgart en sólo tres semanas y, como todas las cosas hechas a los apurones, sufrió miles de desperfectos. No obstante, Siffert se las ingenió para lograr tres cuartos puestos. Por lo visto, la Can-Am sigue teniendo dueños y para rato todavía. No podemos menos que esperar que en 1970 las cosas cambien un poco, y los demás equipos hagan algo para que no sea, por lo menos, tan anaranjado como 1969.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# FIERROS CHICOS

## Karts en el K.D.T. Valls con D'Arminio. Dos nuevos ganadores. Arriba San Juan

Después de varios años, volvieron las carreras de karting al circuito K.D.T. Fue el domingo 26 de octubre y el numeroso público vio triunfar en la final a Oscar Sobral a elevadísimo promedio: 103 km/hora y monedas. Segundo fue el mercedino Dimaro y tercero Damiani con su inefable Careta.

---

Interesante incorporación a su equipo de competición realizó el "Negro" D'Arminio. Trátase del cuasi olvidado Luis Valls, de quienes memoriosos seguidores de la actividad kartista guardan inmejorables recuerdos. Luisito se preocupó por reverdecer viejos lauros en descollantes actuaciones de "rentrée" y no defrauda a quienes lo consideramos como uno de los mejores pilotos de todos los tiempos.

---

Luz y Fuerza, el sindicato más poderoso del país, ha decidido participar como concurrente en karting. A tal efecto apalabró a los pilotos de Junior, Jorge Weischeider y Eduardo Tuero, para que defiendan sus colores blanco y azul. Luz y Fuerza colaborará con gastos y traslados. Es positivo.

---

Y hablando del popular "Pirulo" Tuero digamos que en San Antonio de Padua salió de perdedor, al ganar con su J-Sprint Turner powered by RF de punta a punta y a 83,167 km/hora de promedio en un circuito por demás reducido. Segundo fue Armen Vartián que también anda en la buena. El pingüe y pícaro califa se dio el gusto de ganar en Pilar. (En la foto, Tuero flanqueado por Erasún, preparador, y el gallego Murekián.)

---

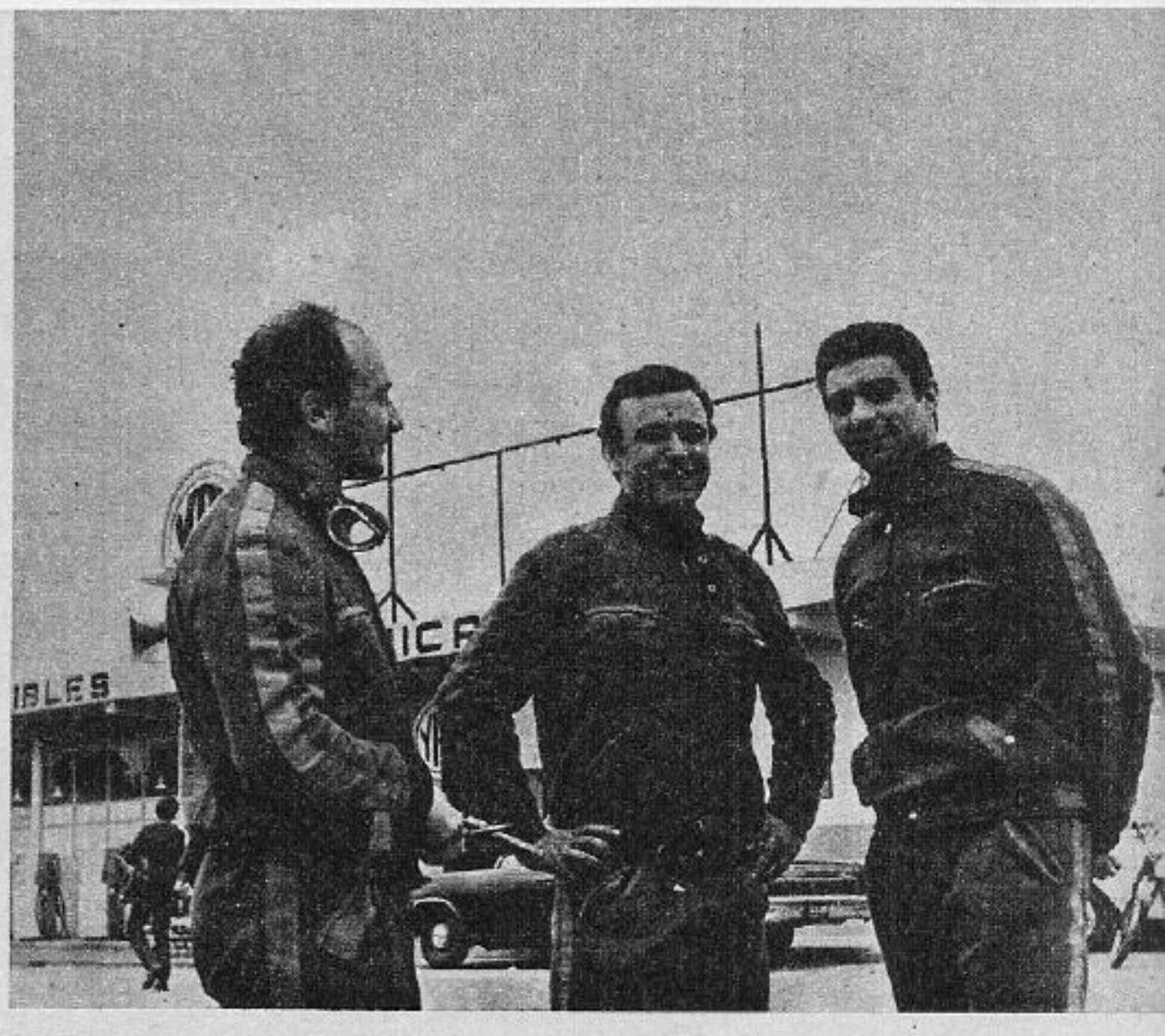
Aunque ya pasó bastante tiempo, siempre es lindo revolver con el dedo en la llaga. En la llaga de los porteños que fueron a San Juan a ser pasto de la velocidad de los hermanos Campione, que se quedaron con el primer y segundo puestos en la reunión con puntaje realizada en Villa Kruse. Carmelo y Orlando superaron a García, el mejor porteño clasificado. Moraleja: los "antisísmicos" Campione no son chiste.

---

Gran mano está dando al karting el teniente coronel Amílcar Casasnovas, director de la Confederación de Deportes. Por su intermedio la A.P.K. gestiona la utilización de un kartódromo "natural" con tribunas y todo dentro del autódromo municipal. El amigo Barbieri, gerente de ese escenario, parece prestar su apoyo.

---

La próxima competencia de la F.A.K. será la del 23 en Billinghurst (San Martín). El G. P. de la República, al no poderse realizar en el Autódromo, se haría en la pista de Fiat (Caseros) o en el Parque de Mayo de la ciudad de San Juan y otorgará como otros años puntaje adicional




el "santo y seña"
-es RAMCO-

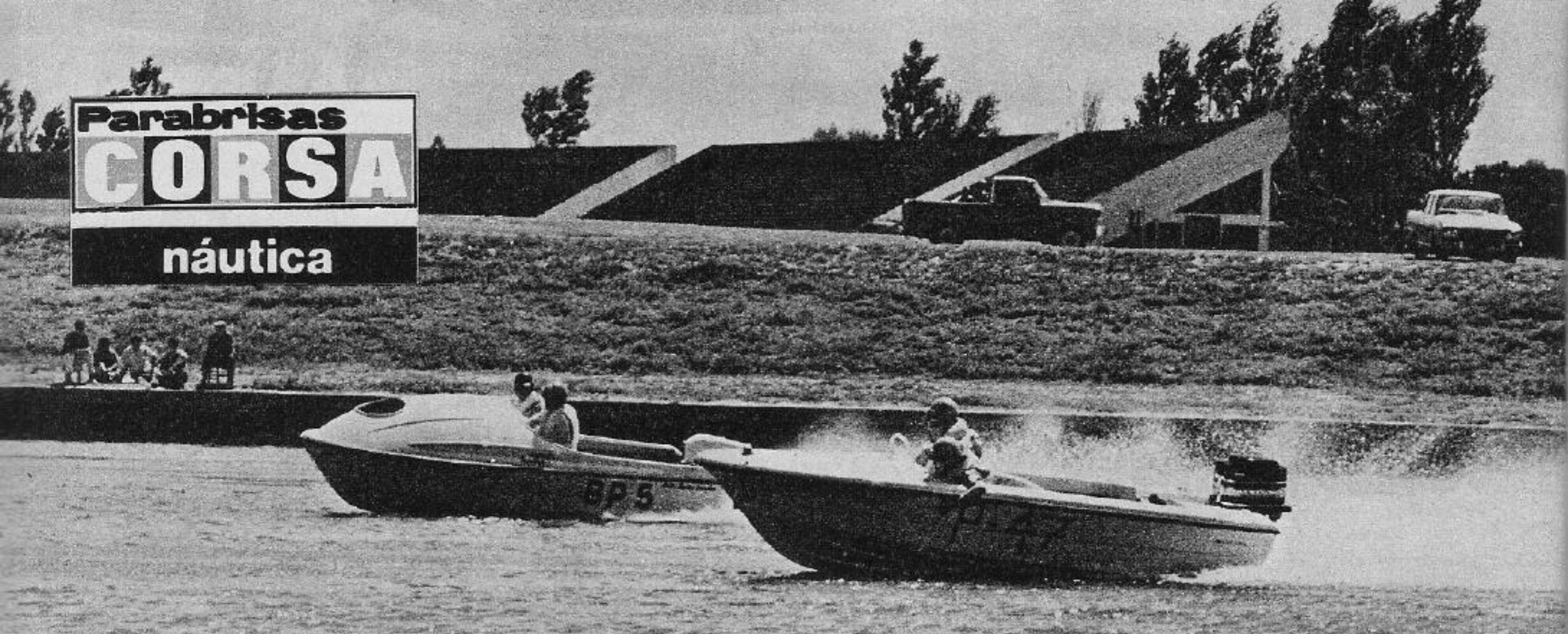


RAMCO
BAR-FLEX

es lo más avanzado en diseño y calidad que se produce en aros para pistón.

Distribuidores exclusivos:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

*Solicítelos al agente de su localidad*




# ¿A UD. NO LO DESCALIFICARON ?

## El domingo 9 de noviembre se corrió en el Acuódromo. No hubo muchos corredores pero sí buenas carreras. Los descalificados estuvieron a la orden del día. Horacio Morales, la mejor labor de la tarde

No era evidentemente el momento más indicado para organizar una regata. Muchos corredores iban a retacear su presencia reservando las embarcaciones para el Metropolitano; más aún, estando bien definidas ya las posiciones en el Campeonato Argentino (caso Carlitos Zucatti, etcétera). Sin embargo, tuvimos bastantes inscriptos. La primera deserción de importancia se produjo en la Avda. General Paz, a la altura de Liniers, donde el trailer en que Ezio Sevegnani remolcaba a la "Estrellita V" fue embestido por un automóvil que no frenó a tiempo. Espejo destrozado, timón partido, controles deshechos, etcétera. La lancha y lo que quedaba del trailer fueron a la comisaría y Sevegnani, filosóficmente, a ver las carreras en el Lago.

Largada la competencia de anexo P, Roberto Acuto dominó su categoría; José Preiti y Víctor Garrido eran descalificados por tocar boya en la curva y Eduardo Rodríguez Lubariz demostraba muy buenas cualidades conductivas. Con las BT, DT, ET y HT, que corrieron juntas, comenzaron las novedades. Daniel Canestrari llegó primero en la manga inicial, pero habiéndose adelantado en la largada fue descalificado, lo que significó el triunfo de Gastón Bretón. En la ET, Oscar Guembe dominó ampliamente con su prototipo, Jornet Rojo sigue sin dar en la tecla con su catamarán (falta de puesta a punto) y Anglada lograba un segundo y meritorio puesto. En la IT, primera manga, un pistón del Johnson de Regnicoli dijo "no va más" y nos privó de un seguro ganador. Para no hacerla muy larga, digamos que en la segunda manga el único que no se pasó fue Germán Barbot con lo que se llevó el primer puesto por "descalificación masiva" del resto y por haber tenido bastante sentido común en la largada. La primera manga de la JT fue ganada por Guadagnino. Néstor Sarthou tuvo que desenredar juncos de la hélice justo en el momento de la largada y partió unos cuatrocientos metros detrás de la "Miura". Así terminó la primera, pero en la segunda manga lo increíble. Sarthou salió "matando" para descontar esos segundos y se adelantó al reloj. Guadagnino no quiso dejar irse demasiado adelante a la "Aries" y también se adelantó al reloj. Resultado, ambos descalificados y la clase JT quedó desierta.

Los OD hicieron una primera manga tranquila donde Uris sacó muy poca ventaja a Morales. La segunda manga iba a deparar lo mejor de la tarde. Durante tres vueltas, Uris se mantuvo al frente y Morales no acertaba a pasarlo en el único lugar que se podía, esto es, en la curva del juncal. En la cuarta vuelta, Uris se abrió un poquito más y la "Monique", ni lerda ni perezosa, se mandó por adentro y picó al frente. En la final, apenas por un segundo, Horacio Morales quedó triunfador.

Tres mojarras se alinearon para una primera manga tranquila donde Juan Viaggio mostró una prolija conducción, exenta de errores, que le permitieron llegar primer cómodo. En la segunda manga peleó duro las tres primeras vueltas con Buscaldi distanciándose luego hasta sacar buena ventaja. La fuerza libre, disputada en una sola manga de ocho vueltas, no le trajo suerte a Soriano que venía de ganar en la última reunión. Problemas de encedido lo relegaron y apenas terminó una vuelta. Alberto Reverdito (y esto resulta ya bastante repetido) volvió a ser atracción. Superó por mucho a dos rivales: Buscaldi con su "Mojarra" y Guadagnino con la "Miura". Lo principal: a la "Mojarra" le sacó una vuelta y marcó un tiempo de 1m 07s todavía no cronometrado a ningún otro.

La tarde se cerró con la entrega de premios. Hasta los descalificados los recibieron, ya que, con sano criterio, se computó su descalificación para el campeonato argentino pero no para el aspecto de adhesión a la semana de la ciudad de Buenos Aires.

**Eduardo Rodríguez Lubariz con la BP-5 se está trasformando en un animador de las jornadas motonáuticas. Por adentro la 47, Marcela, de Alberto Vega que corrió sola en su categoría.**

**Arriba, centro: Juan Viaggio paseó con clase por el acuódromo. Tiene la Laura bien afilada y la gente no se olvida que es el único mojarrero que no ha sido aventajado por Mathessius en dicho escenario.**

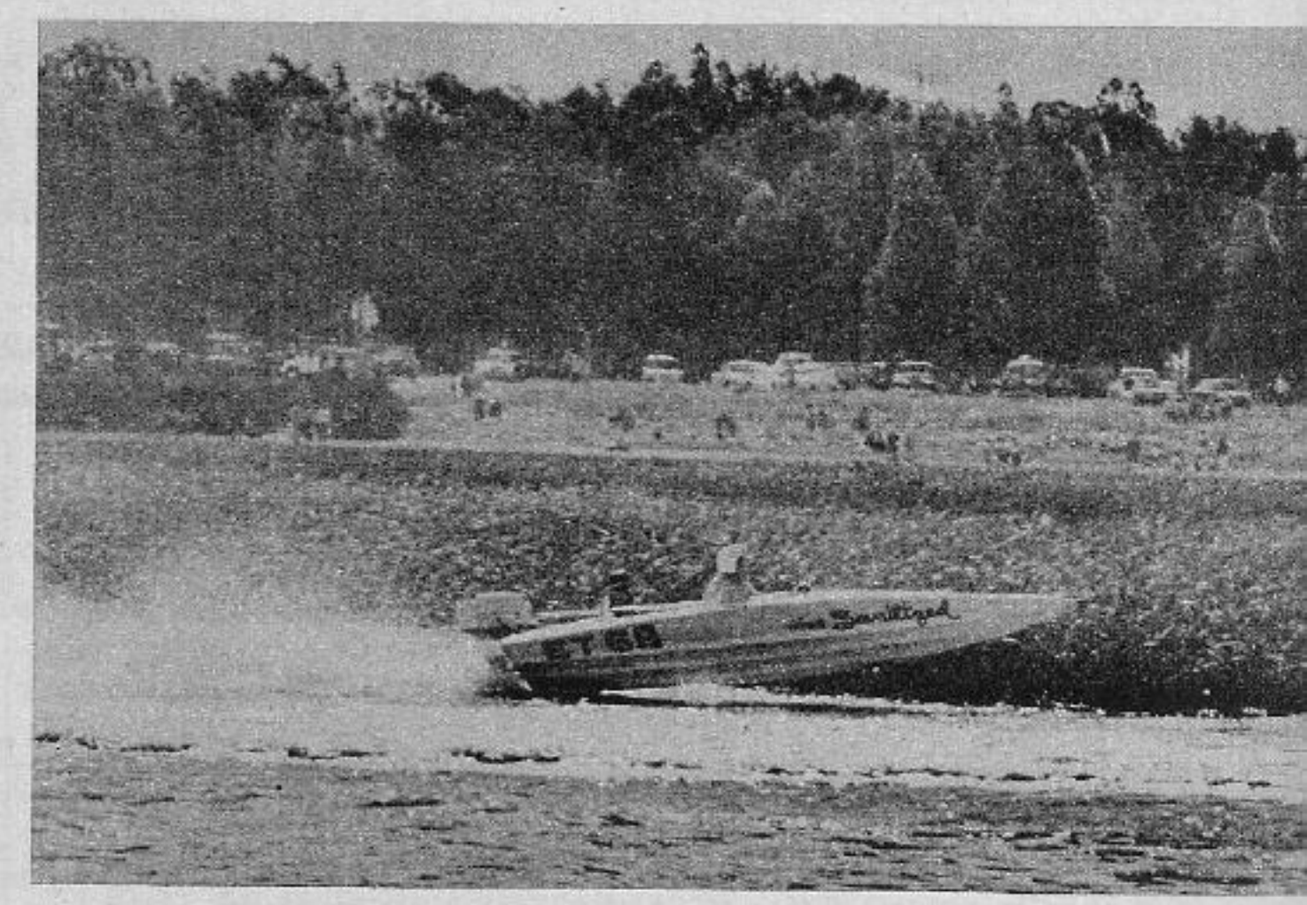
**Arriba, derecha: La Piratín, de Felipe Uris, arranca al golpe de la piola. Uris iba a protagonizar junto con Horacio Morales el duelo más emocionante de la tarde, definido en última instancia, a favor de este último.**

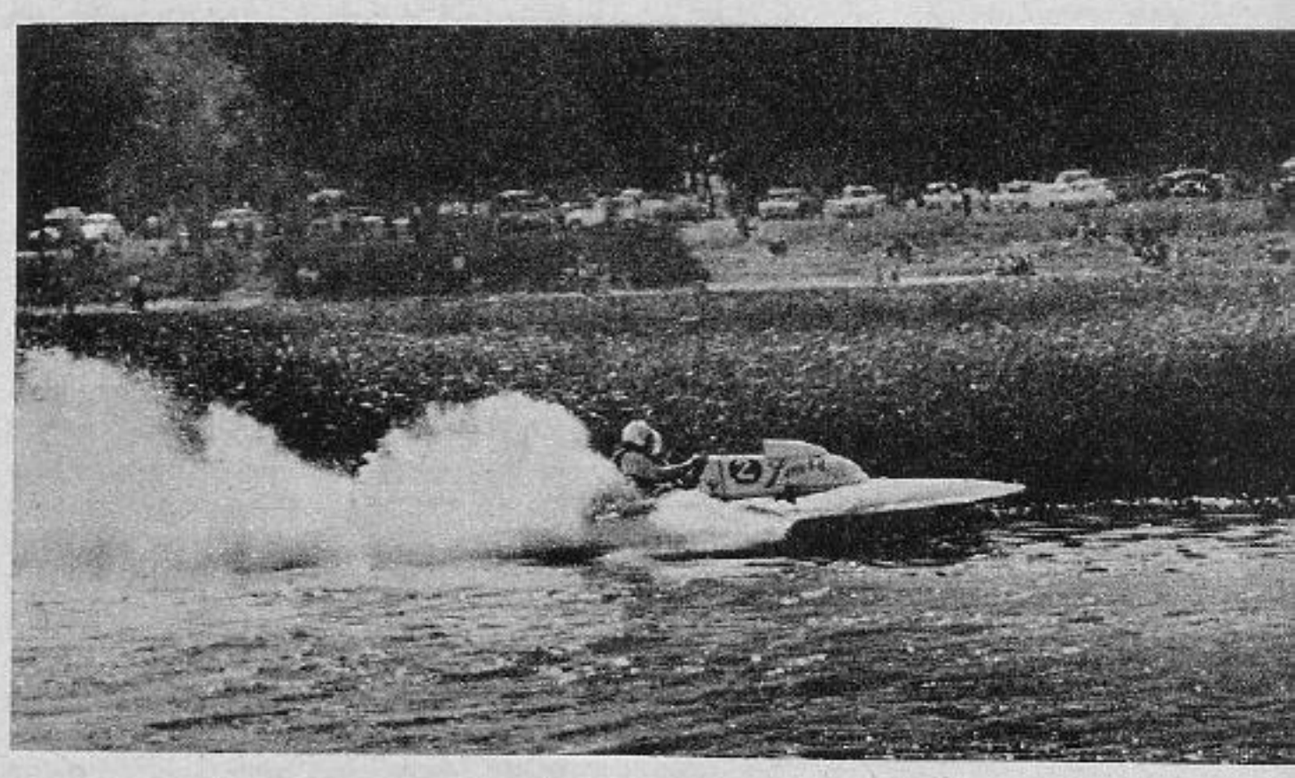
**Abajo, derecha: Oscar Guembe, prototipo y Carniti 505, dominó sin problemas. En la clase ET se va a producir un lindo espectáculo en cuanto reaparezca Zucatti y Jornet Rojo acierte con su catamarán.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







# REGATA MOTONAUTICA ADHESION A LA SEMANA DE BUENOS AIRES

**Asociación Volantes Motonáuticos - Club Motonáutico Argentino**
**Lago del Parque Almirante Brown - 9/XI/1969**

CLASIFICACION

*CATEGORIA ANEXO P HASTA 45 HP* (Una sola manga a ocho vueltas)

| *Pos.* | *Nº* | *Embarcación* | *Piloto* | *Motor* |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 5 | 2da. Susana ..... | Eduardo R. Lubariz | Chrysler 45 |
| 2º | 6 | Mazzita I ..... | Abelino Mazza | Chrysler 35 |

*CATEGORIA ANEXO P HASTA 65 HP* (Una sola manga a ocho vueltas)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 29 | Cadorcha I..... | Domingo Jordana | Mercury 50 |

*CATEGORIA ANEXO P HASTA 65 HP* (Una sola manga a ocho vueltas)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 47 | Marcela ..... | Alberto Vega | Mercury 80 |

*CATEGORIA ANEXO P HASTA 105 HP* (Una sola manga a ocho vueltas)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 61 | Robert Hu I ..... | Roberto Acuto | Mercury 100 |

*CATEGORIA BT* (Turismo para motor fuera de borda desde 250 hasta 400 cm3)
*1a. manga:* Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli.
*2a. manga:* Ganador el 1, Terca, de Rafael Tozzoli.

**Final**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 1 | Terca ..... | Rafael Tozzoli | Mercury 20 |
| 2º | 47 | Hijitus ..... | Ernesto Piercamilli | Yamato 22 |
| 3º | 48 | Miss P.R.P. ..... | Manuel Machado | Chrysler 20 |

*CATEGORIA DT* (Turismo para motor fuera de borda desde 500 hasta 700 cm3)
*1a. manga:* Ganador el 3, Delta Marine II, de Santiago Gastón Bretón.
*2a. manga:* Ganador el 3, Delta Marine II, de Santiago Gastón Bretón.

**Final**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 3 | Delta Marine II ..... | Santiago C. Bretón | Chrysler 45 |
| 2º | 29 | Swing ..... | Elena Ferrer Kramer | Chrysler 45 |

*CATEGORIA ET* (Turismo para motor fuera de borda desde 700 hasta 850 cm3)
*1a. manga:* Ganador el 69, Miss Sanitizied, de Oscar Guembe.
*2a. manga:* Ganador el 69, Miss Sanitizied, de Oscar Guembe.

**Final**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 69 | Miss Sanitizied ..... | Oscar Guembe | Carniti 55 |
| 2º | 42 | Pata-Pata ..... | Horacio Anglada | Carniti 55 |
| 3º | 3 | Cadorcha III ..... | Carlos Jordana | Mercury 50 |
| 4º | 23 | Pofa IX ..... | Enrique Jornet Rojo | König 65 |

*CATEGORIA HT* (Turismo para motor fuera de borda desde 1150 hasta 1350 cm3)
*1a. manga, 2a. manga y final:*

**Final**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 12 | Gundi ..... | Fernando Salcedo | Chrysler 75 |

*CATEGORIA IT* (Turismo fuera de borda desde 1350 hasta 1500 cm3)
*1ª manga:* Ganador el 50, Sagitario, de Ricardo Viaggio.
*2ª manga:* Ganador el 3, Chita XXII, de Germán Barbot.

**Final**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 3 | Chita XXII ..... | Germán Barbot | Mercury 100 |

*CLASE INTERNACIONAL HIDROPLANOS FUERA DE BORDA OD*
*1a. manga:* Ganador el 2, Piratín, de Felipe Uris.
*2a. manga:* Ganador el 4, Monique, de Horacio Morales.

**Final**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 4 | Monique ..... | Horacio Morales | Mercury 50 |
| 2º | 2 | Piratín ..... | Felipe Uris | Mercury 50 |

*CLASE ARGENTINA HIDROPLANOS MOJARRA* (Motor Ford 60)
*1a. manga:* Ganador el 2, Laura, de Juan Viaggio.
*2a. manga:* Ganador el 2, Laura, de Juan Viaggio.

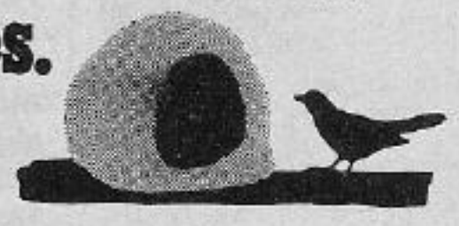
**Final**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | 2 | Laura ..... | Juan Viaggio |
| 2º | 55 | Mojarra ..... | Norberto Buscaldi |
| 3º | 4 | Ray ..... | Ramón Traba |
| 4º | 44 | Schle ..... | Jorge Ortelli |

*CATEGORIA FUERZA LIBRE* (Una sola manga a ocho vueltas)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 216 | Miss Delta Marine ..... | Alberto Reverdito | Mercury 125 |
| 2º | 15 | Miura ..... | Daniel Guadagnino | Mercury 125 |
| 3º | 55 | Mojarra ..... | Norberto Buscaldi | Ford 60 |


**En el sistema de libre empresa la riqueza y prosperidad del país es la suma de la riqueza y prosperidad de sus habitantes.**



**En el paternalismo del Estado riqueza y prosperidad son patrimonio del Estado.**

Esta es la gran diferencia entre el sistema de libre empresa y el paternalismo del Estado

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

**Corresponsales:**
Héctor Acosta *(Córdoba)*
Raúl Arioni *(Bolívar)*
Francisco J. De Cesare *(Río Negro)*
Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*
Carlos Larriera *(Santa Fe)*
Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*
Pedro A. Pignataro *(Santa Cruz)*

# PARABRISAS CORSA EN EL IN

UNICA SECCION - 2 PAGINAS

PERIODICO AUTOM

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## INSTITUCIONES DE CAFETERAS

**Mar del Plata.**— En la sede de la Asociación de Corredores de Cafeteras (calle Moreno 2859 y teléfono 4-8235 para más datos) se realizaron diversas reuniones en los últimos días. El motivo principal de las mismas fue considerar aspectos relacionados con la oficialización de esa popular categoría del automovilismo zonal por parte de la CADAD, temperamento aceptado por unos y rechazado por otros. A ciencia cierta no se sabe aún qué es lo que va a pasar, pero con seguridad van a quedar fuera de foco numerosos clubes regionales que han construido circuitos en campos particulares y en los que se ha corrido en los dos últimos años. Por un lado se cree que habría algún beneficio al asumir la CADAD la paternidad de las cafeteras y esencialmente se hace hincapié en darle mayor seriedad a la cosa. Pero la mayoría no opina así, dado que el proceder del ente rector



del automovilismo en muchas oportunidades ha dejado que desear; en cambio, el comportamiento y trabajo mancomunado de la Asociación de Corredores de Cafeteras y la Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas (ACOCA) dio sus buenos frutos a la afición corsa en una amplísima zona de la provincia de Buenos Aires. Se trata, en suma, de dar un paso. Pero el pie que debe adelantarse está un tanto tembloroso. Aparte de todo esto, en una reunión con los delegados de distintas ciudades donde hay cafeteras, se trató la renuncia presentada por quien era presidente de la ACC, don Roberto Claro Fermín (corredor y constructor a la vez del primero y auténtico prototipo para la categoría). La dimisión fue aceptada por unanimidad y se acordó que Roque Dotrano (foto) que era vicepresidente, pasara a ocupar interinamente la titularidad de dicha institución, en tanto que en calidad de vicepresidente (también interino) fue electo Blas Roberto Paredi, piloto y delegado por General Pirán.

### Campeonato de Verano

Y ya que estamos cafetereando tenemos un anticipo sobre lo que será el "petit campeonato de verano". La planificación comprende cinco carreras (dos en el circuito del Moto Club Miramar y tres en la futura pista del Mar del Plata Automóvil Club en el partido de Mar Chiquita) y la primera de ellas tendría lugar el domingo 11 de enero de 1970. Ahora bien, esas dos entidades (de las cuales sólo la de Miramar está trabajando en la construcción de su pista) están afiliads a la CADAD. Las cafeteras aun no son "oficiales" ni tienen reglamento aprobado por la institución porteña. Tampoco hasta este momento tienen un padrinazgo más o menos legal. Sin todo esto, ¿se puede programar seriamente un campeonato de verano? A simple vista, no. Aunque metiendo las manos en los bolsillos tal vez sí, dado que en las conversaciones preliminares se habla de jugosas recaudaciones. Y entonces puede suceder que en la danza CADAD-cafeteras o viceversa suceda algo que pueda perjudicar en mucho a la categoría: la comercialización de los espectáculos que hasta ahora contaban con amplio respaldo dadas sus características de amateurismo...

### Fiebre de 25 horas

"Las 25 Horas" siguen obsesionado a varios corredores de esta ciudad. Alberto "Zorrino" Iturrarte (ex copiloto de "Cacho" Fangio) confirmaría pareja a bordo de un milquientos berlina con Héctor Fiorda, "El agropecuario". Mientras tanto va cobrando entusiasmo por concurrir a esa prueba el itálico Antonio Fumuso, quien lo haría con un Renault 1093 con preparación de Alfonso "Quique" Marin. Fumuso tuvo una destacada actuación en la primera etapa del último Gran Premio, competencia de la que debió desertar por cubrir un trecho del recorrido con el techo del auto... No se sabe todavía quién será su compañero de equipo. En cambio Luis Regine anunció que no participará en "las 25" pues vende su Fiat 1500 y para el año próximo piensa preparar un 1600.

### Agasajo

Un grupo de compañeros de trabajo agasajó a Rodolfo Angel Mariani, piloto del "renolito" número 52 en el GP. La clasificación que obtuvo —undécimo puesto— fue la recompensa a sus desvelos y su empeño por terminar la dura competencia. Mariani concluyó la carrera sin primera y segunda velocidades y el cigüeñal cortado en la bancada. Su culminación fue espectacular, pues a cien metros de la llegada se le engranó el motor; desmontó cárter, metió cuñas y pudo cruzar en marcha, aunque a dos kilómetros por hora, la línea de arribo. El agasajo: una cena bien regada y organizada por el "gomía" Anacleto José Fernández, terminó sin desgracias personales...

### Allá por Necochea

**Necochea.**— Cuando alguien hace mención de Necochea, sin duda se refiere a su condición de ciudad veraniega. Tal vez lo haga para evocar el casino, aunque es más probable que hable de las agraciadas jovencitas que pululan por las calles del centro turístico que es Villa Díaz Vélez. Y si no, será para memorar el rato agradable en alguno de los tantos boliches de la región... Ante todos estos "elementos de juicio", difícilmente alguno se acuerde que por ahí hay gran espíritu "corsístico" y encima varios corredores que, sin estar en Balcarce o Arrecifes, son adictos al Chevrolet. Pero resulta ser que es así. Y si no, que las playas del suave declive y la "rula" nos lo demanden.

Ocurrió que por esas vueltas de la vida —como reza en el tango— caímos a Necochea. Lo menos que podía pasar era ir al encuentro de don Rubén Biscar (gran gomía de CORSA), que no es otro que el presidente de la Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas —ACOCA— que se las entiende con cuanto entrevero de cafeteras, fuerza libre y Turismo haya en la zona. Charla va y charla viene, pronto quedó formalizada la entrevista a los corredores locales, que no son otros que Mario Vitale, Oscar Osvaldo Grilli, Zabala Urriza (momentáneamente distanciado del ambiente, pero dispuesto a reaparecer cuando raye la oportunidad) y Armando J. Ríos, otro que se alejó por ahora de las carreras, pero piensa volver a las mismas en 1970 con el nuevo reglamento y, por supuesto, con un Chevrolet.

Vitale es poseedor del auto que perteneciera a Ríos; cuya preparación mecánica estuvo a cargo de los "fratellos" Bellavigna. Lo adquirieron en abril de este año y en su haber Vitale poseía cuatro carreras a bordo de una cupé Ford, que no andaba mucho pero se las compusieron como para arrimar bastante cerca. La carrocería





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# TERIOR

**N° 187**

Reclame con este ejemplar nuestro suplemento "Parabrisas CORSA"

**VILISTICO DE LAS PROVINCIAS**

Argentina, 18 de noviembre de 1969



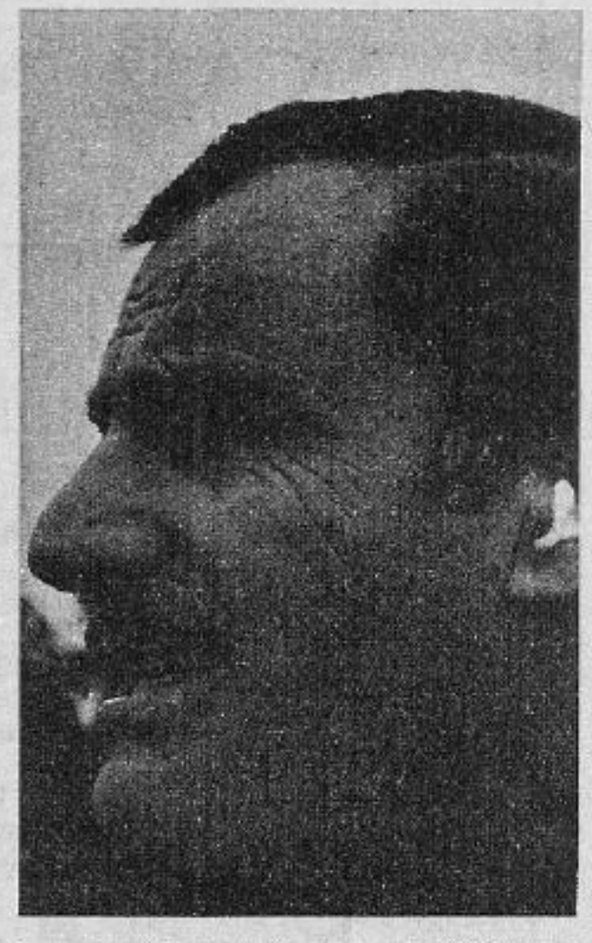

de la unidad fue confeccionada por Baufer Style, lo que evidencia que se trata de una máquina en la que no se desperdició nada. Cuando la llevaron a Necochea (Vitale y su hermano Néstor, que oficia de copiloto) solamente le efectuaron algunos retoques y un prolijo lavado y lustrado, para trasladarla a Mar del Plata y entregársela a don Armando Vidosa para que procediera a carburar el motor convenientemente. Tras eso vino la modificación del reglamento y entonces hubo que repetir la operación con un solo carburador para después ir a competir con muchas aspiraciones y obtener por lo menos un aliciente valioso: llegar a ver la bandera a cuadros...

En el caso de Oscar Osvaldo Grilli la experiencia es mayor. Tiene uno de los autos mejor presentados para el TC y con él corrió las últimas Vuelta de Allen, Venado Tuerto, Salto y Hughes. Integramente el vehículo fue hecho en Necochea, empezando por los planos de La Torre, siguiendo por la parte chapa a cargo de Rodolfo Fiorito y terminando por la preparación del "chivo" 230 a cargo de Lincoln Ricci, que además es acompañante de Grilli. Rectificaciones y otras yerbas corren por cuenta de Padovani, completándose el conjunto mecánico con una caja de velocidades Corvette y un diferencial Impala. Sin duda sorprende que se utilice para categoría el motor chico de Chevrolet, pero es criterio del preparador, que sostiene que hay mejor rendimiento con un solo carburador. Son opiniones, desde luego. Pero el saldo no es desalentador ya que Grilli logró llegar en sus últimas presentaciones y eso ya es bastante...

Otro de los necochenses, Zabala Urriza, vendió hace pocas semanas su auto, que en se presentación mereció halagos por la belleza de sus líneas. La carrocería la construyó en Mar del Plata Bruno Dalla Pría, uno de los chapistas que metió mano en el Trueno Dorado de "Cacho" Fangio y la preparación del motor estuvo a cargo de Víctor Saseta, quien ahora se ha entregado de lleno a preparar la cafetera de Autocrom, de propiedad de la señora Elba de Borgognoni ("corsa" a muerte), que conducirá Manuel "Pinocho" Vera. Es decir que el TC de Zabala Urriza tenía encima lo mejor que puede encontrarse en la zona. Pero lo hizo plata y no es raro que con los "mangos" conseguidos haga armar otro aparato para arrancar en el '70 como Dios o el nuevo reglamento mandarán...

Nos quedaba para el final Armando J. Ríos, sobrino del recordado Benedicto Campos. Sabido es que Ríos fue de los más conspicuos representantes del movimiento teceísta. Fue uno de los "disparadores natos" como diría Borocotó padre y animador constante en los tiempos que las carreras de autos y el asadito y el mate iban de la mano. Tras el accidente que todavía debe recordarse, se llamó a sosiego y luego de la recuperación se dedicó a la compra y venta de camiones en Necochea y la zona. Pero la cabra siempre al monte tira y por allá descubrió que en el taller del "gallego" Jesús Pena, en Mar del Plata, habría un Chevrolet 400, apenas modificado, con motor F-100, que perteneció al piloto Codagnone, representante de Coronel Dorrego. Verlo y comprarlo fue una misma sensación. Y allá está el auto, en uno de los galpones de la agencia de Ríos, a la espera del cambio de motor y las modificas que permita el reglamento para el año próximo. Se piensa en ponerle motor de la marca del coche, acondicionarle trompa y cola y largarse a correr por donde sea. Marcará ello la reaparición de Armando J. Ríos en el automovilismo deportivo.

Y seguimos dando vueltas por Necochea. Vimos autos de Turismo (Fiat 1500 de Hugo Franco); cafeteras (la de Luis Aymishedeer, preparada por Roque Leoncio); de Fuerza Libre (Angel Galinotti y Juan Occhionero, dos ex cupecitas de TC con motor Ford F-100) y otras "máquinas" muy bien plantadas, estilizadas, arregladas y coquetas. Perdón... estas últimas tienen otras características ("jeans", poleras y demás) como para comentarlas en otro momento...



**CORDOBA**

## *FINAL DEL ZONAL - NUEVO AUTODROMO*

**Ciudad de Córdoba. — El 30 próximo se disputará en la ciudad de San Francisco la última competencia por el certamen zonal. La misma se llevará a cabo en un circuito tipo triángulo de 3.000 metros aproximadamente de extensión. Organizará el San Francisco Auto Club y podrán participar automóviles divididos en tres categorías: "A", hasta 850 cm³; "B", de 851 a 1.150 cm³, y "C", de 1.151 a 2.000 cm³. Las posiciones del campeonato en sus tres categorías hasta el momento están encabezadas por Salvador Rasponti, con cupé De Carlo; Juan Carlos Rizzuto, con Renault Batelli, y Juan Carlos Gómez con Fiat Cupé.**

**San Francisco. — El San Francisco Auto Club estaría llevando a cabo una serie de gestiones tendientes a concretar la construcción de un autódromo en esa ciudad. El primer paso dado por esa institución habría sido la publicación de un aviso en un diario de la zona solicitando un terreno.**

Realizacion EDDIE publicitaria 32-1424/7969

# sugerencias PARABRISAS CORSA

## NO ESPERE QUE LLUEVA!

LECROM S.R.L.

LE BRINDA EL SURTIDO MAS COMPLETO EN EL SUPER MERCADO DEL

**Limpiaparabrisas**

NACIONALES AMERICANOS Y EUROPEOS

REPARACIONES - VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Esta Casa no tiene Sucursales

Juan B. Justo 3327 - Tel. 58-9951 - Buenos Aires

---

**REPUESTOS**

RECTIFICACION DE MOTORES

RECAMBIO DE CIGUEÑALES

AUTO UNION

GRACIELA

GW - INSTITEC

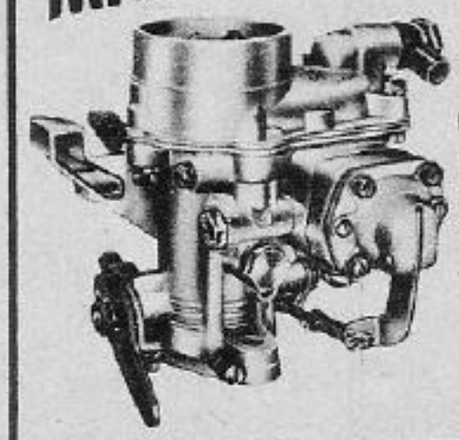
CASA **AMBROSINO**

J. O. AMBROSINO y R. RUIZ

**UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires**

---

**MAS POTENCIA...CON ECONOMIA, CON CARBURADORES**



**ALCYON**

Modelos para:
FIAT 600 - 1100 - 1500, RENAULT DAUPHINE, 4L, GORDINI, DI TELLA, ARGENTA, DE CARLO, ISARD, N.S.U., SIMCA, TAUNUS, ESTANCIERA, RAMBLER, PEUGEOT, CHEVROLET. Etc.

**MARTIN BASS & CIA. S.R.L.**
**SAN BLAS 2441 T. E. 58-0498**

---



**ALFONSO VEGA**

**ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL**

AFINACION ENCENDIDOS, DINAMOS, ARRANQUES,
DISTRIBUIDORES ESPECIALES, LEVAS DE COMPETICION

**TEODORO GARCIA 2378** (Alt. Cabildo al 900)
T. E. 773-1802 772-0605

---

**VERONESI - PIANIGIANI SCA.**

FIAT

CONCESIONARIOS
- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

---

**PEUGEOT**

**Citroën**

El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION·FABRICACION

**TATEOSSIAN Hnos. S. A.**
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

---

**LIMPIA MANOS PROTECTOR**




Una caricia que limpia

MaSeDa

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

---

**Colección Integral de Emblemas Adhesivos**

- LOLA
- AAAS
- PORSCHE
- CAN-AM
- BULTACO
- AAV
- MATRA

PEUGEOT COMPETICION

*Solicitelos en comercios de accesorios para automotores, casas de hobbies, jugueterias y librerias de todo el pais.*

CALCOMANIAS

Productora:

**ANEXO J67®**

**Juan B. Justo 4300, Capital Federal**

---

# AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados d PARABRISAS CORSA pone a disposici de sus lectores y también de aquellos cadores que no lo sean, para vender, co prar o permutar: autos de competici sport, clásicos; nuevos o usados. Adem podrán figurar en este mercado per accesorios, partes o componentes me nicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servi de corsificados al ambiente náutico, decir, para lanchas, motores y demás c cherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos esta sección deberán concurrir perso mente a la Redacción de PARABRIS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Secc Avisos Corsificados, de martes a vier

---

**Parabrisas CORSA**

**CUPON**

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

.....

.....

.....

.....

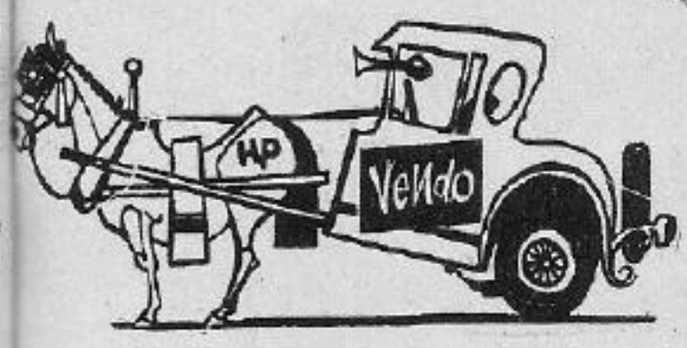
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




n horario de 12 a 17 horas. Los avisos ecibidos hasta el día jueves inclusive se- án publicados en el número de la semana guiente. Se podrán adjuntar con el aviso otografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de ublicarlas o no. En caso de hacerse, la nserción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar u aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al ie 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. lem 896, Bs. As. Los cupones con sus orrespondientes giros recibidos hasta el ía jueves inclusive determinarán que el viso sea publicado la semana siguiente.

---

**CHRIS-CRAFT.** ¡Nueva! ¡Unica! 510x200, motor Ford 105 HP. Carpa y tapizado. VENDO por disolución de sociedad. ¡URGENTE! Tratar: Malpú 2123, San Fernando, tel. 744-3918.

---

**VENDO** 5 llantas "Ruedas Argentinas" para Torino, nuevas. Dos butacas y varios accesorios. Ver en Camarones 4001 Capital.

---

**NUMA II C.** Ultima creación de "Cacho" Ruesch, motor, caja y diferencial. Motor 0 Km. $ 2.000.000, vendo o permuto por



auto de serie, doy facilidades. Entrego sin gomas únicamente. Tratar: JORGE TERNENGO, Bogotá 2791, 5º B, tel. 61-9249.

---

**URGENTE VENDO**, chasis D'Arminio "última serie", completo. Tel. 208-7301, preguntar por Edgardo.

---

**CUPE DODGE 1935,** descapotable, modelo único traído especialmente para "CARLOS GARDEL". ¡¡SENSACIONAL!! Tel. 32-7326, Sra. Graciela.

---

**VENDO DODGE 1939,** motor 1953, con trasportines, portaequipaje, batería nueva y gomas para rato. Patente al día. Precio $ 140.000. Pagaderos $ 60.000 al contado y saldo en 8 meses. Acepto permutas. Av. Libertador 2656, 9º B, tel. 71-0804.

---

**BUSCO "HOT-ROD"** o Cafetera. Remitir todos los detalles posibles a:. Sr. J. L. Sanz, C. C. Nº 4, Villa Gral. Mitre, CORDOBA.

---

**MINI COOPER-1963,** color verde inglés. Pintura y tapizado nuevos. Motor 0 Km, frenos, suspensión, dirección nuevos. Mecánica Requejo. No corrió nunca. Papeles en regla. Facilidades de pago. Chiche, joyita, ¡¡9 puntos!! Tratar: Sr. Jorge, tel. 797-5206.

---

**LIEBRE III - FEDERICO URRUTI.** La misma del record en Chivilcoy, conducida por Cacho Franco. Totalmente lista para




largar. Un auto para ganar en Turismo Carretera. Mecánica Zurita. Tratar: Donati Hermanos, Avda. del Libertador entre Montevideo y Rodríguez Peña.

---

**FIAT 600** - Tocado, equipado con gomas "Michelín", tablero especial, butacas, frente preparado, hay que verlo en ACROM S. R. L., Gaona 1500, Ciudadela.

---

OPORTUNIDAD UNICA, vendo moto "BMW", 500 cm3, 35 HP, modelo 1961-R50 S, con sidecar y rueda de auxilio, 4 gomas nuevas, totalmente importada, 17.000 millas reales, impecable. Tel. 35-8807 y 244-1425.

---

**CONCESIONARIO FIAT VENDE,** cupé 1500 TM, Anexo "J", motor 0 Km preparado por R. Ballestrini, a estrenar, caja Saenz, isotorque, doble circuito de fre-



nos BENDIX, estado impecable, sin golpes, totalmente homologada. Varios repuestos nuevos. Precio y condiciones de pago accesibles. Se acepta permuta por auto de serie. Tratar: Leandro N. Alem 495, Cap.

---

**PRACTIQUE KARTING:** Hnos. Chiviló invitan; dichosos los que puedan competir (en Karting). Informes en ASOCIACION PILOTOS DE KARTING. Av. Mosconi 3238, martes 22 horas.

---

**AVAN 505,** equipada con Carniti 55 HP, hélice Radice, ganadora última regata Acuódromo Municipal. Llamar 922-6568 y 923-0074.

---

**¡URGENTISIMO! ¡GRAVE SITUACION ECONOMICA! ¡S.O.S.! VENDO VOLVO PV 444.** motor nuevo, gran estado de salud. $ 500.000 y a otra cosa. Llamar: 32-1105 de 11 a 19.

---

**FORD-T,** Modelo 1926, vendo en excelente estado original. Llamar a tel. 624-2949 (18 a 21).

---

**CUADRADO "HOT-ROD" UNICO,** escucho ofertas, vendo, financio, permuto, verlo y tratar únicamente con Sr. Rafael, Pasaje Nueva Zelandia 4873, casi esquina Warnes 1451.

---

**TC COMO NUEVO.** Vendo o permuto. Listo para largar, 10 ruedas armadas. Tratar: Urquiza 432, esq. Marconi, EL PALOMAR.

---

**CUPE PLYMOUTH, VENDO,** acorazada, muy buena; o permuto. Sr. Mendoza, tel. 59-6839.

---

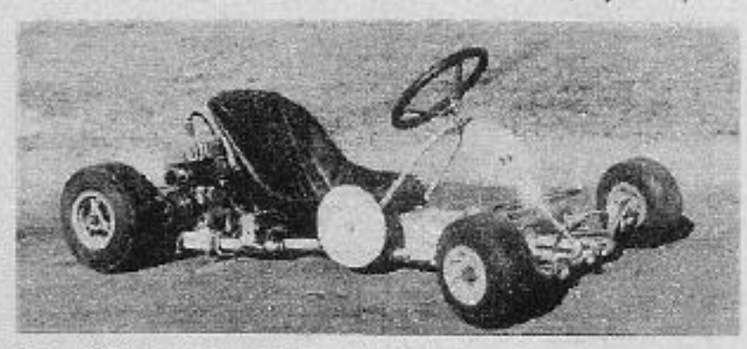
**MARTIN FIERRO SP.** 310 HP garantidos. Doble juego de ruedas armadas. Repuestos de motor, caja y diferencial. Muy buen estado. Se exhibe en las primoro-



sas vidrieras de CIMETAL, Santa Fe 4949. Anselmo Pérez lo vende en 3 palos y medio (léase $ 3.500.000) pero se puede pelear. Preguntar por "Coco" Rodríguez.

---

**CHASIS "CARETA KART" COMPLETO,** con gomas. No se trata de un vetusto modelo con necesidad de ser vendido, ya que



los "Careta" son siempre nuevos y revolucionarios. Para más informes no tienen más que llamar a Eduardo Urien, al fono 792-6119.

---

**KARTING DARMINIO ZANELLA** 100 cc. con trailer y repuestos, listo para largar, $ 100.000. HAY FACILIDADES. Independencia 3800, Capital Federal. Preguntar por el Sr. Enrique G. Lugli, de 15 a 19.

**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.**

# LA foto




**"Expositor: Cabaña CONDOR. Reservado de Gran CAMPEON MACHO. PURO POR CRUZA". Así reza el cartelito del fondo, y lo atestigua la cucarda en la sien derecha de Pepe Migliore. ¡¡¡Y dale, Pepe... dale con el asunto ese de creerte Cóndor...!!! (La culpa la tiene Jorgito Augé Bacqué.)**



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

GOWLAND PUBLICIDAD

# En la cara iluminada de la luna hay más de 180° de temperatura.
# La bandera que dejaron los cosmonautas es de Nylon.



# Y a usted qué?

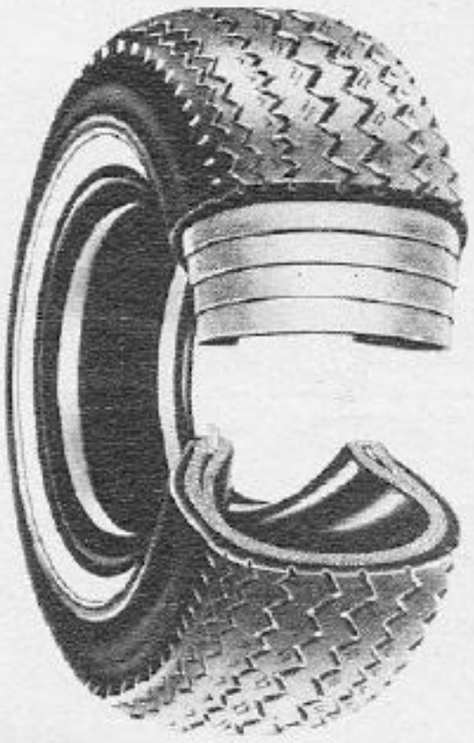
A usted mucho.

El Nylon® tiene mayor resistencia a la temperatura.

Y como la alta temperatura es una de las causas principales de los reventones en los neumáticos, es obvia la conveniencia de usar en su automóvil cubiertas con telas de Nylon.

Neumáticos con telas de Nylon Ducilo.

Mayor resistencia a: altas temperaturas, fatiga y humedad.



DUCILO

® Marca Registrada de DUCILO S.A.I.C.



La música es un idioma que conocen.
Los acerca la suntuosa alegría de un buen Mozart...
y el aroma de un noble tabaco rubio. Shelton.
Que placer inteligente.
Tan inteligente como su mezcla y su marquilla.

—Otro Shelton?
—Si, pero prefiero que vos me lo enciendas. Gracias.

**Shelton,**
**para entendidos**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com