$ 1,50

N° 291

Parabrisas

CORSA

el 16 al 22 de noviembre de 1971

ROAD TEST CUPE FIAT 1600

Usted debe cerrar el círculo.

El círculo comienza cuando YPF extrae el 95 % del petróleo de nuestro suelo.

Y lo transporta.

Continúa cuando lo refina en las destilerías más grandes y modernas de Sudamérica.

Las únicas que pueden garantizar la superior calidad de todas las naftas y aceites que producen.

El círculo sigue cuando YPF vende sus productos, en todo el país: aún donde no hay ganancias pero sí argentinos que necesitan servicios.

Más del 60 % de los automovilistas argentinos cargan en YPF, evitando que nuestras divisas salgan del país.

Y así YPF va cerrando el círculo, mediante la reinversión de sus ganancias en obras para el futuro.

Pero, para que todo esto sea posible y para que nuestro país pueda progresar cada vez más... usted debe cerrar el círculo:
cargando en YPF.

Siempre.



Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 291. Del 16 al 22 de noviembre de 1971

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini
ADMINISTRADOR GENERAL
Adolfo Baisi
GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Roberto Almaraz
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés
GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
COORDINADOR
Adolfo Dondo
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Carlos Agustín, Sergio Cornejo, Carlos Neira, Nicolás Gelormini Armando Rivas y Pedro Siedmann
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti, Norberto J. Lema y Carlos Alberto Romanó
FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), y Carlos Reutemann (especial en Europa). Andrés Meyer (Alemania)
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stroceti
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director: Jorge Alberto Quercia
Supervisor: José Alberto Rivas
Promotores: Juan Carlos Morel, Alberto Olveira
Tráfico: Mabel Sánchez.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

LA FIESTA SERA EN CORDOBA

. . . y el próximo domingo el ruido importante se hará oír en nuestro país. El autódromo Oscar Cabalén, en Córdoba, será escenario de la última de las competencias de fórmula dos internacional por la Copa Dos Mundos. A ella llegan nuestros compatriotas Carlos Reutemann y Carlos Ruesch en inmejorables condiciones de ubicación, tanto que Lole es cómodo puntero en la tabla de posiciones, después de haberse adjudicado autoritariamente la carrera de Tarumá el domingo pasado.

Ha sido notable, hasta el momento, la contundente superioridad de los pilotos sudamericanos puesta en evidencia en sus propios pagos, lo que prueba de manera muy evidente que sólo nos faltaba salir de nuestro aislamiento voluntario para comenzar a figurar en el primer plano mundial del deporte automovilístico. Ha sido un gran esfuerzo económico, sobre todo en lo que respecta a nuestro país, pero el resultado obtenido puede ser una buena inyección de optimismo y un restablecimiento de la fe —que en todos los órdenes nos estaba faltando— en nuestro verdadero potencial humano. Sólo se necesitó valentía para lanzarse a la empresa, coraje para aguantarla y disciplina para lograr gradualmente los resultados que hoy ya nadie discute.

Buen trabajo en su gestión han hecho los dirigentes del Córdoba Automóvil Club con Chessel a la cabeza, para lograr la concreción de la carrera del próximo domingo en el Oscar Cabalén, ya que tendrá, además de la virtud de permitirnos ver en vivo y en directo a la troupe selecta de la F-2 internacional, el mérito de clausurar la disputa de la Copa Dos Mundos (un tanto sui generis, pero petit campeonato al fin), a la cual los nuestros llegan con todas las cartas buenas.

Todo esto hecho en América del Sur (Brasil y Argentina), más algunos buenos antecedentes, como Colombia a principios de esta temporada, pueden hacer que el Campeonato Europeo de F-2, que es de por sí un trofeo mundial de la categoría, se oficialice como campeonato mundial de la fórmula, incluyendo en su programa competencias en nuestro país, en Brasil y Colombia. Eso sucederá si los delegados sudamericanos ante la FIA lo manejan como se debe. La importancia de esto salta a la vista no sólo para el deporte sino como promoción para el país, sobre todo en un momento en el que la fórmula dos está tomando una importancia tremenda a nivel mundial.

Sin duda el domingo próximo tendremos un espectáculo de primerísima categoría en el Cabalén, ya que las características del veloz trazado cordobés lo hacen apto como para que los pilotos de punta se den guerra en apretado pelotón a lo largo de toda la carrera, algo así como lo que sucede en Monza, en que el ganador se define a la salida de la última curva.

Aplaudimos la actitud del Automóvil Club Argentino en su acción solidaria con el CAC, lo que le garantizó un buen *fiatto* a la entidad cordobesa para posibilitar la realización de la carrera, del mismo modo que nos parece interesante la idea del CAC de habilitar las boleterías del autódromo a la cero hora del domingo para permitir que el público que lo desee acampe en el interior del autódromo aliviando la concentración.

G. M.

BRAGADO TC

¡ALCANCEN

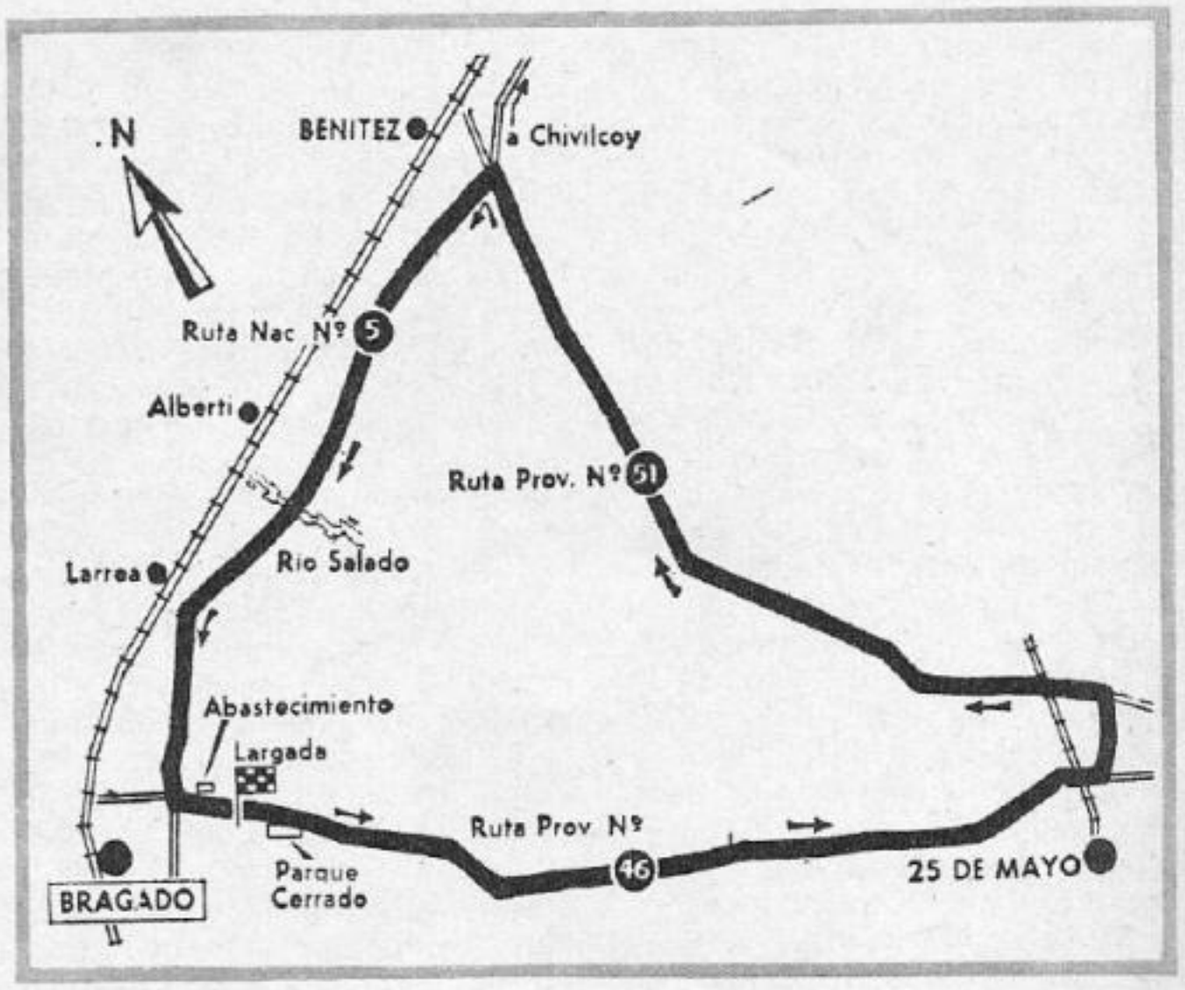


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por SERGIO CORNEJO y JULIO PEREZ BALBI — Fotos: ALFREDO ALBORNOZ

A BORDEU !





Con su Dodge en inmejorables condiciones, Bordeu resultó el hombre más veloz de todo el TC y concretó una merecida victoria en un circuito donde los km/h eran absolutamente fundamentales. Sólo Gradassi le ofreció lucha pero al final fue segundo García Veiga y tercero Malnatti

Con todo el malón presente la guerra se desató este domingo en los pagos de Bragado quien para su carrera volvió a optar por el triángulo que no es otro que el mismo que se utiliza para la carrera de Chivilcoy.

Del circuito poco y nada hay para hablar; es de los que únicamente demuestran que el que tiene un auto con medio kilómetro más de velocidad gana. Los pilotos se aburren y se queman la planta de los pies contra la planchuela del acelerador en las rectas interminables y el público pierde todo interés porque ve un auto cada cuatro o

Bordeu consiguió el segundo triunfo para Dodge en la categoría.

→

cinco churrascos; en fin, sería una redundancia repetir por qué los trazados de este tipo le hacen mal al actual TC. Esperamos que lo visto el domingo por todos quienes estuvieron en Bragado sea definitorio en cuanto al tema. Ni hablar tampoco de lo visto con respecto a la seguridad que volvió a brillar por su ausencia. En el caso de los abastecimientos, por ejemplo, se cumplieron las medidas dictadas últimamente por CADAD, pero por cada tres individuos por auto con brazalete (que era lo permitido) hubo sesenta curiosos qúe pulularon sin el menor de los problemas por el sector esquivando como podían a los autos que paraban.

Bordeu confirmó esta vez sin problemas lo que venía insinuando desde hace un tiempo. Creemos que luego de ésta ya no cabe ninguna duda que posee el auto más veloz. No por mucho porque tanto Pairetti como Gradassi le pisan los talones pero sí lo suficiente como para no tener que depender de la chupada para aparecer al tope del marcador. Desde el vamos comenzó a marcar el ritmo superando en pocos kilómetros a los que lo precedían en la ruta. Primero Marincovich a quien pasó como si estuviera cambiando una goma, luego a Perkins, quien tampoco pudo ofrecer la menor resistencia. Y ya en la recta que une Chivilcoy con Bragado alcanzó al trencito que venían haciendo Di Palma con Malnatti que tampoco fue mayor obstáculo. En el desparramo quedó primero por tiempo y en la ruta, con Di Palma tratando de chuparse sin éxito unos kilómetros más adelante. Malnatti por su parte había quedado atrás desde el primer momento. Los tiempos a esa altura mostraban como principal adversario a Pirín Gradassi quien también apilaba gente en la ruta de manera espectacular. Por su parte Pairetti que había alcanzado a poco de largar al Nene García Veiga viajó a los empujones con él hasta que su Falcon se le vino abajo. No obstante, esto benefició mucho a García Veiga que de esa forma se prendió en la conversación. Lo mismo sucedió con Malnatti que se ubicaba tercero por tiempo. Más atrás, Del Vitto, Perkins, Cacho Fangio, Libera y Marito García completaban el pelotón de los más veloces.

Luego de completado el primer giro, Gradassi comenzó a amenazar constantemente a Bordeu hasta que al paso por Chivilcoy lo superó y acumuló algunos segundos que se acrecentaron considerablemente luego del reabastecimiento merced a la excelente coordinación de la gente de Ford. Así la diferencia al cumplirse el segundo paso por el control era de 11 segundos a favor de Pirín. Pero hete aquí que a partir de ese preciso momento comenzó a descontar nuevamente Bordeu debido a que el Falcon se negó a seguir andando en sus seis cilindros. Ya por 25 de Mayo la diferencia a favor del Dodge era de 35 segundos. Este fue el momento donde Bordeu ganó definitivamente y de allí en más se dedicó a conservar la posición. El hecho de que haya conseguido el record de vuelta en el tercer giro, habla a las claras de que pese a que Pirín le había descontado los 11 segundos aún no estaba todo dicho.

Otro repunte sobre el final fue el de García Veiga, que logró superar a Malnatti. Quizás en gran medida al haberse podido chupar con Gastón.

El saldo arroja un triunfo inobjetable de Bordeu que ganó de punta a punta y se puede decir que hasta con cierta comodidad. Algo previsible desde hace un tiempo. En el momento en que pudiera concluir una carrera sin inconvenientes a no dudar se encontraría en la punta.

Ford sigue siendo también el gran candidato para todas; tanto Pirín como Pairetti con la mecánica del Polaco Herceg integran el triplete más firme junto a Bordeu. Sin dejar de tener en cuenta a Di Palma que como es sabido en cualquier momento pone el número.

General Motors por su parte logró colocar sus dos autos dentro de la clasificación. Aún no cuentan con la velocidad suficiente como para pelear la punta con los anteriores, pero les falta menos. Calculamos que la gran contra que deben tener en este momento es el exceso de kilos que indudablemente es un punto en contra.

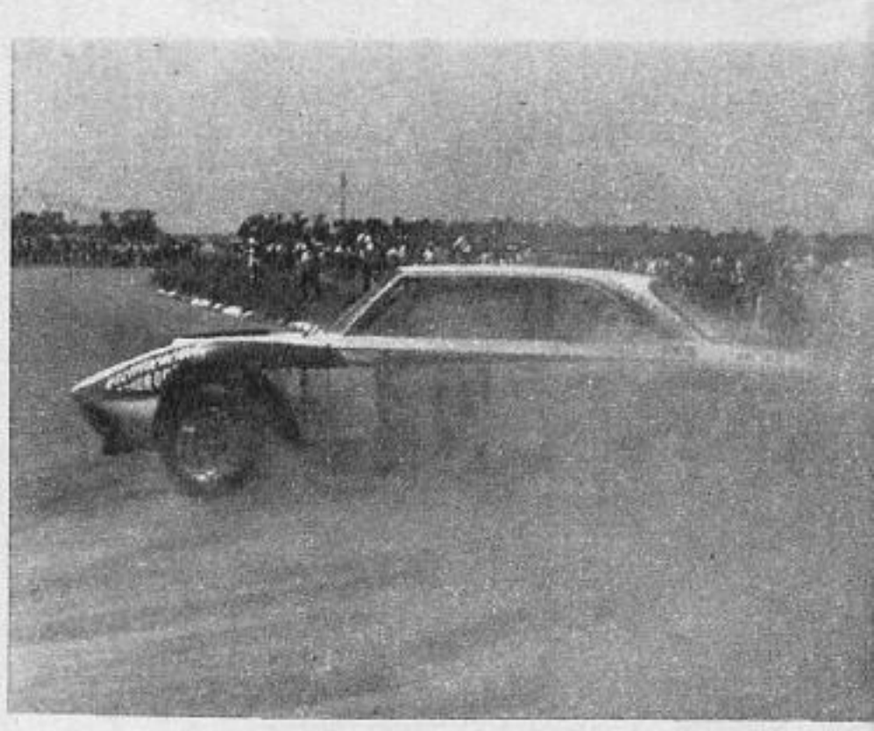
Todas estas conjeturas no hacen otra cosa sino acrecentar la expectativa para el Gran Premio de la Montaña donde además también los pilotos cumplirán papel preponderante en los resultados. Para finalizar, recalcaremos una vez más que definitivamente el Turismo de Carretera no debe volver a circuito como el del domingo. La categoría cuenta con todos los elementos como para brindar espectáculos importantes. Carreras como la del domingo no aportan nada. Unicamente acrecientan las posibilidades del fracaso total —léase accidentes— que la hagan desaparecer. Basta observar las fotos.

Jorge Cupeiro, mientras hacía una de las clásicas tiraditas del día sábado, cortó una biela y destrozó el siete bancadas. No tenía motor de repuesto y no tuvo más remedio que rumbear para Buenos Aires el mismo día.

En pocas oportunidades el Chevy TC de García Veiga funcionó tan bien como en esta ocasión. El motor tiraba cualquier cantidad de vueltas y aguantó sin problemas de ninguna clase.



Pirín Gradassi punteó por momentos, luego se retrasó con problemas. No obstante llegó séptimo. Atrás de él en la foto, García Veiga, que se clasificó segundo rompiendo la racha. Obsérvese la abolladura en la trompa del Chevy, producto de las chupadas.



D'Ambrossio intenta superar en la curva de Bragado a Rody Marincovich. Entra más fuerte de lo que debe y el Torino se cruza, se desplaza hacia el borde externo de la curva y queda enfrentado con el Chevrolet. Continúa el trompo de D'Ambrossio mientras Rody se hace un lugarcito para no embestirlo.



La mecánica de Osvaldo D'Angelo sigue dándole frutos a César Malnatti.

Pichón Luluaga, como en viejas épocas, se tira a la banquina para superar a un retrasado.

Fuerte y parejo, Gastón consiguió un cuarto puesto alentador.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


START
DULEECCO
cigarrillos
DROET
WOBRON
TRANSAX



Marito colocó quinto al otro auto de la CDCGM. Algo más de velocidad y ya los autos de la Comisión estarán totalmente en carrera.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

Pos.	Corredor	Ptos.
1º	Carlos Marincovich	37
2º	Luis Di Palma	32,50
3º	Juan Manuel Bordeu	29,50
4º	César Malnatti	19
5º	Néstor García Veiga	18
6º	José Manzano	16
7º	Carlos Pairetti	15,50
8º	Alfredo Manzano	12
	Jorge Cupeiro	12
10º	Gastón Perkins	9,50
11º	Héctor L. Gradassi	9
12º	Cacho Matías	8
13º	"Larry"	6,50
	José M. Faraoni	6,50
15º	Eduardo Copello	6
16º	Francisco Espinoza	5
	Rody Marincovich	5
18º	Carlos Loeffel	4,50
19º	Marito García	3
20º	Bonny Blasco	2
	Norbero Castañón	2
22º	Ricardo Bellitti	1,50
23º	Cacho Franco	1
	Raúl Libera	1
24º	Emilio Bertolini	0,50

NOTA: Este puntaje no incluye el que asignó la Vuelta de Chivilcoy, por estar pendiente.

II VUELTA CIUDAD DE BRAGADO

AUTOMOVIL CLUB BRAGADO

Circuito de 128,727 km (4 vueltas) - 14/XI/71

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	5	Bordeu, Juan Manuel	Dodge	2h24m08s8	4
2º	7	García Veiga, Néstor J.	Chevrolet	2h25m38s1	4
3º	2	Malnatti, César H.	Torino	2h26m08s	4
4º	3	Perkins, Gastón	Torino	2h27m01s2	4
5º	18	García, Mauricio	Chevrolet	2h31m39s	4
6º	57	Luluaga, Juan	Chevrolet	2h32m38s5	4
7º	20	Gradassi, Héctor L.	Ford Falcon	2h32m59s6	4
8º	85	Grossi, Juan C.	Torino	2h33m15s3	4
9º	39	Villa, Norberto J.	Torino	2h33m37s8	4
10º	23	Villegas, Adrián	Torino	2h33m49s8	4
11º	6	Manzano, José	Torino	2h34m56s6	4
12º	83	Pauloni, Raúl	Torino	2h35m38s8	4
13º	58	Parisi, Emilio	Torino	2h36m21s1	4
14º	62	Traverso, Juan C.	Torino	2h36m41s8	—
15º	51	Rodríguez, Raúl O.	Chevy	2h37m20s6	—
16º	63	Navarro Ocampo, H.	Torino	2h38m51s6	—
17º	19	Machado, Juan R.	Torino	2h39m58s4	—
18º	26	Fangio, Oscar	Dodge	2h40m38s9	—
19º	45	Rey, Héctor	Torino	2h41m21s8	—
20º	55	Parraga, Horacio	Torino	2h45m43s8	—
21º	75	Pasciuli, Humberto	Chevrolet	2h49m41s6	—
22º	23	Scaramella, Rogelio	Torino	2h53m20s1	—
23º	29	Lizeviche, Antonio	Torino	2h55m14s7	—
24º	59	Salatino, Juan Carlos	Dodge	3h01m16s9	—

PROMEDIO DEL GANADOR: 214,326 km/h.

RECORD DE VUELTA: J. M. Bordeu en la 3ª con 35m15s a un promedio de 219,104 km/h.

guna índole. Corrió media carrera chupado de Gastón Perkins y a su vez en los primeros tramos se le puso a la cola de Pairetti y poco a poco comenzó a darle empujoncitos. **"Era increíble** —aseguró Pairetti—, **mi auto tiraba como cuatrocientas vueltas más..."**. Sin lugar a dudas, la precisa de la chupada es empujarse, aunque acarree problemas con la chapa y la pintura: la trompa del Chevy de G.V. y la cola del Falcon de Pairetti mostraban los golpes que se propinaron con tal de alejarse del resto de los rivales.

Ya que hablamos de Pairetti. Sin lugar a dudas los Falcon desarrollados por Herceg (Pairetti, Gradassi) son de los cinco TC más veloces de la actualidad. Pero, ésta vez se quedaron de a poco. En la primera vuelta no más Pairetti abandonó por una fisura en la tapa de cilindros, pasó agua al cuarto cilindro y el auto comenzó a ratear. Gradassi llegó pero con problemas: también un rateo, pero en este caso se rompió una válvula o un balancín cosa que también provocó un bajón en la presión de aceite. A pesar de todo Pirín se clasificó.

. . . . . .

De las cuatro vueltas con que se compuso la carrera dos de ellas (primera y tercera) las ganó Juan Manuel Bordeu, la tercera en tiempo record a 219 km/h. de promedio. La segunda fue para Pirín Gradassi y la cuarta para Marito García que venía remando fuerte tratando de recuperar como cuatro minutos que perdió en el reabastecimiento por la rotura de una manguera de aceite.

. . . . . .

Un rumor: se chimenta que en 1972 la CDC GM no competirá en TC, por lo menos en forma oficial. Se dedicarán a SP y probablemente a F-1 también. Todo esto si es que en las inminentes elecciones de la comición resulta reelecto Jorge López. Si hay cambio de autoridades puede resultar diferente.

. . . . . .

Emilio Parisi, ex campeón de la Clase Turismo, ahora se dedica al TC. Hace unos meses le compró a Oreste Berta un Torino TC 0 km., oblando tres millones y medio (el Negro no tiene problemas). El domingo pasado un problema eléctrico lo hizo empastar bujías.

. . . . . .

Darío Di Palma sigue sin poder concretar una carrera como la gente. Esta vez ni siquiera llegó a largar, el sábado salió a tirar y el auto no andaba ni para atrás de manera que decidió dejarlo para mejor oportunidad y cargaron inmediatamente el auto sobre el camión. Sucede que el motor que tenía era el mismo con que Di Palma ganó en Venado Tuerto y también el que corrió Darío en Pergamino y ya no daba más.

. . . . . .

Otro que sigue sin poder darse el gusto es el Mono Beguerie. Esta vez la falla fue la rajadura del block. No obstante largó pero no llegó a completar siquiera una vuelta. ¿Serán los bigotes?

. . . . . .

Carlitos Giay tenía mucha fe el sábado. **"Mañana recién podremos andar dentro de nuestras verdaderas posibilidades, el motor que utilizaremos será el segundo hecho en el año, su rendimiento nos conformó mucho".** El domingo voló todo enseguida. Así son los fierros.

. . . . . .

Rodolfo Mariani alcanzó a prenderse algo durante la primera vuelta, luego la rotura de dos gomas lo dejanron a pie; lástima porque el motor sonaba muy bien y sobre el final hubiera conseguido arrimar.

En reunión del comité ejecutivo de CADAD se decidió dar curso al pedido de adelanto de fecha para la realización del Gran Premio de la Montaña. En consecuencia se largará el 9 con la primera etapa. La segunda se correrá el 10. El 11 se dedicará a descanso y reparación y el 12 se correrá la última.

. . . . . .

Roque Boyle volvió a correr luego de un paréntesis de cinco carreras. Cambió de preparador. Ya no lo hace más Zurita sino que la preparación se realiza íntegramente en Venado Tuerto.

. . . . . .

Gastón Perkins pudo volver a un parque cerrado y bien clasificado. **'El auto hoy anduvo sin problemas. Aún está algo falto de velocidad, pero por lo menos me hizo llegar".**

ATRASOS Y ABANDONOS

Marito García: Rompió una manguera de aceite.

Juan Carlos Salatino: Por un corto circuito tuvo que parar a cambiar batería, después por una petit piña rompió una llanta. Llegó cuidando el diferencial, parecía engranarse. A pesar de todo se clasificó.

Pirín Gradassi: Promediando la carrera se vino la presión de aceite abajo y comenzó a correr en cinco cilindros por rotura o bien de balancín o bien de válvula.

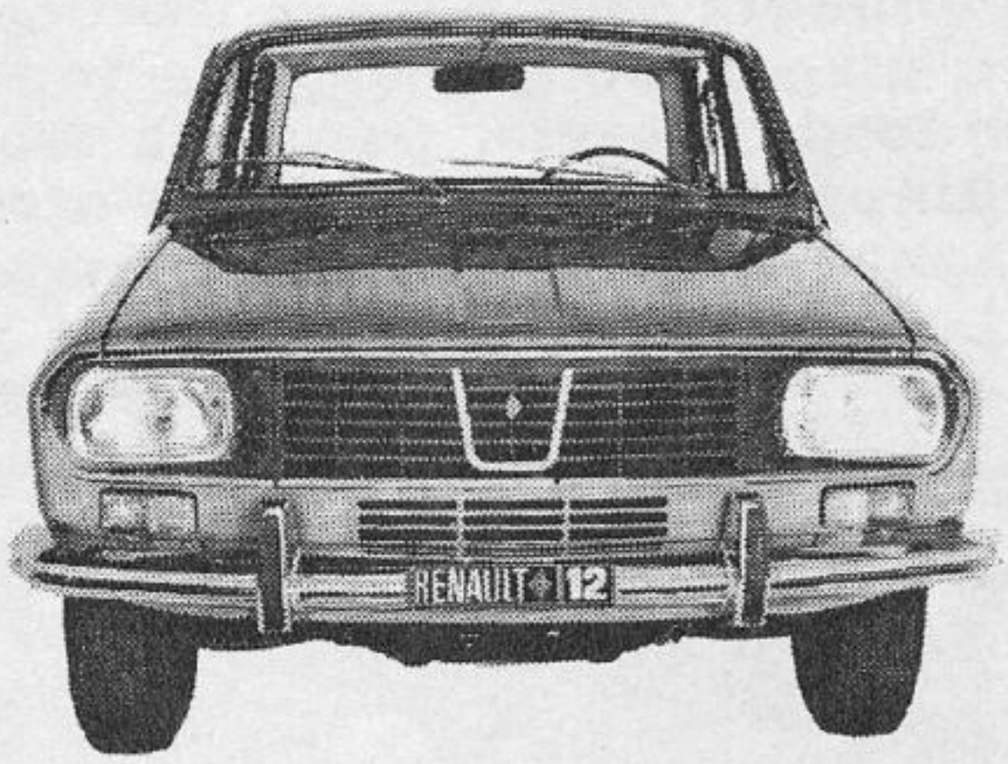
El viernes en reunión en la ACTC se hizo cargo del comando de la institución la nueva comisión directiva. Como presidente de la misma fue designado José Mario Spada; integran además la misma en distintos cargos, "Larry", Castañón, el Laucha Ríos y "Bolita" Castelli.

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IKA RENAULT **CONCESIONARIOS** IKA RENAULT

Venga a habitar su Renault 12



Y cuando lo maneje va a entender por qué, con su línea Flecha, es más bajo adelante y más alto atrás.

Va a entender su precisa mecánica.

Va a vivir su confort: cómodos asientos regulables e inclinables, piso plano, baúl espacioso.

Venga a manejar un Renault 12.

Sienta todo el Poder del Diseño.

RENAULT 12 es un producto

IKA RENAULT

CENTRO AUTOMOTORES
Oro 1744 - Capital

SANABRIA AUTOMOTORES S.A.
Sanabria 2470
Avda Juan B Justo 7493 - Capital

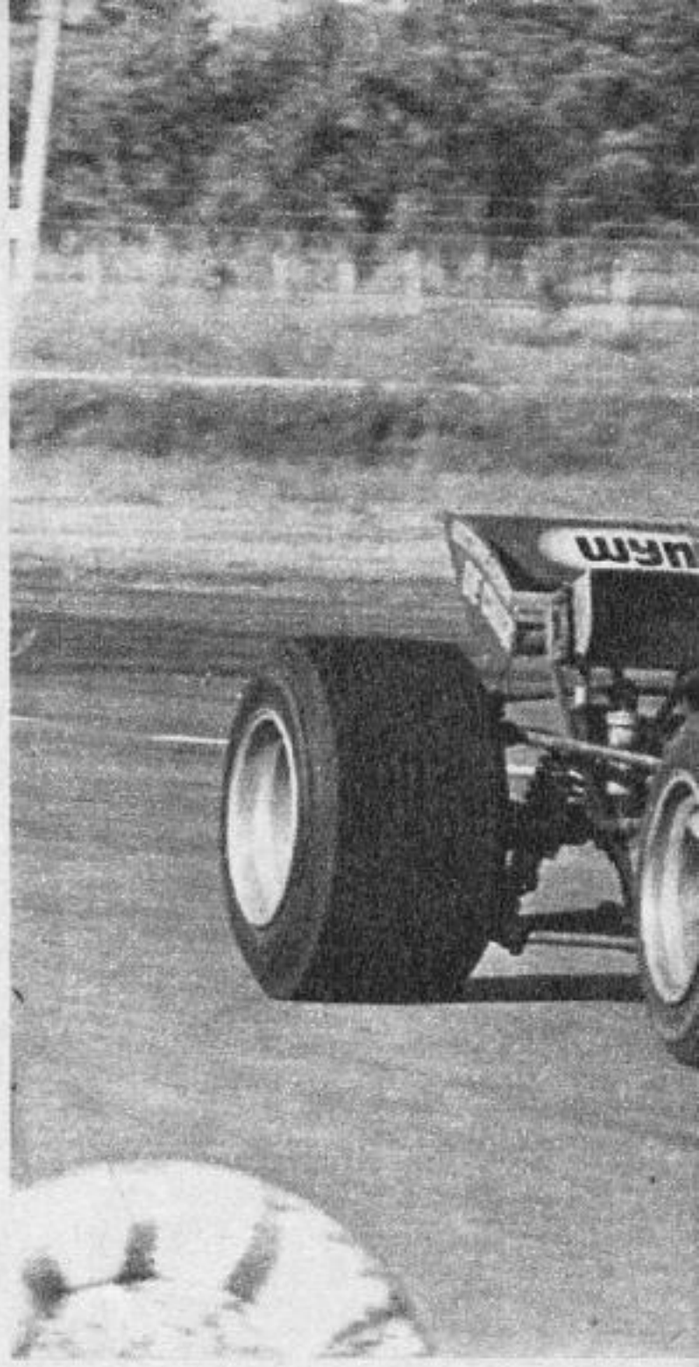
DONATI HNOS. S.A.
Avda. del Libertador 850/98 - Cap.

ROMBO SUR
Avda H. Yrigoyen 8525 - L.de Zamora
Avda. H Yrigoyen 12802 - Adrogué

JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO/RENAULT JEEP/RAMBLER/TORINO

F.1 y F.2 en MAGGIOLO

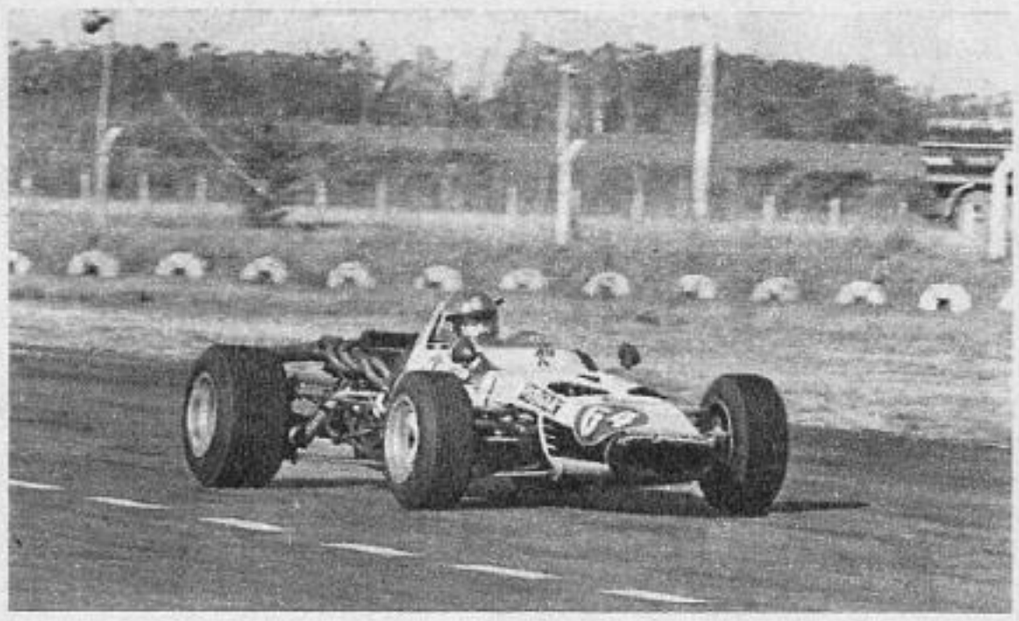
POR ZORRO Y POR REQUEJO



El interminable don Ramón Requejo volvió a un triunfo magnífico que llenó a todo el mundo de alegría. Ganó las tres series en forma impecable. Segundo fue otro veterano, Orlando Sotro, mientras que Cocho López fue brillante tercero y primero entre los F 2.

Texto y fotos: CARLOS NEIRA







Recién el martes de la semana pasada CADAD aprobó definitivamente el reglamento de la carrera de F-1 en el Autódromo de Maggiolo, que incluiría en clasificación conjunta a unidades de la F-2. El viernes a la noche, cuando llegamos a Venado Tuerto —la ciudad más cercana al autódromo santafesino— la gente de la calle ignoraba por completo que se correría el domingo—. La promoción brillaba por su ausencia.

Con este panorama previo, podían haber sucedido dos cosas: 1) Que no hubiera suficientes autos inscriptos y 2) Que el público de las inmediaciones —ya de por sí remiso a llegarse hasta Maggiolo— no prestara su concurso—. Y esto revestía fundamental importancia no sólo para los organizadores (Club Atlético Maggiolo) sino también para los propios pilotos, que ansiosos de tener un campeonato 1971 convinieron en correr por porcentaje de la recaudación ante el temor de no correrse 6 fechas como mínimo, el mismo sería declarado desierto.

Por lo primero no hubieron problemas ya que la llegada de numerosos coches ahuyentó cualquier duda. Pero con respecto al otro punto el panorama no fue tan halagüeño: media hora antes de la iniciación de la carrera apenas unos magros centenares de personas se disponían a presenciarla. Por un momento se supuso que la carrera no se haría ya que en la práctica los pilotos tendrían que correr "gratis", pero en una reunión de Uber Maccari con los propios interesados, éstos por mayoría, aunque sin unanimidad, resolvieron participar.

En las pruebas de clasificación del sábado, Jorge Ternengo impuso su superioridad mancomunada de su chasis, motor y manejo, sobre Víctor Hugo Plá, que lo siguió a 6 décimas. Para la segunda fila de la serie inicial, seguían Sotro y Requejo, también con 6 décimas de separación entre sí pero a dos segundos de los punteros. Bulla se perfilaba como el mejor F-2 a 6 segundos de Ternengo.

La carrera, si no espectacular, resultó al menos interesante, ni dejando resquicios para el bostezo.

Especialmente en la **primera serie,** en que los hermanos Jorge y Carlos Ternengo tuvieron destacada función: mostrarle el itinerario al resto. Lo de Jorge fue fugaz. Tres vueltas para ratificar que era el mejor y a los boxes con un pistón roto por causa de una cadena de distribución falluta. Carlos —ahora con un coche bien afilado, como lo es el auto de Pian con motor Falcon—, mostró solvencia hasta la última vuelta, donde un engranaje de distribución roto le hizo claudicar en favor de Requejo que venía "ahicito no más" pisándole las ruedas. Sotro también estuvo en la conversación hasta en la última vuelta cuando un "fuori pista" lo dejó tercero pero a diez segundos del ganador del parcial.

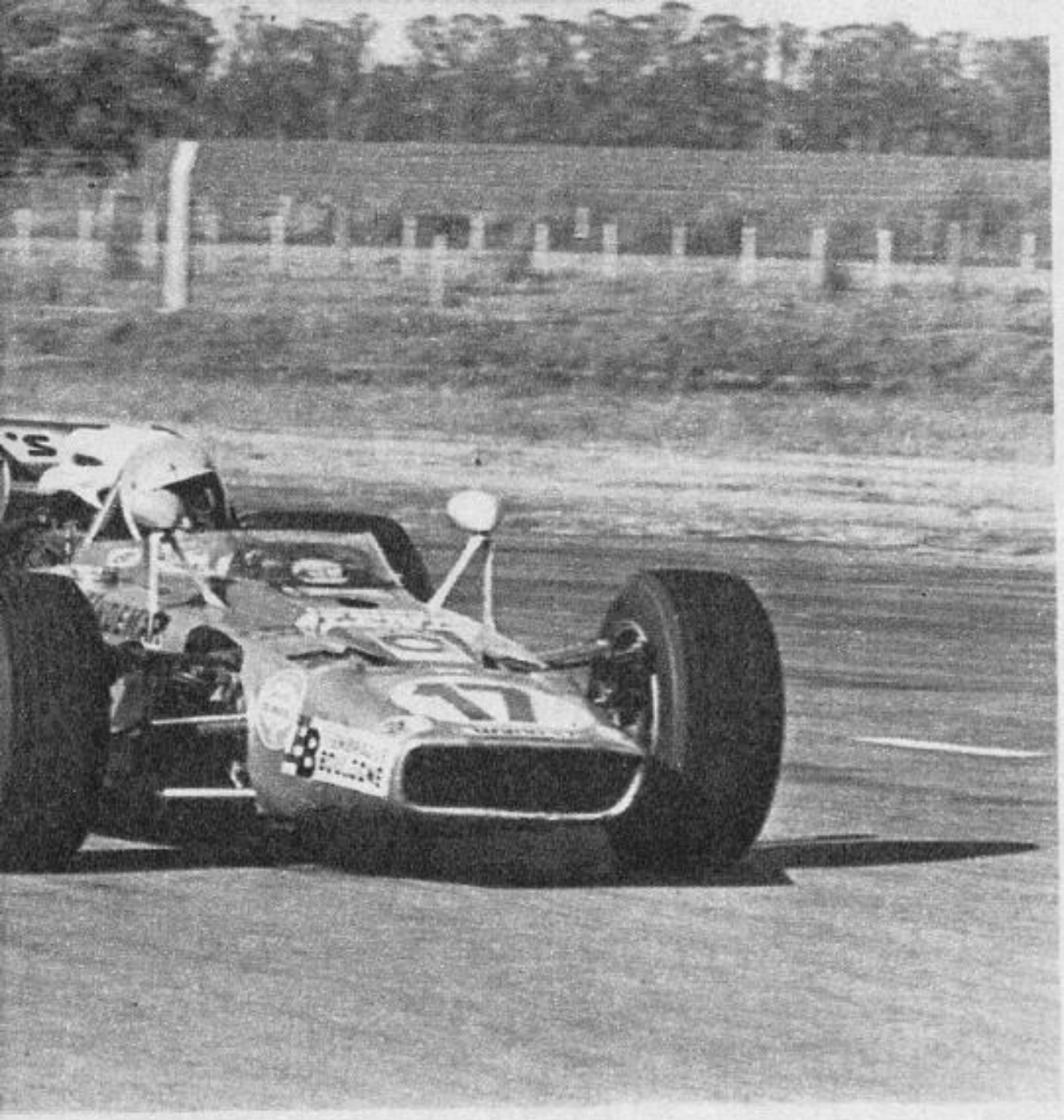
En F-2 Cocho López comenzó a imponer respeto (con sus bigotes) ante un equipo del ACA disminuido por un temprano trompo de Bulla y la pincradura de pistón de Bessia en la última vuelta.

La **segunda serie** (de la que no fueron partícipes los hermanos Ternengo) fue de punta a punta para Ramón Requejo, que al final doblegó por amplio margen a Matraca Prono, que a su vez no había largado la primera. Sotro tuvo mala suerte otra vez al final, ya que en el momento de ser pasado por Plá reventó el motor de éste, enceguecendo al hombre de Lanús, que perdió el camino y se fue de pista. En cuanto a Plá, padeció la mar de problemas al igual que su coequipier, Daniel Sancho, a quien el insólito desprendimiento de la batería en la serie de apertura le privó de una mejor colocación. Cocho, mientras tanto, aventajaba ya libre de los del ACA a Mainardi y Montore y se acercaba a los laureles.

La **tercera serie** fue la más tranquila, ya que se salió, si no a especular por lo menos a conservar lo ya logrado. "El viejo" doblando siempre fuerte y frenando cerca volvió a repetir, escoltado por Orlando Sotro, a quien por fin se le dio el segundo puesto. Tercero en la serie y primero en la subdivisión F-2 fue Cocho López, que en el cómputo final reiteró ese puesto. Cuvertino, que en las primeras vueltas lo siguió a Requejo, quedó "out" por una parrilla de suspensión.

Terminada la carrera la alegría que se vivía en el box de Requejo resultaba contagiosa. Después de 3 años sin ganar y con muchos sinsabores sufridos, el veterano piloto lograba

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Don Ramón Requejo y un triunfo revitalizador en su querida categoría.

Un trompo y un fuoripista no minaron la constancia de Orlando Sotro: segundo en el total.

Izquierda, al centro: Cocho López: primero entre los F. 2 y tercero entre los F. 1. ¿Algo más?

Abajo, izquierda: Renovada atención técnica y cuarto puesto para el tucumano "Andrea".

colocarse al tope y sin que nadie le regalara nada ya que lo que obtuvo lo consiguió en las dos primeras series haciéndose desde abajo. Lo ayudó un motor no demasiado veloz pero sí —ahora por fin— sano y un chasis perfectamente a punto. Lo mismo puede decirse de Sotro pero en su contra estuvo el veleidoso hecho fortuito.

Cuarto pero en otra cosa, el tucumano "Andrea" ahora con preparación de los rafaelinos H. Berta y Cía. que desde ahora son depositarios de su Crespi y responsables de su preparación. En F-2 la superioridad de Cocho López fue arrasadora. En un estilo que Cocho pule de presentación en presentación, logró establecer claras diferencias con el resto y ahora renacen en el equipo de Mataderos las esperanzas por lograr el título de la fórmula.

MAGGIOLINOS

La pasión con que los pilotos se toman el automovilismo es sin duda enorme. La ausencia de recompensa en metálico es un imposible en una actividad como el automovilismo, donde la mayoría de las veces se pierde más de lo que se gana. Los corredores, al largar, demostraron que a veces es más importante competir que ganar dinero.

Daniel "Panza" Sancho se relacionó con el casi-rosarino Grigolo que le atenderá el auto que le alquila Plá, en todo lo que se relaciona a motor y suspensión. Un trabajo menos para Plá y una seguridad para Sancho.

Por la negativa a correr cuando se anunció la escasa recaudación de la carrera estuvieron Ramón Requejo y Orlando Sotro. En la vereda de enfrente se alinearon Plá, Carubia y los hermanos Ternengo. Los primeros (en minoría) acataron la decisión de la mayoría y se beneficiaron a la postre con los resultados.

Cocho López rompió el sábado un palier y pidió a Buenos Aires que le mandaran uno urgente. El repuesto llegó a Venado Tuerto a las cuatro de la mañana del domingo y hubo que buscar un tornero (a esas horitas...) para que adaptara la pieza a las necesidades de López. El trabajo se hizo y el coche quedó listo para largar la carrera, una hora antes de que bajaran la bandera de la primera serie. Diez puntos para el trabajo que realizó el equipo de Mataderos, comandado por el negro Perafan y por "Carlín" García.

El "Gurí" Carubia descubrió en Venado Tuerto que el motor que le vendiera Oreste Berta y con el que corriera en Rafaela, no es 4 litros sino 3,700 cm³ lo que le da un handicap apreciable en relación con los otros motores de la categoría. Por otro lado, el sábado debió cambiar un pistón y como no era de la medida tocaba arriba. Cuatro juntas solucionaron el problema pero tiraron la compresión a 5,5 a 1 (exagerando un poco). **"Ahora, por lo menos, ahorro plata porque el auto anda con nafta de surtidor"** declaró Carubia.

CAMPEONATO ARGENTINO DE M.A. F. 1

Pos.	Piloto	Puntos
1º	Jorge Cupeiro	25
2º	Orlando Sotro	19
3º	Esteban Fernandino	18
4º	Héctor Prono	16
5º	Omar Almeida	15
6º	Daniel Sancho	14
7º	Daniel Favre	10
8º	Emilio Mainardi	9
9º	Ramón Requejo	8
	Jorge Ternengo	8
11º	Domingo Montore	6
12º	"Andrea"	4
	Roberto Carubia	4
14º	Omar Mura Cuvertino	3
15º	Víctor Hugo Plá	2
16º	Luis Rubén Di Palma	1
	Carlos Ternengo	1

CAMPEONATO ARGENTINO DE M.A. F. 2

1º	Osvaldo Bessia	40
2º	Osvaldo López	28
3º	Ricardo Zunino	19
4º	Alberto Alvarez	17
5º	Emilio Mainardi	15
6º	Carlos Lustig	12
7º	Domingo Montore	7
8º	Juan J. Pomodoro	6
	Alberto Lorenzani	6
	Fernando Favergiotti	6
11º	Osvaldo Massei	5
12º	C. González	4
13º	Rubén Bulla	3

PREMIO SUPER NAFTAS Y.P.F.

CLUB ATLETICO MAGGIOLO S. Y D.

Autódromo de Maggiolo - F. 1 y F. 2

CLASIFICACION

Primera Serie

1º	17	Ramón Requejo	Martos Requejo-Chevrolet	13m12s5
2º	38	Carlos Ternengo	Pián-Falcon	13m13s7
3º	5	Orlando Sotro	Sotro-Falcon	13m22s6
4º	35	Roberto Carubia	Bravi-Tornado	13m41s8
5º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot	13m52s6

Promedio del ganador: 142.354 km/h.

Segunda Serie

1º	17	Ramón Requejo	Martos Requejo-Chevrolet	13m15s2
2º	9	Héctor Prono	Bravi-Chevrolet	13m38s4
3º	2	Omar Mura Cuvertino	Pascutti-Dodge	13m47s3
4º	31	Daniel Sancho	Bravi-Chevrolet	14m14s6
5º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot	14m24s5

Promedio del ganador: 141.871 km/h.

Tercera Serie

1º	17	Ramón Requejo	Martos Requejo-Chevrolet	13m38s7
2º	5	Orlando Sotro	Sotro-Falcon	13m51s5
3º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot	14m29s
4º	11	"Andrea"	Crespi-Tornado	14m38s4
5º	59	Antonio Lorenzani	Rafaela-Fiat	14m49s3

Promedio del ganador: 137.799 km/h.

Clasificación Final por suma de tiempos

1º	17	Ramón Requejo	Martos Requejo-Chevrolet	40m06s4	30
2º	5	Orlando Sotro	Sotro-Falcon	41m40s8	30
3º	64	Osvaldo López	Martos-Peugeot	42m46s1	30
4º	11	"Andrea"	Crespi-Tornado	42m42s9	28
5º	59	Antonio Lorenzani	Rafaela-Fiat	40m39s1	26
6º	2	Omar Mura Cuvertino	Pascutti-Dodge	33m37s3	25
7º	60	Domingo Montore	Montore-Fiat	30m56s2	20
8º	31	Daniel Sancho	Bravi-Chevrolet	s/t.	19

Promedio del ganador: 140.645 km/h. - Record: en la 2ª serie el 3 (V. H. Plá) con 1m17s3 a 145.945 km/h.

PRIMERA SERIE: AVASALLANTE. SEGUNDA SERIE:

REUTEMANN C



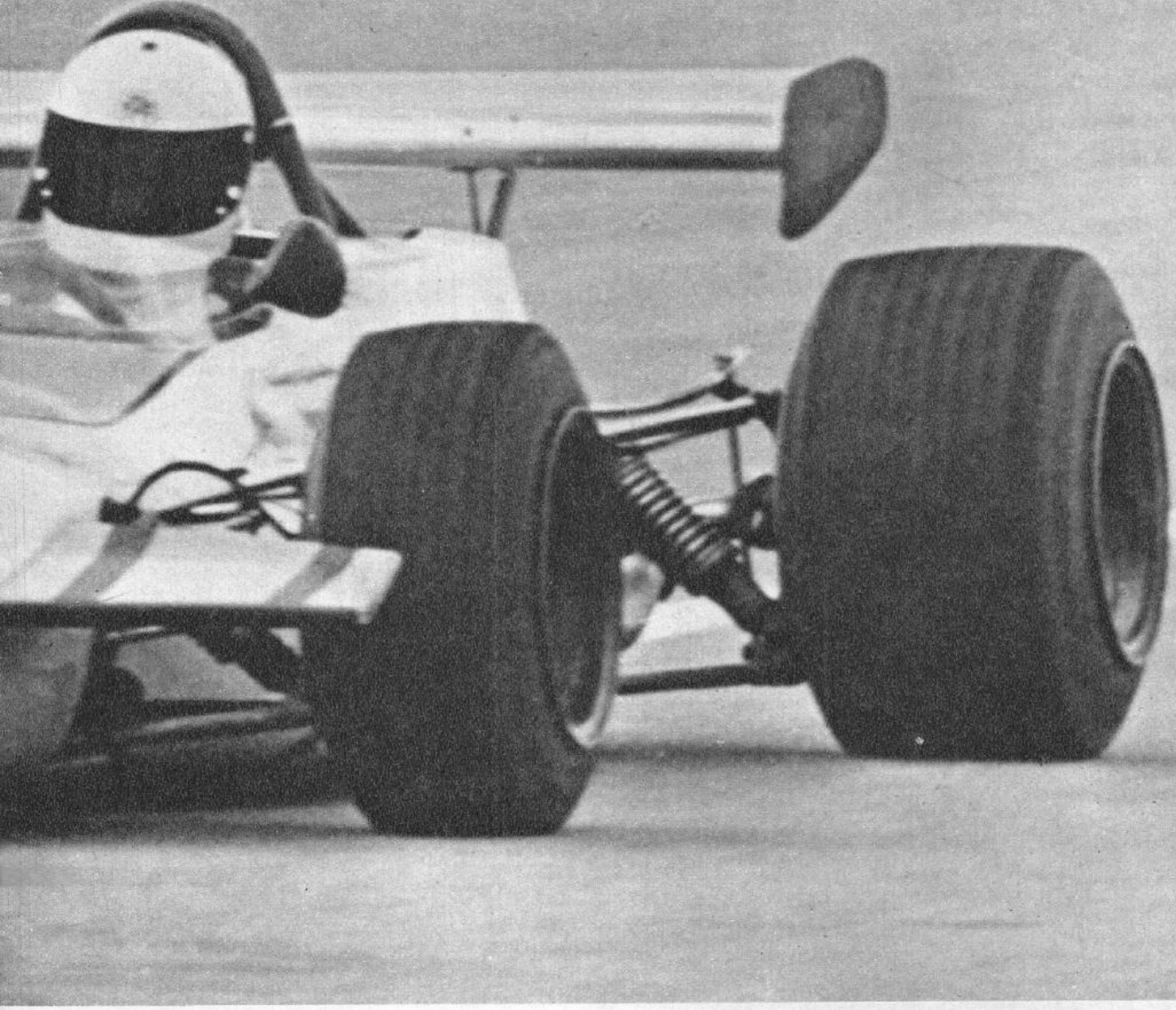
La última carrera brasileña de la copa Dos Mundos -realizada en Tarumá- lo elevó a Carlos Reutemann al lugar de privilegio en el podio luego de una carrera sistemáticamente perfecta en la que dejó atrás a Emerson Fittipaldi por escasa diferencia. Amplio dominio sudamericano y un accidente fatal

"Yo tenía la certeza de que el que largara al frente en este circuito no podía perder. Tarumá tiene muchas curvas y rectas demasiado cortas y la pista es angosta, idea como para que el puntero defienda su posición, ya que aquí es muy difícil pasar o ser pasado. Para mejor, creo que tengo el auto más apropia-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MATEMATICO

ESPECTACULAR



do para este tipo de trazados. Parece que Tauranac lo hubiera diseñado pensando en Tarumá."

Las palabras de Reutemann rubricaban lo hecho poco antes en la pista, al ganar la primera serie de esta penúltima carrera por el trofeo Dos Mundos. Poco después, en la segunda, se ajustaría a un plan de marcha conservador pero expectante que le aseguraría el triunfo final por suma de tiempos, liderando una escuadrilla de sudamericanos que hicieron pasar calor a los gringos del otro lado del charco.

Esta es la segunda vez que Lole se impone en una carrera de Fórmula Dos y de sus vencidos de la primera serie, donde se vio todo lo que puede hacer el santafecino cuando prescinde del cuentagotas y vuelca en la pista todo el caudal de sus virtudes, no se puede decir lo mismo que se dijo tras su triunfo en Hockenheim. Esta vez no se podía decir que no había "nadies". Peterson, Schenken. Emerson y Wilsinho Fittipaldi, en fin, toda la comparsa bailó al ritmo que impuso "Lole" y a pesar de los esfuerzos de Emerson, parece imposible que en la última carrera, a disputarse en Córdoba, el brasileño pueda arrebatarle el triunfo en este petit-campeonato "micareme".

En la segunda serie, Reute- →

EL ACCIDENTE

La curva Nº 1 del autódromo de Tarumá es muy abierta, ubicada a unos 300 metros de la línea de llegada, al fin de una recta de casi un kilómetro. Los autos de F-2 llegaban a ese curvón a unos 180 km/h. y disminuían muy poco su velocidad para encararla. Fue allí donde se produjo el accidente que causó el deceso de Giovanni Salvati. El venía disputando el cuarto puesto en forma violenta con Wilson Fittipaldi en el trascurso de la segunda serie y la habilidad del brasileño le hacía muy difícil intentar sobrepasarlo. Considerando que los autos tenían performances muy parejas, el único lugar donde Salvati podía tirarse al "sorpasso" era en ese curvón, entrando chupado y tratando de salir mejor que su rival.

Los dos completaron la vuelta 24 de esa segunda serie prácticamente rueda a rueda y cuando llegaron a la fatídica curva Nº 1, Salvati metió la trompa de su auto por el lado de la cuerda tratando de ganarle la frenada a Wilsinho, que a su vez no pensaba cederle el puesto aprovechando que venía en una trayectoria más lógica y sabía —o suponía— que el italiano tarde o temprano tendría que ceder.

En tan incómoda posición la lógica hubiera sido disminuir prudentemente la velocidad y resignarse momentáneamente a seguir quinto, dejando la tentativa para otro momento en que él llevara las de ganar, pero Salvati no cedió terreno y se mantuvo en la idea de pasar allí a su adversario. Cuando se dio cuenta que ya metido en la curva y con el objetivo cumplido, su auto estaba jugado más allá de todos los límites de seguridad y de estabilidad, trató violentamente de dominarlo pero sin conseguir evitar que éste se fuera hacia el lado externo de la pista como lanzado por una catapulta, chocando en forma frontal con el guard-rail.

En un principio se pensó que Wilson se había visto envuelto en el accidente, pero rápidamente se constató que la única máquina que yacía destrozada entre el guard-rail y la pista era la del infortunado italiano. Wilson diría después que todo sucedió tan de repente, que no atinó a hacer nada, simplemente siguió su trayectoria, asombrado por lo que tan fugazmente había ocurrido a su alrededor.

Salvati fue inmediatamente trasladado por una ambulancia a un helicóptero militar que estaba en el circuito como parte del dispositivo de auxilio, y que aparentemente contaba con numerosos medios para administrarlo mientras trasladaba al accidentado al hospital Nossa Senhora de Conceiçao, pero fue imposible evitar su deceso cuando ya se había realizado la mitad del viaje.



Tras ganar dos carreras seguidas, Emerson Fittipaldi no pudo en la tercera doblegar a Reutemann. Aquí lo vemos conversando con Antonio Scavone, el principal organizador de la exitosa temporada brasileña.

mann volvió a su frialdad habitual, y sabiendo que mientras tuviera a Fittipaldi a tiro de piedra la carrera estaba en bolsa, salió dispuesto a no arriesgar su medio mecánico más allá del ritmo que le permitiera cumplir con lo previsto. Todo salió a pedir de boca, y Reutemann volvió a encabezar la trepada al podio en una carrera de F-2 seguido por un frustrado Emerson, que no logró doblegarlo a pesar de todos sus esfuerzos. De todos modos la alegría se vio empañada por la desaparición de Giovanni Salvati, en un accidente totalmente imprevisible en este tipo de carreras "amistosas". Salvati se veía por primera vez luchando por puestos importantes y arriesgó demasiado. El triste suceso es reseñado en recuadro aparte.

PRIMERA SERIE

Cuando fue bajada la bandera brasileña que daba comienzo a la primera batería, ya dos autos estaban en boxes imposibilitados de largar tal como estaba en programa. Eran los de nuestro conocido prototipista Luiz Pereira Bueno y el de otro brasileño, Ronald Rossi. En ambos casos los problemas eran de embrague quemado a causa de las violentas aceleradas previas. Con un problema similar, Mike Beuttler quedó pagando en el starting grid, mientras el resto de los competidores arrancaban violentamente. El que picó en punta fue Tim Schenken, quien había marcado el mejor tiempo en clasificación a bordo de uno de los tres autos traídos a Sudamérica por el semi oficial Team Rondel Racing. El joven australiano —futuro compañero de equipo de Reutemann en F-1— fue igualado rápidamente por Emerson Fittipaldi en los primeros metros y luego por Reutemann, que se infiltraba desde la segunda fila entre los dos, zambulléndose con todo para lograr la punta en la entrada de la primera curva. El propósito de Lole, después de lo que él mismo explica al principio de esta nota, era obvio. Tratar de obtener la vanguardia de entrada para controlar mejor el accionar de sus rivales.

Al pasar por primera vez frente a los boxes, Reutemann ya era puntero, seguido sin tregua por Ronnie Peterson, que también había largado muy bien desde atrás, Emerson Fittipaldi, Tim Schenken, Giovanni Salvati, José Carlos "Moco" Pace, Bob Wollek y Reine Wissell', un poco separados pero todavía no muy lejos, Wilson Fittipaldi y Graham Hill comandaban el segundo pelotón.

Como preveía Reutemann, los autos no cambiaron de posiciones durante varias vueltas. Recién en la cuarta se notaría una leve aproximación de Peterson al argentino y en la quinta Pace concretaría su asedio a Salvati desalojándolo de la quinta posición. Cuando el puntero terminaba de recorrer su octava vuelta, ya los que luchaban por el liderazgo —leer Reutemann, Peterson, Schenken, Emerson Fittipaldi, en ese orden— estaban muy separados del resto y la victoria podía ser sólo de uno de ellos.

En la novena vuelta Schenken y Emerson, chupados, mediante un gran esfuerzo logran ponerse a la cola del sueco y así los cuatro comienzan a viajar en trencito, siempre con el Brabham de Lole a la cabeza pero en la décima los dos de adelantes vuelven a establecer diferencias con la pareja perseguidora y se preparan a repartir la torta entre ellos solos. Mientras tanto, Salvati y Pace libran un duelo aparte por la quinta colocación y aunque sin chance para ganar la serie, se esfuerzan para dirimir supremacías entre sí.

Cuando los primeros aparecen por décimoprimera vez en la recta principal, Peterson logra por vez primera quebrar la sólida hegemonía impuesta por Reutemann desde el principio de la prueba, pasando primero sobre la raya por sólo medio auto, pero la situación no seguiría así más que por unos metros. Ya en la primera curva Reutemann volvería adelante y esta vez, aparentemente, decidido a no dar más chances a nadie.

A partir de ese momento comenzaría a acumular ventajas en forma espectacular, y entre las vueltas 16 y 19 pondría dos cuadras de ventaja entre su BT 36 y el trencito perseguidor.

El final ya sería definitorio. Trescientos metros separaban a Lole de su más inmediato perseguidor, Schenken, y alguito más de Emerson que lo siguió al australiano durante toda la serie sin poder doblegarlo. Peterson había entrado a boxes en la penúltima vuelta, con la trompa de su auto hecha pedazos, a causa de un largo derrape que terminó con una serie de golpes contra las gomas que demarcan los límites del circuito.

Aparentemente, el suequito no estaba muy contento de perder frente a su "vice" y el esfuerzo por alcanzarlo terminó donde terminan todas las locuras, en el paisaje.

SEGUNDA BATERIA

Emerson Fittipaldi confió poco antes de largar la segunda serie que si largaba en primera posición era muy difícil que perdiera la punta. Cuando bajó la bandera de largada, el ídolo brasileño salió arrastrando goma junto a Tim Schenken, pasó junto al australiano por la curva del lago pero cuando se llevaba medio circuito recorrido ya lideraba la carrera. Y no perdería más esa posición.

Solamente doce coches largaron esta serie y cuando pa-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ahora se impone la envidia.

Y usted es uno de los responsables. Claro, todo empezó cuando miró la vidriera de Muñoz.
Después entró y eligió dos sacos sport. Cuatro camisas de diseño exclusivo. Dos pantalones.
Aparte, las corbatas, los pañuelos y las remeras. Ahora se siente envidiado y piensa que eso es malo.
No, al contrario. Usted no tiene la culpa de ser elegante.
Y después de todo, es preferible ser envidiado
a tener envidia. Que es precisamente lo que sienten
los que todavia no entraron por la variante.

Esta temporada la variante es Muñoz.

Compre ahora y pague en cinco meses,
sin recargos, con el CREDIJET MUÑOZ

Casa Muñoz
Esmeralda y Cangallo - Av. de Mayo y Lima

GRANT ADVERTISING

GIOVANNI SALVATI

Hijo de una familia numerosa y pobre, "Giovannino" Salvati tuvo que luchar duramente para poder ver realizado su sueño de correr en autos. Cuando sus padres se mudaron de Castellamare di Stabia (donde él nació en 1943) para Milán, Giovanni se apasionó con las carreras que presenció en el máximo escenario de su país: Monza. Desde entonces decidió que lo único que quería hacer en su vida era poder sentarse algún día en una de aquellas máquinas que le robaban el sueño.

Eso fue en 1961, y desde entonces demoró algún tiempo hasta que pudo comprarse un Fiat 500 y comenzar lo que sería su carrera deportiva.

Más tarde, con la ayuda de un amigo, lograría dar un pasito adelante pasando a competir en la Fórmula 850, el semillero donde Italia cultiva sus futuros campeones.

Para poder llegar a F-3, Salvati tuvo que convencer a un industrial que le brindara su apoyo económico, comprándole una máquina de segunda mano con la que, mediante grandes esfuerzos, logró completar toda la temporada de 1969. Desde entonces se hizo famoso por su estilo impetuoso y arriesgado y en base a esa fama consiguió un Tecno 0 km. para la temporada siguiente y un F-2 oficial de la misma marca para el Gran Premio de la Lotería de Monza, donde se impuso consiguiendo el derecho de que lo apoyaran para subir otro importante escalón para pasar a la meta de su vida, la Fórmula Uno.

Ahora todo queda trunco. El accidente de Tarumá puso punto final a su carrera, a sus sueños a, sus ambiciones y lo que es peor, a su vida. José Carlos Pace que venía detrás de él y de Fittipaldi en el momento del accidente considera que el accidente se debió pura y exclusivamente a un grueso error de cálculo de Salvati y agregó:

"Nunca sabemos qué decir cuando sucede una cosa asi, cuando muere uno de nosotros. Pero en el caso de Salvati, puedo decir que era muy temperamental; demasiado. El automovilismo es desde ya un deporte arriesgado, y él abusaba un poco. No dejó de arriesgar, ni aún donde otros se hubieran dado cuenta que podía costarle la vida."



Mejor tiempo en la clasificación y constante animador en las dos series, Tim Schenken siempre es personaje destacado, aunque el triunfo se le niega desde hace mucho.

saron por primera vez por los boxes el ordenamiento era el siguiente: Emerson, Schenken, Reutemann, Wilsinho Fittipaldi, Salvati, Jarier, Ruesch y Westbury. José Carlos Pace partió en último lugar porque su motor no arrancaba y tuvo que ser empujado por los mecánicos, lo cual le significó una penalización de 30 segundos.

A medida que trascurrieron las primeras vueltas Emerson se afianzó en su puesto de puntero y el terceto integrado por él, Schenken y Reutemann se fue alejando de los demás con relativa facilidad. Mientras tanto Carlos Pace recuperaba terreno en forma muy destacada y la poderosa "torcida" brasileña alentaba ruidosamente a Emerson para que éste descontara la ventaja que le llevaba Lole.

En la décimosexta vuelta Ruesch para en boxes con el radiador deteriorado y Emerson parece alejarse un poco más mientras el público comienza a observar también con detenimiento la lucha entre Wilson Fittipaldi y Giovanni Salvati quienes discutían arduamente el cuarto lugar y en una carrera notable Carlos Pace había llegado ya al sexto lugar detrás del italiano y el brasileño.

Hasta que llega la fatídica vuelta 24 en la cual Salvati intentó pasar a Wilson al final de la recta, el coche se le escapó de las manos y golpeó brutalmente contra el guard-rail. Ello provocó una momentánea disminución de la velocidad que puede haber significado una diferencia fundamental en el cómputo final por cuanto es imposible determinar cuánto tiempo perdió allí Emerson o cuánto Lole y cuál podría haber sido el resultado final si la carrera hubiera seguido el trámite normal. También Pace aprovechó la circunstancia para acercarse aún más y luego pasarlo a Wilson Fittipaldi culminando asi en el cuarto lugar una batería notable. Y adelante Emerson conservaba hasta el final su primer puesto pero Reutemann pasó al segundo puesto mientras Schenken cruzó la línea de llegada —con el auto fallando— en tercer lugar.

A partir de allí se mezcló la angustia provocada por el accidente de Salvati con los nerviosos cómputos que debían establecer quien era en definitiva el ganador. Reutemann había ganado la primera batería y su gran rival Emerson la segunda. Y tras recoger los papeles inexorables de las computadoras, sumar y restar milésimas y observar la pequeña pero indudable diferencia quedó establecido que Carlos Reutemann fue el ganador de la tercera y última competencia en Brasil. Esto abre un panorama extraordinario para la carrera del próximo domingo en Córdoba. Ya quedó claramente estabiecido que la gran puja es Fittipaldi-Reutemann. Y ahora le toca a Lole actuar de local.

CARRERA DE F.2 EN TARUMA

(Quinta prueba puntable por el Trofeo Dos Mundos)

Rio Grande do Sul, 14/XI/1971

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1º	Carlos Reutemann	31m50s46/100	30
2º	Tim Schenken	31m51s11	30
3º	Emerson Fittipaldi	31m58s09	30
4º	José Carlos Pace	32m03s10	30
5º	Wilson Fittipaldi	32m29s63	30
6º	Peter Westbury	32m38s50	30
7º	Jean Pierre Jarrier	32m39s42	30
8º	Carlos Ruesch	32m40s20	30
9º	Graham Hill	32m40s58	30
10º	Arturo Merzario	Caluroso y húmedo	30

Segunda Serie

1º	Emerson Fittipaldi	31m47s30	30
2º	Carlos Reutemann	31m51s98	30
3º	Tim Schenken	———	—
4º	José Carlos Pace	———	—
5º	Wilson Fittipaldi	———	—
6º	Peter Westbury	———	—

CLASIFICACION FINAL (suma de tiempos)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo		Vtas.
1º	19	C. Reutemann	Brabham BT36	1h03m42s 44	100	60
2º	6	E. Fittipaldi	Lotus 69	1h03m45s 39	100	60
3º	2	Tim Schenken	Brabham BT36	1h04m06s 66	100	60
4º	7	W. Fittipaldi	March 712	1h04m59s 13	100	60
5º	25	P. Westbury	Brabham BT36	1h05m18s 82	100	60
6º	1	Graham Hill	Brabham BT36	1h05m19s 82	100	60
7º	15	Carlos Pace	March 712	1h05m32s 42	100	60
8º	9	Jean P. Jarrier	March 712	1h04m32s 30	100	59
9º	14	A. Merzario	March 712	1h05m05s 25	100	59
10º	21	Spartacos Dini	Tecno	1h04m08s 44	100	59
11º	20	Carlos Ruesch	Brabham BT36	49m10s 26	100	45
12º	23	G. Salvati	March 712	46m05s 89	100	43
13º	3	Bob Wollek	Brabham BT36	23m51s 40	100	22
14º	8	R. Peterson	March 712	20m22s 21	100	19
15º	16	R. Wisell	Lotus 69	14m18s 32	100	14
16º	17	José Ferreira	Lotus 69	6m03s 13	100	5
17º	11	L. Pereyra Bueno	March 712	1m21s 60	100	1
18º	12	Ronald Rossi	Lotus 69	1m25s 03	100	1

COPA DOS MUNDOS

Puntaje parcial (corridas cinco carreras y faltando sólo la última en Córdoba el próximo domingo)

Pos.	Piloto	País	Puntaje
1º	Carlos Reutemann	Argentina	72
2º	Emerson Fittipaldi	Brasil	55
3º	Carlos Ruesch	Argentina	49
4º	Wilson Fittipaldi	Brasil	42
5º	Giovanni Salvati	Italia	31
6º	Carlos Pace	Brasil	21
7º	Lian Duarte	Brasil	12
8º	Claudio Francisci	Italia	11
	Arturo Merzario	Italia	11
10º	Ronald Rossi	Brasil	6
	José M. Ferreira	Brasil	6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS PEUGEOT 202

Casa adherida a Crédito:
LONDONCARD · CITICARD
y DINERS CLUB

ENVIOS AL INTERIOR

CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T.E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T.E. 22-3166

REPUESTOS LEGITIMOS

NACIONALES E IMPORTADOS

FIAT RP

Precios especiales para mayoristas

GRANDES DESCUENTOS EN PARTES DE CARROCERIAS

AV. MITRE 98 esq. Méjico,
Florida Oeste - T.E. 760-7446

Solicite cotización - Envios al interior



SU FABRICA

COLOCAMOS EN EL ACTO
SILENCIADORES, CAÑOS DE ESCAPE Y
EQUIPOS DEPORTIVOS O STANDARD

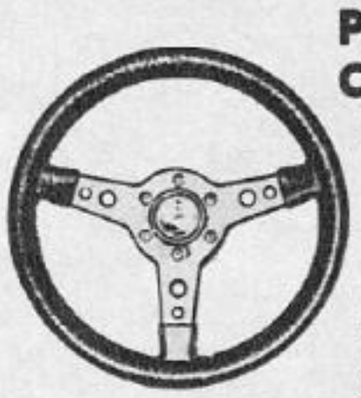
MARLIT®

BATALLA DEL PARI 436 al 68 (Ex PALIQUE) T. E. 54-0303
HERRERA 582 - T. E. 21-4075 - BUENOS AIRES

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

PALANCA AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO

Reparación - Nacarados y Plastificados.



ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas boucle de toalla

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE CINTURONES DE SEGURIDAD



CUIDEX®
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires



CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS

LLANTAS Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino, Peugeot, Fiat 1500

M. R.

EMACA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA" SON EXACTAS

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE
PCIA. BS. AS. - TEL. 653-1175/8647
AV. JUAN B. JUSTO 8557 - CAP FEDERAL
ENVIOS AL INTERIOR

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

WASHER S.C.A.

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS
ASPIRADO INTERIOR.
Lavado al "Chamoi" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

butacas

Lintap MR y... nada más

Modelo Universal Reclinable



TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

fundas

FIAT 600	$ 99.-
CITROEN	$ 114.-
RENAULT	$ 115.-
DI TELLA	$ 119.-
RAMBLER Ent.	$ 124.-
VALIANT	$ 126.-
FALCON Ent.	$ 127.-

TECHOS VINILICOS
FUNDAS DE BOUCLE T-TOALLA
FABRICA DE BUTACAS
LONDON CARD - Cto. CABALLITO
Cto. NAZCA

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

DOBLE CRUCE AL PAN DE AZUCAR

CUANDO DE MONTAÑAS SE TRATA...

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

COMO SIEMPRE: CANEDO

Con todos los nombres importantes los autos de TN dieron gran espectáculo viajando de Cosquín a Villa Allende y vuelta. El tucumano Parra asombró ganando a la ida pero Canedo destrozó los registros a la vuelta ganando la suma total. Segundo Pascualini y primero Castro en la categoría de los 128



Canedo y su berlina 1600 enderezando la montaña rumbo al triunfo. Otra clase admirable del maestro.

Dicen que todo tiene que cambiar para que todo siga siendo igual. Pero en el caso de esta resurrección de la Trepada al Pan de Azúcar los anhelos revolucionarios fueron infinitamente más limitados: **todo fue igual para que todo siga siendo igual.** Y esta es la opción deportiva en este caso cordobés.

Es decir, tomando como parámetro la primera carrera de la temporada Zonal Cordobesa (Carlos Paz-Mina Clavero en el otoño) digamos que, salvo el pasaje inexorable y agobiante de esa osamenta armada de guadaña que es el tiempo y del calorón comparable a una lluvia de mil bombas napalm, esta vez, después de todo se repitió como en aquella oportunidad de este mismo año. Estaban los mismos muchachos porteños (uno más, uno menos): Canedo, Paco Mayorga, Migliore, Gianni Novara... en fin, los cordobeses no pudieron alistar mancos para el supuesto desafío regional. Para eso vinièron Pascualini, Ahumada, Pepe Cano y además un provinciano norteño agregado a la postulación: el tucumano Pedro Parra. Que al decir de algunos estaba aquí aceptando el desquite del G.P.Y., siguiendo con la suposición vino con todo a ganar.

Y ganó con todo la trepada; le descontó al patrón de la vereda (Rodríguez Canedo) nada menos que ¡¡¡33 segundos en el viaje de ida!!! Nadie lo podía creer, ni el mismo Chino **"¡no entendía nada en Villa Allende! Me había confiado mucho y me fui hasta allá tranquilo, incluso llevaba el cinturón de seguridad suelto porque se me caía la bandolera del hombro. Ahora, querido; a la vuelta le dije a mi acompañante que me ajustara bien y salí a matarlos a todos o a estamparme contra la pared de roca!".**

Y mató, el muy sinvergüenza. No solamente descontó los treinta segundos sino que aumentó después la distancia en 7 segundos más. Como para que no quepan dudas sobre quién es el que ronca de verdad en la montaña. Esta ha sido —muchos compartieron la opinión— uno de los pases mágicos más sensacionales del gran montañista. Basta tener en cuenta (si pueden) qué clase de monstruo del volante tiene que ser un tipo que en un recorrido de menos de 25 kilómetros es capaz de descontarle a otro corredor con máquina igual, la barbaridad de 41 segundos.

Picho Pascualini fue segundo a pesar de un señor que lo precedía en la etapa de ida y que por la falta de viento y la cantidad de polvo que se levantaba no pudo pasarlo, viéndose obligado a correr detrás de él. Lo mismo le pasó a Parra al regresar. Otro coche lo trajo pegado a la cola. Lo mismo, también, le pasó al ultra nervioso Paco Mayorga: **"poneme una cosa en la revista: que es necesario que venga el director de la Comisión de Concesionarios Peugeot. Así no nos pasan cosas como las de hoy. Yo no le puedo decir a otro corredor antes de largar que en la carrera me deje paso porque soy mejor pero sí lo puede decir un director de equipo, un director de marca. Hoy no me dejó pasar uno que corría con la misma marca que yo, que no tenía posibilidades y que en el caso de tener aquí un hombre de Peugeot dirigiendo tendría que haberlo escuchado".**

Hubo esta vez a diferencia una clase para los 128. Dieron el espectáculo en la montaña como si hubieran sido fabricados para moverse en ese terreno. Al fin de cuentas ganó Castro, a dos segundos apenas de Macri. Pero Castro es hombre de Cosquín y se conocía los tramos como el cansancio (vulgo: palma) de la mano. Y también una clase, fuera de la clase para Fiat 600, promoción simplemente para que la marca de origen peninsular siga siendo adicta a esta provincia

PREMIO XII FESTIVAL DEL FOLKLORE

Doble Vuelta Pan de Azúcar - 49,500 km - Auto Moto Club Carlos Paz

Clase "A" hasta 1.300 cm³

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	46	José Castro	Fiat 128	43m43s
2º	50	Luis Macri	Fiat 128	43m45s
3º	42	Eduardo Giordano	Fiat 128	44m03s
4º	52	Juan Larrocca	Fiat 128	44m17s
5º	51	Miguel Iglesias	Fiat 128	46m36s
6º	40	José Orozco	Renault 1093	46m44s
7º	57	Roberto Gassi	Fiat 128	46m46s
8º	47	Arturo Picco	Fiat 128	48m43s
9º	48	Ángel Cebrián	Citroën 3 CV	52m44s

Promedio del ganador: 68,760 km/h.

Clase "B", de 1.300 cm³ hasta 2.000 cm³

1º	4	E. Rodríguez Canedo	Fiat 1600 Berlina	41m23s
2º	17	C. Pascualini	Fiat 1600 Cupé	41m32s
3º	15	Pedro Parra	Fiat 1600 Cupé	41m35s
4º	33	Máximo Macchi	Fiat 1600 Cupé	42m01s
5º	25	Francisco Mayorga	Peugeot 504	42m21s
6º	26	José Hurtado	Fiat 1600 Cupé	42m35s
7º	32	Alfredo Boix	Fiat 1600 Cupé	42m42s
8º	10	Ferruccio Bruno	Fiat 1600 Cupé	43m10s
9º	31	"Pepe" Cano	Peugeot 504	43m21s
10º	1	Juan Pablo Concaro	Peugeot 504	43m28s
11º	24	R. Rabanaque Caballero	Peugeot 504	43m49s
12º	3	Luis Rodríguez	Fiat 1500 Cupé	44m10s
13º	5	José Migliore	Peugeot 504	44m12s
14º	21	A. Olivieri	Peugeot 504	44m18s
15º	23	"Armando Líos"	Peugeot 504	44m31s

Promedio del ganador: 71,768 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tener un Renault 6

Es viajar en el espacio
que se habita.

Es casi no acordarse
de los baches.

Es olvidarse la
palabra engrase.

Es llevar cinco
personas, sus valijas.

Es comentar
un alto precio
de reventa.



Es descubrir
un motor con gran reserva.

Es lucir una línea
que no cansa.

Es gozar lo mejor
de un auto grande.

Es rescatar lo mejor
de un auto chico.

Es imponer un estilo
personal. Y entusiasmarse.



RENAULT 6 es un producto
IKA RENAULT

ROAD TEST F 1600 SP

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Durante dos meses el equipo de testers de CORSA ensayó la nueva cupé Fiat 1600. Conclusiones halagüeñas para el Fiat Concord. Buen diseño y excelente terminación.

Probamos ya las tres cupés grandes (Chevy, Dodge y Torino) y nos faltaba la mediana de Fiat para agotar el cuarteto que brinda la industria nacional. Aquí completamos la lista. Con todas las ventajas que nos da el haber elaborado conclusiones previas para tomarlas como parámetro en el análisis general del Fiat 1600 Sport. Es decir, que conceptualmente podemos atribuirle méritos que destacan a esta cupé sobre el resto aunque comparativamente ésta no tiene nada que ver con sus compatriotas grandotas. Y de aquí surge el verdadero carácter de la 1600 que, a diferencia de las otras tres cupés, el diseño, desarrollo y construcción de su organismo y obviamente su "styling" son absolutamente nacionales. Porque aunque a todas las fábricas embarcadas en la producción de cupés las mueve el mismo interés, cubrir ese sector importante del mercado que durante mucho tiempo estuvo huérfano de autos locales verdaderamente deportivos, muy pocas —o solamente una— brindaron un modelo con los requisitos que tal concepto implica. Sin embargo no fue porque las fábricas dada la necesidad acudieron a estos modelos como solución de compromiso, sino que éstos son reflejo del distinto concepto de la

→

IAT
ORT



cupé deportiva que tiene la industria norteamericana y la tradición europea.

Los yanquis produjeron siempre, a lo largo de toda su historia automovilística, convertibles y cupés que difieren de los modelos de la misma marca pero con otras carrocerías (más domésticas, si se quiere) solamente en el aspecto exterior. Conservando la misma mecánica, los mismos chasis o plataformas, los mismos motores e idéntica suspensión.

Los europeos, en cambio, siempre se plantean en forma muy distinta la idea del auto deportivo de gran serie, ya fuera con techo duro o convertible. Ellos partieron de una filosofía bien clara y distinta para la definición del auto de dos puertas, de dos o más asientos, sobre todo caundo al modelo lo bautizaron con denominaciones o iniciales evidentemente deportivas. En ese aspecto la industria europea siempre fue responsable y asumió realmente el compromiso de ofertar un modelo deportivo que de hecho brindaba las prestaciones y las características que el comprador exigiría.

La cupé 1600 no es una excepción a esta conducta. La denominación de fábrica del modelo no deja lugar a dudas: Fiat 1600 Sport. Y el coche responde en todo a esa especificación. Así lo sentimos desde el momento que nos sentamos detrás del volante y visualizamos el interior. Las butacas, el volante y tablero y —por sobre todo— la posición de manejo (la "guida") y las características de su comportamiento lo hacen un coche que sin andar a mil por hora ni acelerar como una tromba tiene un marcado pero muy equilibrado sabor deportivo. La carrocería de la cupé, elaborada en base a elementos sustanciales de la perimida cupé 1500, fue íntegramente dibujada y desarrollada en nuestro país, sin ingerencias de la casa patrona en Italia. Nuestros diseñadores respetaron en el tercio anterior ciertos delineamientos de Vignale (creador de la cupé anterior), tomaron en cuenta otras cupés de la marca (tiene un evidente parentesco con la 850 Bertone producida en Italia) y dieron rienda suelta a su inventiva ciñéndose a las limitaciones que les impuso la utilización de la platafoma de la cupé 1500.

Moviéndonos con estas primeras apreciaciones estéticas y sorprendidos —si se quiere— por la conducta francamente deportiva del mediano sport, comenzamos el análisis. Los primerísimos desplazamientos nos dieron la regla con que tendríamos que movernos en este road test: vamos a juzgar un coche de serie con todos los atributos de una cupé verdaderamente deportiva.

ASI SE ESCRIBE LA HISTORIA

La primera cupé fiatinesca, como ya es archisabido, fue ni más ni menos que la edición argentina de un auto pergeñado y construido en Italia por la casa matriz, sobre un diseño de Vignale. Este xehículo fue puesto en el mercado nacional a mediados de 1967 y su aceptación por parte del público local la mantuvo con bastante buenos índices de venta. El diseño de Vignale no fue lo que se puede decir un diseño trascendental; se trataba de una cupé muy ortodoxa, bastante equilibrada y grácil, pero adolecía de un defecto muy importante para un vehículo de las características particulares como lo era una cupé deportiva: la falta de personalidad.

El diseño del carrocero italiano-cupé tradicional, con repartición del volumen total en tres partes perfectamente definidas: trompa, habitáculo o cabina y cola— fue quedando atrás, o mejor dicho perdiendo posiciones en el gusto popular el que, en el campo de los autos deportivos de serie, fue siendo reemplazado por la línea fastback ("cola rápida"). Este lineamiento reagrupa algo más el volumen total haciendo que la frontera entre la cabina y la cola desapareciera dando paso a una caída muy suave y progresiva del techo en dirección a la popa.

Este estilo no tiene solo basamento estético sino fundamentalmente aerodinámico. La caída gradual sin solución de continuidad hasta la cola permite una disminución sensible de la zona turbulenta que se forma detrás del vehículo en movimiento, reduciendo consecuentemente la resistencia al avance. La solución fastback acompañada por la cola trunca —corte radical en la popa del vehículo— hace aumentar más aún la funcionalidad aedinámica, obteniéndose en ese sentido buenos resultados prácticos. Paralelamente esta cola truncada fue siendo aceptada por el público como elemento estético, así que la combinación sentó sus reales en el styling automovilístico.

En Fiat Concord del Palomar un buen día apareció un bichito que fue a picar a la gente del **riparto técnico** que a la sazón (hablamos de fines de 1968 principios del '69) estaba comandado por el ingeniero Raúl Sánchez. Esta picadura trajo como consecuencia la inquietud de reemplazar el diseño Vignale por otro diseño totalmente nuevo y lucubrado de pe a pa en el **páis** que lo reemplazara en la producción de ese vehículo. Desde ya que la mira de los proyectistas se puso en la parte trasera del dibujo Vignale, pensando en modernizarla vía solución fastback para estar más "aggiornato".

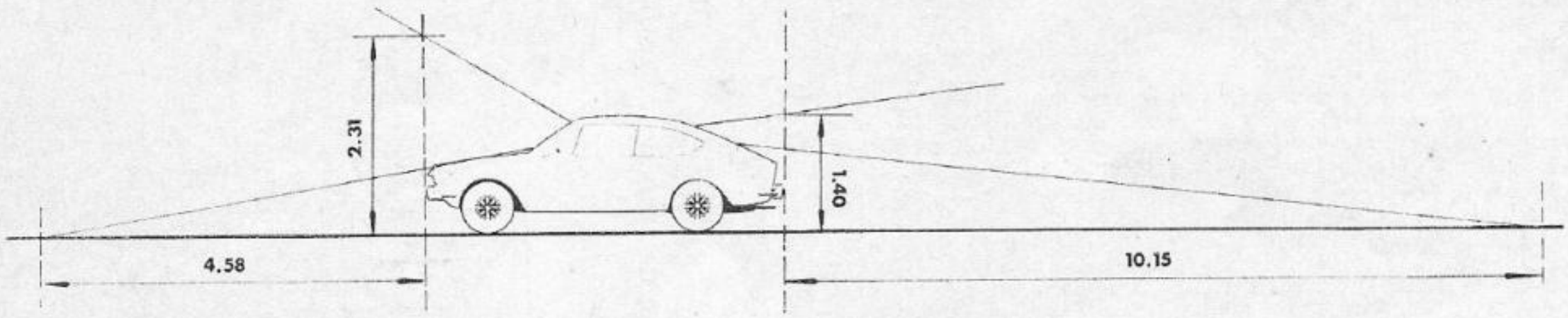
El estudio comenzó respetando el lineamiento de la parte frontal del coche, o mejor, respetando los lineamientos de los pilares del diseño que de esa parte había hecho oportunamente Vignale, ya que pese al tiempo trascurrido, aún hoy resiste un profundo análisis del diseño.

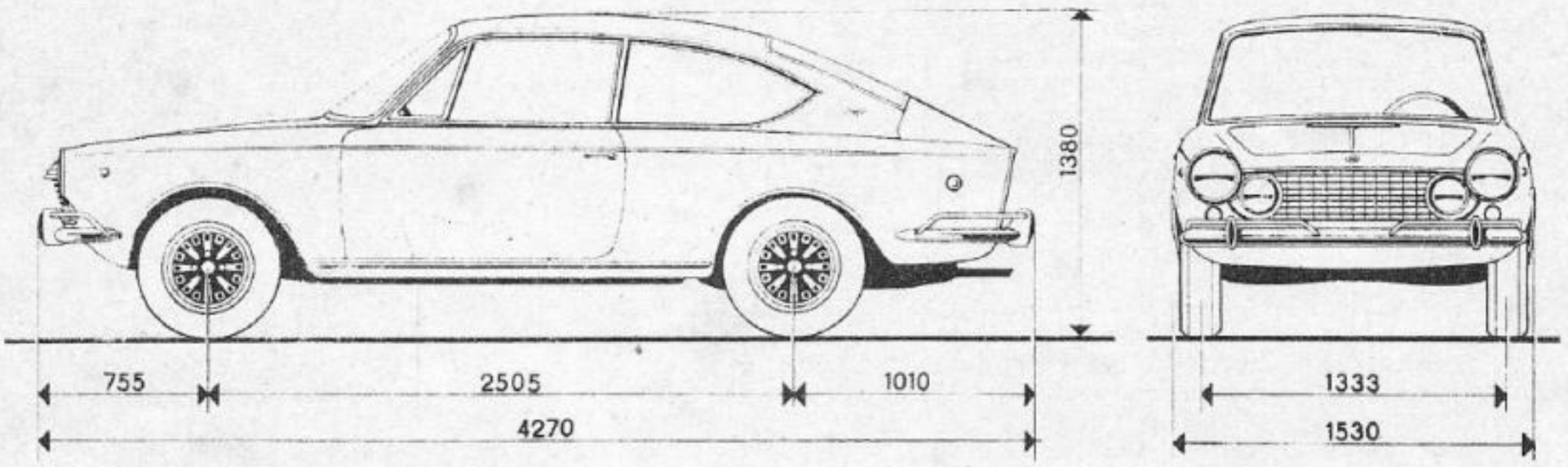
Como ya habíamos dicho, a principios de 1969 comenzaron los dibujos y estudios completos para el reemplazo de la cupé anterior. La parte delantera sufrió muy pocas modificaciones; fue solamente refrescada con un rediseño de la parrilla mediante la incorporación de faros de iodo auxiliares y otras menudencias. La parte central tuvo lo suyo: se cambió el diseño del parante, dándole mayor sensación de profundidad; pero el asunto gordo fue con la par-

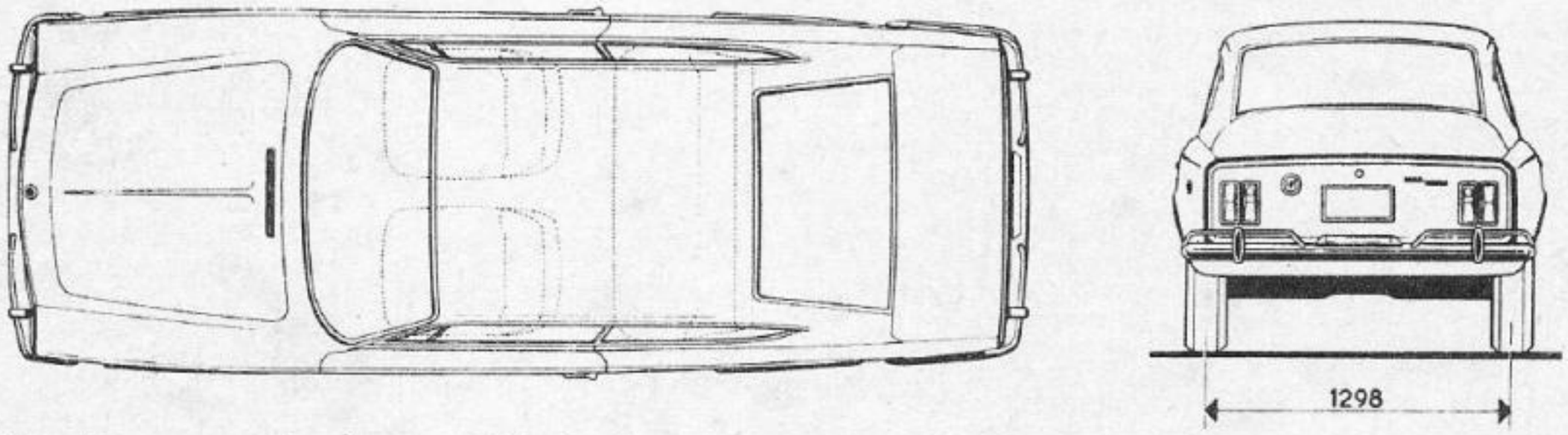


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









La altura se entiende con vehículo descargado

te trasera a la cual se la convirtió en fastback cola trunca, adoptando una línea muy similar a la que en Italia tiene el Fiat Cupé 850 de Bertone.

Una de las premisas del diseño fue la de poder utilizar sin ninguna modifica la plataforma básica inferior que componía el monocasco de la cupé anterior, que a su vez es igual a la de la berlina. Así que la cosa era ceñirse a un parámetro fijo que incluía a todos los órganos mecánicos, suspensiones, etcétera para poder encarar el proyecto en escala industrial. Finalmente y en tiempo record se terminó el proyecto y se consiguió la autorización para darle el vía fabril al nuevo auto. La presentación sobrevino el 24 de julio de 1970 y desde entonces más de 1.200 unidades ruedan por estas tierras de Dios.

COMENCEMOS A JUZGARLA

Bueno... no lo tomemos tan al pie de la letra; quisimos decir: comencemos a evaluar, desde nuestro punto de vista, las condiciones de la Cupé Fiat 1600. Y como la lógica podría aconsejarlo comencemos el trabajo desde afuera hacia adentro; en consecuencia primero a considerar es la estética, o sea la línea.

Desde la aparición de este modelo de Fiat Concord, la apariencia externa fue algo resistida. Primeramente se comenzó a oír este comentario: "... parece un Torinito chico con cola fastback" o si no "...me parece muy alta y finita". Efectivamente: esos dos puntos han sido los que sufrieron mayor cantidad de críticas por el gran público, pero en rigor no fueron sino el reflejo de algo que siempre se repite cuando aparece un nuevo vehículo: la comparación con otro preexistente o la falta de acostumbramiento visual.

A nosotros nos parece que estéticamente la nueva cupé está muy bien lograda. Tiene un equilibrio de volúmenes óptimo y su volumen total en sí le da un aspecto de agilidad notable. La caída del fastback muy armoniosa y efecto de cola trunca perfecta. **Sí**, nos parece que la trompa (parrilla y parte baja) podrían haber tenido una mejor solución. Además, justo es reconocerlo, el coche da la impresión de mucha altura y mucho despeje, por eso es que algunos propietarios han optado por bajar las suspensiones logrando una mejora visual notable.

En términos generales podemos afirmar que es un coche elegante y grácil y que pese a algún punto discutible en lo referente a su lineamiento estético, cuando uno se acostumbra al primer impacto visual, le termina por gustar y mucho.

Pasando ahora a considerar la parte mecánica y su correspondiente funcionamiento, nos encontramos en primer lugar con el motor. Aquí podemos decir que **nihil novum sub solem**, ya que se trata del archiprobado cuatro cilindros, que primero fue milquinientos y luego engordó a 1600 cm³, es decir, es el mismo motor de la berlina, pero con un índice de compresión incrementado a 9,2:1.

En el momento de la aparición de la cupé, el motor de ésta se diferenciaba del de la berlina también por tener un árbol de levas exclusivo con un diagrama de distribución diferente; pero ahora la berlina adoptó el mismo árbol (1600-90 HP); en consecuencia, ambos motores sólo difieren ahora en la leve diferencia de la relación de compresión que en la cupé le confiere 92 HP a 5.300 r.p.m.

La potencia, juntamente con su cupla motriz máxima de 14,5 mkg a 3.500 rpm, aceleración más que discreta, aunque si quisiéramos ponernos en exquisitos, estimaríamos que cinco caballitos más no le hubieran venido mal...

Estas características del motor combinadas con el coeficiente aerodinámico de la carrocería —que es un 10 por ciento menor que los coeficientes de la berlina y de la cupé Vignale— hacen que la cupé 1600 alcance una velocidad final muy buena: algo más que 160 km/h reales.

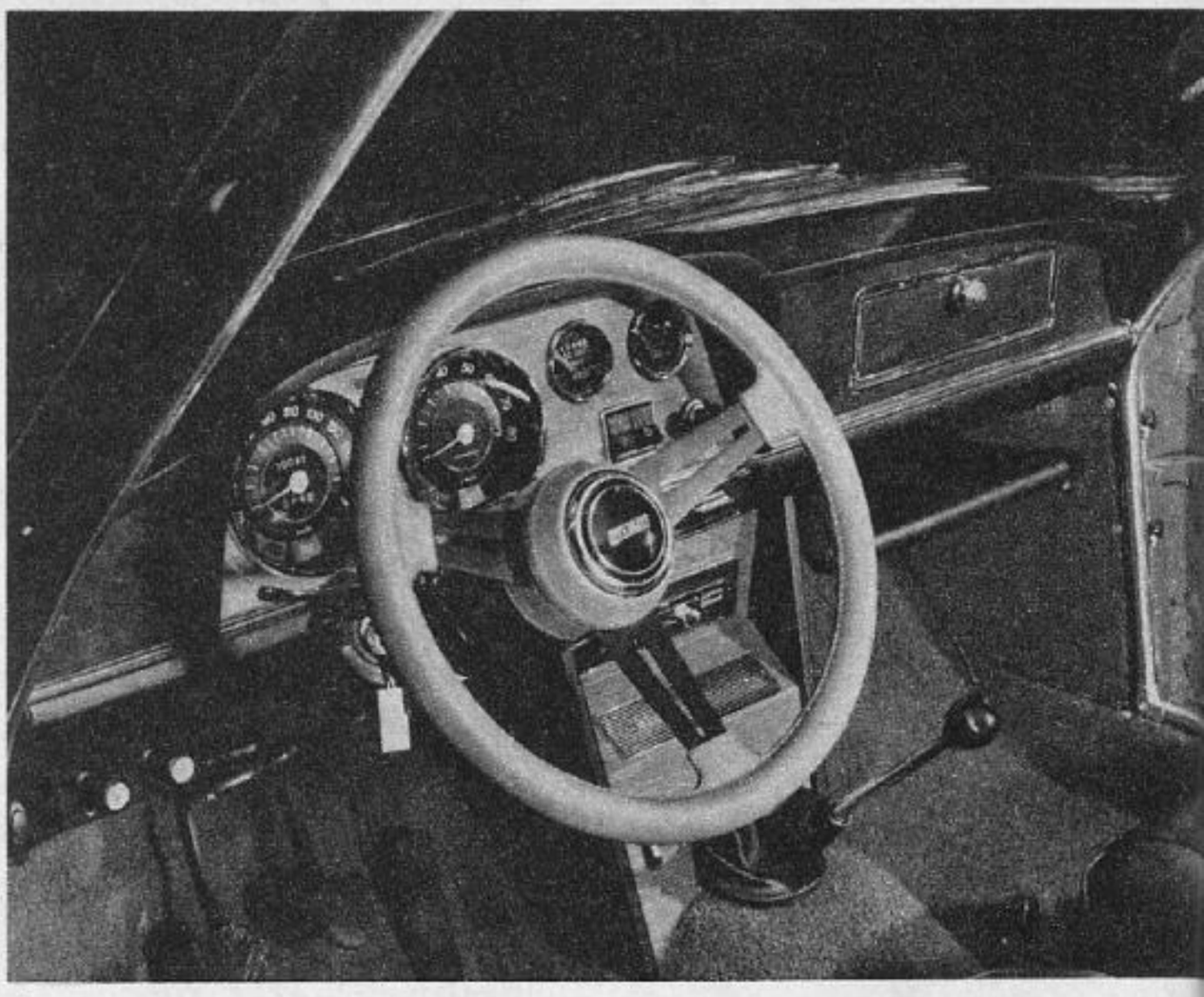
El consumo de combustible, según nuestras mediciones, se mantiene dentro de límites lógicos, con apenas un leve incremento respecto del consumo de la berlina. Responsable de esto es el diagrama de distribución del motor y la adopción del carburador Weber 34 DCHD doble cuerpo con apertura de la mariposa de "alta" por depresión del múltiple. Algunas unidades vienen también equipadas con carburador Solex C 34 PAIA/2, pero la unidad sometida a test por CORSA tenía el Weber.

El embrague y la caja de cambios son idénticas a las de la berlina, lo que significa decir que son excelentes, sobre todo la caja que tiene un escalonamiento óptimo y un accionar suave y superpreciso. En este ítem siempre Fiat ha sobresalido y la cupé 1600 no es una excepción.

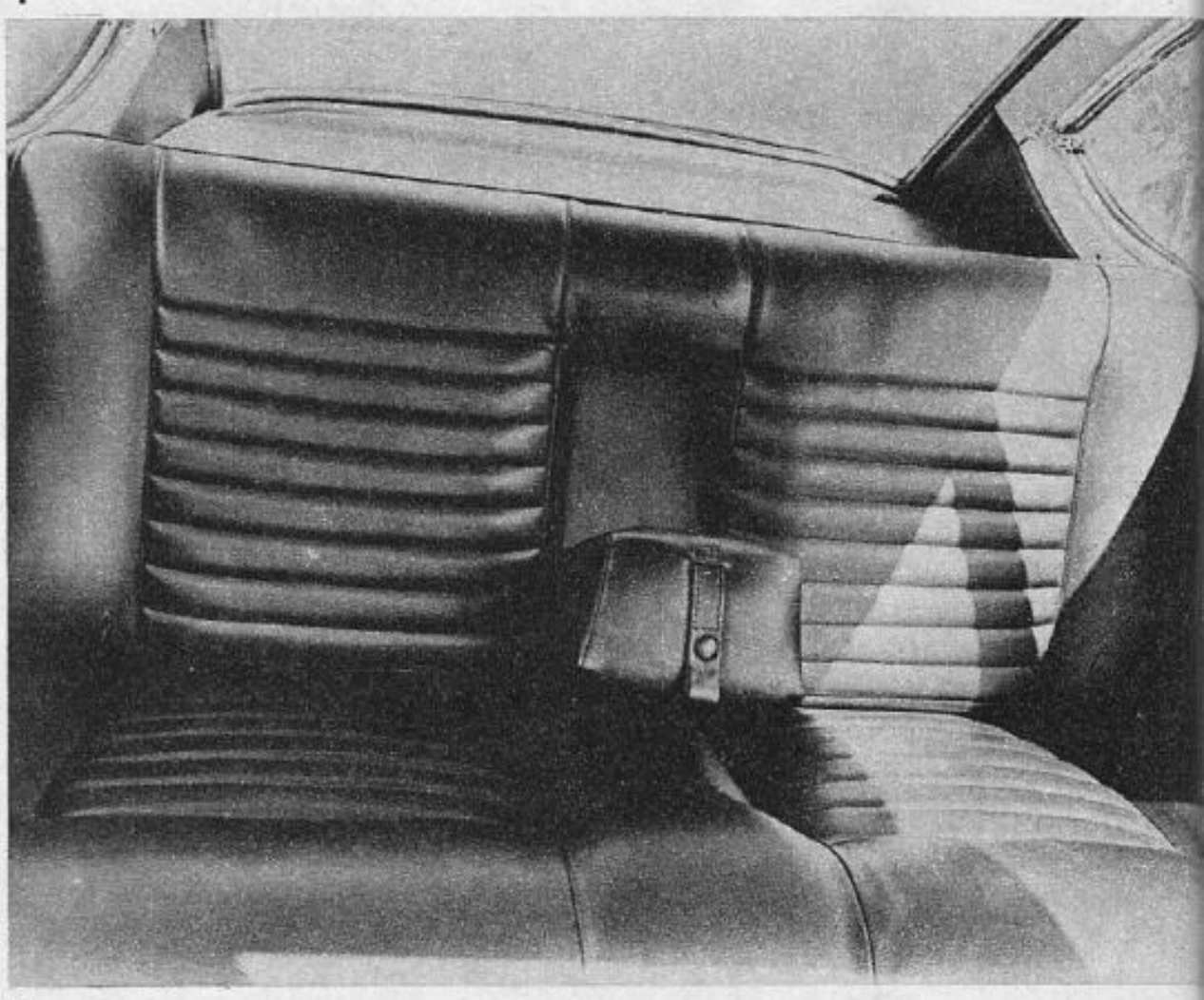
El puente trasero también es similar al de la berlina, con par cinemático tipo hipoidal y relación de 4,10 a 1 que no es ni muy corto ni muy largo. Más bien podríamos considerarlo adecuado para caminar en ciudad y se complementaría muy bien con una caja de "quinta" (quinta multiplicada) para andar en las interminables rutas de nuestro país.

Los frenos delanteros son a disco, mientras que los traseros son a campana con zapatas autocentrantes. Tienen comando ayudado por un eficiente servo a depresión y el conjunto merece en su funcionamiento un cerrado aplauso, no solamente por las distancias de detención realmente cortas a cualquier velocidad (lo hemos sometido a panic-stop hasta 140 k.p.h.) sino también por lo derechito que se mantiene durante las frenadas y sobre todo por lo agradablemente progresivo que son en su accionar.

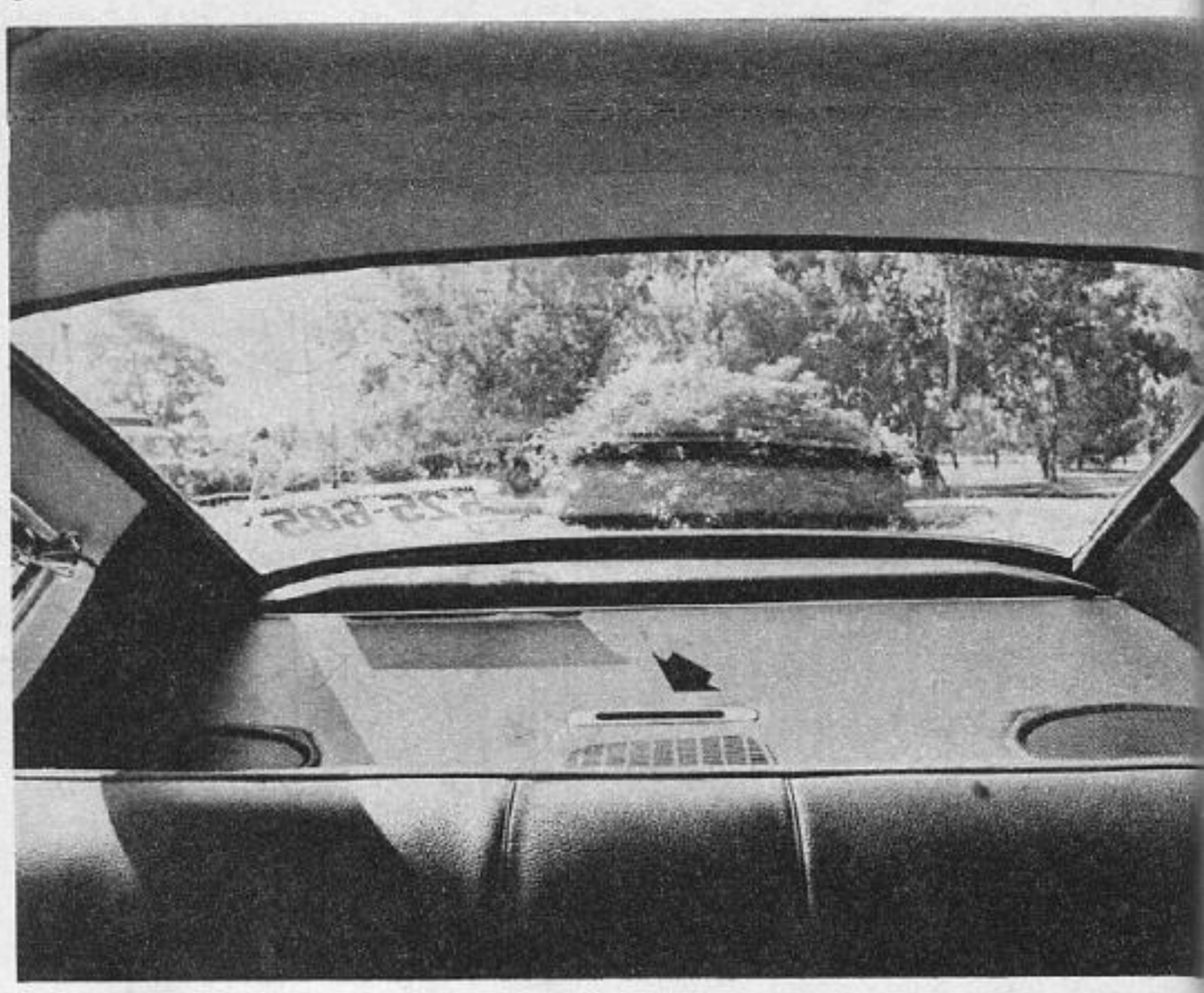
Las suspensiones son ortodoxas pero no menos eficientes. La delantera es independiente a trapezoide deformable con resortes



1



5



7

→

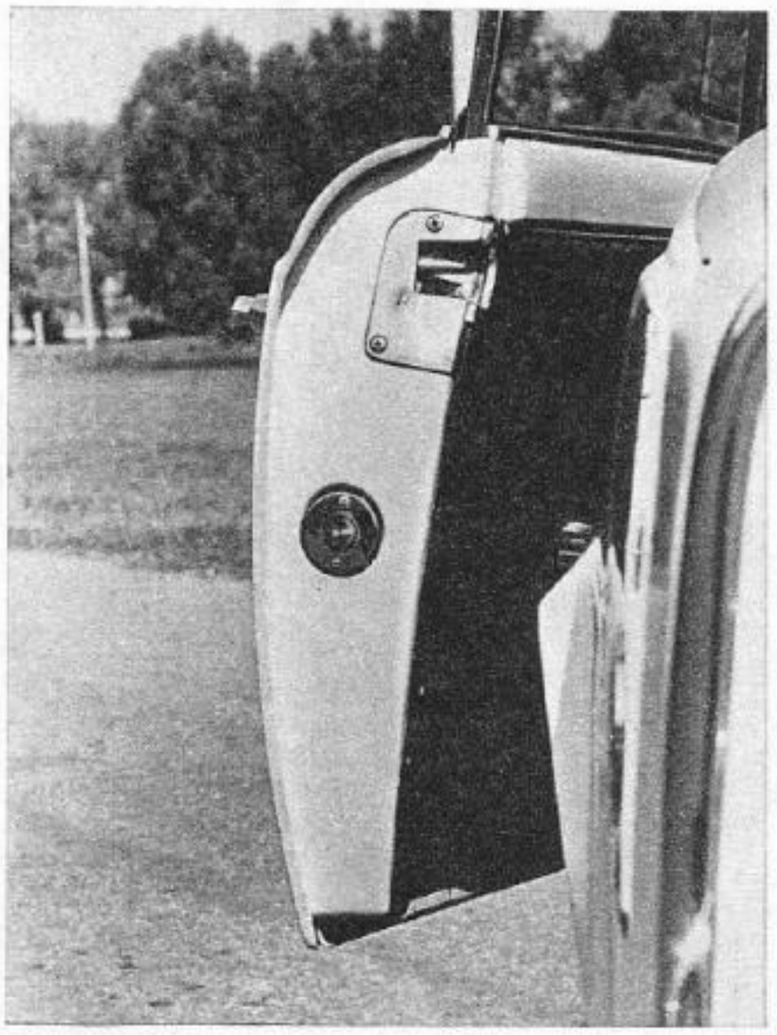
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2

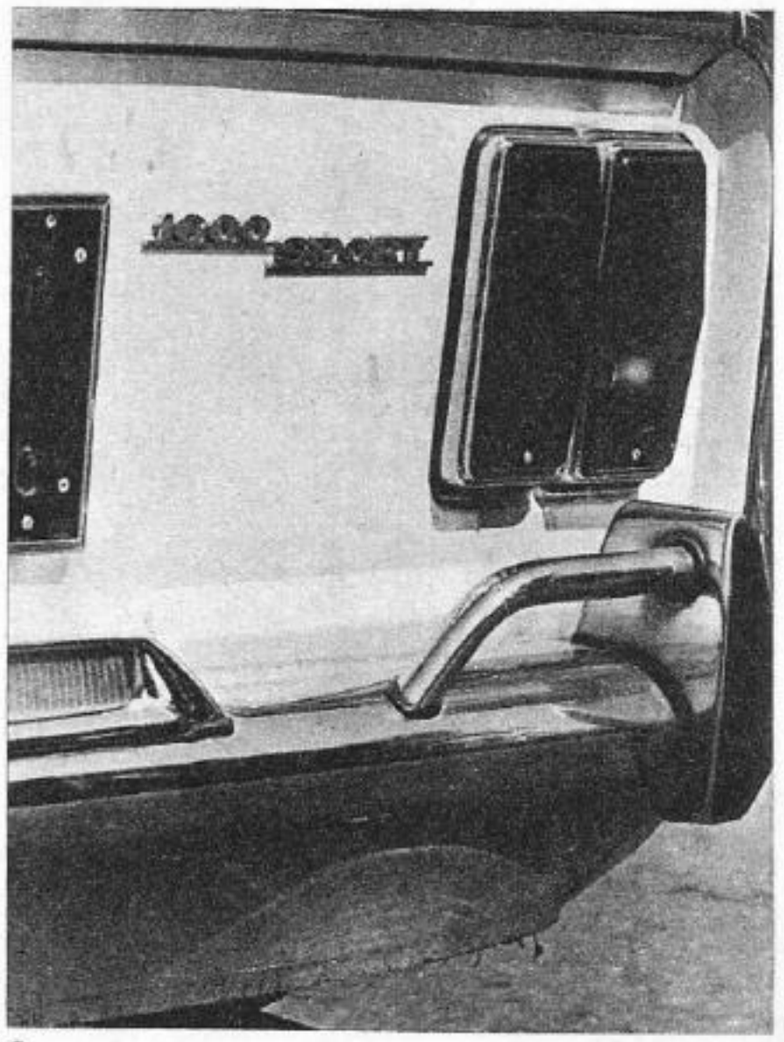


3



4

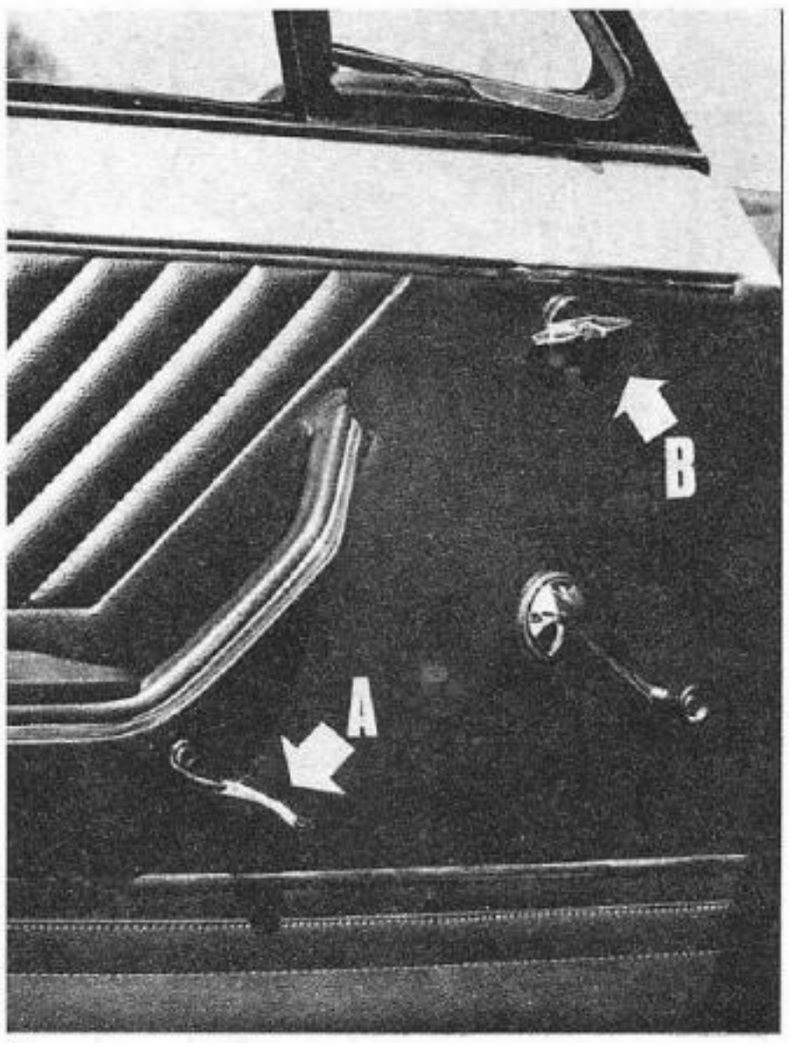
1. Este es el magnífico tablero de la cupé: excelente terminación y muy completo en lo referente a instrumental. Nótese el volante de pequeño diámetro y rayos anodizados mate. — 2. Un detalle de refinamiento y practicidad: La apertura del tanque de nafta se hace sin necesidad de bajarse del auto, mediante una palanquita ubicada a la izquierda del conductor. — 3. Inmejorable la iluminación del vehículo gracias a la adopción de un par de faros Carello de iodo que se suman a los "normales". La gran luminosidad aumenta las condiciones de seguridad a alta velocidad. — 4. Detalle práctico: cuando se abren las puertas se encienden luces coloradas ubicadas en los bordes de las amplias puertas. — 5. La buena terminación de la Cupé 1600 Sport incluye un fino tapizado de color negro o habano con apoyabrazos rebatible en el asiento trasero. — 6. Un detalle estético discutible son las luces traseras de posición. Lo lógico hubiera sido —si se quería utilizar la fanalería de la berlina— colocarlas en sentido horizontal. — 7. Un pequeño problema lo constituye el desempañador de la luneta trasera. Está mandado por un pequeño motor eléctrico ubicado bajo la bandeja, pero la abertura no tiene superficie ni orientación acorde; por lo tanto en un día de lluvia se hace casi imposible desempañar la luneta con el dispositivo, debiéndose recurrir a la menos automática "franela". A ambos costados del orificio del desempañador se ven los dos parlantes de la radio. — 8. Discutible también la pintura radial de la llanta pero, gustos son gustos . . . —9. Puntos en contra para la cupé: "A" incómoda e inaccesible posición de la manija para abrir las puertas y "B" poco práctica e incómoda manija para accionar la apertura del ventilete. — 10. Elegante boca de carga del tanque de nafta, se comanda desde el interior del coche mediante una leva.



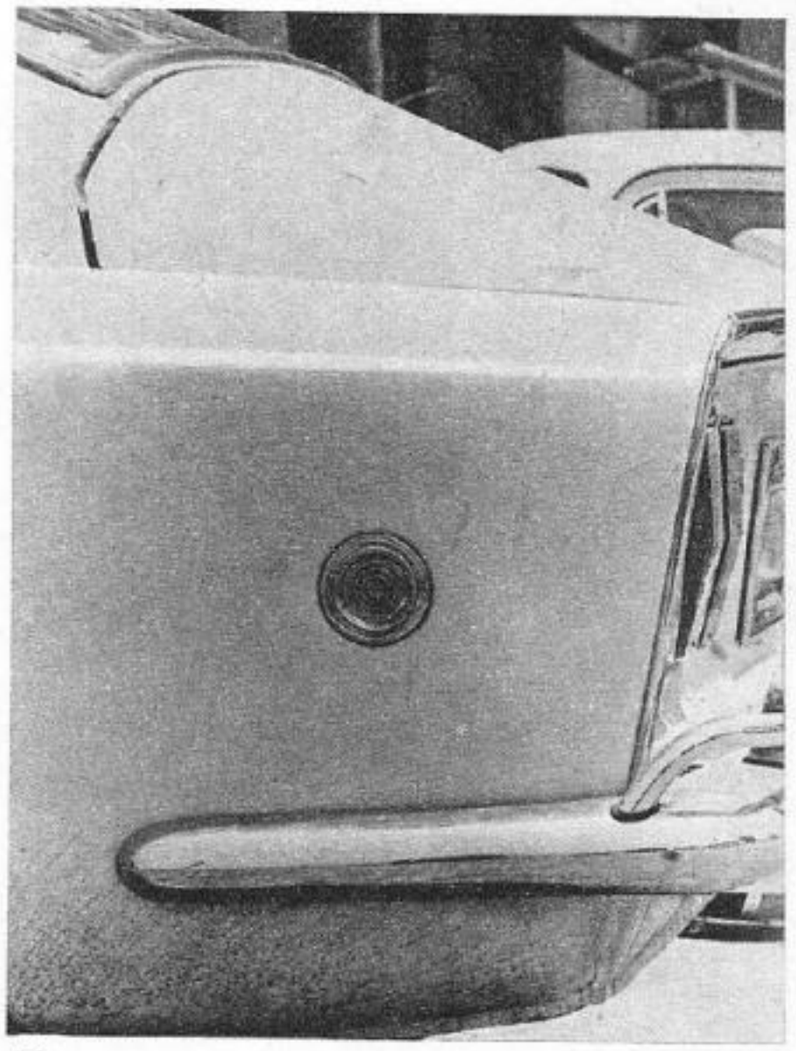
6



8



9



10

helicoidales y la trasera tipo Hotchkiss —eje rígido con elásticos longitudinales—. Le dan al vehículo un andar muy seguro a cualquier velocidad y una sensación de ser "durita" muy tranquilizadora, lo cual no significa que trasmita incómodamente al interior del habitáculo las irregularidades del camino. En una palabra está perfectamente balanceado el concepto de confort de marcha y seguridad en la tenida. Lo único que notamos es una leve tendencia al "zapateo" del tren trasero cuando el auto es sometido a fuertes aceleraciones desde la posición de detenido. Esto seguramente, se podría neutralizar con la adopción de un par de brazos reactores que impidieran la tendencia al enroscamiento de las ballestas, aunque esto para el usuario común no constituye problema alguno . . .

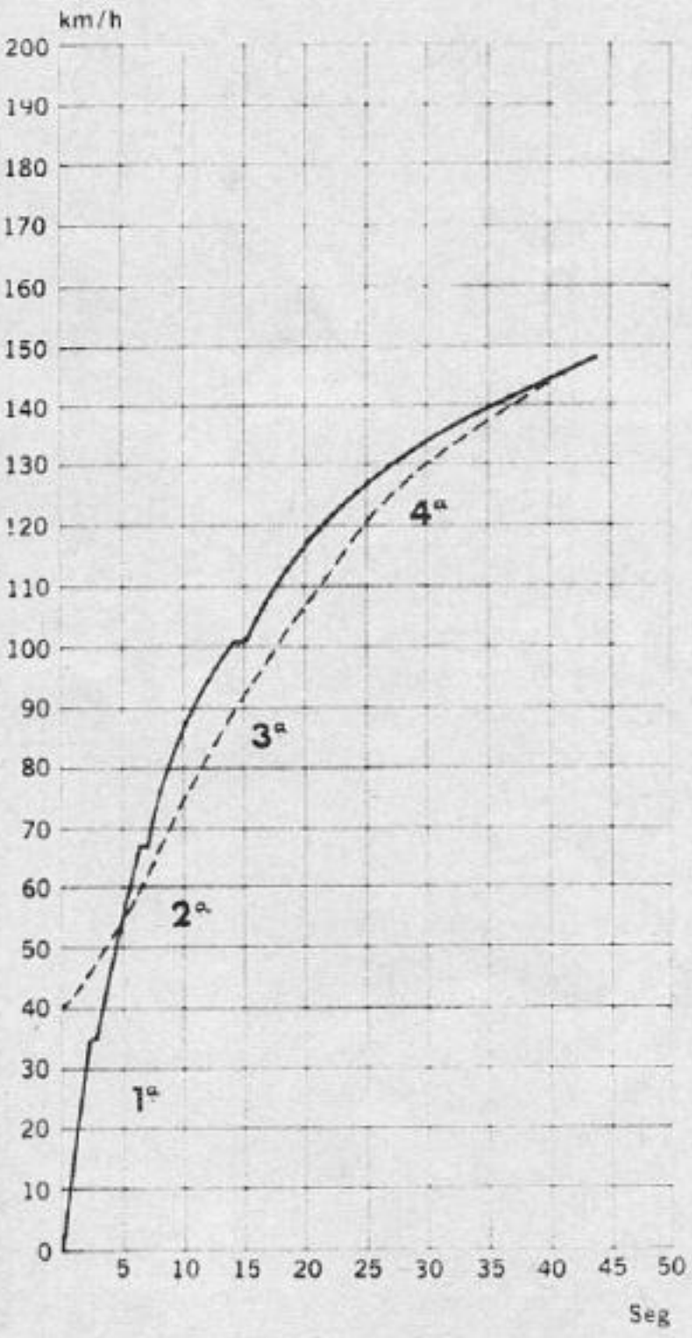
La tenida de la cupé 1600 Sport es excelente bajo cualquier circunstancia, posiblemente se deba a la distribución de pesos mejorada respecto del modelo anterior (tiene ahora 53 por ciento adelante y 47 por ciento atrás) y como ya lo hemos dicho a la eficacia de las suspensiones. Dobla muy bien a altas velocidades sin tendencias apreciables ni al understeering ni al oversteering. Tuvimos ocasión de viajar en ruta a 150 kph sufriendo la acción de un neto y fuerte viento trasversal y aquí también le correspondió el voto de aplauso suponemos gracias a una ubicación muy feliz del centro de presión aerodinámico, porque la cupé se tiene muy derecha sin tendencias a tomarse las de villadiego de la ruta.

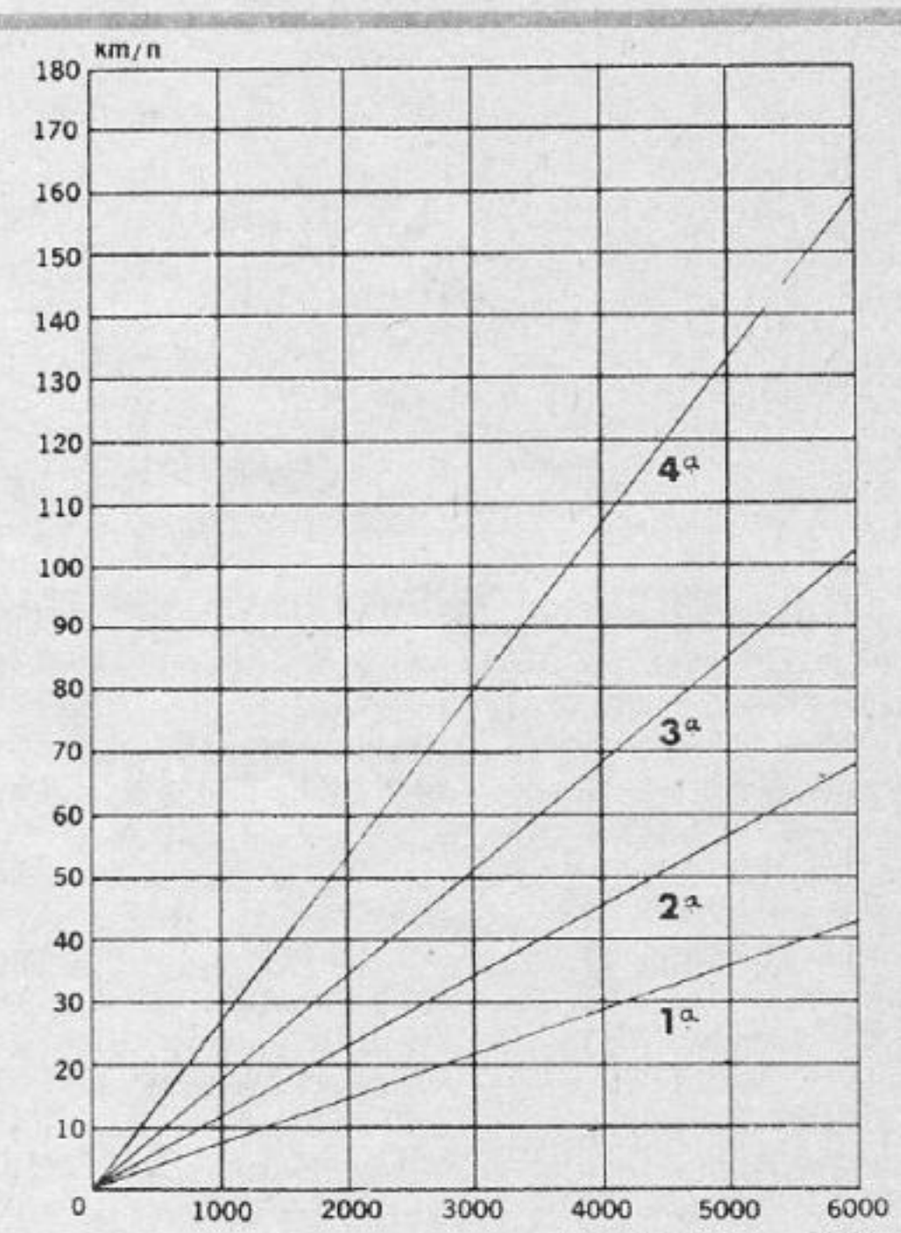
El interior del habitáculo de la nueva cupé de Fiat es uno de los aspectos más destacables del coche. Muy bien diseñado y terminado. El tablero, juntamente con todos sus controles e instrumental, además de ser muy

Las curvas de aceleración nos muestran la agilidad para trepar desde 0 hasta 120 km/h; después la cosa se pone más tranquila. Usando la directa desde los 40 km/h, la curva de aceleración se achata bastante, ya que la cupla máxima está (en 4ª velocidad) a los 90 km/h.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-40	3
0-60	5.2
0-80	7.8
0-100	14
0-120	21.2
0-140	35.2

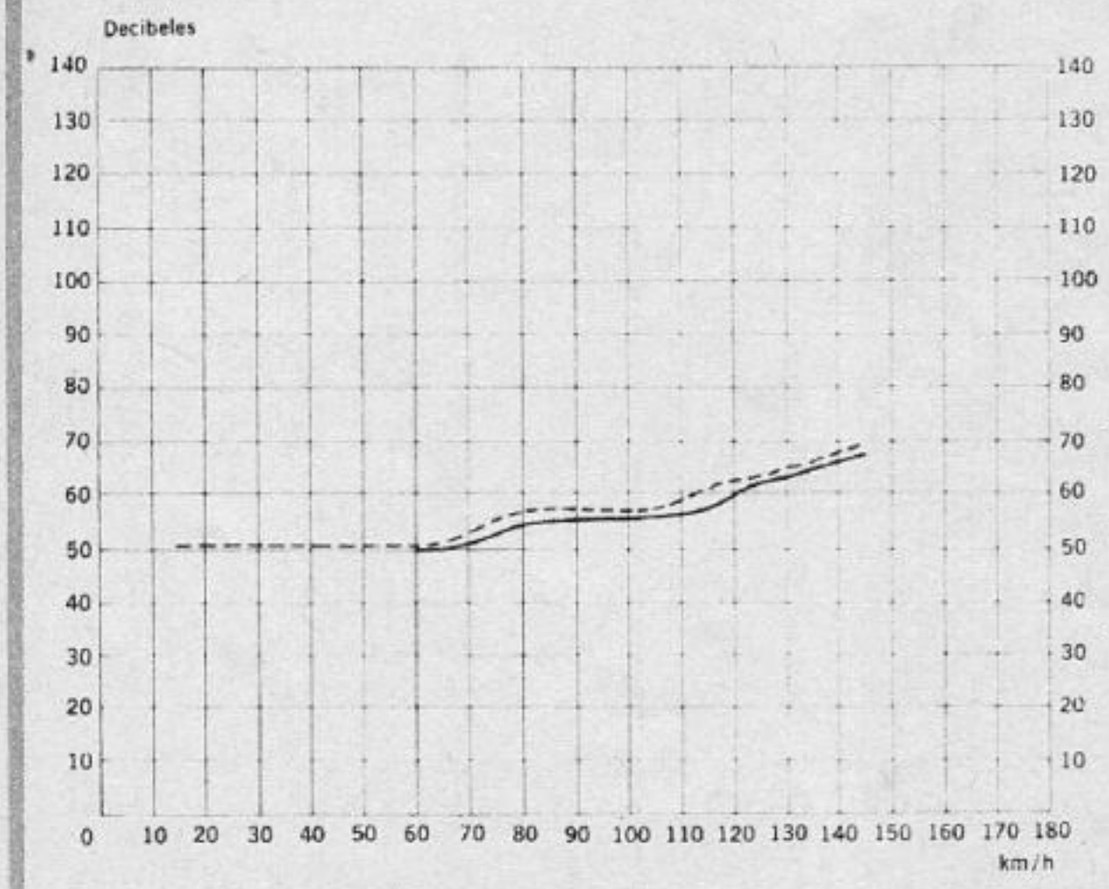
Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	5.1
40 — 80	11.2
40 — 100	16.2
40 — 120	24.6
40 — 140	35.8





RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	7.08
1000	II	11.49
1000	III	17.82
1000	IV	26.41

El gráfico de velocidades en función de las rpm de la nueva cupé 1600 Sport es casi igual al de la berlina 1600; sólo difiere en la reducidísima diferencia de la pisada de las gomas (distintas marcas) y/o presiones de inflado.

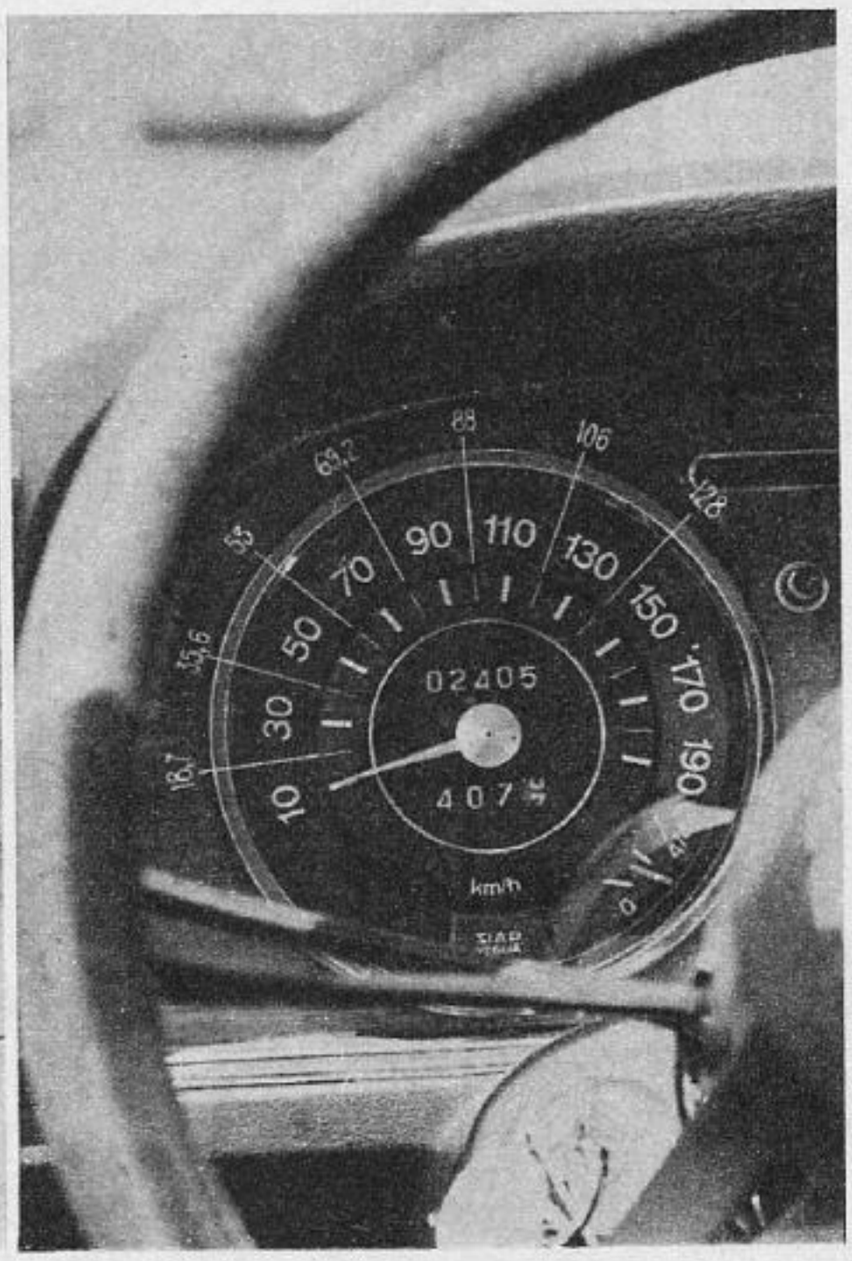


Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	51	50
40	51	50
60	51	51
80	57	55
100	58	56
120	62	60
140	68	67

Notablemente silenciosa es la cupé 1600 Sport. Aun a altas velocidades sólo puede apreciarse la influencia de los ruidos de carácter aerodinámico, ya que los mecanismos en marcha son muy suaves y silenciosos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Reducida es la capacidad del baúl, y más reducida se hace por la escasa apertura de la tapa. Caben: 1 valija de 65x40x20 cm; dos de 60x38x18 cm; un bolso de 20x40x20 cm; uno de 18x30x18 cm; uno de 10x20x30 cm y uno del 30x30x20 cm, ya sea marca Primicia u otra de los que se fabriquen en esas medidas.

Este es el velocímetro de la cupé Fiat, y sobre él se han marcado las velocidades reales que corresponden.

DISTANCIA DE FRENADO

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.

Velocidad				
20 Km./h. a 0	2,7 m	0.20	D. T.	2.90
40 Km./h. a 0	5,5 m	5.10	D. T.	10.60
60 Km./h. a 0	8 m	16.20	D. T.	24.20
80 Km./h. a 0	11 m	25.30	D. T.	35.30
100 Km./h. a 0	14 m	42	D. T.	56
120 Km./h. a 0	16.5 m	61.40	D. T.	77.90

CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocidad que indica km/h	Velocidad real km/h
20	18,7
40	35,6
60	53
80	69,2
100	88
120	106
140	128

VELOCIDAD MAXIMA

160,375 km/h (promedio de dos pasadas en sentido contrario)

VELOCIDADES MAXIMAS EN CADA MARCHA

1ª	43	km/h
2ª	75	km/h
3ª	108	km/h
4ª	160,375	km/h

ACELERACION 0-500 METROS

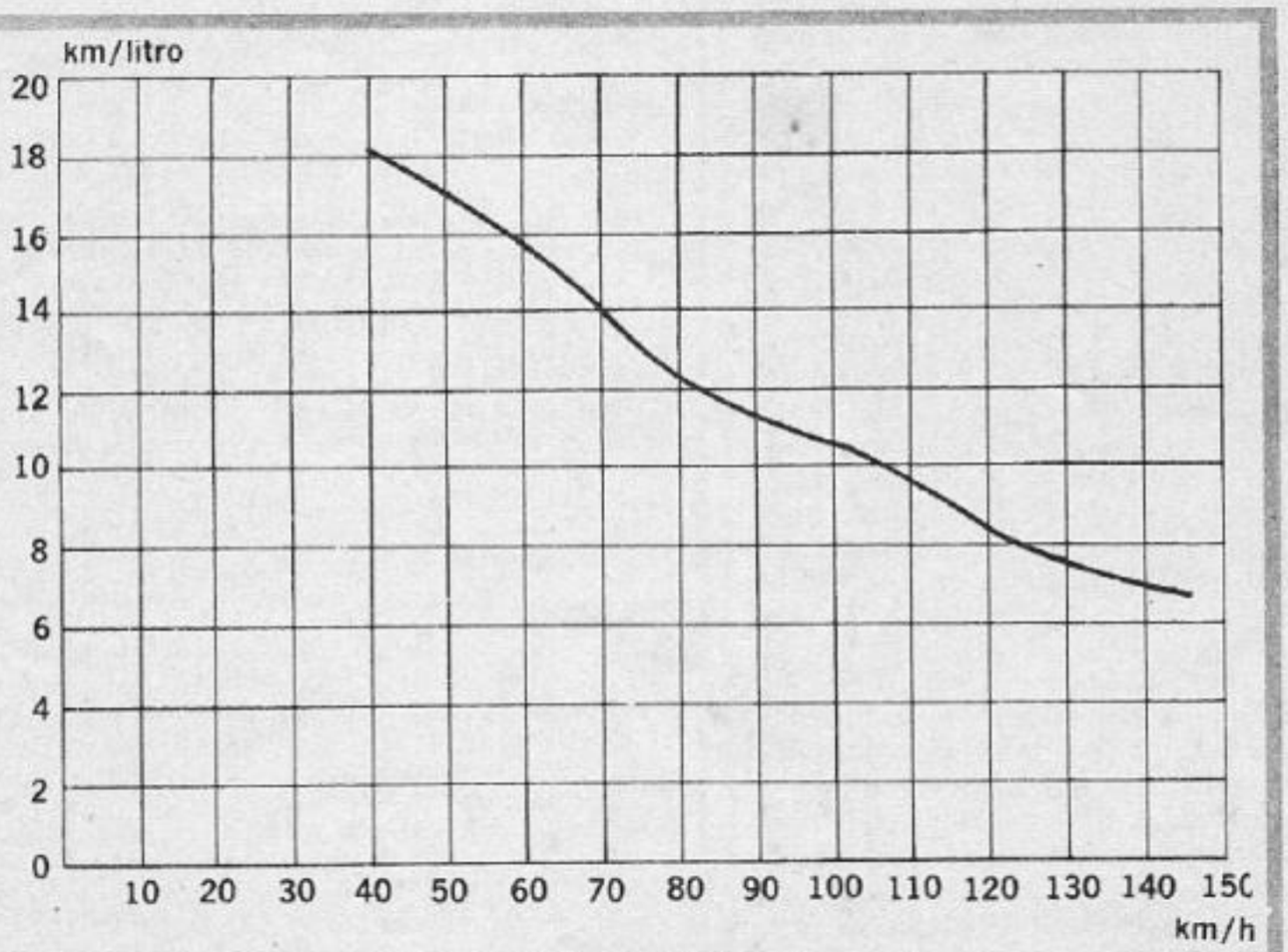
21s 6|10 (promedio de dos aceleradas en sentido contrario)

ACELERACION - FRENADO

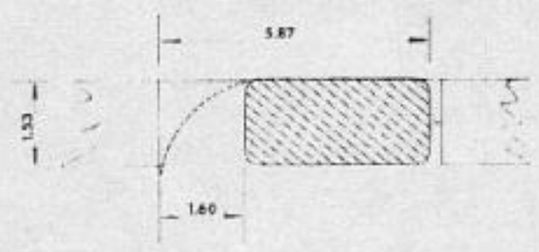
0-100-0 km/h.

16s (promedio de dos pruebas en sentido contrario)

Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	18
60	15,4
80	12.6
100	11.2
120	8.8
140	7,1



La curva de consumo nos lo demuestra como muy lógico en su gasto, especialmente a 100 km/h, a los cuales rinde 11,2 km por litro.



Los diagramas nos muestran que prácticamente el vehículo tiene el mismo diámetro de giro para la derecha como para la izquierda. Son cosas de la vida.



BOLETIN DE CALIFICACIONES

DISEÑO Y CONSTRUCCION

Estética	7,80
Motor	7,10
Embrague	7,50
Caja de cambios	7,50
Dirección	7,90
Frenos	8,90
Trasmisión final	7,20
Suspensión	7,80
Controles	8,80
Posición de manejo	9,10
Luces	9,80
Terminación	9,10
Habitáculo	7,00
Capacidad del baúl	6,90
Estanqueidad	7,90
Visibilidad	7,40
Instrumentación	9,50
Accesorios	8
Precio	7,80

FUNCIONAMIENTO

Velocidad máxima	8,90
Aceleración	8,80
Consumo	7,70
Tenida en ruta	9,20
Confort de marcha	8,60
Motor	9
Embrague	9
Caja de cambios	9,60
Dirección	8
Frenos	9,10
Trasmisión final	8,50
Suspensión	8,20
Maniobrabilidad	8,80

CONCLUSIONES



PRO

- Concepto de diseño bien logrado
- Buena velocidad final
- Muy buena terminación
- Aceleración adecuada
- Muy buen frenaje
- Excelentes luces para viajar a alta velocidad
- Buena tenida al camino
- Posición de manejo muy buena

CONTRA

- Manijas interiores de las puertas muy incómodas de accionar
- Apertura de los ventiletes incómodos de accionar
- Ventilación del habitáculo deficiente
- Desempañadores delantero y especialmente trasero poco eficientes
- Escasa capacidad del baúl

completo y funcional tiene una refinación digna de un coche sport europeo.

Frente al conductor se agrupan dos enormes cuadrantes circulares del velocímetro - odómetro (con giornalero) y el taquímetro. El primero incorpora además el indicador de nivel del tanque de combustible y las luces testigo de insuficiente presión de lubricante y anormal funcionamiento del alternador, mientras que la esfera del taquímetro tiene además termómetro indicador de temperatura del motor y luces de aviso de cebador puesto y freno de mano colocado. Más a la derecha, independientes, se destacan con claridad y precisión el manómetro de aceite (marcado como Dios manda, es decir en kg/cm²) y un voltímetro. En resumen: todos los controles e instrumentos son correctos en cuanto a cantidad, diseño, funcionamiento y ubicación.

El volante es sumamente elegante y fino en correspondencia al resto del habitáculo: tiene pequeño diámetro, sus rayos están pintados de color negro mate anodizado y su perímetro está forrado de cuero. La dirección es más bien rápida (3 1/4 vueltas de tope a tope) pero nada pesada en estacionamientos.

La palanca de cambios por exigencias mecánicas se encuentra algo alejada del conductor, exigiendo un cierto estiramiento del brazo para accionarla, aunque no es nada grave el asunto.

Las manijas para abrir la puerta están mal diseñadas y peor ubicadas, tanto que prácticamente se hace imposible abrir, por ejemplo, la puerta del lado del conductor con la mano izquierda (salvo que éste tenga brazo de goma). Otro ítem criticable es el hecho de no tener la puerta derecha cerradura, cosa que embroma ciertamente cuando uno pone el auto en un estacionamiento (de punta) y le enchufan muy cerca otro coche a la izquierda.

Como vemos, en resumen, la cupé 1600 Sport es un cochecito muy bueno con una enorme cantidad de puntos a favor y muy pocos en contra; sobre todo nos agrada el hecho de decirlo de un auto que es prácticamente el único made in Argentina de cabo a rabo.

CARACTERISTICAS TECNICAS

DIMENSIONES

Longitud máxima con paragolpes	4.270 mm
Ancho máximo	1.530 mm
Altura máxima (con vehículo descargado)	1.380 mm
Distancia entre ejes	2.505 mm
Trocha delantera	1.333 mm
Trocha trasera	1.298 mm

PESOS

Peso del vehículo en orden de marcha (con abastecimientos, rueda de auxilio, herramienta y accesorios)	1.000 kg
Carga útil (4 personas más 50 kg)	330 kg
Peso total a plena carga	1.330 kg

PENDIENTES

Que puede vencer el vehículo en carga:	
En 1ª velocidad	40 %
En 2ª velocidad	21,5 %
En 3ª velocidad	12,5 %
En 4ª velocidad	7,5 %
En marcha atrás	41 %

MOTOR

Tipo	115 C. 3038/20
Número de cilindros, en línea	4
Diámetro y carrera de los pistones	78 x 85 mm
Cilindrada total	1.625 cm3
Relación de compresión	9,2 : 1
Potencia máxima SAE	92 CV
Régimen de potencia máxima	5.300 rpm

DISTRIBUCION

Distribución por válvulas en la culata, accionadas mediante botadores, va-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

rillas y balancines por el árbol de levas, ubicado en el block motor. El árbol de levas recibe el movimiento del cigüeñal mediante cadena.

Admisión	empieza antes del P.M.S.	5°
	termina después del P.M.I.	44°
Escape	empieza antes del P.M.I.	47°
	termina después del P.M.S.	2°
Luz de válvulas con motor frío	Admisión	0,20 mm
	Escape	0,20 mm
Luz de válvulas para el control de la distribución		0,90 mm

ALIMENTACION

Filtro de aire con elemento filtrante de papel, en seco, y prefiltro de nylon. Carburador Weber 34 DCHD o Solex C 34 PAIA/2 de doble cuerpo, con apertura de la segunda mariposa a depresión, cebador y bomba de aceleración. Múltiple de admisión con circulación de agua para precalentamiento de mezcla.

LUBRICACION

Forzada, con bomba de engranajes y válvula reguladora de presión. Completa depuración del aceite mediante filtro centrífugo de flujo total y filtro suplementario, con cartucho de papel, colocado en derivación. Presión normal del aceite: 4-6,7 kg/cm2 a 3.000 rpm y aceite a 80° C de temperatura.

ENCENDIDO

Orden de encendido	1 - 3 - 4 - 2
Avance inicial de montaje	10 + 1°
Variación manual del avance inicial de montaje	+ 5°
Avance automático del distribuidor	21 + 2°
Avance a depresión	15 + 2°
Luz de platinos	0,42 — 0,48 mm
Bujías	Marelli CW 240LP Champion N 9 - Y
Diámetro y paso	14 x 1,25 mm
Luz de electrodos { Marelli	0,5 — 0,6 mm
Luz de electrodos { Champion	0,6 — 0,7 mm

EMBRAGUE

Monodisco seco, con comando hidráulico.	
Recorrido muerto del pedal de embrague	20 mm (aprox.)

CAMBIO DE VELOCIDADES

De cuatro velocidades de avance, todas sincronizadas, y una de retroceso.
Relaciones de trasmisión de los engranajes:

I	II	III	IV	M.A
3,753 : 1	2,303 : 1	1,493 : 1	1 : 1	3,867 : 1

TRASMISION

Arbol de trasmisión tubular, en dos partes, con apoyo central. La primera parte está unida al cambio mediante junta elástica; la segunda está unida a la primera y al puente posterior mediante juntas cardánicas.

PUENTE TRASERO

Con par de reducción final del tipo hipoidal, relación .. 4,10 : 1

FRENOS

Hidráulicos con servofreno a depresión comandado directamente por el pedal. Delanteros: de disco. Traseros: de campana, con zapatas autocentrantes. Freno de mano: comendado por palanca de mano; actúa mecánicamente sobre las zapatas de freno de ruedas traseras.

SUSPENSION

Delantera: independiente, con brazos oscilantes, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Barras de reacción en los brazos inferiores. Trasera: de eje rígido, con elásticos longitudinales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

DIRECCION

Conducción izquierda. Tipo: tornillo sinfín y rodillo. Relación: 1 : 16,4. Barras de comando independientes y simétricas para cada rueda, con barra de reenvío central.

RUEDAS Y NEUMATICOS

Ruedas de disco con llanta	13" x 5½" J
Neumáticos	175 S x 13"

INSTALACION ELECTRICA

Tensión	12 V

ALTERNADOR

Potencia máxima - 14,5 V / 38 A ..... 550 W
Rectificadores de corriente incorporados en el alternador, Autolimtación de la corriente máxima. Regulador automático de tensión. El alternador carga la batería aun cuando el motor funciona a régimen mínimo, con todos los aparatos desconectados.

BATERIA

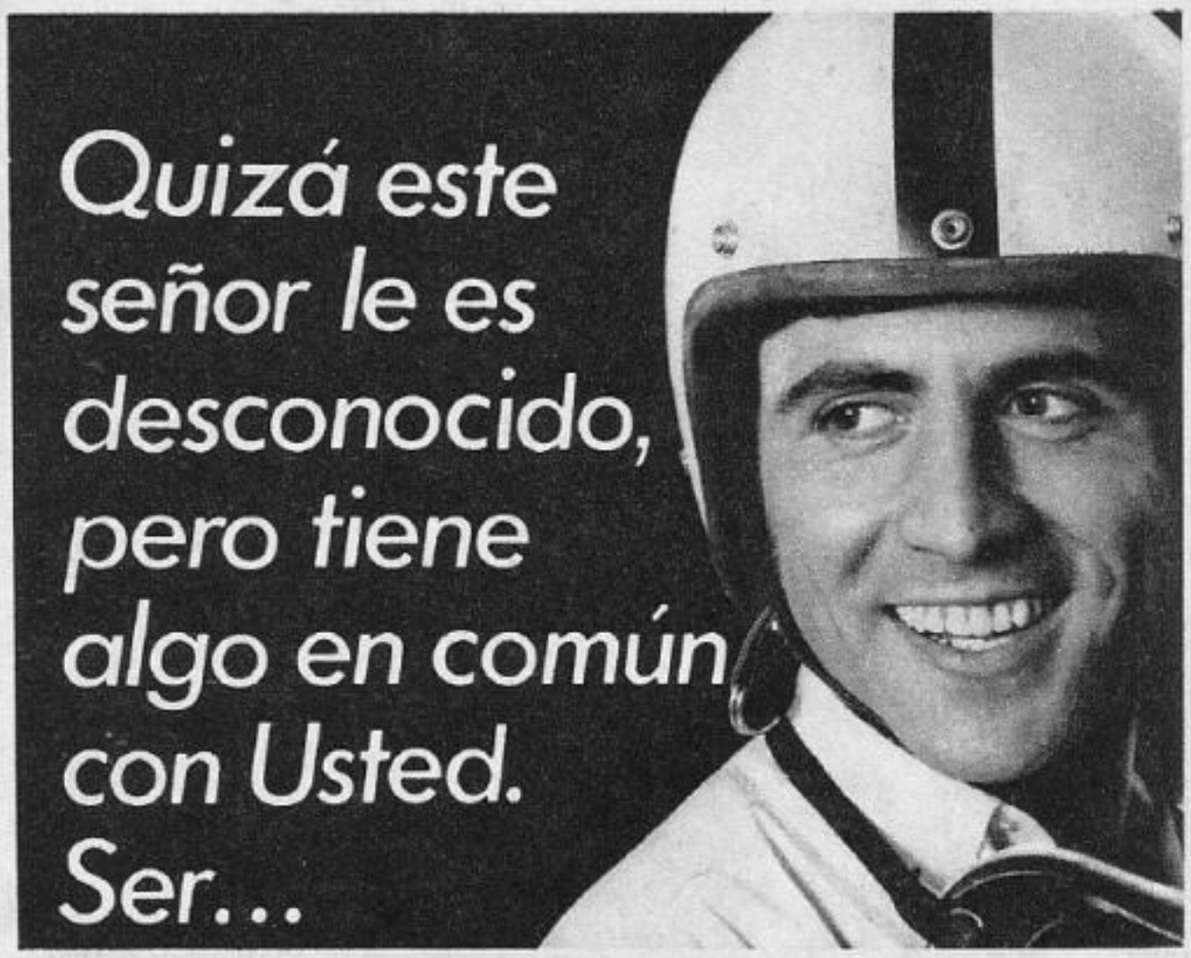
De 48 Ah de capacidad - a la descarga en 20 horas - con negativo a masa.

MOTOR DE ARRANQUE

Potencia: 1,5 Kw. Acople directo mediante electroimán y bendix.

CUADRO DE CAPACIDADES

Tanque de combustible	45 litros
Radiador, motor y sistema de calefacción	8,7 „
Cárter de aceite	3,5 „
Caja del cambio	1,35 „
Caja del puente trasero	2,0 „
Caja de dirección	0,18 „
Sistema hidráulico de embrague	0,15 „
Sistema hidráulico de frenos	0,15 „



Miguel Herrera.
Automovilista. Ganador de 3 Rallys seguidos.
Sus amigos le dicen que estuvo regular, regular.

...Fanático!

Bueno, en alguna medida todos somos fanáticos de algo, no? El Sr. Herrera, fanático de la tenida, sabe de neumáticos con agarre y también de rebajes, volantazos, corregir y no aflojar en todo el camino, aun estando éste mojado, húmedo o con "barrito".
Por eso elige para su coche neumáticos SP AQUAJET CB73, los del invento que le ganó a la lluvia.
El y usted van para adelante y tienen algo en común:
Son los fanáticos de DUNLOP...: Es decir, de lo mejor!

SP AQUAJET CB 73



Aquajet:
Multicanales y agujeros laterales que secan el área de apoyo.

LINTAS DAL 161

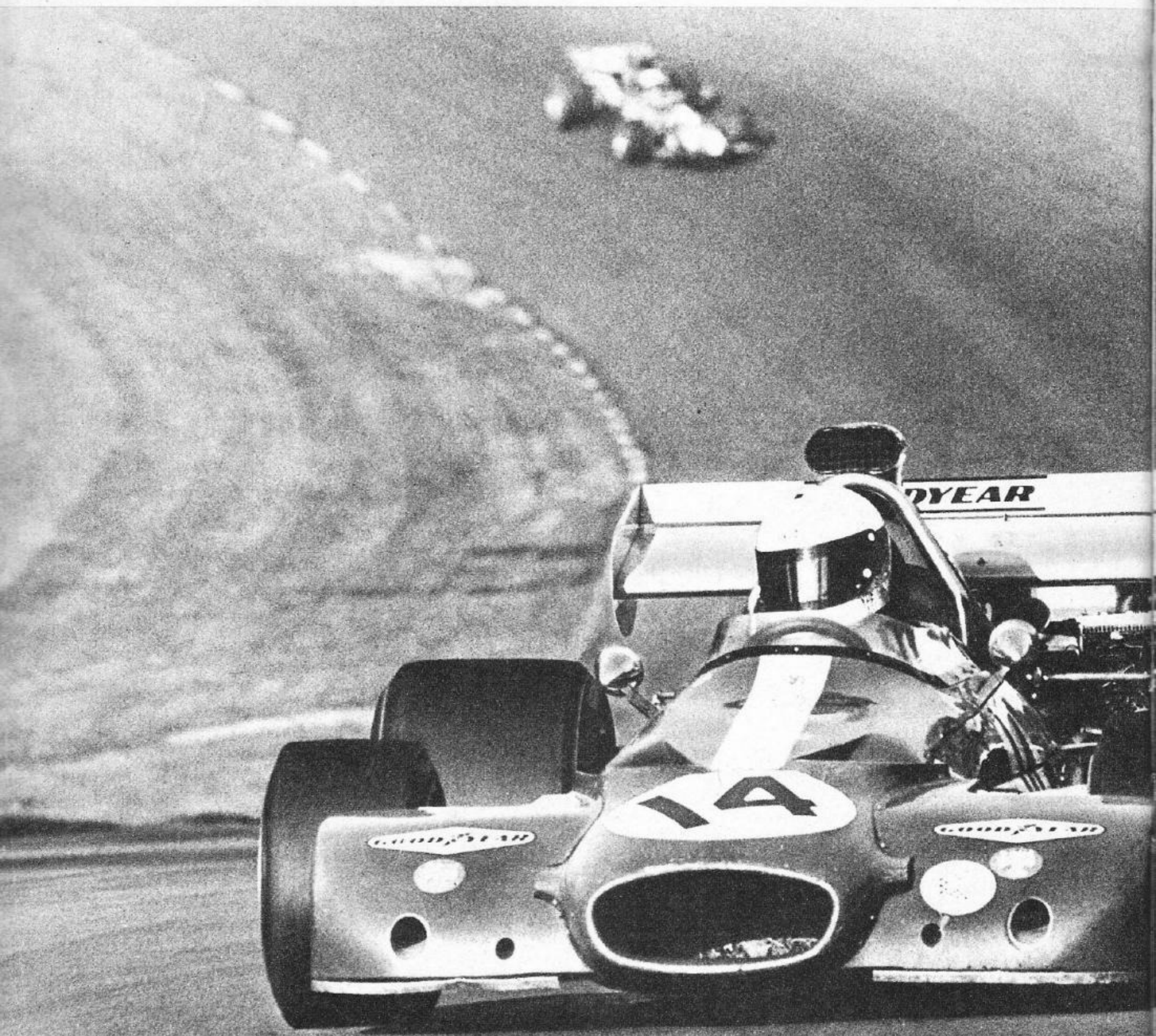
DUNLOP

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE

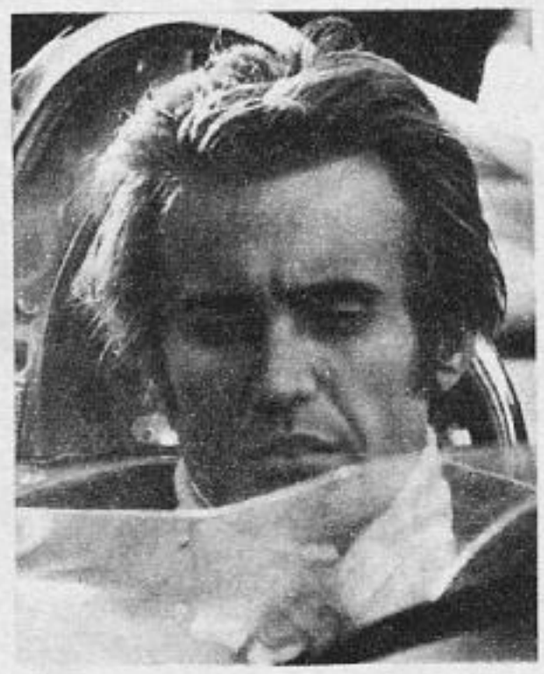
REUTE

F1: EQUIPO BRABHAM

Al firmar contrato con Brabham un ofrecimiento para integrar el equipo oficial de Fórmu respecto; la palabra definitiva queda a cargo del

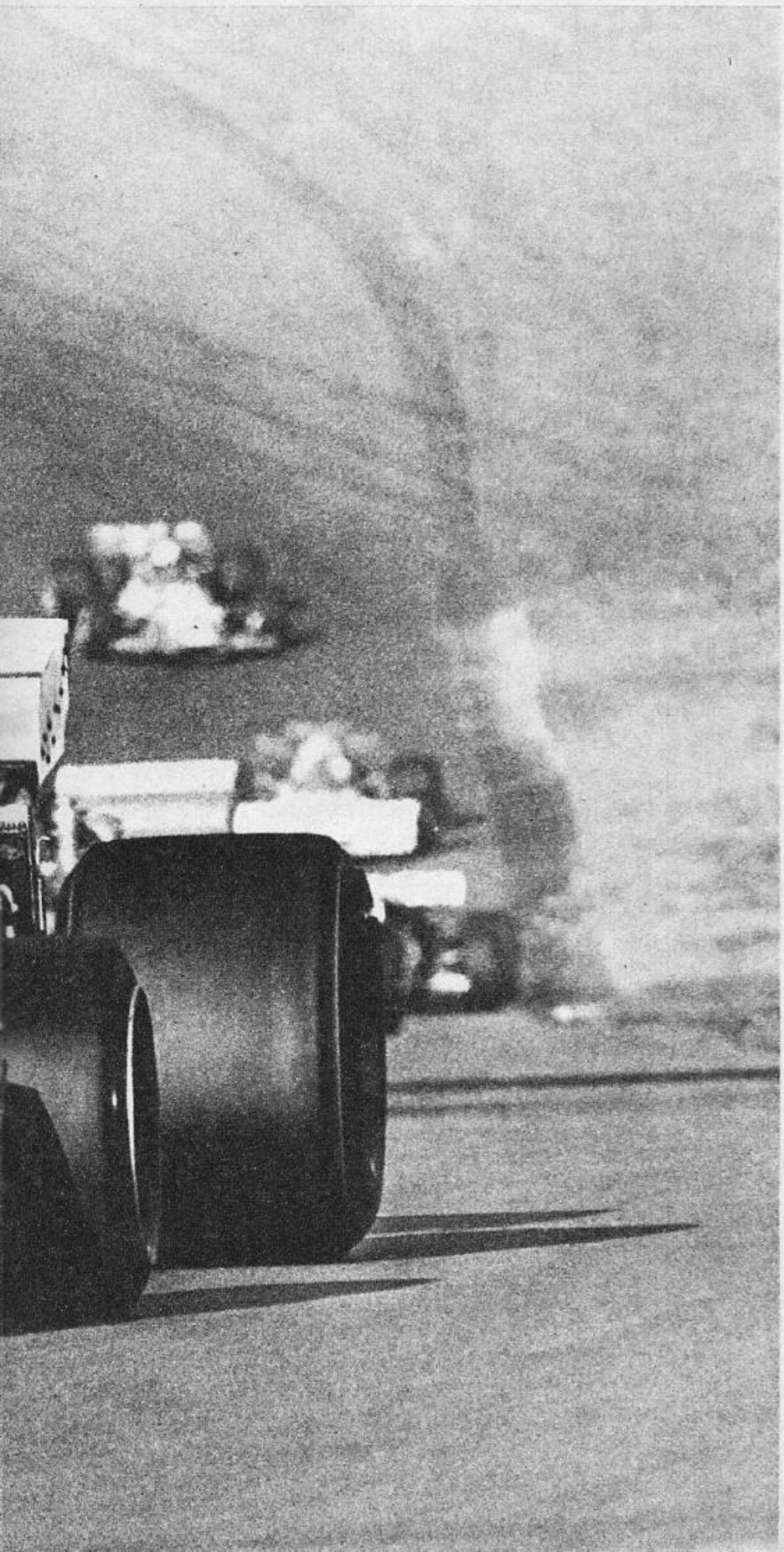


MANN 1972
F2: ¿ EQUIPO



ACA ?

para F1, Reutemann también recibió la Dos. Todavía no hay resolución al ACA. Los detalles de la contratación



texto y fotos de
JULIO PEREZ BALBI

A fines del año pasado, mientras el periodismo argentino trataba de descubrir por medio de una infidencia, indicio alguno sobre si Reutemann correría o no en 1971 para Brabham en Fórmula Uno, Ron Tauranac, capo técnico, algo así también como un gerente general de la empresa se descolgó con una frase terminante: *"sería conveniente que Carlous corriese un año más en F2, después se verá..."*. Así, hábil con las pocas palabras como buen inglés, con esa frase tan terminante levantó una pared y a otra cosa. No había que seguir buscándole la quinta pata al gato, Carlos Reutemann no correría —y ya era definitivo— para el equipo Brabham en forma oficial, por lo menos hasta mitad de temporada como se supuso equivocadamente en un primer momento.

Y 1971 pasó, arrastrando consigo una temporada más de F2. El Lole anotó un poroto tras otro en su campaña, ganó prestigio que le rebasó los bolsilos del antiflama y el jueves anterior a la carrera de Brands Hatch, lo puso sobre un escritorio y firmó de una vez por todas el contrato con Brabham para correr en carreras puntables y no, en Fórmula Uno durante 1972. de esa manera Reutemann logró una vez más lo que se propuso. Aplicó intuición, calidad y llegó a la meta soñada. Sólo le resta aprender poco a poco pero ya puede volar solo. El ACA por su lado cumple con uno de sus objetvos y le dio la última mano que el Lole necesitaba para correr un Brabham que es el auto que a él le interesa (aunque suponemos que de no existir el apoyo económico del ACA hubiese logrado igualmente su puesto en el equipo): juntó los pesos de aquí, de allá y del propio bolsillo para poner un Fangio en Europa, nuevo, muy actualizado. Aplausos por favor...

Eso sí, sería conveniente que de aquí en más se olviden un poco de Reutemann porque ya está definitivamente encaminado y mirar un poco para atrás, más allá de Cacho Ruesch que hay mucha gente que está en la cola.

Fabricar dos o tres Reutemann más si es posible, ésas tienen que ser las metas inmediatas del Automóvil Club.

REUTEMANN y F.1:
PROPUESTAS Y MAS
PROPUESTAS

El santafesino tuvo dos propuestas muy importantes para correr en Fórmula Uno en la temporada del '72.

La primera vino por parte de *March* para integrar el equipo durante todo el año, junto a Ronnie Peterson.

La segunda salió de la boca del mismísimo Big John *Surtees,* con ofrecimiento similar y con Mike Halwood como compañero de banco. Sobre todo esto conviene comentar algo.

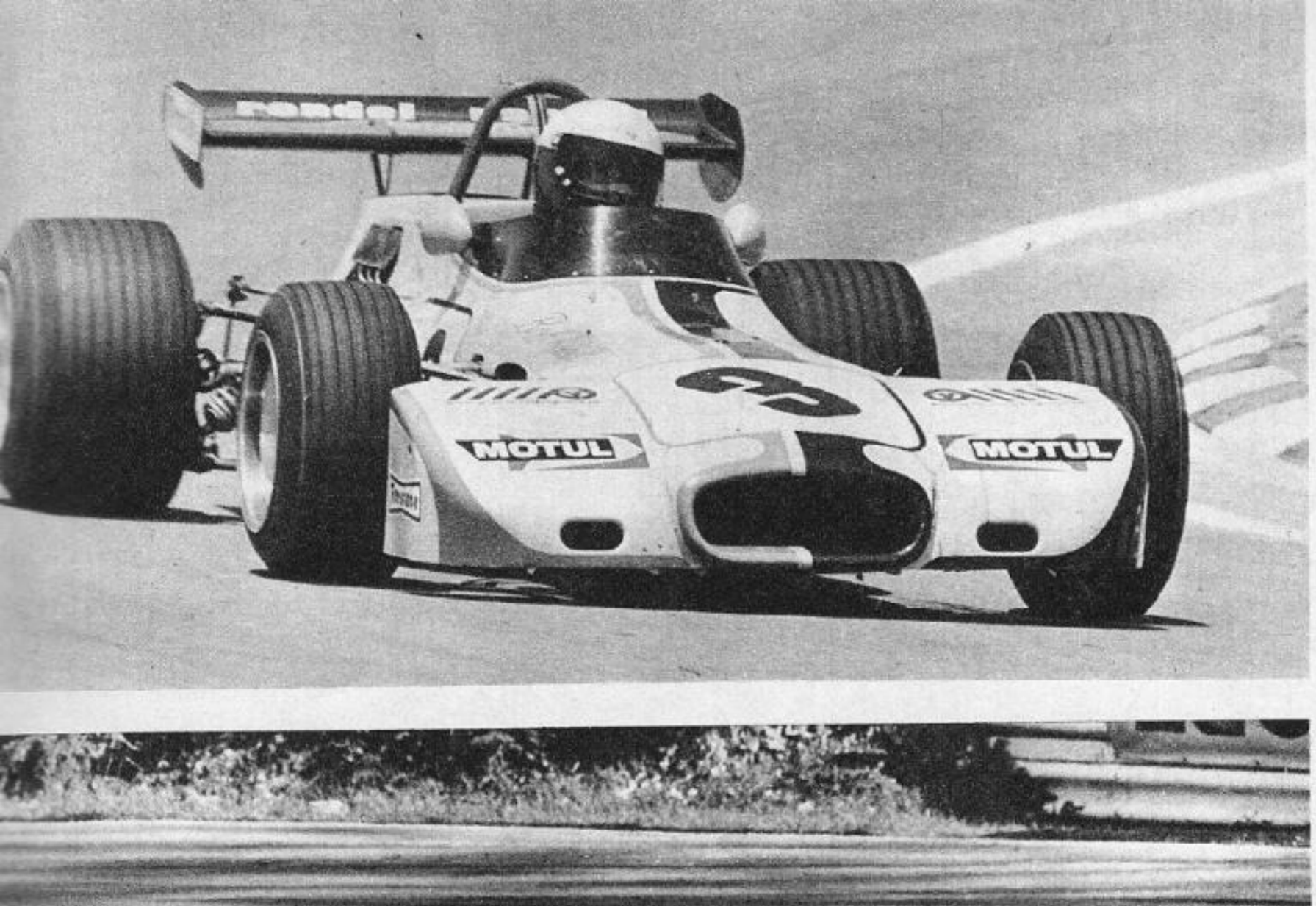
Es cierto que Carlos Alberto Reutemann es un piloto con mucho prestigio y estas ofertas así lo demuestran.

Pero además otros detalles lo hacen un hombre para tener en cuenta en Fórmula Uno: a) nunca rompió un auto. Eso es muy importante; cada F1 cuesta mucha plata, tanta que le dolería hasta al Vaticano;

b) tiene calidad y no le llevará mucho tiempo adaptarse a la F1;

c) es el piloto con más posibilidades entre los no graduados para el Trofeo Europeo de F2 y

→



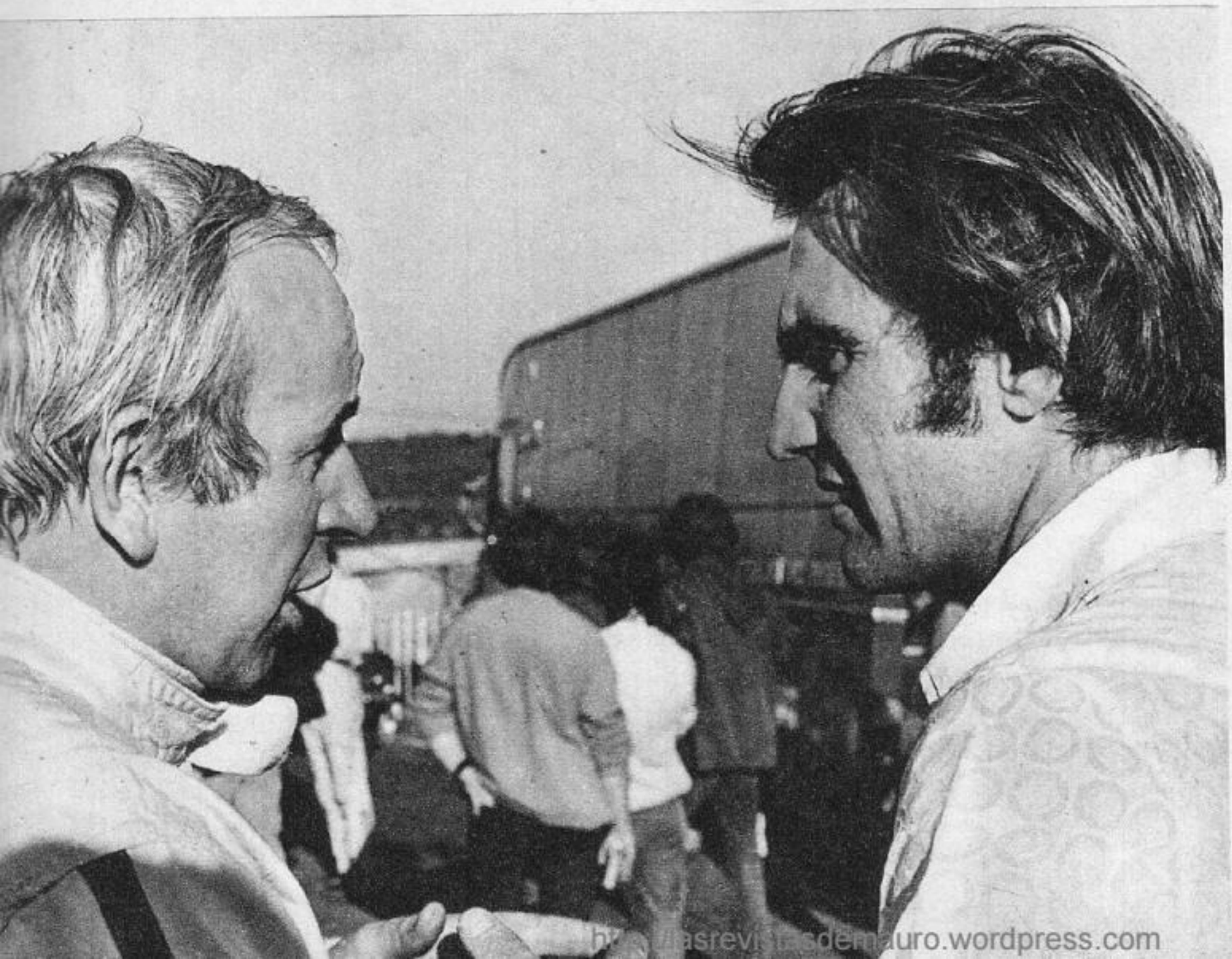
El equipo Rondel de F-2, oficialista de Brabham, también lo quiere al santafesino en sus filas.

Izquierda, centro: Con el BT 33 correrá en el GP de Argentina. NI su BT 37 ni el de Schenken estarán prontos para antes del GP de Sudáfrica.

Tim Schenken, coequiper de Reutemann en F-1.

Derecha, arriba: Brabham, Tauranac, Reutemann, un trinomio para 1972.

Izquierda, abajo: John Surtees le ofreció un puesto en su equipo.

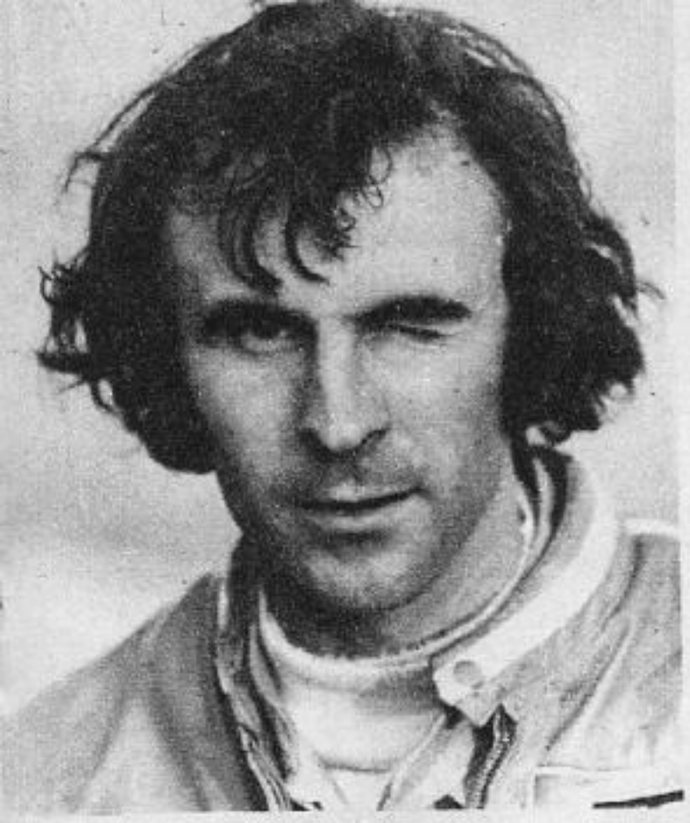


contratarlo paralelamente para F1 y F2 es una medida muy acertada;
d) es muy estudioso y excelente collaudatore;
e) tiene tras de sí un fuerte apoyo económico, casi estatal.
Las dos ofertas para F1 le fueron presentadas sin exigencias publicitarias sine qua non.
Es decir, si era posible que Reutemann apoyase la participación de su auto con alguna publicidad tanto mejor, y si no aportaba nada, también.
Por lo tanto si quería correr gratis, corría gratis.
Valga la aclaración porque más de un derrotista puede suponer que Reutemann está en F1 por el ACA, que pone buena plata y no por otra cosa. Y demostrado quedó que no es así.
Sin lugar a dudas la desmesurada admiración que Reutemann tiene hacia Ron Tauranac pudo más que las ofertas de los demás ingleses. En Brabham el ACA aporta una secreta cantidad de dinero para financiar la campaña, a pesar de ello Reutemann consideró lógica su incursión con el equipo de Tauranac porque como bien nos dijo una vez:
"Tauranac construye los autos como si fuera a conducirlos él mismo, con la seguridad del piloto como prioridad uno";
el próximo Brabham de F1 (BT 37) se comenta será realmente extraordinario; y finalmente ni Surtees ni March le ofrecían un panorama deportivo más positivo. No lo pensó dos veces y rumbeó para la marca de sus amores.

F. 2: ¿CON EL ACA?

El contrato con Brabham en F1 trajo aparejado un ofrecimiento para integrar, también, el Rondel Racing, equipo oficial de F2 de Brabham. ¿Qué tal?,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





otra proposición más, y van... Sobre esta oferta todavía no se estudió decisión alguna, es el ACA el encargado de tomarla y hasta el momento no le dieron vía libre a Reutemann para que decida su parte.
Si el ACA le permite integrar el Rondel Racing una plaza quedaría libre en el equipo, otro argentino podría exportarse para competir al lado de Cacho Ruesch que está en vías de la afirmación definitiva.
Si así fuese, el ACA continuaría con sus propósitos de promover pilotos a nivel internacional.
Pero si el ACA *no* deja a Reutemann (si éste así lo desea claro está) integrar el equipo ofical de F2, el Lole perdería una buena oportunidad de contar con un auto superior al que le pueda ofrecer el Automóvil Club por la elemental razón de que aquél es oficial, y contará con un apoyo técnico superior.
Lo que el ACA no ignora es que con Reutemann en F2 el triunfo está asegurado en 1972 y tenerlo consigo es una egoísta pero tentadora posibilidad.
Es evidente que el Rondel Racing, durante esta temporada, no hizo una campaña tan exitosa como la del equipo del ACA.
La posición de Schenken en el campeonato jamás fue mejor que la de Reutemann pero también es cierto que Schenken trata a los motores bastante mal y y Reutemann no.
Además ni Graham Hill ni Bob Wollek, también integrantes del equipo, son tan veloces como Reutemann.

COSWORTH: PARA LOS TRES MOSQUETEROS

Para 1972, se supone que Ford de Inglaterra tomará la siguiente determinación según trascendidos.
Habrá tres pilotos que resultarán beneficiados: serán Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi y Ronnie Peterson.
Serán los primeros y quizá únicos receptores durante la primera mitad de la temporada de F1, de la nueva serie de motores que desarrolla Cosworth, que tendrán una potencia estimada en 460/70 HP.
Tyrrell, Lotus y March tendrán motores ingleses para autos ingleses.
En esta bolada Brabham no recibe nada, quizá porque como nos comentó Reutemann *"esos pilotos ya se lo ganaron, yo todavía quizá no le pueda sacar provecho a esos HP que hay de más. Pero algún día podré hacerlo y entonces me ganaré el mío yo también"*.
Schenken también está en posición similar a la de Reutemann, un escalón más arriba pero no es suficiente.

LA POSICION DE LOLE FRENTE BRABHAM

El ACA, aparte del aporte económico y de sus colores que serán llevados por el BT 37 del Lole nada tendrá que ver con la participación de Reutemann en F1 durante 1972. Tanto la dirección técnica como la deportiva correrán por cuenta de Motor Racing Developments.
Esta situación difiere mucho con la actual en el equipo de F2 donde la batuta técnica y deportiva está a cargo de Staffa.
Por lo menos así está presentado en el organigrama porque a la hora de tomar determinaciones técnico-deportivas, la opinión de Reutemann es la que más pesa, el piloto es el que toma las decisiones terminantes.
Económicamente, para Carlos Reutemann la incursión en 1972 en F1 no es mucho más ventajosa que la de este año en F2 pero sí un paso más adelante y una inversión para el futuro.

LOS PRIVILEGIADOS SON LOS AUTOS

Hace un tiempito se decía que Schenken era algo así como el protegido de Brabham y Reutemann el de Tauranac. Que Brabham le daba manija a uno porque era australiano igual que él y que Tauranac prefería al otro por estudioso.
Mientras estuvimos en Europa nada nos indicó tal cosa y si en realidad así es, pobrecito del cómico de Tim Schenken, lleva las de perder, porque en honor a la verdad, Brabbam ya tiene muy poco que ver con el equipo y la marca que lleva su apellido
Evidentemente, desde que colgó el casco poco debe ser lo que le reditúa —proporcionalmente a sus otros ingresos— el equipo y la fábrica de autos de carrera. Por sobre todas las cosas es un hobby y en realidad es Tauranac quien desempeña las funciones ejecutivas. Tanto Reutemann como Schenken cuentan con el total apoyo de él.
Brabham, por otro lado hace mucho tiempo que lo tenía en cuenta a Reutemann, precisamente desde su primera carrera, la del día que lo tocó a Rindt, ¿recuerdan?

TAMBIEN SP

Con respecto a SP, Reutemann no tuvo ninguna oferta oficializada de ningún lado pero su nombre fue barajado con muchas posibilidades dentro de la plana mayor de Ferrari.
Después, la cosa se enfrió pero el nombre de Reutemann fue muy sonado para integrar el equipo de SP de la casa de Maranello en 1972. Algunos diarios de Buenos Aires comentaron algo sobre Ferrari hace un tiempo y las posibilidades de éste en un F. 1. Tal cosa no existió; en realidad eran con SP las intenciones de Ferrari para con Reutemann.

.....

El panorama del Lole para 1972, no podría ser mejor:
1º) Integrará un equipo de primera en F.1. Será una regia oportunidad para hacer escuela en el juego grande y quizá, ¿por qué no?, con un golpe de suerte ganar una carrera de F.1 puntable o no. Que ganará varios puntitos al final del Campeonato lo damos por descontado.
2º) El ofrecimiento para correr en F.2, también oficialmente para Brabham, junto a Schenken y Wollek es un excelente medio para aspirar decididamente al Trofeo Europeo de F.2 ya que técnicamente el Rondel Racing puede ofrecerle mucho más que el equipo del ACA por la simple condición de ser oficialista. Para muestra basta un botón: las trompas aerodinámicas que usan actualmente no se las quisieron vender al ACA, ni a ningún particular; ventajas del equipo que le dicen... 3º) Su experiencia en F.2 ya es muy grande y es en la actualidad el piloto no graduado con más aspiraciones a llevarse el Campeonato de F.2.

.....

Evidentemente, de acuerdo a los resultados y al desarrollo de los distintos acontecimientos (subcampeonato, las ofertas para F.1 y F.2, el saldo positivo posBrands Hatch) no tiene por qué dejar de ser así. Sin vuelta de hoja este santafesino es lo más positivo que se puede extraer hasta ahora del año calendario del automovilismo argentino.

Alfasud

UN ALFA

Por FRANCO LINI (Corresponsal en Europa)



Modificando sustancialmente la tradicional concepción de sus autos, Alfa Romeo concibe en su nueva planta de Nápoles el más alejado de los diseños en cuanto a los precedentes. Sus características, en estas páginas



La presentación del "Alfasud" es un suceso importante que va más allá del hecho que puede significar el lanzamiento de un auto nuevo al mercado internacional. Alfasud, filial directa de Alfa Romeo y de hecho el nombre de una nueva fábrica de automóviles, ha sido visitada poco tiempo atrás por el primer ministro del gobierno italiano —Colombo— quien tuvo oportunidad de comprobar la inmediata puesta en marcha de la línea de producción de automotores.

Este hecho es realmente un suceso ya que la fábrica de Alfasud, sita en la proximidad de Nápoles, será el primer ejemplar de una industria autónoma en el sur de Italia, representando un paso importante en la industrialización de la zona meridional.

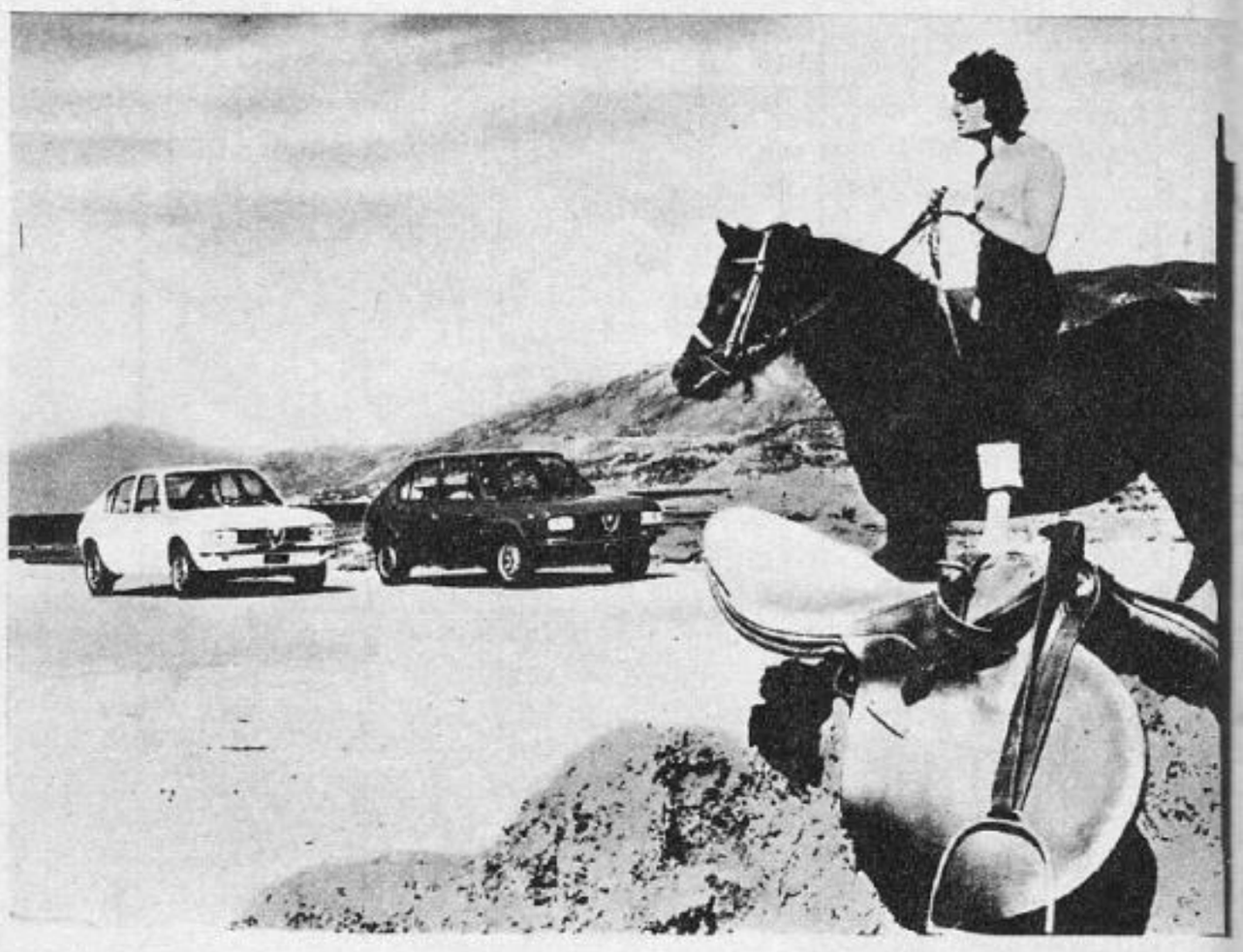
En el sentido de favorecer un programa a largo plazo con miras a favorecer a los habitantes del sur, Alfa Romeo empresa estatal ha decidido la construcción de su gran fábrica después de haber efectuado los pertinentes estudios de mercado que —según los resultados previstos— permitirán proveer actividad constante por algunos años, ya que se estima una producción del orden de las 350.000 unidades anuales.

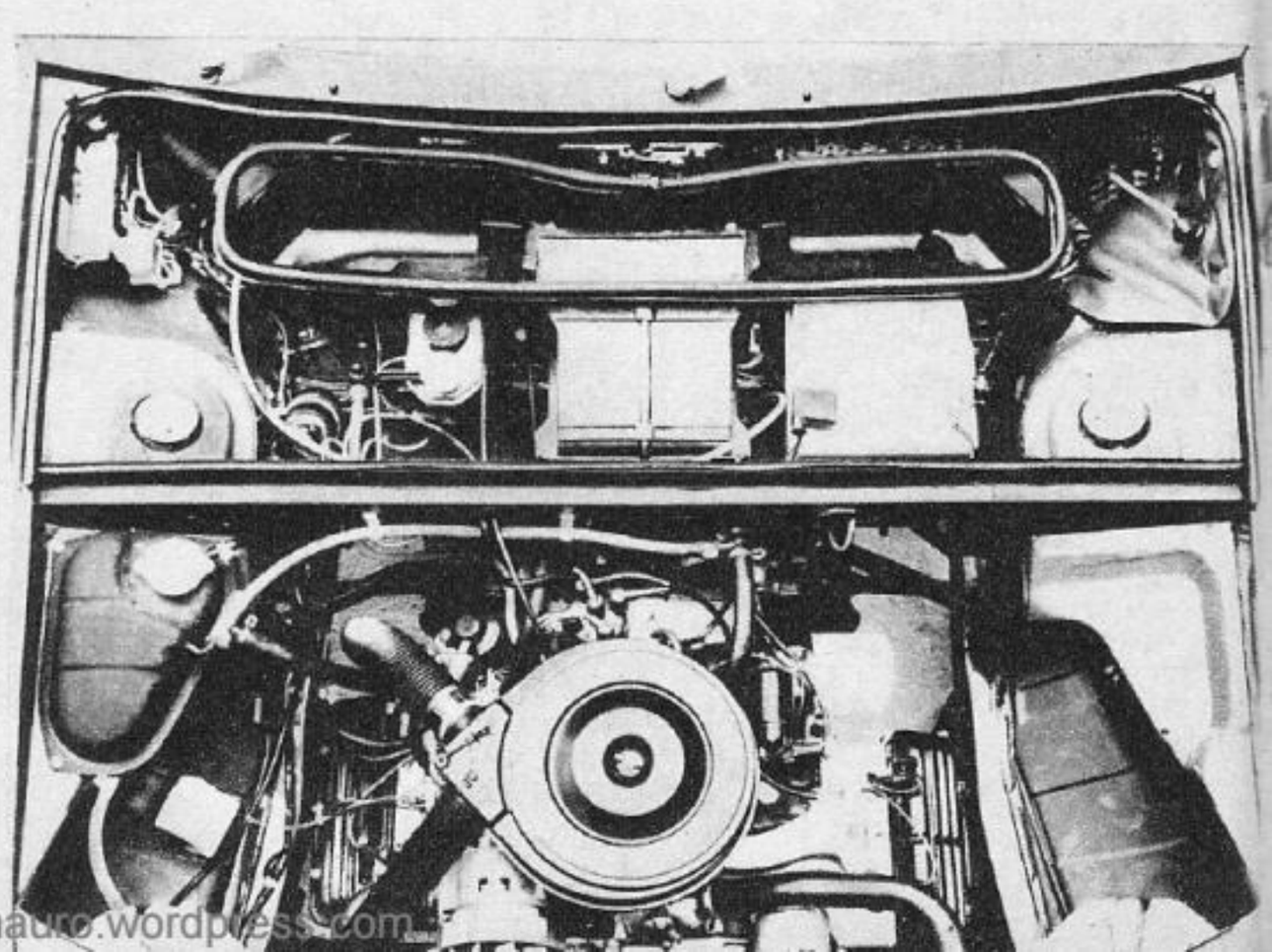
Es precisamente en la nueva planta donde en breve comenzará a lanzarse al mercado el más reciente producto Alfa: el Alfasud, que mantendrá tanto en su concepción como en su construcción las más arraigadas tradiciones del Alfa Romeo, especialmente en lo que respecta a elementos de seguridad, brío y performance. No así en cuanto a otros sentidos; será un auto de baja cilindrada (1.186 cm³) en un momento en que la tendencia general se orienta hacia los "dos litros" sobre todo en los autos que ofrecen cierta sofisticación y prestación deportiva. De esta manera, el Alfasud se integra a un terreno totalmente nuevo para la marca. Es también la primera vez que se incorpora tracción delantera a un vehículo de Alfa, exceptuando aquellos que se producían bajo licencia (Dauphine-Alfa, en la época en que andaban bien las relaciones . . .).

Con el Alfasud se produce entonces una verdadera revolución técnica que se verifica en el seno de la fábrica, ya que —fuera de las particularidades mencionadas— el pequeño motor será el primero con motor de cilindros horizontales opuestos y un único árbol de levas a la cabeza por cada hilera de cilindros (todos los motores Alfa de posguerra fueron doble árbol a la cabeza). Para completar las innovaciones, los frenos delanteros —a disco— estarán ubicados a la salida del diferencial y no adyacentes a las ruedas siguiendo de esta manera una técnica que es más usual en los autos de competición y no en los autos de serie, sobre todo en los de baja cilindrada. El Alfasud ofrece entonces las ventajas de la tracción delantera combinada con su comodidad interior generosa en relación a las reducidas dimensiones externas, ya que no es muy diferente en tamaño a un Fiat 128 o a un Renault 6. En cuanto al diseño, el nuevo auto sigue la moda de las "falsas cupés" actuales de cuatro asientos.

Un perfeccionamiento bastante inhabitual en los autos europeos aparece en el Alfasud: el volante orientable, en inclinación y extensión, de manera de amoldarse a la exigencia planteada por cada conductor.

Las características técnicas se ofrecen en cuadro anexo.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DIFERENTE



Arriba: versión cuatro puertas del nuevo "Alfasud", que sigue en su diseño la actual tendencia de las falsas cupés.

Arriba, izquierda: disposición interior cómoda, a pesar de las reducidas dimensiones externas.

Abajo: bien llenito el vano motor con el "cuatro-horizontales-opuestos" de 1.186 centímetros cúbicos.

En la foto puede verse un caballo, una montura y un jinete, que nada tienen que ver con los dos Alfasud que aparecen en el fondo.

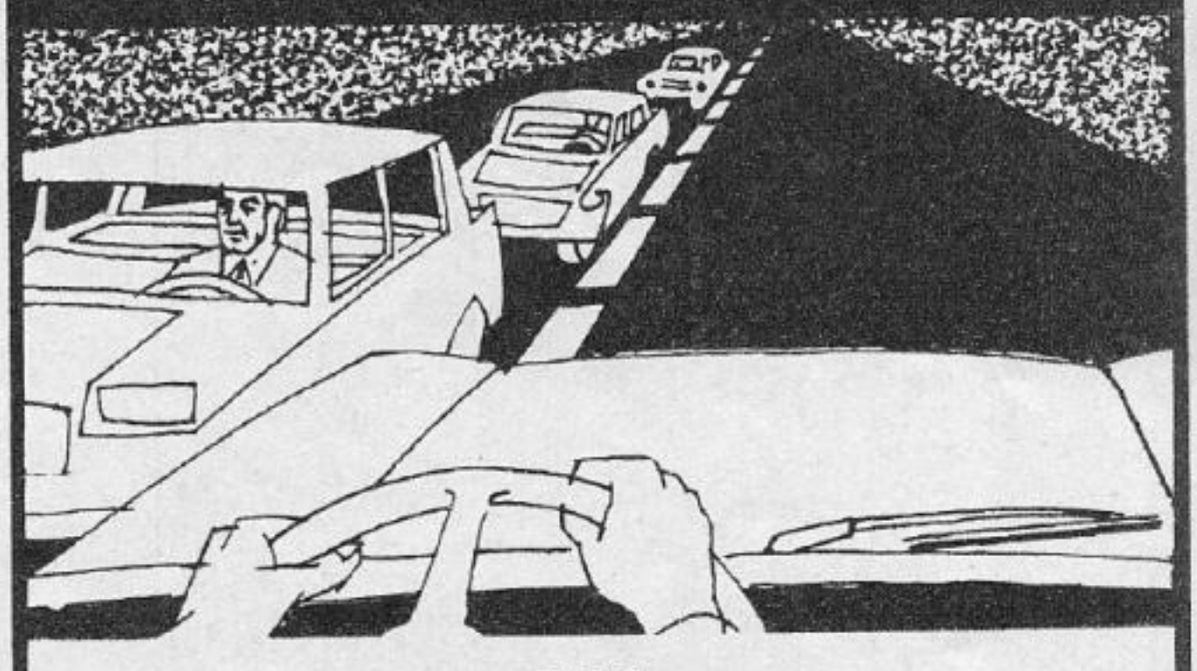
ALFASUD

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR	
Cantidad de cilindros	4 (1.186 cm³)
Ubicación	horizontales opuestos
Diámetro de cilindros	80 mm
Carrera	59 mm
Relación de compresión	8,8 : 1
Potencia máxima	73 HP a 6.000 rpm
Cupla motriz máxima	9,8 mkg a 3.500 rpm
DISTRIBUCION	
Arbol de levas	2 a la cabeza (uno por cada fila de cilindros)
Comando de distribución	correa dentada
ALIMENTACION	un carburador monocorpo vertical
Refrigeración	por agua, con ventilador eléctrico comandado a termostato
TRASMISION	caja de cuatro marchas
Arbol de trasmisión	a doble junta homocinética. La junta del lado del diferencial es telescópica para absorber las variaciones de longitud
SUSPENSIONES	delantera independiente, tipo Mc-Pherson
	trasera a eje rígido, con dos brazos reactores. Amortiguadores De Carbon adelante y atrás
DIMENSIONES	distancia entre ejes: 2.455 mm; trocha delantera: 1.384 mm; trocha trasera: 1.351 mm; largo total: 3.890 mm; ancho máximo: 1.590 mm; altura: 1.370 mm; peso: 830 kg.

TRIVEX

Vea perfectamente a corta, media y larga distancia!



con:

Corneazoom®

de Cornealent

La más reciente creación y exclusiva novedad: El lente multifocal CORNEAZOOM para presbicias (vista cansada), que permite **ver perfectamente a corta, media y larga distancia.** Esto es posible utilizando la experiencia y capacidad técnica Cornealent unidas al eficaz sistema del Centro de

Computación
Electrónica
Contactológica

Deposite su confianza en Laboratorio Pförtner-Cornealent, la empresa que más crea e investiga en lentes de contacto.

Consulte a su Oculista y realice una prueba sin compromiso, en:

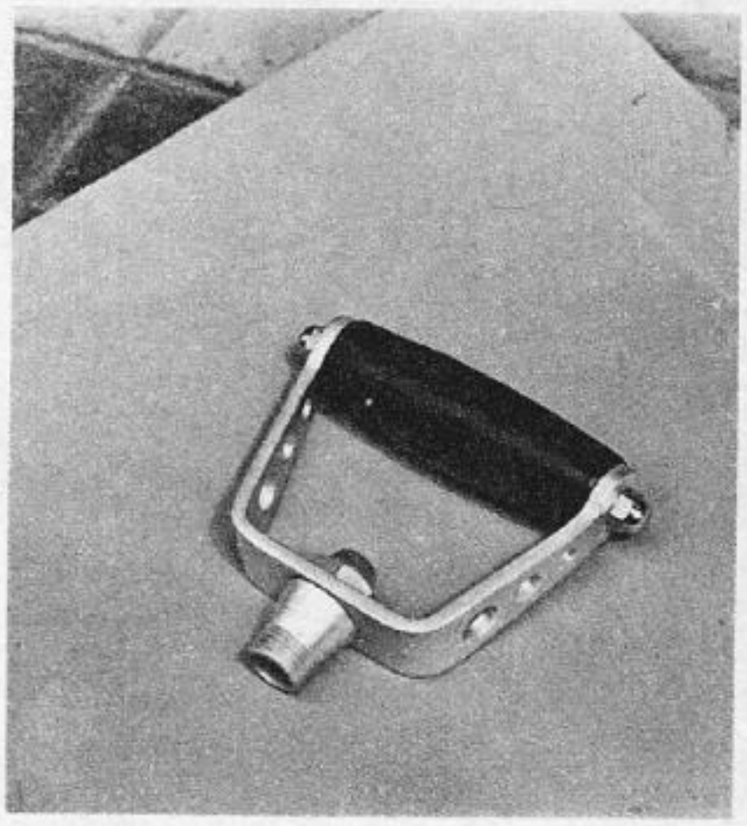
LABORATORIO
Pförtner-Cornealent
Av. Pueyrredón 1706
Tel. 82-7887 - 83-6230
84-2410 - Buenos Aires

Planes de financiación

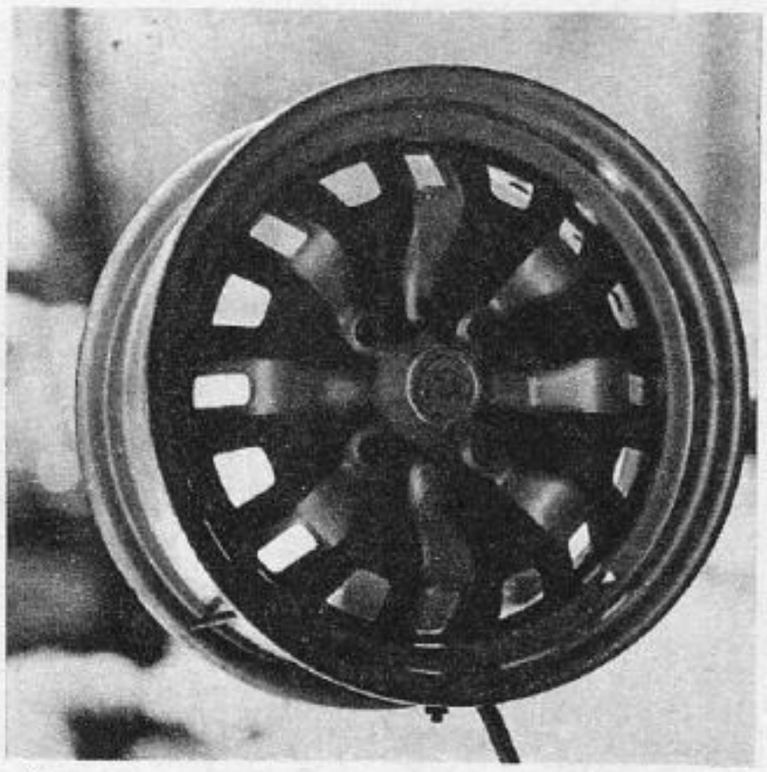
La vidriera de Corsa



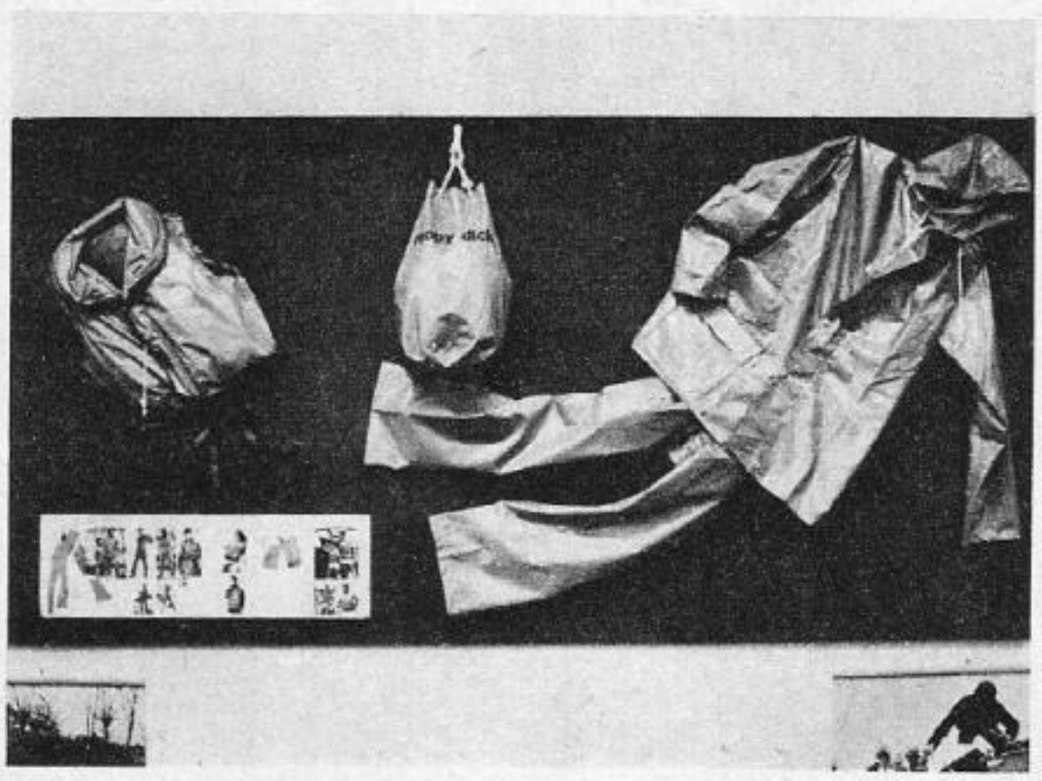
Butaca Universal anatómica realizada en Telgoflex y Chatelec. Para cualquier auto, con garantía sin límite. Colocada, vale $ 325.— en Lintap, Riglos 253, Capital.



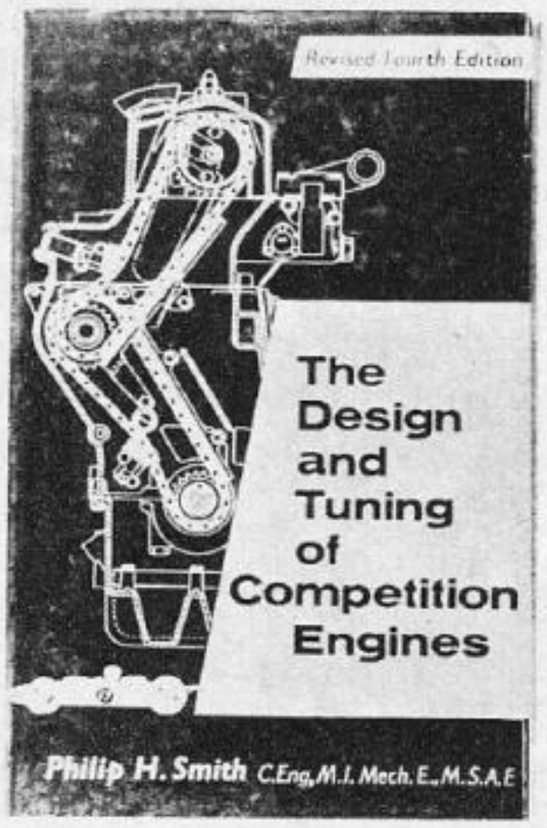
Empuñadura deportiva para todo tipo de palanca al piso. Manillar forrado en cuero y estructura de dural. En Esusen, Paraná 734, Capital, a $ 21.—.



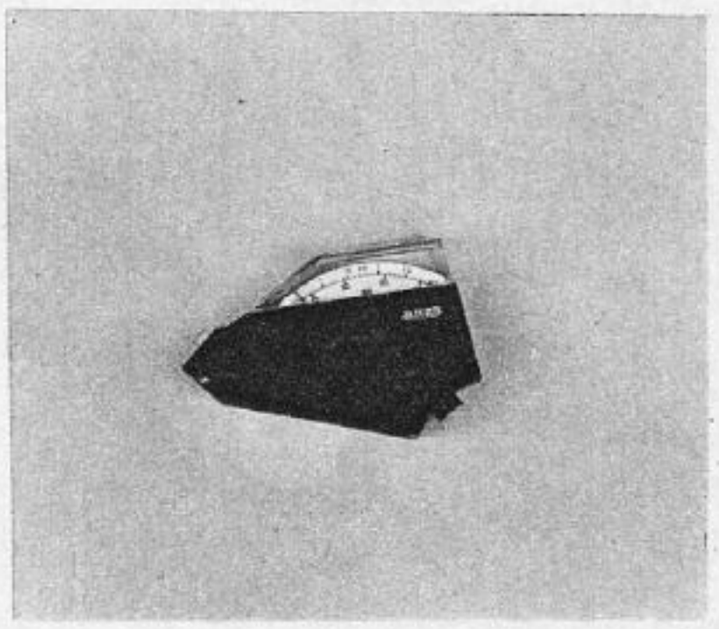
Llanta estampada en acero para Fiat 1500 y 1600 que ensancha ligeramente el rodado original. En Cimetal, Santa Fe 4949, Capital, a $ 55.— cada una. También pueden adquirirse pintadas de blanco brillante.



Equipo "Moby Dick": chaleco salvavidas ($ 110.—), bolso impermeable ($ 18.—), traje de agua (pesos 187.—), todo legítimamente importado de Francia. En Bordiga Vacaciones, Avda. San Martín 4180, Capital.



"The Design and Tuning of Competition Engines" (El diseño y preparación de motores de competición), del inglés Philip Smith. Una obra invalorable para el interesado en el tema. Por $ 70.— en Librería Rodríguez, Galería Pacífico, locales 15 y 27, Florida 753, Capital.



Original y exactísimo manómetro para neumáticos marca Jaeger (procedencia francesa). En Esusen Argentina, Paraná 734, Capital, a $ 30.00.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A 30 km/h sus neumáticos dependen de Ud.

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



cicero publicidad

Nueva Fate TM-con o sin cámara.

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

Cubiertas
FATE TM
Seguridad en alta velocidad

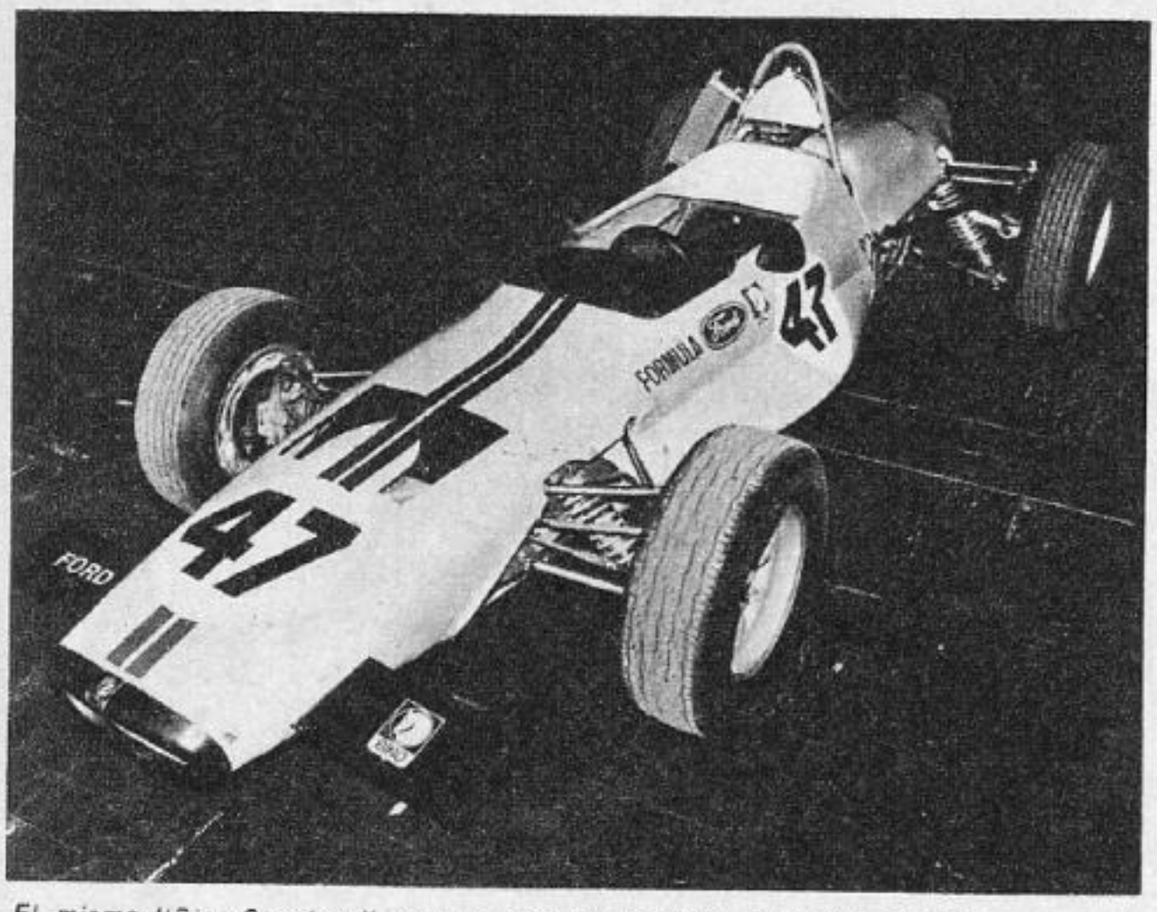
fate O

El neumático argentino.

LA MANERA DE APRENDER

Una fórmula que en mérito al apoyo de empresarios y dirigentes brasileños se está erigiendo en numerosa clase de monopostos, promocionando pilotos y brindando un excelente espectáculo. Todo hecho en Brasil

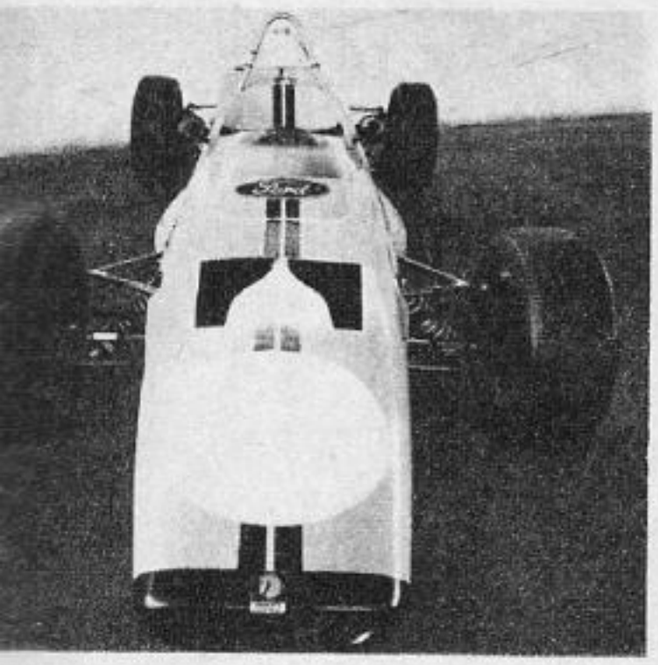
Colaboración de
LUIS OCTAVIO LESSA



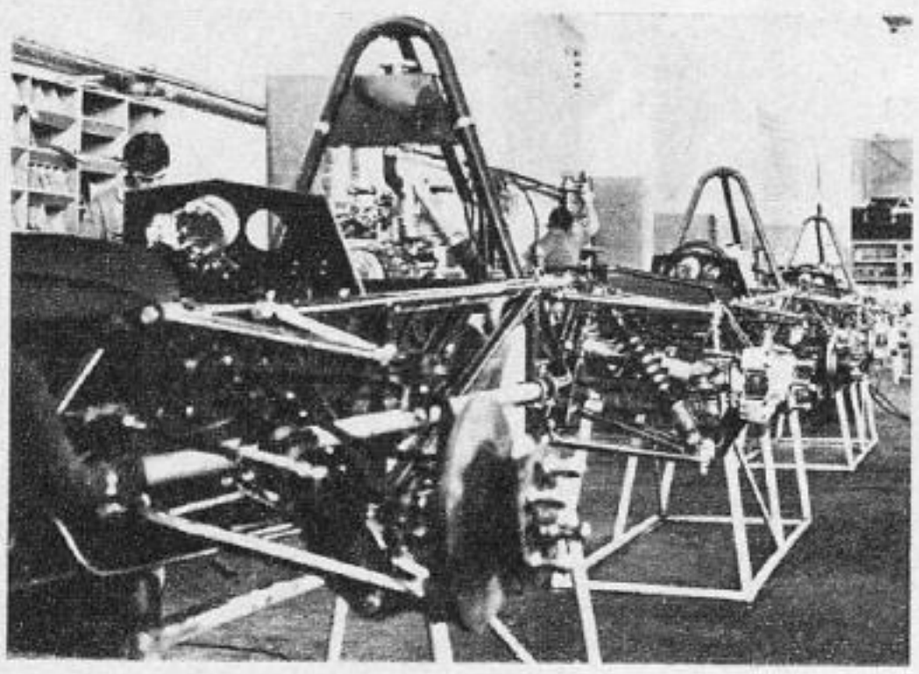
El mismo "Bino-Samdaco" en tres cuartos de perfil. Luce bien hecho.



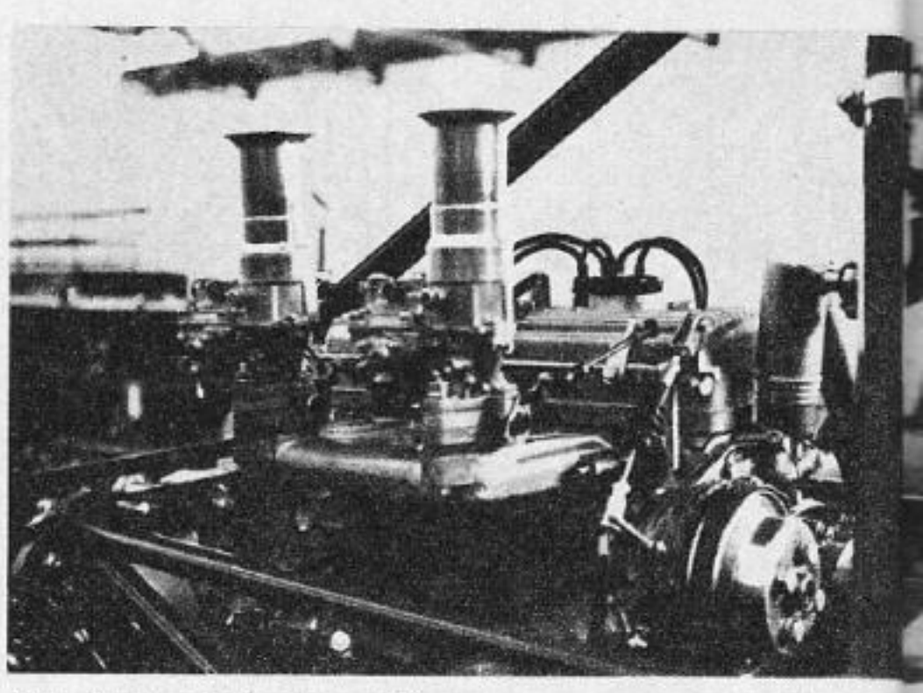
Temporada internacional de Fórmula Ford en el autódromo de Curitiba, Brasil. La forma



General del Fórmula Foro "Bino-Samdaco".



Línea de montaje "Bino-Samdaco" trabajando a full



Los Solex monocuerpo utilizados en motores Ford 1.440 cm

El ejemplo del suceso de la Fórmula 4 en la República Argentina no pasó inadvertido a los dirigentes del automovilismo brasileño, que, aun a pesar del fracaso de la Fórmula "V", que no arraigó en el Brasil, continuaron en la búsqueda de una categoría donde la igualdad de posibilidades y el bajo costo fueran las características principales.

Fue pensando así —después de la Temporada Internacional de Fórmula Ford— que Luiz Antonio Grecco inició, en su oficina "Samdaco", la construcción de los primeros monopostos de F.F. brasileños. Actualmente, Brasil cuenta con un parque de 25 autos de esta categoría, un campeonato en marcha y mucho entusiasmo por parte del público, que está prestigiando con su presencia los espectáculos.

COMO ES LA FORMULA FORD

Los F.F. brasileños, que hicieron su estreno en Tarumá —Rio Grande do Sul—, tienen chasis tubular de acero y el motor, en la tradicional ubicación de los monopostos —entre ambos ejes— es Ford, de 1.440 cm³, con una potencia máxima de 100 HP a 6.200 rpm. La relación de compresión es 9,2:1. La alimentación corre por cuenta de dos carburadores Solex monocuerpo, el cárter es seco y una bomba doble se encarga de la siempre conveniente lubricación...

La caja de cambios utilizada es una Hewland MK-8, cuatro marchas hacia adelante y retroceso. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas. Los frenos son Lockheed, doble circuito independiente.

Las dimensiones son las siguientes: distancia entre ejes: 2,27 m. Trocha delantera: 1,49 m. Trocha trasera: 1,58 m. Largo total: 3,52 m. Altura máxima: 0,80 m. Peso total: 400 kg. Las llantas son de magnesio, de 13", y los neumáticos —Pirelli— de 6" en las cuadros ruedas.

QUIENES CORREN EN F.F.

De los pilotos brasileños que se adhirieron a la Fórmula Ford el más conocido es Pedro Víctor De Lamare, Premio "Víctor" del año pasado en Brasil y famoso por los buenos resultados obtenidos a bordo del Fulvia-Chevrolet (N. de la R.: Tuvimos oportunidad de ver a De Lamare en nuestro autódromo... remember...). La gran mayoría de los pilotos restantes está formada por volantes "gaúchos" (llámase así a los brasileños nativos en el estado de Rio Grande do Sul), ya que veinte de los autos fueron comprados con el total apoyo del "Automóvel Clube do Rio Grande do Sul".

Garantizando el suceso de las competiciones, poderosas industrias decidieron formar sus equipos y patrocinar pilotos. Así es como "Renner", importante industria textil, tiene tres autos. Cinzano patrocina a Rafaelle Rosito y a Fernando Esbroglio; ci-

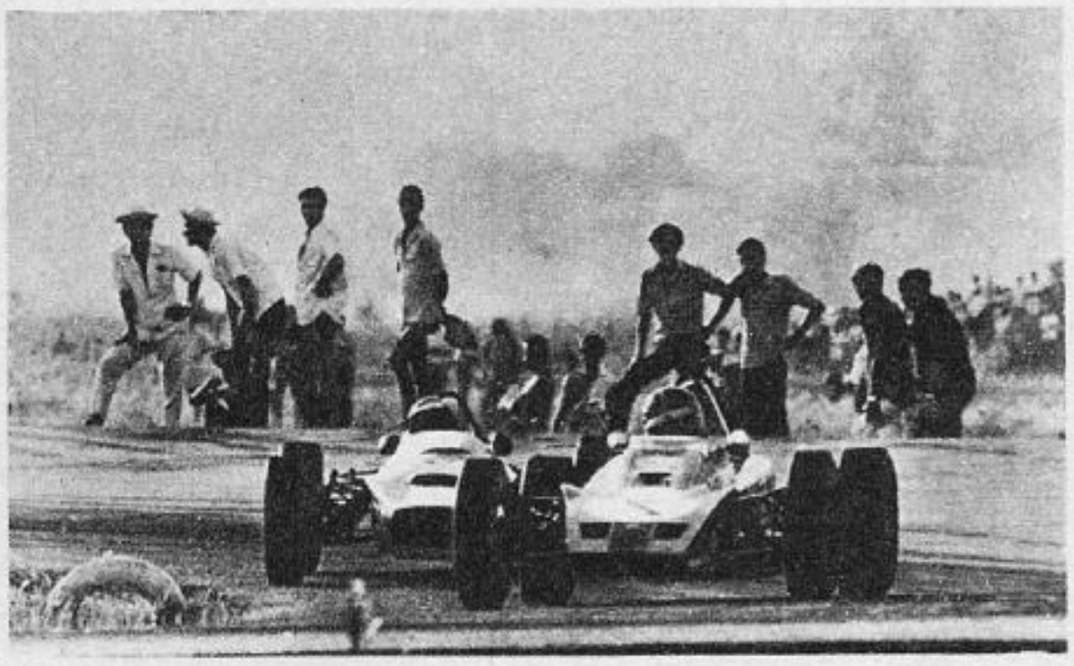
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...D EN BRASIL

...te está tornando importante.





Temporada internacional de F-Ford. Autódromo de Río de Janeiro.

garrillos Shelton financia a Clovis Moraes. Las tiendas "Bier" han formado un equipo con Alfredo Oliveira y Pedro Pereira, y la industria de cuero "Termigioni" apoya a Nelson Barro y Luiz De Marchi.

El interés de los patrocinadores va a dar a los pilotos de Fórmula Ford —gracias a los bajos costos de mantenimiento de la categoría— oportunidades que no hubieran tenido en otras clases, donde, además de otros problemas, los gastos serían indudablemente mayores.

COMO FUE EL DEBUT

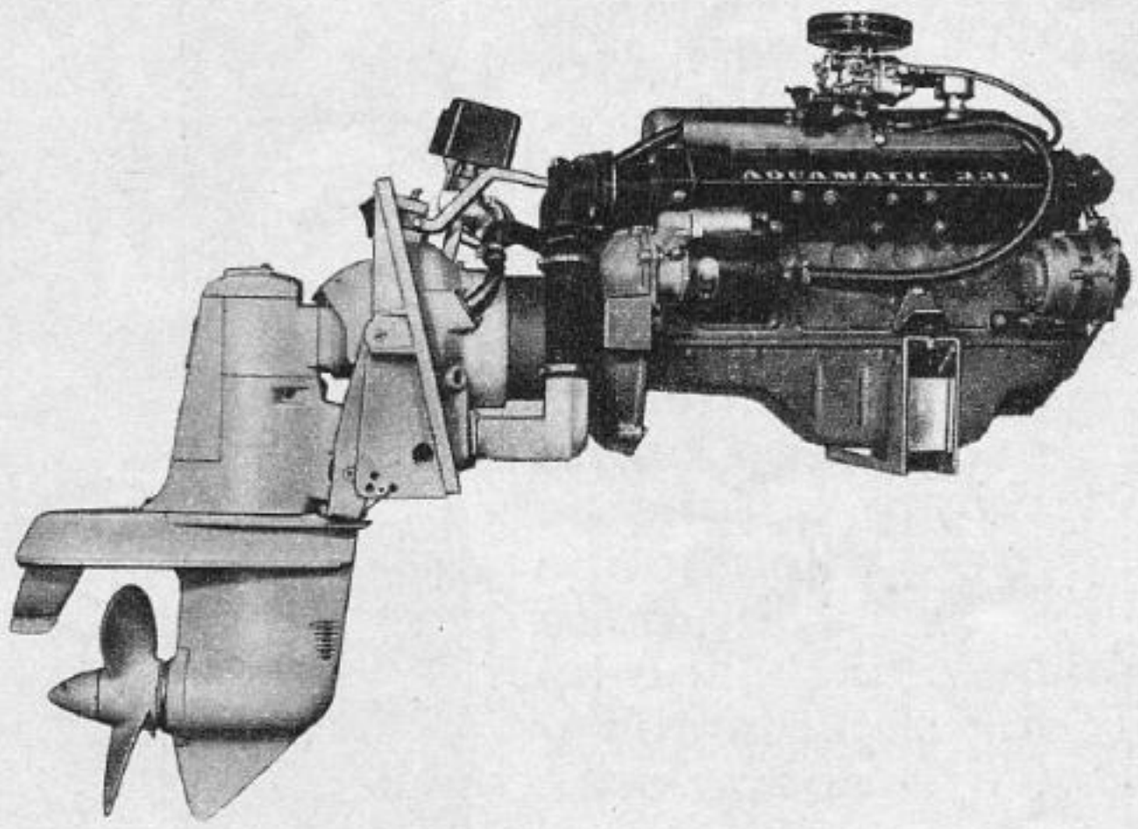
Una buena cantidad de público tomó lugar en el autódromo internacional de Tarumá para ver el estreno de los F.F. brasileños. En la pista, los autos arribaron a promedios cercanos a los 140 km/h. El record de vuelta se fijó en 1m 18s 2 (César Pegoraro).

Veintitrés autos compitieron, siendo veinte de Rio Grande do Sul, dos de San Pablo y uno de Brasilia. Los resultados de esa primera presentación fueron más que positivos; tanto pilotos como dirigentes están en la certeza de que la categoría traerá nuevo impulso al automovilismo brasileño. Tanto es así que Guanabara, San Pablo y Minas Gerais ya encargaron nuevos autos. Se espera que de esta manera el automovilismo brasileño vuelva a las carreras de monopostos, como antes brilló en Mecánica Nacional.

MACDONALD

Aquamatic 221/250

Potente. Versátil. Económico.



El AQUAMATIC 221/250 es un excelente propulsor marino con transmisión VOLVO PENTA AQ 250 y motor de 132 HP.

Por eso es potente.

Sus ventajosas características permiten usarlo en embarcaciones livianas o mayores con bajo consumo de combustible.

Por eso es versátil y económico.

Además, el AQUAMATIC 221/250 está garantizado por la técnica de VOLVO PENTA

Por eso tiene calidad.

Es confiable y seguro.

Ahora que se fabrica en el país, usted puede verlo en su astillero preferido.

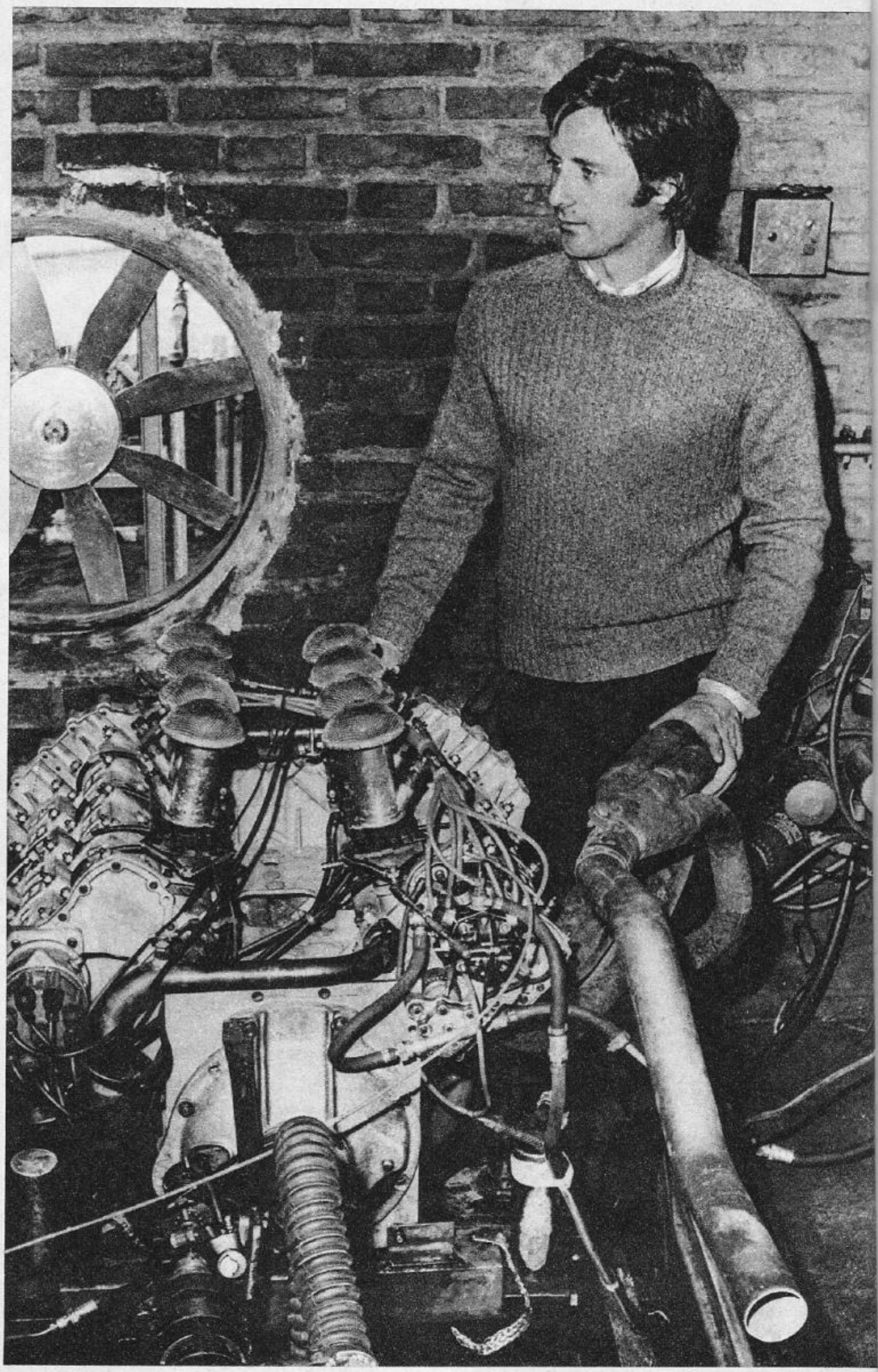
VOLVO SUDAMERICANA S.A.C.I.

Moreno 1142 - Tel. 38-4160 - Bs. As. - Cables: SUDVOLVO

SERVICIO TECNICO

LA VERDA

Los valores de potencia de un motor obtenidos en un banco de pruebas varían de acuerdo con las condiciones atmosféricas imperantes en la sala de ensayo. Para dar un método fácil de normalización de la potencia determinando el factor de corrección, recurrimos al Ing. Rafael Sierra, quien nos ha provisto de los elementos necesarios como para que estas determinaciones sean fácilmente digeribles por estudiantes y preparadores



Cuando se mide la potencia de un motor en un banco de pruebas, el valor obtenido generalmente se cuestiona según el método que se haya aplicado para tal medición. Es bien sabido que las potencias se miden según normas internacionales que responden a las siglas SAE, DIN y CUNA; éstas son las más usuales; según se utilice una u otra norma distintos serán los valores obtenidos. Pero además de esta consideración existe otra que tiene injerencia en cualquiera de las normas mencionadas anteriormente y es el "factor de corrección" o "potencia corregida".

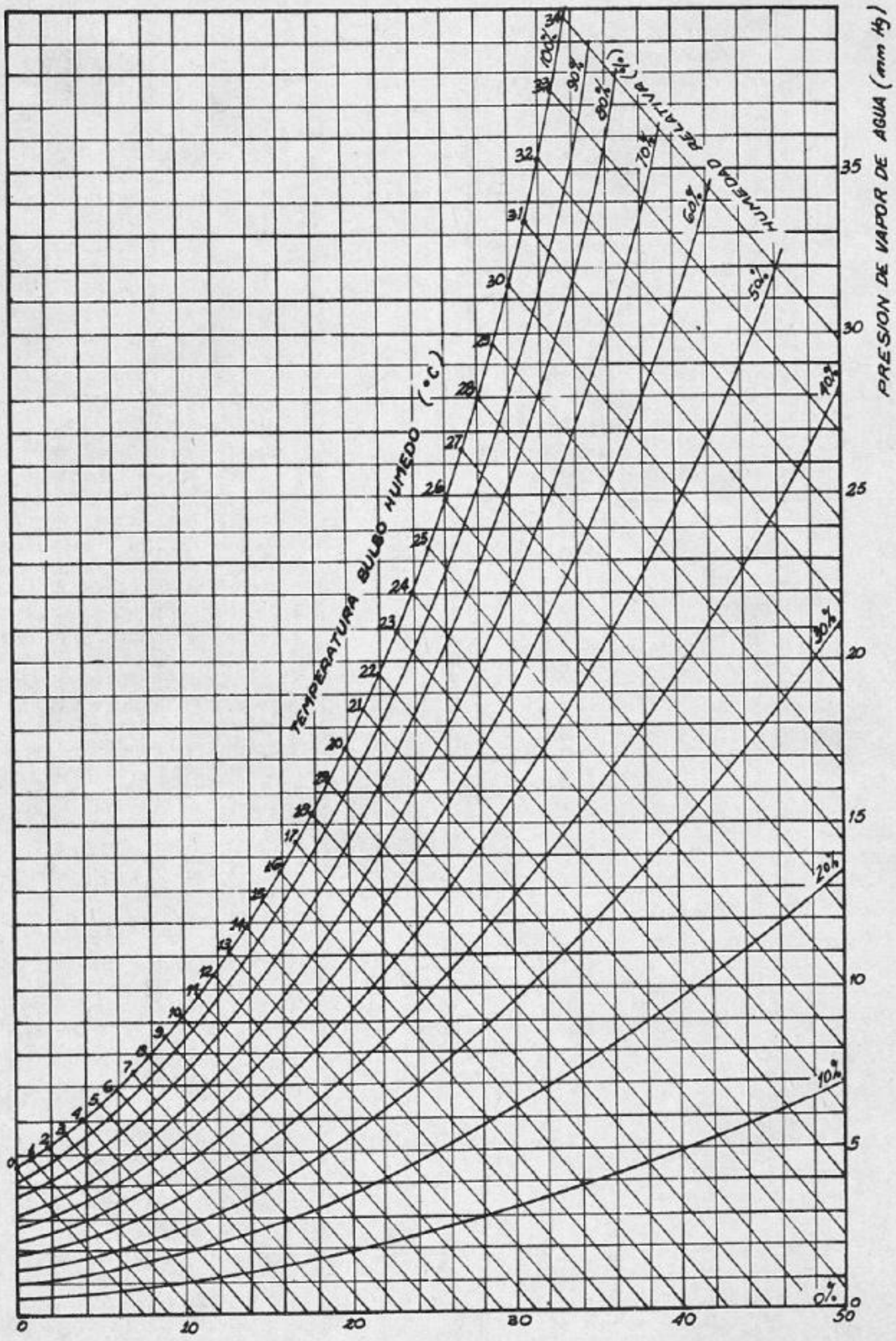
Cualquier operador de un banco de pruebas habrá comprobado que un mismo motor puede arrojar valores variables en más o en menos. según la presión barométrica, la temperatura y el porcentaje de humedad que existe en el recinto del banco de pruebas en el momento de efectuar las mediciones. Esto demuestra que los factores antedichos influyen en el valor obtenido de la potencia y por ende se deberán traducir a condiciones ideales todas las pruebas y así poder comparar la potencia obtenida en condiciones atmosféricas diferentes; es decir, se imponen ciertas condiciones que podríamos llamar normalizadas o stan-

→

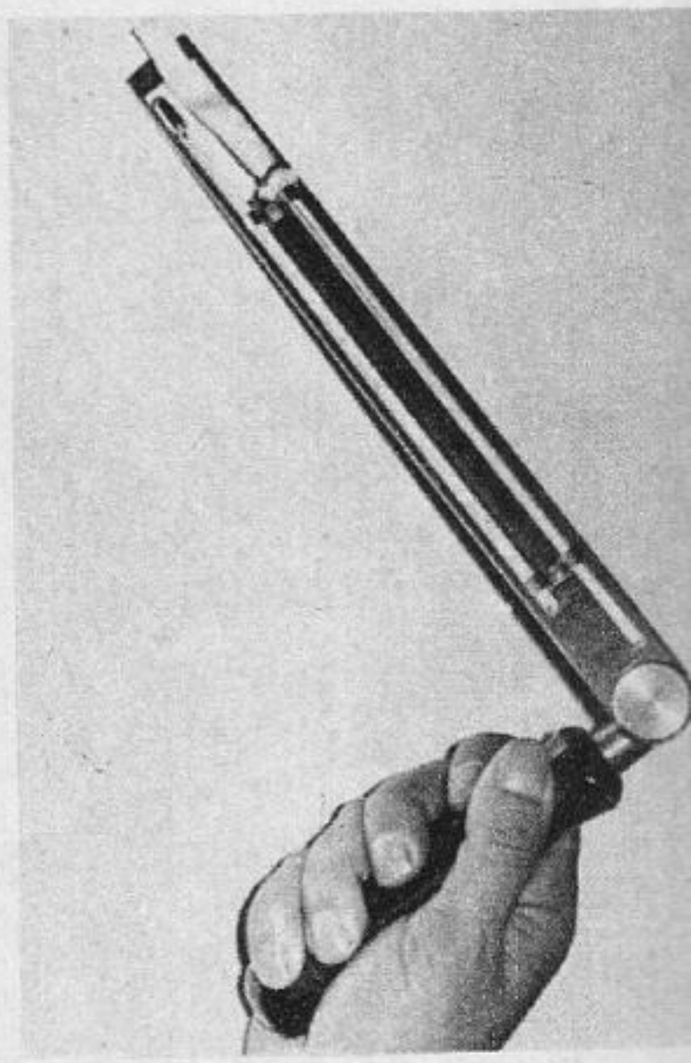
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ADERA POTENCIA

DIAGRAMA DE PRESION DE VAPOR

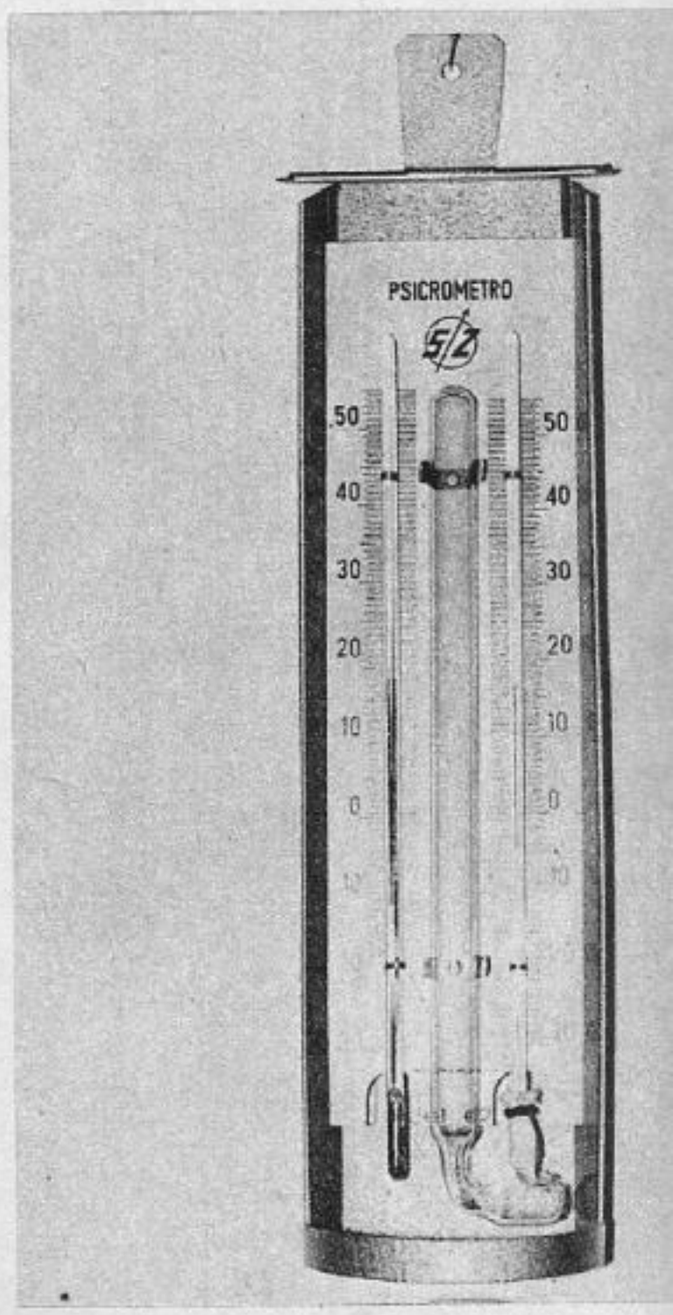


ING. SIERRA



Psicrómetro de revoleo al que su construcción le permite imprimir al mismo una rotación que equivale a una velocidad del aire de 4 a 5 m/seg.

Psicrómetro de bulbo seco y bulbo húmedo: en el medio se encuentra la ampolleta que contiene el agua para mantener húmeda la mecha.



SERVICIO TECNICO

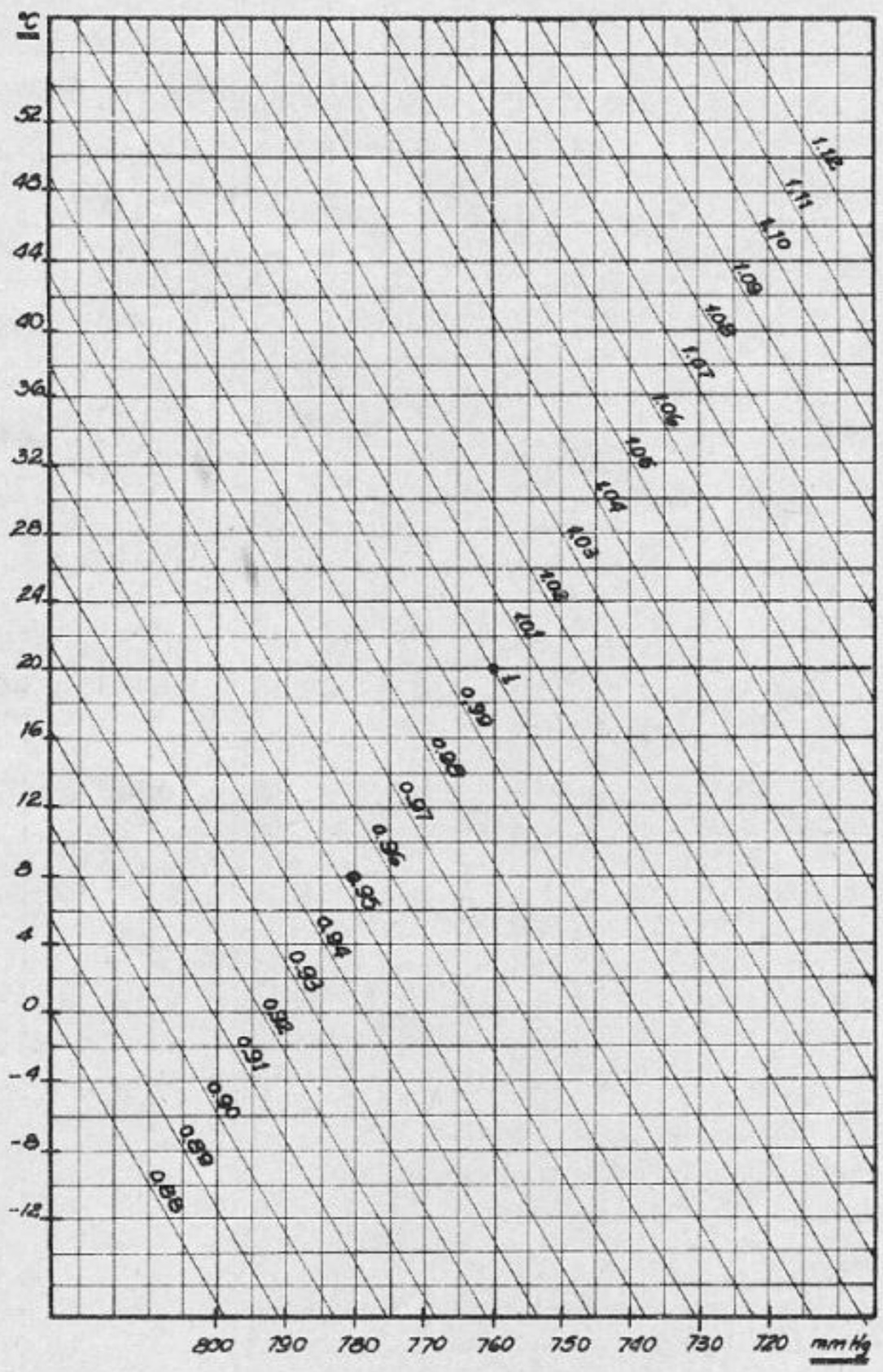
LA VERDADERA POTENCIA

TABLA DE FACTORES PARA CORRECCION DE POTENCIA

FORMULA DEL FACTOR DE CORRECCION

$$f = \frac{760}{Pd}\sqrt{\frac{t+273}{293}}$$

f = factor de corrección
t = temperatura
Pd = Presión barométrica seca (corregida)



CONDICIONES NORMALES A NIVEL DEL MAR:

Presión barométrica : 760 mm Hg
Presión de vapor : 0.00
Temperatura : 20°C

ING. SIERRA

dard. En nuestro país, C. E. T. I. A. (Comisión de Estudios Técnicos de la Industria Automotriz) ha elaborado una norma en la cual se establece la forma de efectuar los ensayos y los requisitos necesarios para efectuar los mismos correctamente y considera como valores normalizados standard a los siguientes:

a) Presión barométrica seca (Pd) = 760 mm de mercurio.
b) Temperatura t = 20°C

Los gráficos que se muestran en esta nota permiten obtener directamente el "factor de corrección" "f".

Para la obtención de los datos que nos permitirán hacer uso de las tablas se debe contar con los siguientes elementos:

a) Un barómetro.
b) Un termómetro.
c) Un psicrómetro o en su defecto un higrómetro.

El psicrómetro, en su tipo más sencillo consiste en dos termómetros: uno denominado de "bulbo seco" y otro de "bulbo húmedo"; este último se denomina de esta manera porque su bulbo se encuentra sumergido en una mecha humedecida permanentemente. El agua de la mecha se evaporará más o menos rápidamente, según la humedad del ambiente. Si el ambiente está saturado no hay evaporación y ambos termómetros marcarán igual temperatura. Cuando disminuye la humedad del ambiente, aumenta la velocidad de evaporación y por lo tanto disminuye la temperatura indicada en el termómetro húmedo. En tablas que se proveen con el instrumento y en base a la temperatura indicada en el termómetro seco y a la diferencia entre ambos termómetros, se obtiene el porcentaje de humedad relativa ambiente.

Debe tenerse presente que el termómetro húmedo debe ventilarse en una corriente de aire que tenga una velocidad aproximada de 3 m/seg., por ello se colocará en un lugar abierto pero no expuesto a fuertes corrientes de aire.

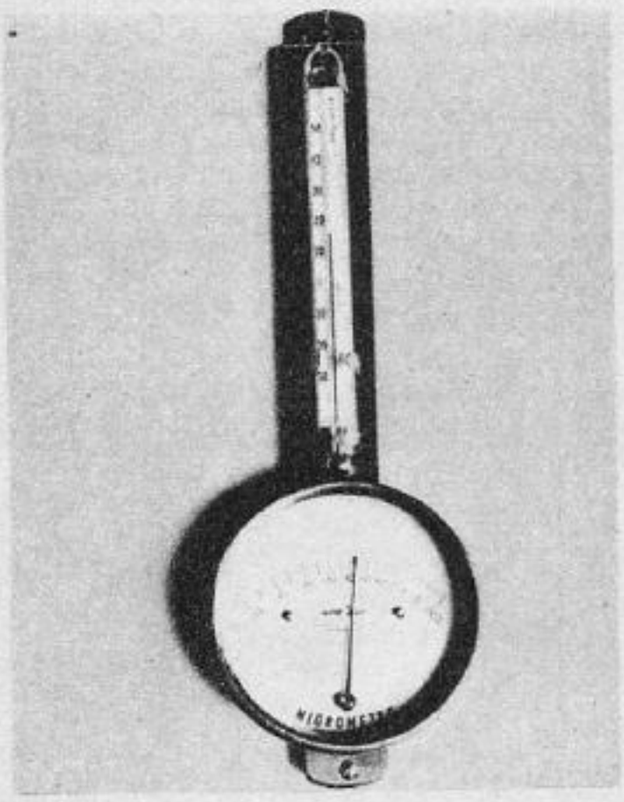
Con los elementos necesarios, ya explicados, para la obtención del "factor de corrección", recurrimos a un ejemplo para aclarar más las cosas. Supongamos que en el momento de obtenerse las curvas características del motor se toman las siguientes lecturas en los aparatos correspondientes:

Pe = presión barométrica ambiente = 767,4 mm de mercurio.
To = temperatura en termómetro de bulbo seco ..... = 21°
T = temperatura en termómetro de bulbo húmedo ..... = 19,5°
% de humedad s/tabla = 87 %
T° de admisión ..... = 14

Esta última temperatura deberá tomarse de acuerdo a la norma C.E.T.I.A. a 15 cm de la admisión.

Con los datos de temperatura de bulbo seco y húmedo entramos en el gráfico Nº 1, para lo cual buscamos el valor 21 en las abscisas y subiendo por la vertical hasta encontrar la diagonal que se encuentra entre 19 y 20 y que parte

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Para la determinación del porcentaje de humedad también puede utilizarse un higrómetro de cabello; contiene además un termómetro.

Tabla en la cual se determina el porcentaje de humedad relativa teniendo como datos la temperatura de bulbo seco (t°) y la temperatura de bulbo húmedo ($t_1°$). Por ejemplo, si t° = 21°C y $t_1°$ = 19,5°C, la diferencia t° — $t_1°$ = 1,5°C y el porcentaje de humedad leído en la tabla será 87 %.

t°	Diferencias $t°-t°_1$																	
	0°,5	1°	1°,5	2°	2°,5	3°	3°,5	4°	4°,5	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
3°	92	84	76	69	62	54	45	40	32	25	12	—	—	—	—	—	—
6°	94	87	80	73	66	60	54	47	41	35	23	11	—	—	—	—	—
9°	94	88	82	76	70	65	59	53	48	42	32	22	12	3	—	—	—
12°	94	89	84	78	73	68	63	58	53	48	38	30	21	12	4	—	—
15°	95	90	85	80	76	71	66	62	58	53	44	36	28	20	13	4	—
18°	95	90	86	82	78	73	69	65	61	57	49	42	35	27	20	13	6
21°	96	91	87	83	79	75	71	67	64	60	53	46	39	32	26	19	13
24°	96	92	88	85	81	77	74	70	66	63	55	49	43	37	31	26	21
27°	96	93	90	86	82	79	76	72	68	65	59	53	47	41	36	31	26
30°	96	93	90	86	82	79	76	73	70	67	61	55	50	44	39	35	30
33°	96	93	90	86	83	80	77	74	71	68	63	57	52	47	42	37	33
36°	97	93	90	87	84	81	78	75	72	70	64	59	54	50	45	41	36
39°	97	94	91	88	85	82	79	76	74	71	66	61	56	52	47	42	39

de la curva que marca el 100% de humedad relativa; en la intersección de esa vertical y la diagonal encontramos la horizontal que nos indica en las ordenadas (margen derecho del gráfico) el valor de 16 mm de mercurio que es la presión de vapor de agua.

Esta tensión de vapor obtenida la restamos a la presión atmosférica leída directamente en el barómetro y obtendremos así la presión atmosférica corregida seca: 767,4 — 16 = 751,4 mm de mercurio

Con este valor de la presión atmosférica corregida y la temperatura de admisión de 14° vamos al gráfico nº 2.

Buscamos en las abscisas el valor de 751,4 mm de Hg, hasta que se corte con el valor de la temperatura de admisión que aparece en las ordenadas, por ese punto de intersección determinamos la diagonal que nos da el factor de corrección. Generalmente no coincidirá exactamente, dicha intersección, con una de las diagonales, pero en ese caso se interpretará el valor correspondiente estimándolo lo más aproximado posible. En nuestro caso nos da aproximadamente 1. En este ejemplo, tomado al azar, dio como factor de corrección igual a 1 por lo que la potencia corregida será igual a la potencia leída en el banco, pero bajo otras condiciones atmosféricas el factor de corrección puede ser mayor o menor que 1, por lo que la potencia corregida diferirá de la leída al multiplicar ésta por dicho factor de corrección.

Como ejemplo ilustrativo veamos qué ocurriría si no se tuviera en cuenta la humedad ambiente, cosa bastante común en algunos casos en que, por carencia de datos, solamente se utiliza el gráfico nº 2. En el mismo y entrando directamente con los valores de la presión atmosférica ambiente (767,4 mm de Hg) y la temperatura de admisión (14° C) obtenemos un valor f = 0,98 que multiplicamos por la potencia leída en el banco —supongamos que fueran 130 HP— nos daría 127,4 HP, evidentemente difiere notablemente si aplicamos el valor correcto del factor de corrección obtenido anteriormente.



Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	4.900.—
2 CV lujo	1967	5.300.—
2 CV standard	1968	5.100.—
2 CV lujo	1968	5.500.—
2 CV standard	1969	5.500.—
2 CV lujo	1969	6.000.—
3 CV standard	1970	6.300.—
3 CV lujo	1970	6.900.—
CHEVROLET		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	6.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.800.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	7.300.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.800.—
Súper	1967	10.200.—
Special	1967	8.800.—
Súper	1968	11.200.—
Special	1968	9.500.—
Súper Lujo	1968	11.500.—
Súper Sport	1968	12.500.—
Special	1969	10.000.—
Chevy	1969	13.000.—
Super sport	1969	13.500.—
Súper Lujo	1969	12.000.—
Rally Sport	1969	11.500.—
Súper	1969	11.800.—
Rally Sport	1970	13.500.—
Chevy	1970	15.500.—
Chevy de Luxe	1970	16.500.—
Chevy SS	1970	18.000.—
Chevy SS Coupé	1970	19.000.—
Special	1970	11.000.—
CISITALIA		
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
DE CARLO		
600	1960	900.—
700	1960	1.500.—
700	1961	1.800.—
700 coupé	1961	2.800.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.-
SL	1965	1.700.—
DI TELLA		
1500	1960	4.800.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	5.400.—
1500	1963	5.500.—
Magnatte	1963	6.100.—
1500	1964	5.800.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.100.—
Magnette	1965	6.800.—
Traveller	1965	6.800.—
1500	1966	6.300.—
Magnette	1966	7.100.—
Traveller	1966	7.100.—
1500	1967	7.500.—
Magnette	1967	7.900.—
Traveller	1967	7.900.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.100.—
Univ.	1964	5.100.—
Fissore	1965	5.300.—
Sedan	1965	5.400.—
Univ.	1965	5.400.—
Sedan	1966	5.800.—
Univ.	1966	5.800.—
Sedan	1967	6.500.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.000.—
Universal	1968	6.800.—
Sedan	1969	7.500.—
Universal	1969	7.500.—
DODGE		
Polara	1969	12.500.—
Coronado	1969	13.500.—
G. T.	1969	14.000.—
Dodge 3 veloc.	1970	11.000.—
G. T.	1970	15.500.—
Coronado	1970	14.200.—
Polara	1970	13.500.—
Dodge 4 veloc.	1970	12.000.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.000.—
Ika	1959	3.200.—
Ika	1960	3.600.—
Ika	1961	3.900.—
Ika	1962	4.100.—
Ika	1963	4.500.—
Ika	1964	5.000.—
Ika doble tracc.	1964	5.000.—
Ika	1965	5.300.—
Ika doble tracc.	1965	5.300.—
Ika	1966	5.900.—
Ika	1967	6.400.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
Ika	1970	8.600.—
FIAT		
600	1958	2.200.—
600	1960	2.600.—
1100	1960	3.800.—
600	1961	2.800.—
1100	1961	4.000.—
2100	1961/2	4.800.—
600 D	1962	3.100.—
1100	1962	4.200.—
750	1963	3.500.—
1100	1963	4.600.—
1500	1963	6.500.—
600 E	1964	4.000.—
1500	1964	7.000.—
Familiar	1964	7.400.—
600 E	1965	4.500.—
1500	1965	7.500.—
1500 C. Largo	1965	8.000.—
Familiar	1965	8.400.—
Familiar Largo	1965	8.400.—
600 E	1966	5.100.—
800 Spider	1966	5.800.—
800 Coupé	1966	5.800.—
1500 C	1966	9.000.—
1500 Familiar	1966	9.500.—
1500 Coupé	1966	10.500.—
600 E	1967	5.700.—
800 Spider	1967	6.400.—
800 Coupé	1967	6.400.—
1500 C	1967	9.800.—
1500 Familiar	1967	10.200.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.100.—
800 Spider	1968	6.800.—
800 Coupé	1968	6.800.—
1500 C	1968	10.500.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.500.—
600 E	1969	6.700.—
800 Spider	1969	7.500.—
800 Coupé	1969	7.500.—
1500 C	1969	11.500.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	13.500.—
600 R	1970	7.800.—
1500 Familiar	1970	14.500.—
1600	1970	14.500.—
1600 Cupé	1970	15.500.—
FORD		
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.500.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	13.000.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	14.000.—
Rural	1968	14.000.—
Standard	1969	12.000.—
Futura	1969	15.000.—
Rural	1969	15.000.—
De Lujo	1969	14.000.—
L T D	1969	13.500.—
Fairlane 500	1969	13.000.—
Fairlane Luxe	1969	11.000.—
Standard	1970	14.000.—
De Lujo	1970	16.000.—
Futura	1970	17.000.—
Rural	1970	16.500.—
L T D	1970	15.500.—
Fairlane 500	1970	14.000.—
Fairlane Luxe	1970	12.000.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.000.—
2 p.	1960	1.500.—
GW-Wartburg	1962	2.300.—
ISARD		
700	1963	2.200.—
Kombi	1963	2.500.—
700	1964	2.500.—
Kombi	1964	2.600.—
1204	1964	3.200.—
700	1965	2.800.—
Kombi	1965	2.800.—
1204	1965	3.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
IKA	1969	6.200.—
IKA	1970	7.100.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	32.000.—
220 S	1964	34.000.—
220 S	1965	30.000.—
250 SE	1965	25.000.—
250 S 4 p.	1966	29.000.—
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
Montclair	1958	4.500.—
MORRIS		
4 p.	1966	7.000.—
Traveller	1966	7.000.—
4 p.	1967	7.800.—
N S U		
24 HP	1958	1.500.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
34 HP	1962	2.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1956/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.200.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.500.—
403	1956/7	4.400.—
403	1958/9	4.800.—
403	1960/61	5.200.—
403	1962	5.600.—
404	1962	6.500.—
403	1963	5.800.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.300.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	8.300.—
404 Stand.	1966	9.000.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404 Stand.	1969	11.500.—
404 G. Lujo	1969	12.000.—
504 De Lujo	1969	14.200.—
504 Súper Lujo	1969	15.000.—
404 Standard	1970	12.800.—
404 Grand Prix	1970	13.500.—
504 De Lujo	1970	15.500.—
504 Súper Lujo	1970	16.500.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	4.500.—
Classic Custom	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660	1963	5.500.—
De Luxe 550	1963	4.200.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660	1964	5.700.—
C. Country 660	1964	6.200.—
De Luxe 550	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660	1965	6.300.—
C. Country 660	1965	7.300.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1966	9.400.—
C. Custom 660	1966	7.100.—
C. Country 660	1966	9.100.—
De Luxe 550	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660	1967	9.000.—
C. Country 660	1967	10.500.—
De Luxe 550	1967	7.300.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	11.500.—
De Luxe 550	1968	9.200.—
Ambassador	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	12.500.—
C. Custom 660	1969	11.500.—
Classic 380	1970	14.000.—
C. Country 380	1970	15.000.—
Ambassador 380	1970	17.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.600.—
4 L.	1963	2.900.—
Gordini	1963	3.000.—
4 L.	1964	3.600.—
Dauphine	1964	3.400.—
Gordini	1964	3.700.—
4 L 3 veloc.	1965	3.800.—
4 L 4 veloc.	1965	4.100.—
Gordini	1965	3.900.—
Dauphine	1965	3.600.—
Gordini	1966	4.400.—
Dauphine	1966	3.900.—
4 L	1966	4.500.—
Gordini	1967	4.800.—
4 L	1967	5.100.—
Renault 850	1967	4.400.—
Gordini	1968	4.800.—
4 L	1968	5.600.—
850	1968	4.700.—
Gordini	1969	5.900.—
R4	1969	6.200.—
850	1969	5.500.—
850	1970	6.500.—
Gordini	1970	7.000.—
R-4	1970	7.200.—
R-6	1970	11.200.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1956	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	12.800.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	14.500.—
380 W 2 p.	1968	14.000.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	16.000.—
380 W 2 p.	1969	16.000.—
L, 4 p.	1970	14.500.—
GS, 2 p.	1970	21.000.—
S, 4 p.	1970	16.800.—
TS, 2 p.	1970	20.200.—
TS, 4 p.	1970	18.000.—
VALIANT		
I	1962	6.500.—
II	1963	7.200.—
III	1964	7.500.—
III	1965	7.800.—
Coronado	1965	8.300.—
G. Turismo	1965	8.500.—
IV	1966	9.500.—
Coronado	1966	10.000.—
G. Turismo	1966	10.200.—
IV	1967	10.000.—
Coronado	1967	10.500.—
G. Turismo	1967	10.800.—
IV	1968	11.000.—
Coronado	1968	11.500.—
G. Turismo	1968	11.800.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.500.—
VOLVO		
121	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—
AK-R Furg.	1970	7.300.—
AK Furg.	1970	7.200.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 „	1966	6.500.—
10 „	1967	9.300.—
10 „	1968	10.500.—
10 „	1969	11.500.—
CS Pick-up	1970	13.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 „	1963	5.800.—
D-100 „	1964	6.000.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
DP-100 diesel	1969	12.500.—
D-200 „	1969	11.000.—
D-200 „	1970	13.000.—
DP-100 diesel	1970	13.500.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
Multicarga 1500	1970	10.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 „	1962	6.300.—
F-100 „	1963	6.800.—
F-100 „	1964	7.100.—
F-100 „	1965	8.300.—
F-100 „	1966	9.200.—
F-100 „	1967	9.600.—
F-100 „	1968	11.000.—
F-100 „	1969	12.000.—
F-100 „	1970	14.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.000.—
Glad. „	1967	6.500.—
Glad. „	1968	7.000.—
Glad. „	1969	8.000.—
Glad. „	1970	10.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
T4B	1970	11.000.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—
„ 1ª S.	1969	8.800.—
„ 2ª S.	1969	9.800.—
„	1970	11.000.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN ARGENTINA S.A.	
2 CV AZAM	11.500.—
3 CV AZAM	12.850.—
AMI 8	14.950.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A. CHEVROLET	
Special	19.561.—
Taxi	19.561.—
Rally Sport	21.207.—
Chevy	22.586.—
Chevy De Luxe	23.973.—
Chevy De Luxe (caja aut.)	25.923.—
Chevy SS	25.880.—
Chevy SS Cupé	27.225.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A. DODGE	
Dodge 1500	16.950.—
Dodge 3 velocidades	21.171.—
Dodge 4 velocidades	21.234.—
Dodge Taxi	20.357.—
Dodge Taxi Diesel	25.406.—
Dodge Polara	25.747.—
Dodge Coronado	28.131.—
Dodge Coronado Automatic	29.522.—
Dodge GTX 6 cil.	30.910.—
Dodge GTX 8 cil.	33.090.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
600 R	10.970.—
128	15.800.—
1500 Familiar	19.700.—
1600 Berlina	19.700.—
1600 Cupé Sport	20.650.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
Falcon Taxi	21.000.—
Falcon Standard	21.550.—
Falcon De Lujo	23.650.—
Falcon Futura	25.570.—
Rural Standard	24.700.—
Rural De Lujo	26.700.—
Fairlane 500 6 cil.	26.570.—
Fairlane 500 8 cil.	27.870.—
Fairlane LTD 6 cil.	30.160.—
Fairlane LTD 8 cil.	31.460.—
PEUGEOT SAFRAR ARG.	
404 Standard (9001)	18.850.—
404 Grand Prix (9061)	19.800.—
404 D	23.450.—
504 De Lujo (8001)	21.400.—
504 Super Lujo (8201)	22.900.—
RAMBLER	
Classic	24.590.—
Cross Country	27.500.—
Ambassador	34.500.—
RENAULT	
R-4L	11.900.—
R-4S	13.100.—
R-6	15.200.—
R-12	17.400.—
TORINO	
L (4 p.)	22.300.—
S (4 p.)	25.700.—
TS (4 p.)	29.500.—
TS (2 p.)	30.900.—
GS (2 p.)	33.500.—

PICK-UPS 0 km

CITROËN	
AK s/caja	10.900.—
AK	11.600.—
AKR	11.800.—
MEHARI	13.450.—
CHEVROLET	
CS-10743	19.132.—
CS-10704	19.913.—
CS-10734	19.949.—
De Lujo	21.268.—
Chevrolet Van	13.423.—
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A. DODGE	
D-100 6 cil.	18.734.—
D-100 8 cil.	20.171.—
D-100 Diesel	23.351.—
D-200 6 cil.	20.873.—
D-200 8 cil.	22.310.—
D-200 Diesel (4 vel.)	26.672.—
FIAT	
Multicarga	15.500.—
FORD	
F-100 I-6	20.600.—
F-100 V-8	21.430.—
F-100 Diesel	24.600.—
IME-RASTROJERO	
P-63	17.300.—
P-64	18.800.—
P-66	16.700.—
JEEP	
Corto T/simple	12.500.—
Corto T/doble	14.800.—
Largo T/simple	13.200.—
Largo T/doble	15.600.—
Jeep 1000	20.140.—
PEUGEOT	
T4B	16.150.—
RENAULT	
R-4F	11.400.—

MOTOS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AJS		
CILINDRADA		
500	46-48	680/ 850
350	46-48	400/ 550
500	49-54	900/1.300
500	60-62	2.100/2.600
650	60-62	2.400/2.900
BSA		
500	46-48	680/ 850
500	48-49	900/1.300
350	46-48	400/ 550
650	50-52	1.200/1.600
500	60-62	2.100/2.600
BMW		
500	55	1 500/1.800
250	58	1.600/2.200
500	58	2.500/3.000
500	62	3.200/3.800
600	62	3.800/4.500
DKW		
125		300/ 450
150		350/ 500
DUCATI		
175		600/1.100
200		800/1.200
GILERA		
150	54-62	500/ 800
175	60-67	600/ 900
200	62-68	800/1.200
200	65-68	900/1.400
300 (imp.)	57-58	800/1.400
300 (nac.)	67-68	1 500/2.100
GUZZI		
350-500	46-49	300/ 800
175	57-61	600/1.100
235	57-61	800/1.200
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	700/ 900
1200 (válv. cab.)	48-49	1.400/2.000
HONDA		
50	60-62	500/ 850
125	60-62	800/1.300
150	60-62	900/1.400
250	60-62	1.800/2.500
300	60-62	2.200/3.000
HRD		
1000	48-49	1.200/1.600
1000 B. Shadow	48-49	2.200/2.800
1000 (Shop.)	48-49	3.000/3.500
1000	54	2.500/3.000
ISO		
150		200/ 400
JAWA		
350	57	800/1.200
175	57	300/ 700
350	62	1.300/1.700
MATCHLESS		
350	46-48	400/ 550
500	46-48	680/ 850
500	49-52	1.100/1.300
NORTON		
500	46-48	680/ 850
500	49-51	900/1.200
500	58	1.500/1.900
500	62	2 400/2.900
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	500/ 800
125	54-62	400/ 700
175	58-62	600/1.000
125 (Cristian)	58-62	1.100/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	850/1.400
350	47-49	1.700/2.200
500	48-50	1.500/2.000
650	48-50	700/1.000
500	51-54	1.900/2.300
650	51-54	2.100/2.600
500/650	55-57	2.200/3.000
350	58-62	2.200/3.100
650	60-62	3.300/3.900
650 (Cris.)	60-62	3.000/4.000
650	70	7.000/8.000
750	70	9.000/10.000
ZANELLA		
100	59/67	600/ 800
125	59/67	450/ 700

MOTOS 0 Km

ZANELLA	
48 cm3	1.200.—
125 cm3	1.935.—
175 Ponderosa	2.303.—
Z Carga	4.012.—
GILERA	
150 Súper Sp.	2.290.—
185 TC	2.500.—
200 GT	2.700.—
300	3.700.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI			
Avan 330	3,60-1,49-0,65	$ 2.100.— Johnson 25 (M)	$ 6.830.—
Avan 330	3,60-1,49-0,65	$ 2.100.— Yamato 22 (M)	$ 6.100.—
Avan 400 V	3,95-1,48-0,66	$ 4.560.— Johnson 33 (M)	$ 10.110.—
Avan 440	4,45-1,75-0,87	$ 7.200.— Johnson 55 (E)	$ 17.060.—
Avan 440	4,45-1,75-0,87	$ 7.200.— Johnson 115 (E)	$ 21.440.—
Avan 550 P	5,30-1,98-0,93	$ 6.960.— Johnson 55 (E)	$ 16.820.—
Avan 550 U	4,30-1,98-0,93	$ 10.300.— Johnson 115 (E)	$ 24.540.—
Avan 550 C	5,35-2,01-1,00	$ 19.200.— Johnson 115 (E)	$ 33.700.—
Avanlita	6,00-2,23-0,90	$ 7.200.— Johnson 115 (E)	$ 21.700.—
DELTA-MARINE			
Junior	3,90-1,43-0,52	$ 1.050.— Yumpa 2,5 (M)	$ 2.250.—
Pescador	4,25-1,80-0,65	$ 1.800.— Yumpa 2,5 (M)	$ 3.300.—
Pescador	4,25-1,80-0,65	$ 1.800.— Dorado 9 (M)	$ 3.690.—
Universal	4,25-1,80-0,75	$ 2.000.— Chrysler 20 (M)	$ 5.500.—
Camping 425	4,25-1,80-0,85	$ 3.200.— Chrysler 35 (M)	$ 8.950.—
Isleño	6,20-1,95-0,80	$ 4.000.— Dorado 9 (M)	$ 5.810.—
Camping 620	6,20-1,95-0,80	$ 6.000.— Volvo 15 (E)	$ 12.000.—
Tigre	6,30-2,20-0,90	$ 7.800.— Volvo 132 (E)	$ 25.000.—
Lido	6,60-2,30-1,00	$ 9.800.— Chrysler 35 (M)	$ 15.550.—
JUANJO			
Biguá	2,65-1,30-0,48	$ 1.050.— Yumpa 5 (M)	$ 2.500.—
Bambino	3,60-1,61-0,65	$ 1.900.— Chrysler 35 (M)	$ 6.650.—
Trimarán	3,03-1,63-0,56	$ 1.800.— Chrysler 20 (M)	$ 5.300.—
Signorina	3,60-1,61-0,65	$ 3.500.— Chrysler 45 (E)	$ 10.680.—
Signorina	3,60-1,61-0,65	$ 3.500.— Chrysler 35 (M)	$ 9.250.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	$ 3.900.— Chrysler 55 (E)	$ 12.420.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	$ 3.900.— Chrysler 70 (E)	$ 14.100.—
Piccina	4,08-1,76-0,70	$ 3.900.— Chrysler 85 (E)	$ 15.100.—
Sprinter	4,08-1,76-0,70	$ 4.200.— Chrysler 85 (E)	$ 15.400.—
Sprinter	4,08-1,76-0,70	$ 4.200.— Chrysler 105 (E)	$ 16.350.—
Palm Beach (Crucero)	6,12-2,33-1,00	$ 22.500.— Chrysler 200 (E)	$ 42.500.—
P. Beach (Day Cruiser)	6,12-2,33-1,00	$ 17.000.— Chysler 200 (E)	$ 37.000.—
GH-380 Pescador	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 6.625.—
GH-430 Pescador	4,30-1,76-0,68	Evinrude 25 (M)	$ 7.325.—
GH-430 Pescador	4,30-1,76-0,68	Evinrude 40 (M)	$ 8.740.—
GH-380 Deportivo	3,80-1,55-0,62	Evinrude 25 (M)	$ 9.030.—
GH-380 Deportivo	3,80-1,55-0,62	Evinrude 40 (M)	$ 10.225.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 40 (M)	$ 10.455.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 50 (E)	$ 12.200.—
GH-Super 400	4,00-1,60-0,64	Evinrude 60 (E)	$ 13.900.—
GH-430 Deportivo	4,30-1,60-0,68	Evinrude 40 (M)	$ 11.405.—
GH-430 Deportivo	4,30-1,60-0,68	Evinrude 50 (E)	$ 13.210.—
GH-Deportivo	4,30-1,76-0,68	Evinrude 60 (E)	$ 14.910.—
GH-Deportivo	4,30-1,76-0,68	Evinrude 100 (E)	$ 17.360.—
PAGLIETTINI			
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	$ 3.530.— Mercury 40 (M)	$ 10.928.—
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	$ 3.530.— Mercury 40 (E)	$ 11.876.—
Paglietini 406	4,06-1,72-0,73	$ 4.719.— Mercury 50 (M)	$ 13.475.—
Paglietini 406	4,06-1,72-0,73	$ 4.719.— Mercury 50 (E)	$ 14.447.—
Paglietini 406	4,06-1,72-0,73	$ 4.719.— Mercury 65 (E)	$ 16.132.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 50 (M)	$ 12.951.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 50 (E)	$ 13.998.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 65 (E)	$ 15.683.—
Codinet	4,46-1,73-0,58	$ 4.270.— Mercury 80 (E)	$ 18.594.—
Pescadin	4,45-1,78-0,68	$ 3.650.— Mercury 40 (M)	$ 10.298.—
Pescadin	4,45-1,78-0,68	$ 3.650.— Mercury 50 (M)	$ 11.357.—
Paglietini 445	4,45-1,81-0,76	$ 5.457.— Mercury 65 (E)	$ 16.870.—
Paglietini 445	4,45-1,81-0,76	$ 5.457.— Mercury 80 (E)	$ 19.781.—
Paglietini 445	4,45-1,81-0,76	$ 5.457.— Mercury 115 (E)	$ 21.728.—
Gacelux	5,15-2,02-0,87	$ 8.903.— Mercury 115 (E)	$ 25.219.—
Gacelux	5,15-2,02-0,87	$ 8.903.— Mercury 135 (E)	$ 26.779.—
REGNICOLI			
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	$ 3.900.— Johnson 25 (M)	$ 8.910.—
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	$ 3.900.— Johnson 40 (M)	$ 10.735.—
Dorado Ski	4,25-1,75-0,70	$ 4.150.— Johnson 40 (M)	$ 11.425.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	$ 5.900.— Johnson 40 (M)	$ 13.175.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	$ 5.900.— Johnson 60 (E)	$ 16.800.—
Dorado V2	4,33-1,75-0,70	$ 5.900.— Johnson 100 (E)	$ 19.920.—
Dina	5,54-2,30-0,90	$ 16.900.— Johnson 155 (E)	$ 37.720.—
Dina	5,54-2,30-0,90	$ 16.900.— Johnson 210 (E)	$ 40.880.—
NAUTICA-BERMUDA			
Pirayú	3,83-1,63-0,47	$ 2.145.— Evinrude 25 (M)	$ 6.765.—
GH-380	3,80-1,55-0,62	$ 2.385.— Evinrude 25 (M)	$ 7.005.—
GH-380	3,80-1,55-0,62	$ 2.385.— Evinrude 40 (M)	$ 9.115.—
Riomar	3,83-1,63-0,60	$ 2.750.— Evinrude 25 (M)	$ 7.370.—
Riomar	3,83-1,63-0,60	$ 2.750.— Evinrude 40 (M)	$ 9.480.—
GH-430	4,30-1,76-0,62	$ 3.100.— Evinrude 25 (M)	$ 6.720.—
GH-430	4,30-1,76-0,62	$ 3.100.— Evinrude 40 (M)	$ 9.830.—
Sport	4,36-1,76-0,69	$ 5.220.— Evinrude 40 (M)	$ 11.950.—
Super Sport	4,36-1,76-0,69	$ 5.385.— Evinrude 50 (E)	$ 15.505.—
Super Sport	4,36-1,76-0,69	$ 5.385.— Evinrude 60 (E)	$ 16.545.—
Mark II	4,85-1,88-0,72	$ 9.180.— Evinrude 60 (E)	$ 20.340.—
Mark II	4,85-1,88-0,72	$ 9.180.— Evinrude 100 (E)	$ 22.545.—
Caribbean	5,02-1,94-0,89	$ 8.050.— Evinrude 60 (E)	$ 19.210.—
Caribbean	5,02-1,94-0,89	$ 8.050.— Evinrude 100 (E)	$ 21.415.—
Cobra	5,10-2,10-0,85	$ 10.835.— Evinrude 210 (E)	$ 35.375.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 15.975.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 19.210.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 15.975.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 42.705.—
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 15.975.— Evinrude 210 (E)	$ 40.515.—
Gran Turismo	6,63-2,28-1,12	$ 17.625.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 39.945.—
Gran Turismo L	6,63-2,28-1,12	$ 17.625.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 44.355.—
Gran Turismo '	6,63-2,28-1,12	$ 17.625.— Evinrude 210 (E)	$ 42.165.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	$ 20.375.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 42.695.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	$ 20.375.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 47.105.—
Day Cruiser	5,83-2,28-1,50	$ 20.375.— Evinrude 210 (E)	$ 44.915.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 23.125.— 2 Ev'rude 60 (E)	$ 45.445.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 23.125.— 2 Ev'rude 100 (E)	$ 49.855.—
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 23.125.— Evinrude 210 (E)	$ 47.665.—

NOTA: como en la inmensa mayoría de los casos los motores son de importación debe tenerse en cuenta la variación inmediata que se produce de precio al modificarse la paridad del dolar.

NOTA: (M): arranque manual (E): arranque eléctrico
— Las medidas se dan en metros en este orden: eslora-manga-puntal
— Las potencias de los motores se dan en HP.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





UN AVISO COMO ESTE PUEDE COSTARLE 1 ctvo.

1

En este momen
mucho en común co
miles de per

Todos leen esta revista.
O cualquier otra.
Porque para cada uno de ellos existe la revista justa.
La que cubre todas las necesidades de información.
Porque a todos les interesa ir más allá del telegrama escueto.
Ver la nota (además de la noticia).
Saber el comentario. La interpretación de los hechos.

Enter
noticia
Por
por día,
cubrien
Todo
revistas.
Si int
ASC
EDIT

una revista
sita más tiempo
erla.

2

interpretan los hechos.
Por algo se vende un millón de revistas
r día en la República Argentina,
ubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos, revistas.
Si interesa, está en las revistas.
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

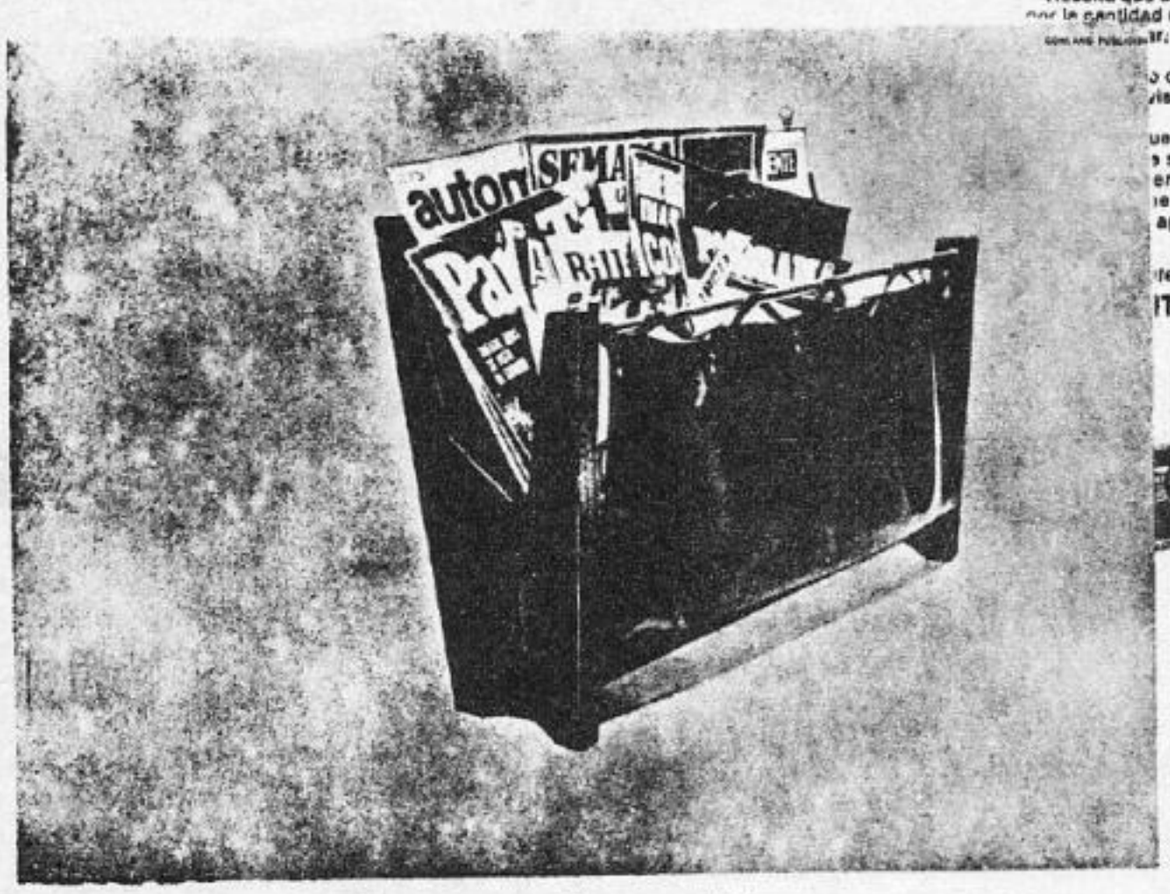
3

No se sonría.
No es ningún invento raro.
Resulta que si usted divide el costo del aviso por la cantidad de ejemplares que la revista tira, [illegible]r, —depende el caso— a esta cifra.

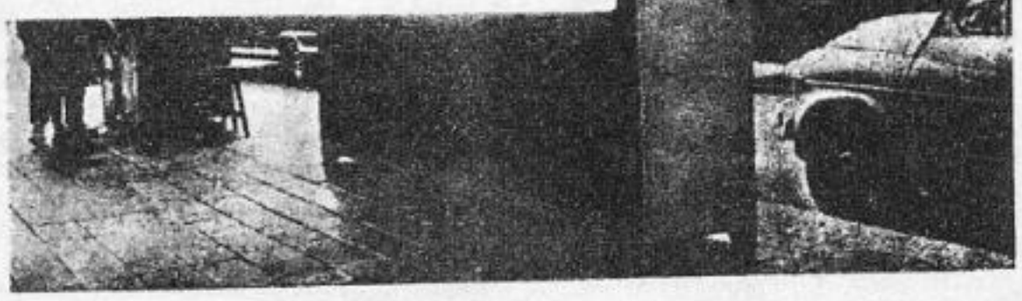
o dividé por la cantidad de personas
viso llegaríamos a cifras mucho

uenta que se editan centenares de
su circulación se cuenta por
emplares y cubre todo el país.
ie que pueda costar un centavo?
aga el cálculo.

teresa, *está en las revistas.*
ITINA DE EDITORES DE REVISTAS









4

Los avisos tienen un período de vida.

La solución es estirarlo todo lo posible.

Y aquí hay que pensar en las revistas.
En ellas un aviso tiene muchos días de vida.
Porque la revista dura más en una casa . . .
porque muchas revistas se coleccionan . . .
porque se editan centenares de revistas con una circulación de millones de ejemplares . . .
porque las revistas cubren todos los niveles de información en todos los públicos . . .
Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos revistas.

Si interesa, está en las revistas.
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

5

Un día faltaron las revistas.

Usted se vistió, como todos los días.
Desayunó. Salió de su casa.
Y cuando llegó a la esquina el quiosco estaba cerrado.
Durante todo el viaje usted sintió que algo le faltaba.
La necesidad de algunas cosas sólo se siente cuando faltan.
Le faltaba el comentario.
La profundización de los hechos.
La nota, más allá de la noticia.
Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos, revistas.

Si interesa, está en las revistas.
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

LA ACTIVIDAD

PCIA. DE BUENOS AIRES

San Andrés de Giles

LOS FIAT 600 ESTUVIERON EN GILES

El pasado domingo 31 de octubre, el tiempo parecía dispuesto a jugarle una nueva mala pasada a la gente del club Municipalidad, de la localidad de Giles. Pasaron las horas y el sol comenzó a asomar por momentos, hasta que al final se quedó durante todo el día para hacernos pasar una tarde de verano, derrapes, trompos y uno que otro vuelco. La corsa estaba prevista para las Categorías Fiat 600 Semipreparados y Libre hasta 1150 cc.; en esta última categoría participaron también algunos Renault y DKW.

En la categoría Fiat 600 Semi se notaron las ausencias de Juan Orga y de Enrique Tomasello, ambas figuras descollantes y representativas del cercano Oeste. De todas maneras el triunfo no le fue fácil para el representante de Carmen de Areco, Juan José Pellegrini, que se vio acosado por Carlos Lenzi dispuesto a todo o nada, pero que de nada le valió el esfuerzo ante una neta superioridad conductiva y mecánica de Pellegrini.

En la Categoría Libre Hasta 1.150 cc hay un nombre que es inamovible del podio de triunfador: Franco Domingo Gava, representante de la zona de Tigre. Poseedor de un Fiat 600 Super-Veloz, con preparación propia, se da el lujo de llevar a la rastra a figuras de la talla de Antonio Giráldez (dueño de una mufa interminable), Carlos Aboy u Horacio Maffia, que parece que últimamente anda dando en la tecla; es para tenerlo en cuenta. Lo cierto es que el dueño de la categoría es Franco Domingo Gava, tiene el fierro y sus colegas tendrán que exprimirse mucho el bocho para lograr los resultados halagüeños del representante de Tigre; por el momento, no hay con qué darle.

LA CARRERA

Categoría Fiat 600 Semipreparados (1ª Serie). A la bajada de bandera picó en punta Carlos Lenzi, seguido al paragolpes por Juan José Pellegrini, dispuesto a no dejarse faltar el respeto. Antes de entrar al mixto, Pellegrini superó a Lenzi apoderándose de la tan codiciada primera posición. Más atrás se advertían chispas en el circuito, las mismas provenían del duelo aparte que mantenían Guido Prandi, Hernán Medrano y Elio Fondatti en pugna por la tercera colocación. No variaron las posiciones en los puestos de vanguardia. Ganó la serie Pellegrini en un tiempo de 9m31s1/5 a un promedio de 66,807 k.p.h. El record de vuelta también para Pellegrini a un promedio de 68,823 k.p.h. en un tiempo de 1m08s.

¡Y se va la segunda! . . . (Serie). Desde la largada se evidenció la superioridad de Jorge Sbarra, quien tomó la punta para no abandonarla hasta el final. En la segunda posición marchaba Angel Zanelli y muy juntos Aníbal Blanch, Horacio Lima y Eduardo Schaeffer. En la retaguardia se advertía el rápido avance de Carlos Nicotera que tuvo una partida bastante desafortunada; vuelta a vuelta descontó puestos y hasta llegó a marcar el record de vuelta (en la 4a.) marcando un tiempo de 1m09s1/5 a un promedio de 67,630 k.p.h., logrando ubicarse en la tercera posición. Ganó la serie Jorge Sbarra en un tiempo de 9m56s para cubrir las 8 vueltas, a un promedio de 64,026 k. p. h. Segundo fue Angel Zanelli y tercero Carlos Nicotera en buena faena.

La Final: Disputada a 15 vueltas, Juan José Pellegrini salió a matar o morir . . . y la verdad mató, para alegría de la numerosa y bullanguera barra de Carmen de Areco. Punteó la carrera desde el primer giro a un ritmo alocado, seguido de Jorge Sbarra; éste luego se quedó. A partir de la tercera vuelta, siempre en punta Pellegrini, segundo Carlos Lenzi y tercero Carlos Nicotera. La paridad de máquinas estaba definida: cada una en su puesto respectivo sin aflojar el demoledor ritmo. El puntero Pellegrini marcó el record de vuelta en la 6a., con un tiempo de 1m05s a un promedio de 71,341 k.p.h. Finalizaron las 15 vueltas con el triunfo sin comentarios de Juan José Pellegrini, segundo Carlos Lenzi y tercero Carlos Nicotera.

Categoría Libre hasta 1.150 cc. Primera Serie. Desde la largada Antonio Giráldez tomó la punta con solvencia seguido de Carlos Aboy con mecánica Renault y pegadito a éste Oscar López con ganas de comerse los chicos crudos. En la segunda vuelta Aboy fue desplazado de la segunda colocación por el impetuoso Oscar López quien a su vez acosaba a Antonio Giráldez. En la quinta vuelta, en un desesperado como mal calculado intento, trató de pasar por afuera a Giráldez en el traicionero curvón frente a los boxes y pagó las consecuencias acariciando el guarda-rail y dejando una puerta en el mismo.



Franco Gava punteando siempre la competencia, seguido a los talones por e



Luego de recibir su trofeo y meter las lucrecias en el bolsillo secreto, Franco Gava luce una sonrisa de satisfacción (no sabemos si por el trofeo o por la mosqueta). Fue ganador de la categoría Libre hasta 1.150 centímetros cúbicos.

Juan José Pellegrini, trofeo en mano, escucha con seriedad las palabras de un miembro de la comisión directiva; fue ganador de la categoría Fiat 600 Semipreparados. Al fondo, el Impagable Dr. Weissenbock.



Ganó la serie Antonio Giráldez en un tiempo de 12m5s1/5 a un promedio de 80,419 k.p.h. Record de vuelta fue para Oscar López en la 4a. con un tiempo de 1m 7s4/5 a un promedio de 84,955 k.p.h.; segundo, Carlos Aboy y tercero Horacio Maffia.

TROMPOS Y DERRAPES

Por fin pudo arrimar el bochín el juvenil Horacio Maffia; no había quién lo parara . . . bla, bla, bla, que el carburador, la tercera corta, la cuarta larga . . . pará, Horacio . . . ya terminó la carrera . . . y vos saliste segundo.

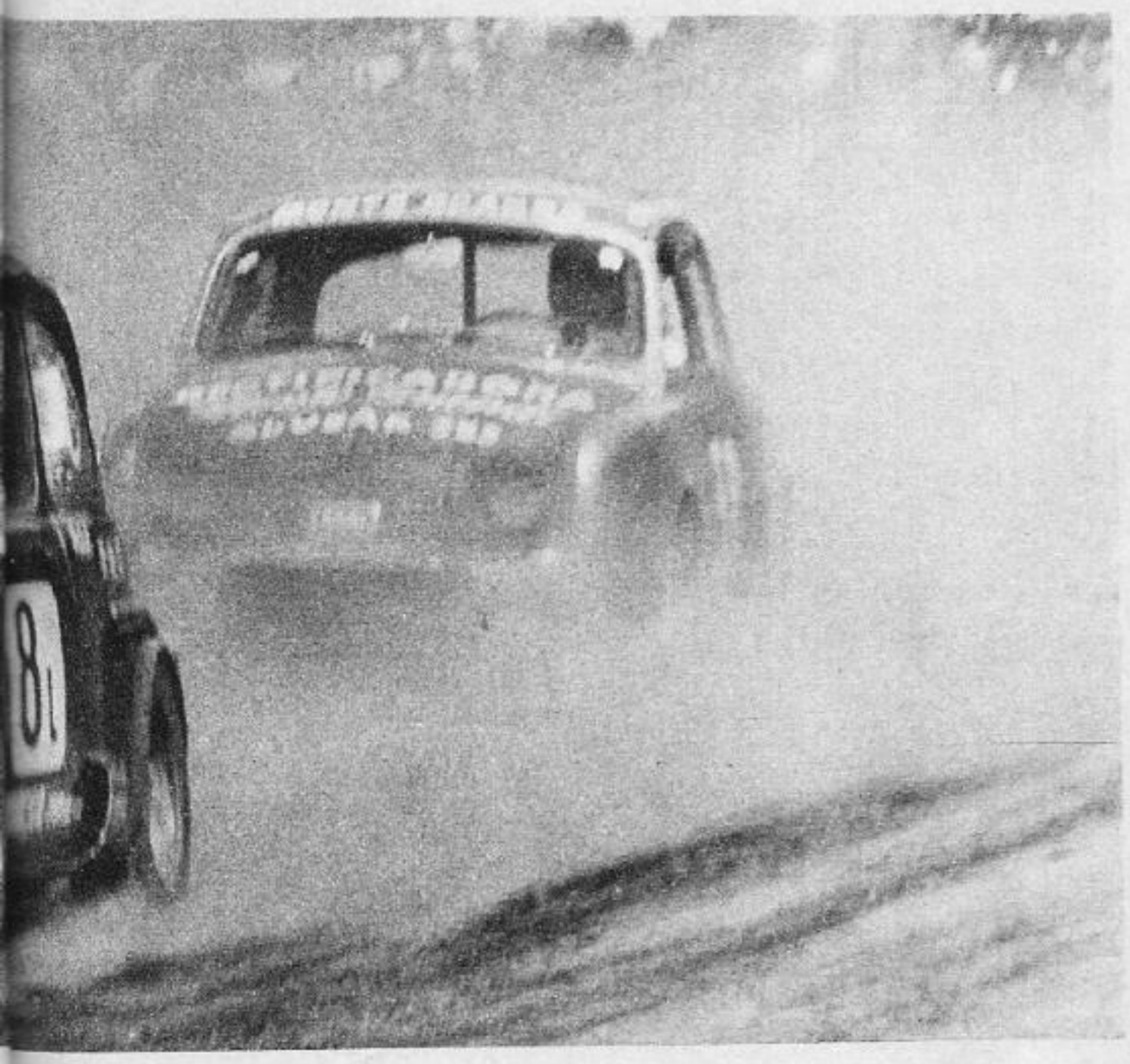
A la hora de las mollejitas se destacó por sus cuentos el doctor Alfredo Weissenbock, presidente del club Municipalidad; el que más gustó fue el del cura y la pitillera, bastante verdolaga por cierto.

Se destacaron en brindar información al segundo el equipo de control bajo la jefatura (y látigo) de José Crosseti, cronometristas Ignacio Cas Hugo Mosca, Beby Rocha, Alb to Pellegrini, Roberto Calom y Roberto José García.

El circuito lleva el nombre de Federico Máximo Ponti como homenaje a quien en vida fue el inspirador de dicho circuito.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ZONAL



...redito de Monte Grande, Jorge Sánchez, con Renault.

PCIA. DE BUENOS AIRES

San Pedro

"A LA TUERCA... LE FALTA UN AJUSTE"



Circulando por la cuerda, el ganador Luis Giacobino, con Renault, superando al 3 CV de Rodolfo Boragina.



Por lo visto, el chiste que cuenta Ramón Corvino es interesante, dada la atención que le prestan Oscar Trotta, Rodolfo Boragina y Giacobino.

Una interesante competencia se llevó a cabo el pasado domingo 24 de octubre en el circuito de la peña La Tuerca Floja, en Río Tala. La organización corrió por cuenta y riesgo del Automóvil Club San Pedro y contó con puntos para el Zonal 2 de CADAD en Turismo Nacional, Clase A. Se presentaron en la línea de largada participantes de las zonas de Pergamino, Baradero, Capital, V. Ballester, San Martín y locales de San Pedro. Figuras como Luis Giacobino, Ramón Corvino y Rodolfo Boragina (ex integrante del trío ganador de las 30 Horas Citroen en el Autódromo) fueron de la partida.

Se disputaron dos series a 12 vueltas y una final a 20; el record de vuelta lo marcó el pergaminense Alfredo Boudá tripulando un Renault y marcando un promedio de 111 k.p.h. En las dos series disputadas y en la final el espectáculo fue excelente y las 1.500 personas que bordeaban el circuito se retiraron conformes con el mismo. En la final y al promediar la carrera Alfredo Boudá, que venía matando, se quedó a pie haciendo la clásica seña del no va más, en la vuelta número 12. En más, Luis Giacobino se adueñó de la punta y de la carrera.

Por último es objetable el estado del circuito, con algunos baches bastante profundos que impiden el buen accionar de los pilotos.

Segunda Serie. Desde la señal de partida a cargo del diplomado comisario deportivo Jorge Lalli, tomó la punta Franco Gava, seguido por el Renault de Monte Grande conducido por Jorge Sánchez. En la segunda vuelta y en más, Sánchez en su afán por acosar al puntero Gava efectúa continuos e inoportunos trompos hasta que en las últimas vueltas se quedó sin embrague. Ganó la serie Franco Gava en un tiempo de 11m50s a un promedio de 82,117 k.p.h., segundo se clasificó "Pirulo" y tercero Luis Constanzo. El record de vuelta fue establecido por Jorge Sánchez en la 3ª, clavando un tiempo de 1m8s1/5 y elevando el promedio a 84,460 k.p.h.

Final. Fue el broche de oro que faltaba para destacar la incuestionable superioridad de Franco Domingo Gava. Desde la bajada de bandera picó en violento rush dejando prácticamente parado al resto y al cumplir el primer circuito le había sacado al segundo. Luis Constanzo, nada más y nada menos que casi medio circuito. Pero no paró allí la cosa, pues en el segundo circuito marcó el record de vuelta en un tiempo de 1m7s llevando el promedio a 85,970 k.p.h. Tampoco es para pensar que el resto son todos unos maletas; nada de eso: la mayoría, con Giráldez a la cabeza, son todos huesos duros de roer; pero lo repetimos: Gava tiene, por el momento, la precisa... y punto. En la tercera vuelta Giráldez debió desertar por problemas mecánicos; dijimos que Constanzo ocupaba la segunda colocación, tercero marchaba Oscar López y cuarto venía remando y remando el juvenil Horacio Maffia. La lucha por su se hace dura por el segundo y tercer puesto. Culminaron las quince vueltas fierro a fierro con el triunfo de Franco Gava en un tiempo de 17m53s a un promedio de 81,193 k.p.h.; segundo, Horacio Maffia; tercero, Luis Constanzo, y cuarto Oscar López.

Categoría Fiat 600 Semipreparados — Clasificación Final

		Vueltas	Tiempo
1º	Juan C. Pellegrini	15	16m 51s
2º	Carlos Lenzi	15	16m 57s 1|5
3º	Carlos Nicotera	15	17m 12s
4º	Angel Zanelli	15	17m 21s 2|5
5º	Hernán Medrano	15	17m 49s

PROMEDIO DEL GANADOR: 70,148 kilómetros por hora.

Categoría Libre hasta 1.150 — Clasificación Final

1º	Franco D. Gava	15	17m 53s
2º	Horacio Maffia	15	18m 26s
3º	Luis Constanzo	15	18m 36s 2|5
4º	Oscar López	15	18m 46s
5º	Carlos Aboy	15	18m 49s 3|5

PROMEDIO DEL GANADOR: 81,193 kilómetros por hora.

CLASIFICACION FINAL T. N. CLASE A

		Vueltas	Tiempo
1º	Luis Giacobino	20	17m 12s
2º	Oscar Trotta	20	17m 24s
3º	Jorge Depreler	20	17m 24s
4º	Ramón Corvino	20	17m 43s
5º	Rodolfo Boragina	19	18m 21s
6º	Norberto Ramis	19	18m 42s

PROMEDIO DEL GANADOR: 71,645 km/h.

PCIA. DE BUENOS AIRES

DOLORES

ACCIDENTE Y SUSPENSION

Un desarrollo anormal tuvo la prueba inaugural del Petit Torneo de Cafeteras (hasta modelo 1931) que organizara la subcomisión de automovilismo de la Comisión Pro Construcción del Campo Integral de Deportes.

El día de la carrera el piso del circuito se presentaba con una capa superficial de fino polvillo que al paso de las máquinas se levantaba formando densas cortinas que el regular viento que corría no alcanzaba a disipar. Este polvillo era el resultado de haberse errado en la elección del método a utilizar para el tratamiento de la pista. En vez de agua, sal y cloro se utilizó agua y cloro solamente.

Había unos 35 inscriptos y todos eran de los mejores.

Durante las pruebas de clasificación Rubén Muñiz estableció la mejor marca con 55' clavados a 102,763 k.p.h.

Cuando se largó la primera serie salió adelante el platense D'Uva seguido por Zinetti y el otro platense Muñiz. A llegar a la primera curva —y a causa de la escasa visibilidad— el 58 de Osvaldo Soragne dobló antes de tiempo. Cuando pretendió corregir su error, José Garófalo lo embistió de atrás. A su vez, a éste se lo llevó por delante Agostinelli. Los tres quedaron fuera de carrera.

Al promediar la serie se hacía evidente una gran disminución de la cantidad de polvo que levantaban las máquinas a su paso. Estas habían actuado como barredoras logrando sacar —en gran parte— el polvillo superficial que había sobre la pista.

En tanto, Muñiz escalaba posiciones y se ubicaba primero desplazando a D'Uva. En este orden se llegó al final: 1º) Ruben Muñiz, 11m 58s2/5; 2º) Cayetano D'Uva, 12m 11s1/5; 3º) Juan Zinetti, 12m15s; 4º) Carlos Bellusci, 12m39s3/5. Promedio: 94,515 k.p.h.

En la segunda serie picó en punta Miguel Ataurí seguido por su hermano Rubén y Leandro Monsalvo. Así siguieron las cosas hasta que en la quinta vuelta comenzó a tener problemas en el carburador M. Ataurí y se retrasó. En el giro siguiente fue superado por su hermano y Monsalvo. Fue entonces cuando Rubén Ataurí —quizá un poco enceguecido con su primer puesto— al encarar el veloz curvón de entrada a la recta principal se fue de la pista y con la máquina ya descontrolada dio contra el guard-rail que lo devolvió en posición invertida, luego de salir despedido del coche el acompañante hacia el medio de la pista. Monsalvo —que marchaba atrás de Rubén Ataurí— no pudo evitar el encontronazo y se lo llevó por delante, volviéndolo a su posición normal.

Un clima de tragedia llegó al circuito y nos envolvió a todos. Se temió lo peor. Fue en esos momentos —y creemos que apresuradamente— que los organizadores comunicaron por la red de altoparlantes la suspensión de la prueba.

Como a la media hora regresó del hospital el director general de la prueba, Dr. J. S. Roqués. Trajo las primeras noticias concretas sobre el estado real de los heridos. Afortunadamente todo no pasaba de magulladuras, raspaduras, algún corte sin mucha importancia y un gran susto para todos.

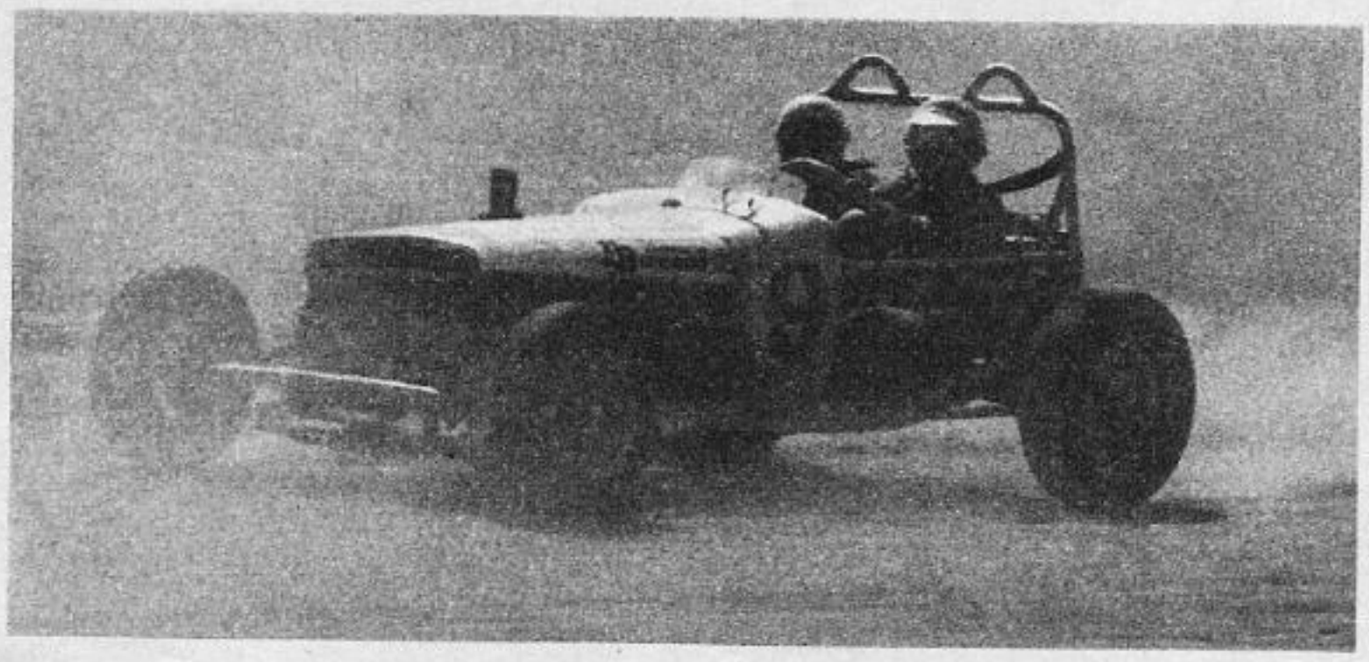
Fue entonces cuando —ante la expectativa de la mayoría de los pilotos que querían seguir corriendo— se confirmó oficialmente la suspensión de la prueba por razones de seguridad, concretamente por la escasa visibilidad debido a la tierra.

Nosotros estamos en desacuerdo con esta actitud, porque si el motivo fue la gran cantidad de tierra suelta, debió resolverse la suspensión en las pruebas de clasificación y no esperar a que ocurriera un accidente, donde la tierra no tuvo nada que ver, y menos cuando se hacía evidente que las condiciones de visibilidad mejoraban a cada momento.

Que quede en claro que no alentamos que se corra en semejante tierra. Pero si los organizadores no supieron o no pudieron tener el circuito en mejores condiciones y se dio comienzo al programa, nunca se debió suspender y menos cuando la visibilidad estaba mejorando notoriamente.

Esperemos, pues, a la próxima fecha en Dolores, donde —según palabras del doctor Roqués— se contará con un riego bituminoso de imprimación sobre el circuito con lo que se obviarán todos estos problemas.

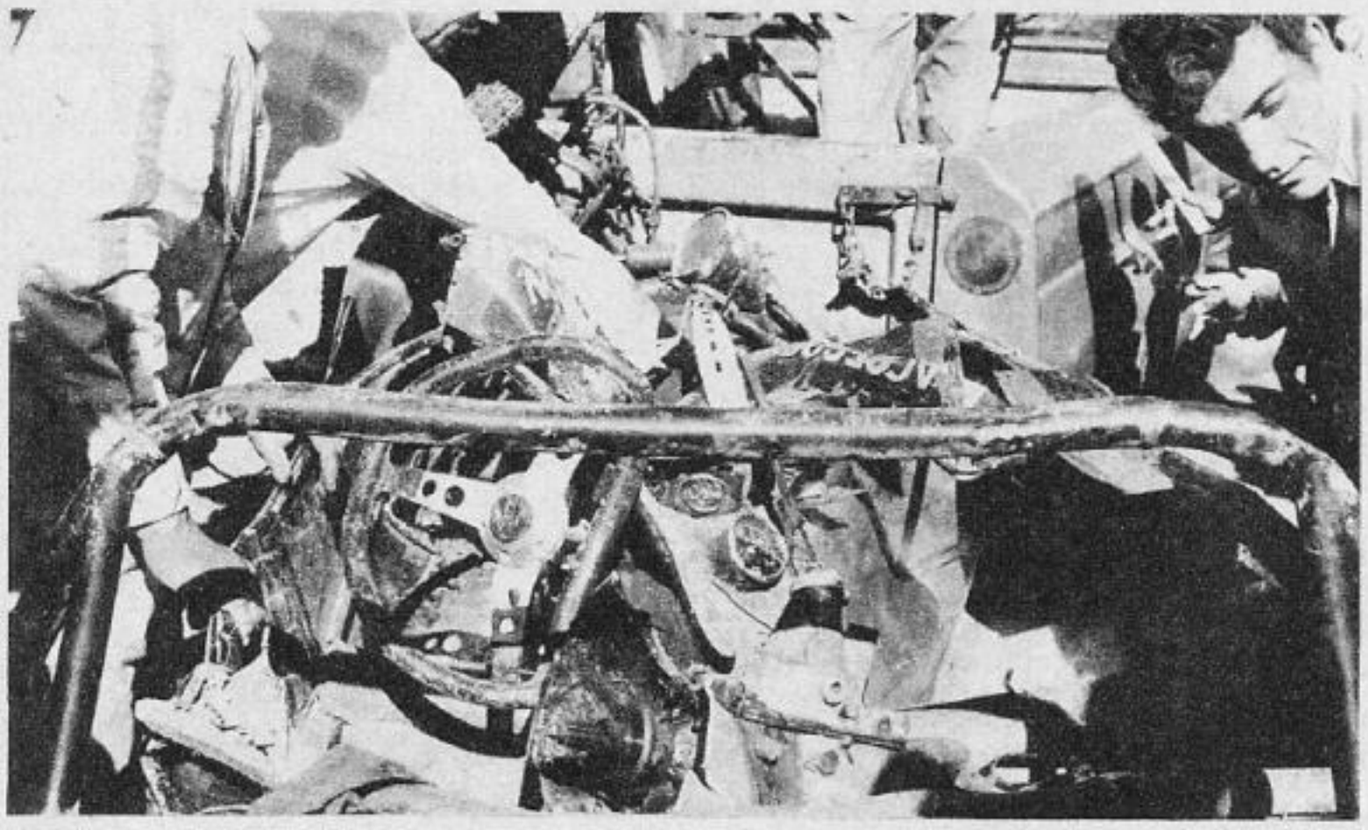
En cuanto a la organización fue, como siempre lo es en Dolores, excelente. Se estrenaron semáforos para la largada y se habilitó al periodismo una torre de unos 10m de altura desde donde se tiene todo el panorama del circuito. Muy bien por la gente de Dolores y que sigan adelante sin desalientos. Total se equivoca el que trabaja.



Rubén Muñiz avanza en medio de una nube de tierra hacia el triunfo en la primera serie.



Instantes siguientes al choque entre R. Ataurí y Monsalvo. El piloto de Burzaco y su acompañante ya han hecho abandono apresuradamente de la máquina. En tanto, ya auxilian al acompañante de Ataurí, que había sido despedido (arriba, a la derecha), y al mismo Rubén A. Ataurí, que quedó atontado dentro de su máquina.



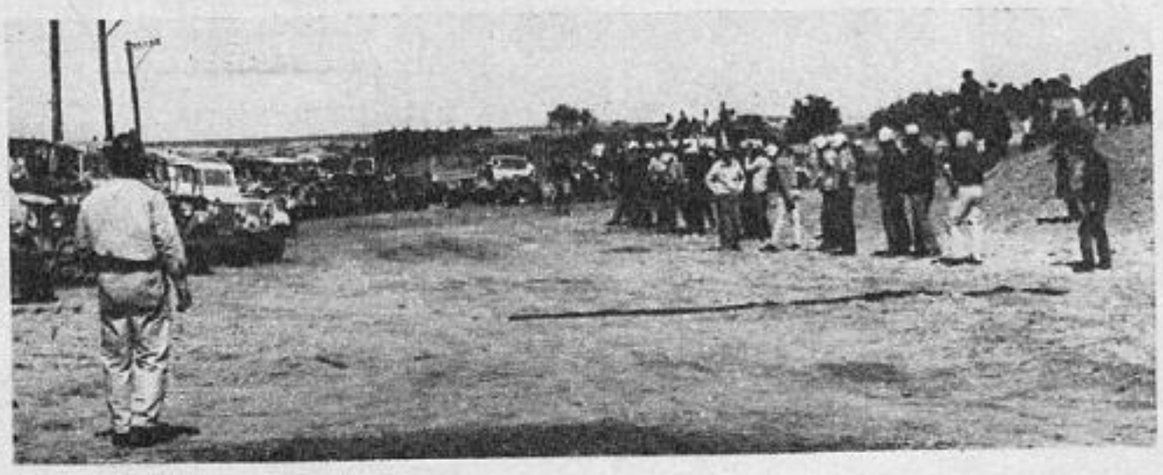
En este estado quedó el coche de Rubén Ataurí. Parece mentira, pero piloto y acompañante no sufrieron más que algunos magullones.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PCIA. DE BUENOS AIRES

VILLA GESELL

AUTO-CROSS IN CRESCENDO



La primera competencia de auto-cross en los médanos de Villa Gesell fue motivo de reunión donde se dieron cita algunos que deseaban ver qué era eso de auto-cross en los médanos, singular categoría que está tomando gran impulso en la zona.

Ahora, nuevamente, Villa Gesell realizó su carrera por intermedio de su comisión Pro Auto Club Villa Gesell, presidida por el multifacético Marconi y sus dos valiosos colaboradores inmediatos: Lastra y el pintoresco "Papá Ganzúa", además de varios otros entusiastas que han ido arrimándose para concretar lo que ya es una realidad: el ACVG.

Hubo casi 50 máquinas en línea de largada, las que fueron seleccionadas en tres categorías: 4 cilindros, 6 cilindros y Buggys. El lema fue darse con todo en los difíciles médanos sobre un recorrido de 5.700 metros. La clasificación fue la siguiente: 1ª Serie, 4 cil.: Oscar Pedroche, Antonio Gómez, José Ricci, Victorio Cofetto, Juan Lacunza y Jorge Hogner; en 6 cil.: Jorge Dury, Carlos Lafrosia y Ricardo Almirón.

La segunda serie donde corrieron los números pares, tuvo el siguiente resultado: 4 cil.: Carlos Zegby, Miguel Castelli, Lorenzo Gamallo, Carlos Gesell, Carlos Denegri e Ibero Fernández, mientras que en 6 cil. fueron: Domingo Manzo, Sergio Esquivel y Alberto Pereyra.

A continuación se disputó una competencia para Buggys, pero lo difícil del trazado impidió que estas máquinas pudieran completar su serie.

La final fue de gran suspenso ya que en las ocho primeras vueltas puntearon Manzo y su "media estanciera", pero en la vuelta siguiente fue desplazado por Gallo Zegby con su Jeep 4 cil. quien de esa forma ganó su categoría y la general con el siguiente resultado: 4 cil.: 1º Carlos Zegby y (1º en la general), 2º Carlos S. Gesell (hijo del fundador de la villa), 3º Juan Carlos Lacunza y 4º Antonio Gómez en 6 cilindros: 1º Domingo Manso; 2º Carlos Lafrosia; 3º Alberto Pereyra y 4º Ricardo Almirón

Una verdadera multitud se dio cita para presenciar este evento y se calcula que alrededor de 8.000 personas estaban en los médanos de Villa Gesell.

Esto habla de la importancia del evento y si a ello sumamos que el vencedor se llevó, en efecto, la nada despreciable suma de $ 165.000 m/n. además de valiosos obsequios, podemos asegurar que estamos ante un nuevo "boom" que ha prendido y florecerá a muy breve plazo.

Bien por la entidad organizadora que puliendo pequeños detalles para la próxima (cascos y jaula antivuelco para todos) resultará un éxito completo.



Arriba, izquierda: Largada estilo Le Mans, con la presencia de casi 30 máquinas, que desafiarían los difíciles médanos de Villa Gesell.

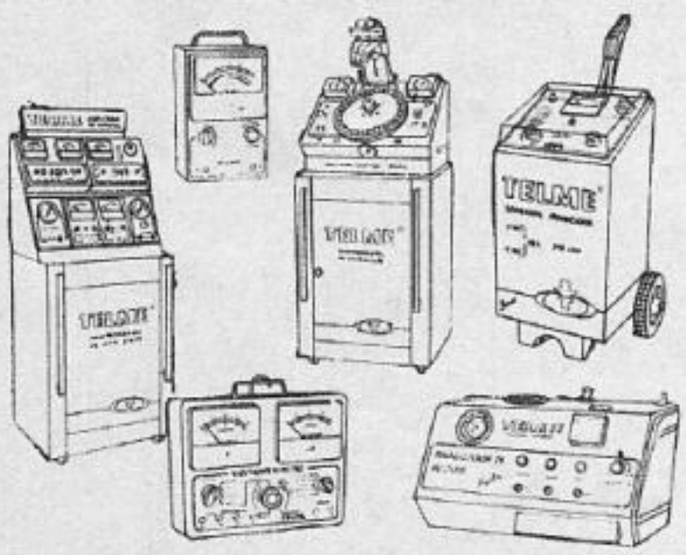


Carlos Zegby, el triunfador de Villa Gesell, pasando a otra máquina. Obsérvese que debido a los saltos, ha perdido el capot de su jeep. El acompañante se tiene para no seguir el mismo camino del capot.



Huellas . . . huellitas . . . huellones; pero nada detiene a los valerosos desafiantes de los médanos. Aquí anda solamente el que maneja mucho.

Con sus ochenta y pico juveniles años, don Carlos Gesell, el fundador de la villa, también se hizo presente para aplaudir a su hijo, que competía. Aquí lo vemos accediendo a reportajes radiales.



Decida ya una buena y provechosa inversión!

BANCO DE PRUEBAS ELECTRICO

Especialmente diseñado para realizar todos los ensayos necesarios; diagnosticar, comprobar, reparar y calibrar alternadores, dinamos, reguladores, disyuntores y motores de arranque de servicio convencional y pesado de 6, 12 y 24 v.

Para profesionales, laboratorios de ensayos, escuelas especializadas, concesionarias, talleristas, etc., es un auxiliar insustituible que le permitirá realizar diagnósticos exactos.



Modelo registrado
Patente en trámite

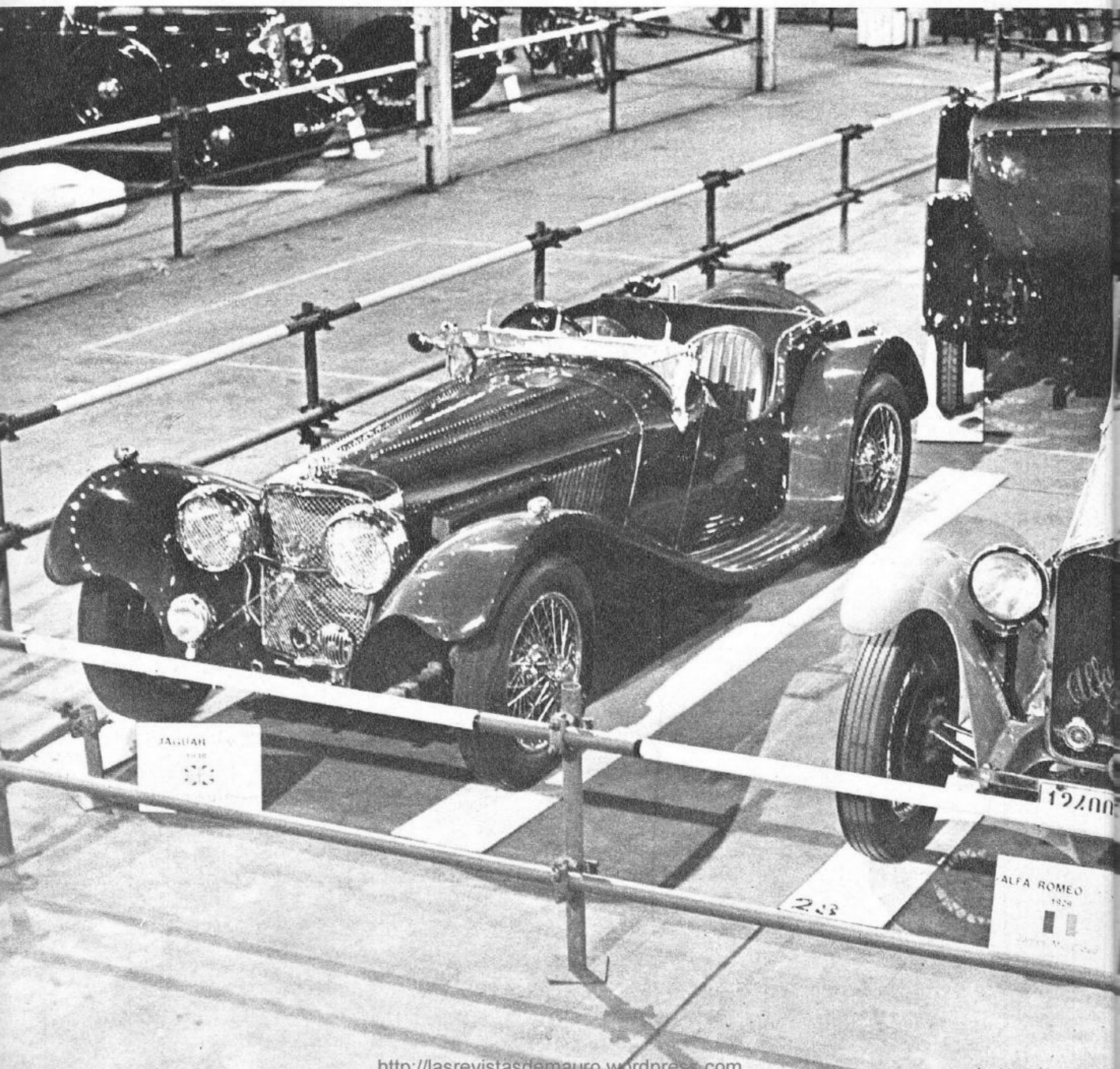
Solicite informes a nuestros representantes o directamente a INDUSTRIAS TELME S.A.I.C.F.I.
Calle 29 (ex P. Obligado) 536 - Villa Maipú
San Martín - Prov. Bs. Aires - Tel. 755-2811

TELME®

CALIDAD POR CONOCIDA, INDISCUTIDA

Entre Brooklands y

PURA SANGRES



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el Bois de Boulogne...

EN LA RURAL



Estilizados, crudos, nobles máquinas de competición que alguna vez corrieron en Brooklands o soñaron con pisar aquel legendario circuito. Landaulettes y phaetons que pasearon la elegancia de alguna señora francesa, o alguna querida italiana por el Bois de Boulogne un domingo por la mañana. Más de setenta modelos conforman la excelente muestra de automóviles históricos que presenta el Club de Automóviles Clásicos en la Exposición Confort II en terrenos de La Rural

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Un Jaguar 100 Millas, increíblemente impecable, junto a un Alfa Romeo 1750 compartiendo el stand con lujosos modelos norteamericanos (al fondo).

En Buenos Aires hay un solo lugar que por su ubicación geográfica, por sus instalaciones, por su tradición y su "clima" resulta ideal para organizar cualquier clase de exposición: los predios de la Sociedad Rural en Palermo.

Una muestra que se arme allí —aunque sea de dudoso interés para la gran masa— se asegurará tácitamente, de antemano, la concurrencia de muchos miles de viandantes que, en última instancia, con el único fin de sobrellevar el ocio dominical oblarán la correspondiente entrada a la feria.

Es fácil prever entonces lo que ocurre cuando La Rural aloja una exposición de gran interés para todos los niveles de público: las recaudaciones y la afluencia de señores, señoras y niños convertirán con precisión matemática elemental el éxito de la muestra. Eso fue lo que ocurrió el año pasado con la puesta en escena que llevó el nombre de Exposición del Confort Humano. Se registró un record de visitantes y de venta de entradas. La gran mayoría llegó atraída por un galpón de importantes dimensiones que exhibía en su interior una satisfactoria cantidad de muy buenos automóviles antiguos y clásicos. La idea de mostrarlos

→

CORSA OPINA... Y PREMIA

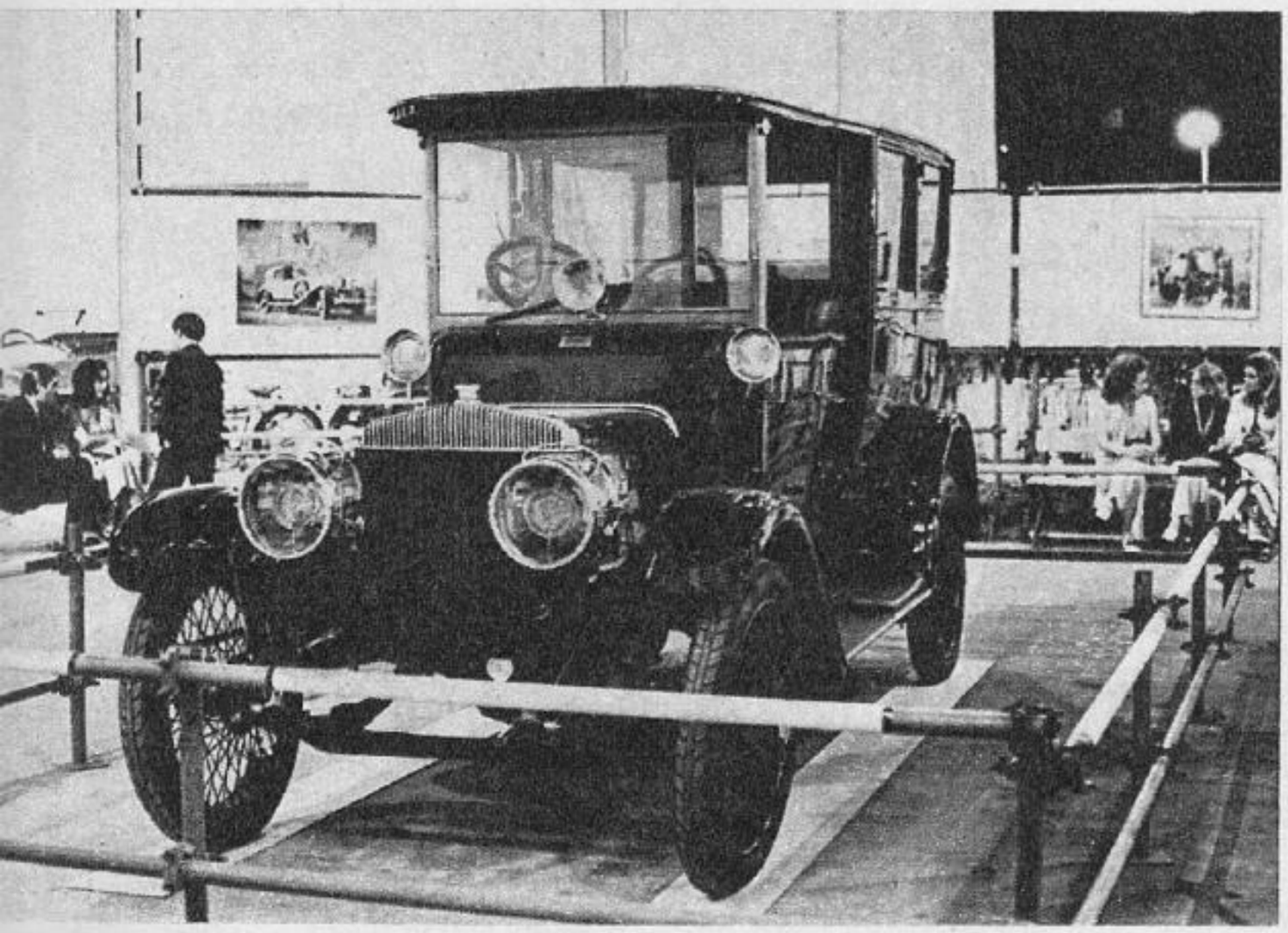
Visitamos el Pabellón del Automóvil Clásico en la Exposición Confort II. Y resultó de lo mejor que hemos visto en cuanto a muestras de ese tipo en nuestro país. Por la cantidad y la calidad de los coches expuestos. Coches con gran valor y perfectamente restaurados. Los esfuerzos de todos los miembros del Club de Autos Clásicos de San Isidro merecen el éxito que tendrá entre el público la exposición. Por otra parte, la gente tendrá acceso a un tema que aún hoy es privativo para un pequeño grupo exclusivo de coleccionistas.

Así hemos resuelto instituir un premio CORSA que entregaremos al dueño del coche que reúna las siguientes condiciones: El mayor valor como coche clásico y como pieza de colección dentro de los conceptos internacionales. El que evidencie el mejor trabajo de restauración o cuyo estado sea impecable. O también puede ser aquel que por sus actuaciones deportivas tenga un destacado valor histórico. Formaremos un jurado entre los especializados de nuestra Redacción y otorgaremos el premio en base a estos valores.

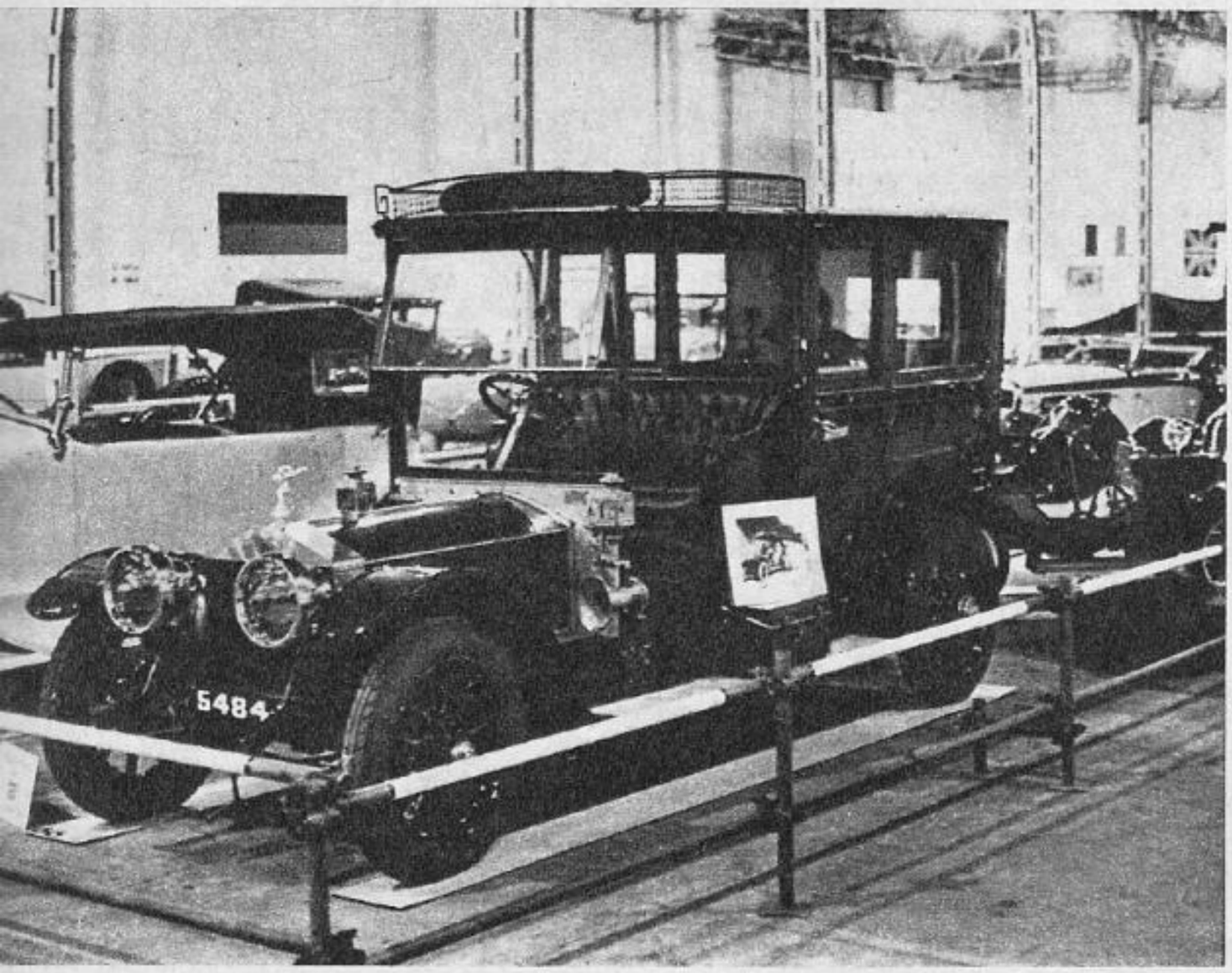
Una vez hecha la elección la haremos saber a nuestros lectores.



El Lancia gemelo al ganador de la carrera Panamericana de México conducido por Juan Manuel Fangio, detrás el Aston Martin que fuera de Eric Forrest Greene, el Hispano Suiza de José María Millet, Rolls...



El Daimler del stand central. Muchas horas de restauración, una fuerte inversión para lograr un resultado impecable.



Arriba, derecha: ¿La Perla negra? El rabioso La Perle 6 cilindros 1925.

Estupendo Rolls Royce de los Pereyra Iraola. Primera vez que se expone. Despierta el interés de cualquiera porque es impresionante.

allí resultó excelente y de esa forma el Club de Automóviles Clásicos de San Isidro reanudaba una costumbre que muchos años atrás estaba ligada a las obligaciones de la temporada porteña: el Salón del Automóvil.

Hubo un antecedente aislado (pasados aquellos años de preguerra) cuando para los festejos del Sesquicentenario de la Independencia se realizó en ese mismo lugar un fastuoso salón donde se lucieron los mejores autos extranjeros del año '60 y los nuevos modelos para el '61. La brillante posibilidad duró lo que el amor de una quinceañera. Porque después, por diez años, no hubo ninguna muestra de autos hasta que el club de San Isidro decidió tener su pabellón en la Muestra del Confort.

Ante tal experiencia se adivinaba que la versión 1971 del Confort Humano o Confort II tendría nuevamente su pabellón del auto clásico. La repetición de aquel exitazo era una obligación para los propietarios reunidos en San Isidro y un negocio para los organizadores de la muestra.

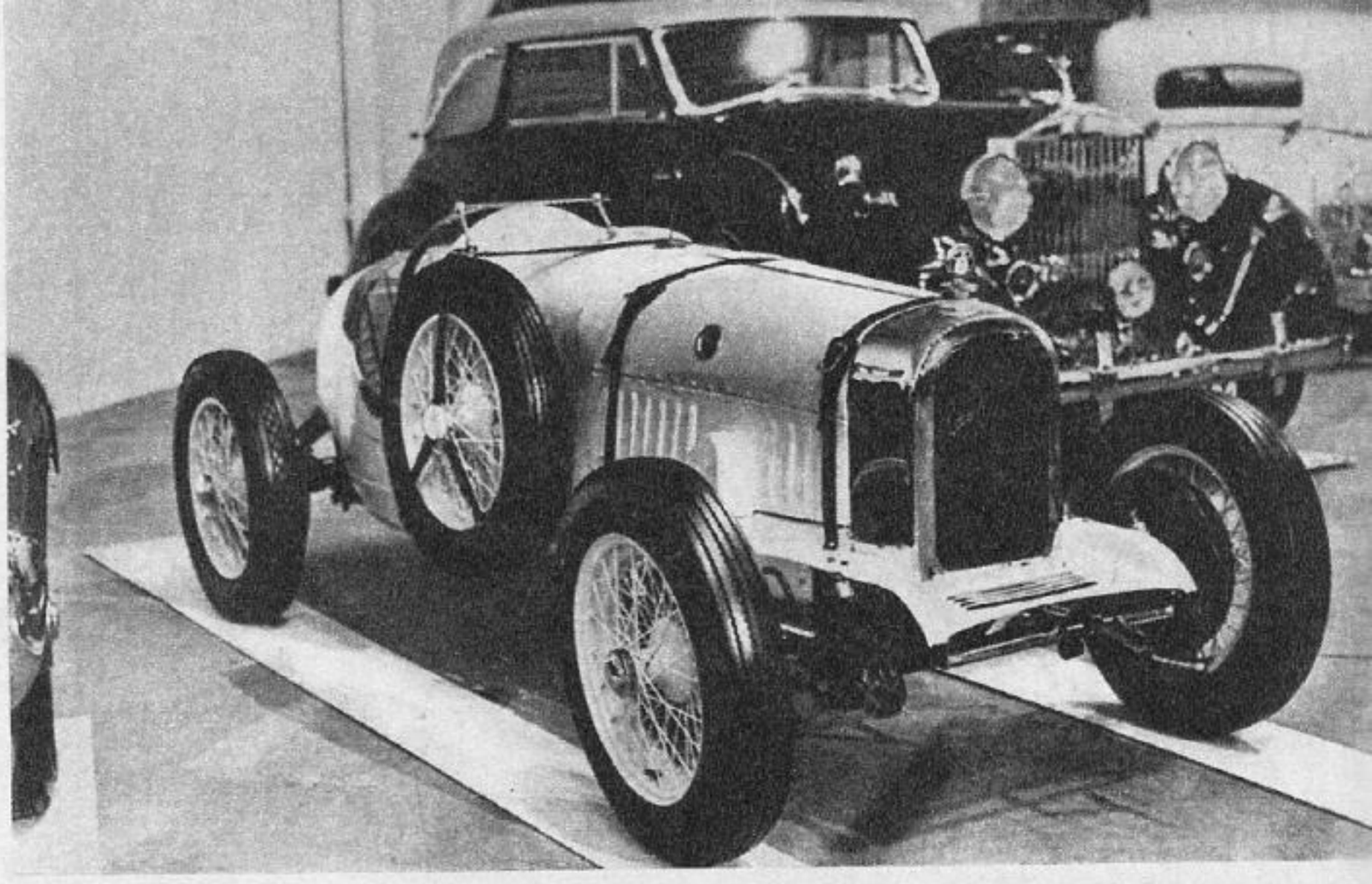
El jueves 4 de noviembre para el presidente Lanusse y autoridades y el viernes 5 para el pueblo, la Exposición Confort II quedó inaugurada para mantenerse en funcionamiento treinta días.

Esta vez todo —en cuanto a la muestra de autos— es mucho mejor. Los han puesto en el Pabellón Frers, es decir, la construcción más importante de La Rural, la que da a la avenida Santa Fe. Majestuoso (aunque sea en su aspecto externo), perfectamente adecuado a esta circunstancia, tremendamente victoriano, con sabor a capelinas, a dandies y a polainas, a Josephine Baker, Cotton Pickers, hombreras militares y al asombro que todavía era la aventura del automóvil. Todo mezclado en una recorrida que dura más de setenta automóviles inteligentemente dispuestos.

Pero así como aumentó el número aumentó también la calidad. El asombro comienza antes de entrar por un Cadillac veterano en el más amplio sentido de la palabra. Muerto y convertido en una cosa oxidada, sin formas definidas por la acción del abandono y el tiempo esperando el momento de su resurrección

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





amenazante: "Este auto estará restaurado y en perfectas condiciones para la muestra de Confort III" dice un cartel.

La recorrida por el interior termina con el asombro y despierta una admiración capaz de satisfacer al iniciado o al profano más exigente. No es exagerado afirmar así, analizando rápidamente, que nunca se vio nada parecido en nuestra ciudad. Jamás se junto, tal cantidad de coches europeos y americanos de todos los períodos clásicos (desde principios de siglo hasta la década del '50) tan perfectamente restaurados. Tres Bugatti, una cantidad de Rolls Royce que en muy pocas muestras internacionales se pueden ver, dos Cisitalia Mille Miglia (spider y cerrada), la Maserati 8 CL de Puopolo, de las que hay sólo dos en el mundo; un valioso Jaguar 100 Millas, el Lancia Panamericano como el que Fangio corrió y ganó la carrera de México, tres Hispano Suiza de los cuales uno de ellos perteneciente a Pieres se exhibió el año anterior sin carrocería, solamente el chasis. El trabajo de restauración quedó terminado hace pocas semanas. Un Alfa 1750, el rarísimo La Perle que vive aquí y enfrente un Rolland Pilain.

En medio del salón, a la entrada, un imponente Daimler de faros a carburo usufructúa el lugar de privilegio ganado por la tremenda empresa que constituyó restaurarlo. Tres blocks se hicieron fundir en Tandil hasta dar con el definitivo que conservara las medidas originales de fábrica. Los faros se mandaron a restaurar a Inglaterra . . .

Horas dedicadas a cada uno de ellos. Esfuerzos que culminan con la tremenda cara de alegría de cada expositor. O el gesto de satisfacción con que el arquitecto Nicolás Dellepiane, factótum y alma mater del pabellón, recorría una y otra vez la muestra.

Tres horas no alcanzaron para ver todo. Pero era tarde y las luces comenzaron a apagarse. Buby Schroeder salió con Iriarte y nosotros. Todos hablando como obsesionados de lo mismo. Alguien cortó el diálogo. **"Si esto mismo se hubiera hecho hace 10 años, ¡qué cantidad increíble de autos habría que agregar! Lástima que los exportaron . . ."**



TEMPORADA INTERNAC

BOLE

AUTOS EN LISTA DE ESPERA

El Club YPF ha recibido en esta última semana cuatro comunicaciones de cuatro equipos europeos pidiendo inscripciones para los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Los cuatro equipos son: Willy Kauhsen (1 Porsche 908 III y 1 Porsche 911 S); Daniel Rouveyran (Lola T-210); José Renato Catapani (Lola T-210) y Walter Lehman (Porsche 908 III). Las cuatro solicitudes han quedado en carpeta, ya que la nómina máxima de largada ya está completa. Estos cuatro equipos quedarían en lista de suplentes por si algún auto de los ya comprometidos decidiera no viajar a nuestro país.

Lo que nos parece una medida poco hábil por parte del Club YPF es la no aceptación concreta del pedido de inscripción del equipo brasileño Ford-Bino que haría correr a Renato Catapani con su Lola T-210. Recordemos que justamente en este momento nuestro país y Brasil están tendiendo a una integración automovilístico-deportiva y sería una medida muy poco política mantener esa inscripción en lista de espera. También debemos pensar en que Brasil ha recibido sin problemas a Reutemann y Ruesch en sus tres carreras de F. 2, que ha invitado en más de una oportunidad a pilotos argentinos de SP y Turismo a sus carreras y que es un firme candidato a convertirse en poco tiempo en propietario de una fecha puntable por el Campeonato Mundial de Conductores. Esta es la mejor oportunidad de poner en práctica la política de buena vecindad automovilística.

ORTEGA-MICHELET: PORSCHE 908

Es muy posible que los volantes ecuatorianos Guillermo Ortega y Pascal Michelet soliciten en los próximos días su inscripción oficial para los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, utilizando para la emergencia el mismo Porsche 908/II con que Ortega corriera en las 12 Horas Marlboro en el circuito de Yaguarcocha (Ecuador). Es de hacer notar que el Porsche sufrió inconvenientes en esa carrera y fue enviado a Alemania, a la fábrica Porsche, para ser reparado a nuevo.

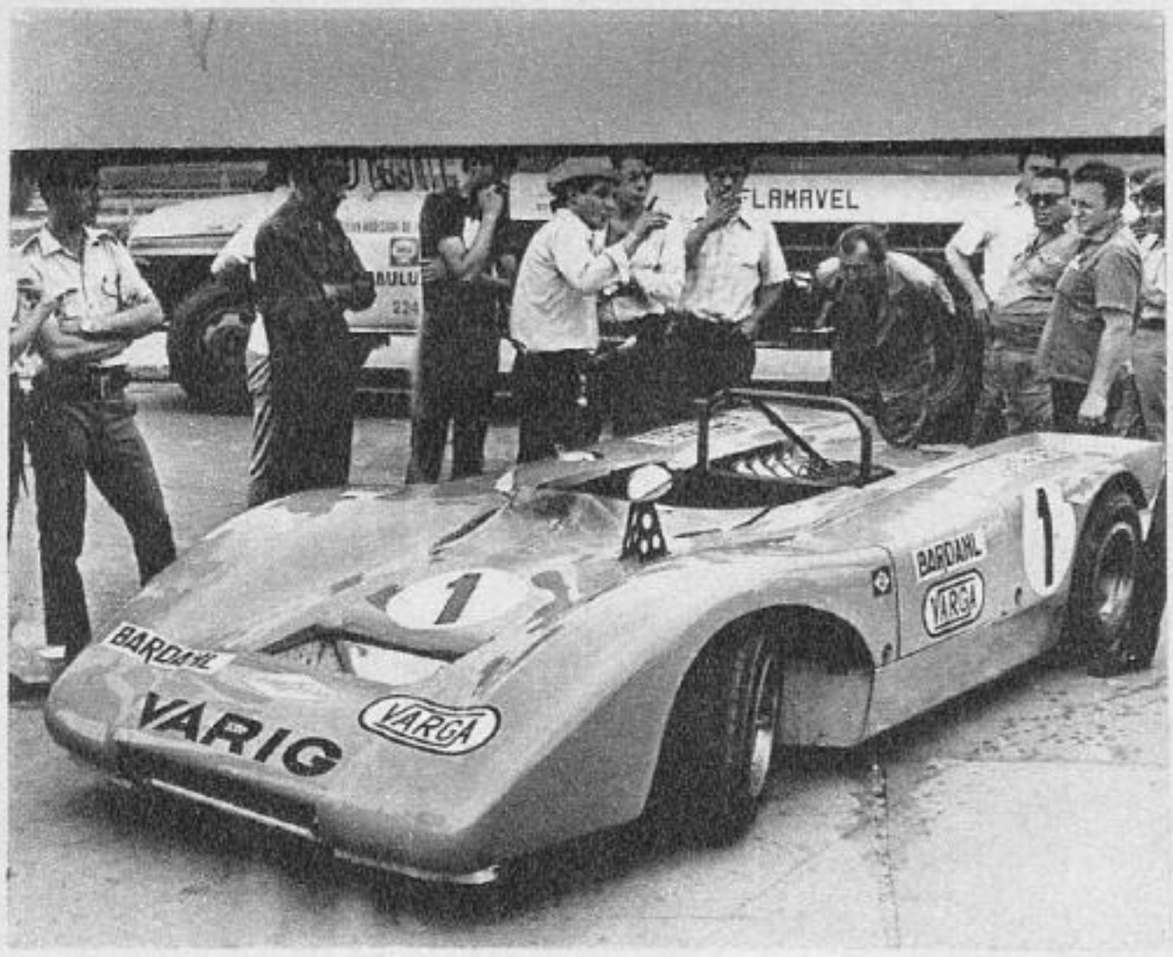
DE ADAMICH CON SURTEES

Andrea de Adamich, que en la lista previa del Club YPF figura inscripto con un March - Alfa Romeo, viajará a nuestro país para competir en el Grand Prix de la República Argentina con un Surtees TS-9. El cambio de marcas se debe a que De Adamich ha concretado el apoyo de un importante industrial de la cerámica y de una empresa petrolera, con los cuales ha fundado un equipo para F. 1. El industrial lleva el apellido Pagnossin y la nafta que lo patrocina es la marca FINA. El equipo lleva el nombre de Cerámica Pagnossin Racing Team. Lo que aún no ha trascendido es si el Surtees llevará motor Ford Cosworth o Alfa Romeo. Lo más probable, debido a los convenios existentes entre De Adamich y Autodelta, es que el Surtees monte un motor Alfa Romeo 3 litros.



Emblema del nuevo equipo en que militará Andrea de Adamich a partir del G. P. de la Argentina.

Renato "Tite" Catapani y Lola T-210: en lista de espera.



NUEVO TANQUE PARA LOS ALFA

El equipo oficial Alfa Romeo (Autodelta) ha dado a conocer recientemente un nuevo tipo de tanque de nafta, que ya equipaba a sus modelos 33/3 y 33/TT3 en las últimas carreras de este año, pero que recién ha sido presentado al periodismo. De tal manera, por vez primera y ya en forma pública, se podrán ver estos tanques ultraseguros en los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires el próximo 9 de enero de 1971. El tanque está constituido por un recipiente común donde va alojada la nafta y otro recipiente que lo recubre. El espacio que queda entre el tanque original y la nueva carcaza está lleno de un compuesto químico que al tomar contacto con la nafta la convierte en un líquido ignífugo. (O sea que no es combustible.)



Un tanque normal hecho explotar con una carga explosiva se prendió fuego inmediatamente. El nuevo tanque no tomó fuego.

De esta manera se reducen prácticamente a cero las posibilidades de incendio por impacto y posterior rotura del tanque, ya que al romperse el recipiente que trasporta la nafta, ésta entra en contacto con el compuesto químico especial alojado en la carcaza externa, sin peligro de que tome fuego.

Esta innovación ha sido presentada por Autodelta —luego de casi seis meses de pruebas en carrera

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ONAL

TINO Nº 1

y en laboratorios— a las autoridades internacionales del automovilismo para que sea estudiada. Es muy posible que este tipo de tanque se constituya en una obligación para todos los autos que compiten en SP y F. 1, ya que es un elemento muy importante para la seguridad del piloto. Autodelta ha puesto a disposición de quien así lo desee los secretos de construcción de estos tanques, reservándose el derecho intelectual del invento.

Uno de los inconvenientes mayores de este tanque lo constituye el peso, ya que debido al compuesto químico y al tanque exterior el kilaje de una unidad en relación a un tanque normal aumenta 30 kg.

Sin embargo, el aumento de peso es justificable desde el momento en que con este invento se pueden salvar muchas vidas.



Teodoro Zeccoli, un técnico de Alfa, De Adamich y el ingeniero Chitti comentan los resultados del nuevo tanque ignífugo. ¡Sensacional!

LAS CREDENCIALES Y COMO LOGRARLAS

La asignación de las credenciales para la Temporada Internacional serán entregadas de acuerdo con las cantidades suministradas a los distintos medios el año pasado. En lo que se refiere al periodismo escrito habrá tres tipos de credenciales 1) Libre circulación

→

BALCARCE SE APRONTA



Una foto para la posteridad. Durante el asado que siguió a la conferencia de prensa en Balcarce (para más datos en el Club de Pato), posaron para CORSA los ídolos perpetuos de nuestro automovilismo, Juan Manuel Fangio y Oscar Gálvez, a quienes acompañan Cacho Fangio (idéntico al papi), don José Boeri (presi del Club YPF, que organizará la competencia del 16 de enero en Balcarce) y Maneco Bordeu (con apoliyo en la circunstancia).



Un hombre que construye para su comuna: el intendente Mare. Entusiasmo y ejecutividad al servicio de una causa justa. Sus colaboradores inmediatos y no tan inmediatos no le van en zaga; por eso toda la ciudad los apoya.

Parafraseando en forma aproximada el título de una canción que puso de moda hace unos años Nat King Cole —"La fe puede mover montañas"— la gente de Balcarce con su fe, entusiasmo y capacidad de trabajo está moviendo, si no una montaña, toda una sierra. El objetivo de su titánica tarea es el de construir el autódromo más espectacular del país: el autódromo municipal de influencia regional "Juan Manuel Fangio".

El martes pasado viajamos especialmente invitados a Balcarce para asistir a una conferencia de prensa (y posterior visita al autódromo) en la cual todos los funcionarios que tienen a su cargo la parte directiva de la construcción de la pista expusieron con claridad y precisión lo ya realizado y los planes y plazos para la finalización de la importante obra. En forma concreta y hábil el intendente de Balcarce, capitán Mare, dio un panorama de lo hecho y comprometió públicamente a las empresas contratistas para que finalizaran efectivamente sus trabajos en los plazos previstos, lo cual posibilitará la concreción de la carrera internacional de SP a realizarse el próximo 16 de enero.

Durante la visita que los representantes de la prensa de todo el país realizaron a las obras, pudimos apreciar el ritmo febril de las mismas y el entusiasmo y dedicación que todo el mundo pone para que el 16 de enero Balcarce tenga su primera carrera internacional.

Lo admirable, sin duda, e inusual en estos tiempos que corren, ha sido el hecho de que un funcionario público como lo es el intendente de la comuna, capitán Mare, haya podido, con empuje dinámico, aunar esfuerzos y comprometer a toda una sociedad en una obra constructiva que será de gran utilidad para la promoción de la comuna. No dudamos de que con estos elementos el autódromo de Balcarce será una realidad a muy corto plazo y que el 16 de enero los SP internacionales se darán guerra en su trazado.



Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las más exigentes normas de categoria y confort.- Se publica regularmente en los semanarios "SIETE DIAS" "PANORAMA" y "PARABRISAS CORSA" y la produce para EDITORIAL ABRIL S.A., López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 T.E. 61592.- ROSARIO.-



MILTON
HOTEL

en Buenos Aires
TOTALMENTE RENOVADO

100 modernos departamentos con baño privado, teléfono y calefacción.

American Bar con T.V. Grill Room. Gran Garaje.

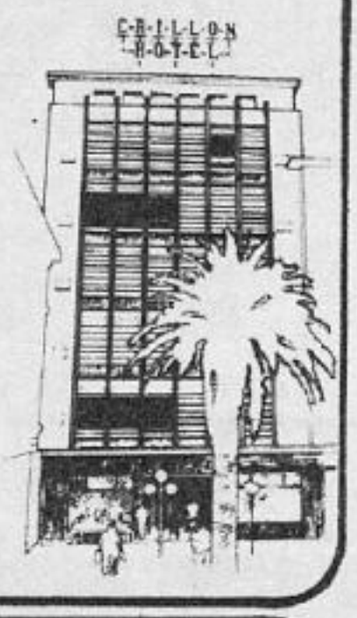
COLPAYO 40
Alt. Rivadavia 5300
a 1 cuadra de Primera Junta
Tel. 90-1021/29

BUENOS AIRES

TRADICION DE GRAN HOTEL. 120 hab. de lujo y suites. Suites imperiales. Salones. Cocina internacional. **Rivadavia 85 T.E. 46093/8 46010 Córdoba.**

CRILLON HOTEL

CORDOBA



AIRE ACONDICIONADO TOTAL. 100 Habitaciones y suites de gran lujo. Salones de conferencias y reunión.
Restaurant a la carta, confiteria y bar americano.- Cocina internacional. Riviera club. Idiomas



Hotel Riviera
ROSARIO.

ROSARIO

San Lorenzo 1460 - T.E. 23481

hotel Presidente



TOTALMENTE CON AIRE ACONDICIONADO
PILETA DE NATACION
GARAGE
ALOJAMIENTO INCLUIDO HASTA LAS 18 hs.
SALON PARA REUNIONES
RECEPCIONES
CONVENCIONES

CORRIENTES 919
T.E. 41245/46/47
ROSARIO

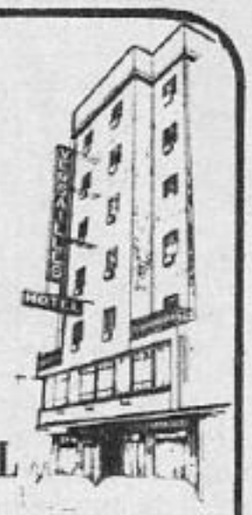


HOSTAL SANTA FE DE LA VERACRUZ

SANTA FE

Jerarquía internacional. 80 hab.- Suites de lujo Aire acond. central. Música ambiental - Radio - T.V. Salones de conferencias y convenciones. Estacionamiento - Snack bar - Cocina internacional. **San Martin 2954 - T.E. 21115/16/17/18 Santa Fe.**

A UNA CUADRA DE LA CASA HISTORICA Y DE PLAZA INDEPENDENCIA.



VERSAILLES HOTEL
Internacional

El máximo confort. 62 hab. c/baño priv. tel. Música ambiental. y aire acondic. Bar TV. Salas de asambleas y proyecciones Sala de reunión. Recepción señorial. Suite de lujo. Garage. Telex. **Crisóstomo Alvarez 481 - T.E. 29760 - Tucumán.**

TUCUMAN

HOTEL



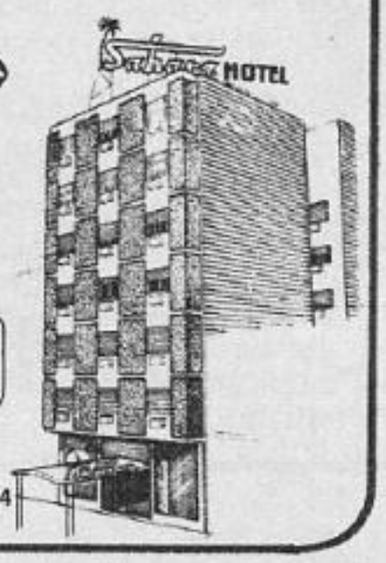
VICTORIA PLAZA
ZUVIRIA 16

00 habitaciones confortables
CATEGORIA ESPECIAL
ESIDENCIA DE SS. MM.
OS REYES DE BELGICA
eleg. VICTOPLAZA SALTA T.E. 11222

SALTA

60 Habitaciones con Baños privados. Aire acondicionado integral. Teléfonos internos Música funcional. Tesoros. Wiskeria. Snack Bar. Grill. Desayuno continental. Estacionamiento.
Guemes 160/62 - Teléfonos 2970/71/72/73 y 74. Dirección Teleg. "Saharahotel" RESISTENCIA

Sahara HOTEL S.A.



RESISTENCIA

Servicio de Telex Internacional 45-804 AR - HOSHA.

TEMPORADA INTERNACIONAL
BOLETIN Nº 1

excepto sábado y domingo en boxes; 2) Sector mixto, tendrán libre circulación en esa zona del autódromo los días sábado y domingo. 3) Libre circulación; consistirá en un brazalete (válido para todos los días y sectores) y se entregará como máximo dos a cada medio de difusión nacional.

Por otra parte, y para alegría de los "muchachos del Ombú", la Municipalidad ha contemplado ya la construcción de una tribuna en la zona del "cajón" que estará equipada con baños y barcito. Bien.

LOS BRASILEÑOS QUE QUIEREN VENIR

Dos equipos brasileños estarían interesados en correr los 1.000 Km (aparte del Lola T-210 de Catapani) y seguramente enviarán sus telegramas en las próximas horas. Por un lado el equipo Hollywood piensa viajar con el Porsche 908/II con que Pereira Bueno ganara en San Juan y en pareja con Lian Duarte, su habitual compañero de equipo. En segundo lugar, el equipo Jolly Gancia (importador Alfa en Brasil) estaría por recibir en estos días un Alfa Romeo 33.3 "dernier cri" y sería intención viajar a Buenos Aires. El equipo del 33.3 estaría formado por Abilio Diniz y Marivaldo Fernandes.

Estas dos inscripciones, si se realizan, estarían supeditadas a que el Club YPF las admitiera o no, debido a que el cupo de autos está ya cerrado. Creemos que habría que dejarlos participar. Nobleza obliga.

ORGANIGRAMA DE SEGURIDAD

La Asociación Argentina de Automóviles Sport ha presentado un Anteproyecto de Seguridad para la temporada, que contempla la organización de los servicios de bomberos, policía, banderilleros, grúas, ambulancias y autoridades de la prueba. El estudio contempla 21 carillas de indicaciones, como así también gráficos y planos de distribución de elementos y personal. Indudablemente un buen trabajo, a lo que ya nos tienen acostumbrados los muchachos de la AAAS.

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

MOTOCICLISMO

Organizada por la Federación Argentina de Motociclismo tendrá lugar en el autódromo de la ciudad de Junín el próximo domingo una interesante reunión de carácter internacional. Se disputará el Campeonato Sudamericano de Motociclismo 1971/72 de la categoría 125 cm³.

Participarán de la jornada representantes de Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay, Venezuela y Perú. Asimismo correrá el bicampeón mundial Angel Nieto.

GRAN PREMIO FUTALEUFU-PTO. MADRYN

Una interesante prueba rutera para Ford T Standard Mejorado se cumplirá los próximos sábado y domingo entre las referidas localidades. La prueba será organizada por la Peña del Ford T de Puerto Madryn. El recorrido total de la competencia será de 591 kilómetros.

TURISMO ZONAL

El Mercedes Automóvil Club hará disputar el próximo domingo el Primer Premio Adrian Bani. La prueba será reservada para coches de Turismo Nacional de las clases "A", "B" y "C".

LIMITADA 27

En la ciudad de Arrecifes tendrá lugar el próximo domingo una carrera de la categoría Fomento Limitada del 27. Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo en horas de la mañana. La carrera dará comienzo a las 13 horas con la disputa de la primera serie.

MIDGET

El próximo sábado 20 se inicia la temporada de midget y speedway en el Club Atlético Los Andes, de Lomas de Zamora. El espectáculo dará comienzo a las 21 horas.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA DOS

En el autódromo Oscar Cabalén el domingo se correrá la quinta y última de las competencias por el Trofeo Dos Mundos. La prueba se disputará sobre dos series a cuarenta vueltas cada una y la clasificación final será por suma de tiempos.

TC 5000

En el autódromo Las Vizcachas, en Chile, se cumplirá la primera de las cuatro competencias de la categoría organizadas por la promotora local. Serán de la partida, además de los representantes chilenos, corredores de los nuestros, como Copello, Bordeu, Ternengo y Cupeiro, entre otros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE VIAJEROS Y CAMINANTES

POSTAS, ALBERGUES, HOTELES... PARA EXIGENTES

Esta selección de Hoteles se realiza de acuerdo a las más exigentes normas de categoria y confort.- Se publica regularmente en los semanarios "SIETE DIAS" "PANORAMA" y "PARABRISAS CORSA" y la produce para EDITORIAL ABRIL S.A., López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 T.E. 61592.- ROSARIO.-

HOTEL

Nor-Tomarza

La Falda



En La Falda, único a nivel internacional. 20.000 metros de parques arbolados. Tres piscinas. Canchas de tenis. Habitaciones y suites de gran confort. Snack Bar. Room Service. Exquisita cocina. Boutique. Cocheras. Nursery. Reservas:
Av. Eden 1079 T.E. 2004-2072 - La Falda Córdoba

En Gesell y frente al mar la distinción de un buen hotel.

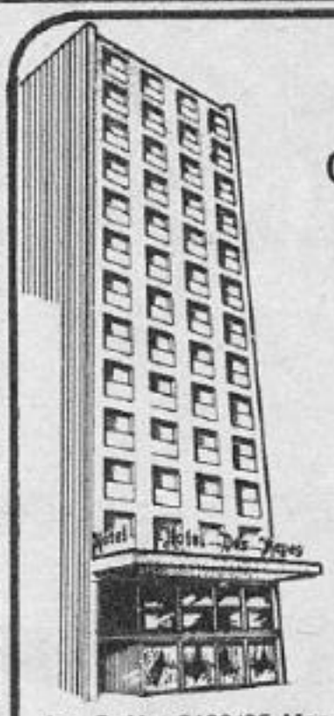
HOTEL

TEJAS ROJAS

Habitaciones y departamentos de gran confort. Aire acondicionado, sala de juegos, comedor de niños, salón de lectura, bar, pileta de natación, cancha de tennis, y una muy esmerada atención.



Frente al mar, tel. 274 Villa Gesell.



Av. Colón 2129/35 Mar del Plata.

En Mar del Plata: Dos grandes hoteles de Dazeo y Veramendi

Hotel Dos Reyes

Categoria internacional en su expresión más actual. Inauguración diciembre 1971. 132 suntuosos apartamentos. **La mejor ubicación de Mar del Plata** -a una cuadra playa y casino-. Unico con aire acondicionado integral. Salones para conferencias y convenciones.

DAVER

Un gran hotel para una gran ciudad en su décima temporada

Gran confort en pleno centro. 80 habitaciones con T.V. Snack bar. Desayuno internacional.
Santa Fe 1973. T.E. 27187/36449/49450. Mar del Plata.



GRAN HOTEL

La Micela

Frente A.C.A.



Cocheras. Aire acondicionado.
Amigorena y Primitivo de la Reta. / Teléfonos 45000 en P.B.X. / Mendoza R. Argentina.
Y en fecha próxima
GRAND HOTEL PRESIDENTE. Categ Internac.

EN SAN CARLOS DE BARILOCHE

hotel caravelle



EN SAN CARLOS DE BARILOCHE, 62 habitaciones con baño privado y teléfono Calefacción - Bar - estacionamiento. Bmé. Mitre 278 - T.E. 2203 - 2571 - Bariloche. **Informes y reservas en Bs. As.** Av. Córdoba 657 - 9° P. - Of. 93 T.E. 392 3829/3759.

Gran Turismo "A"

benedetti hotel



¡10 habitaciones equipadas para brindar lo mejor: buen gusto, climatización, música y gran comodidad. Salas especiales para recepciones y conferencias. Snack bar. COCHERAS PROPIAS. Abierto todo el año. Optima ubicación:
Av. Colón 2198 esqu. Entre Rios
(a 250 mts. de rambla, Casino y mar)
T.E. 3-0031/12/33 Mar del Plata

Jerarquia Internacional *para una estadia de excepción.* Decoración y arquitectura de avanzada. Cuidada atención. 90 habitaciones. Televisión individual, calefacción, teléfonos, música ambiental, biblioteca, sala de reuniones y salas de estar. Coffee shop Snack bar.



Metropol HOTEL

ESTACIONAMIENTO EN EL SUBSUELO DEL HOTEL. Abierto todo el año. A 300 metros playa y Casino central.
Moreno 2470 T.E. 20050 20069. Mar del Plata

MAR del PLATA

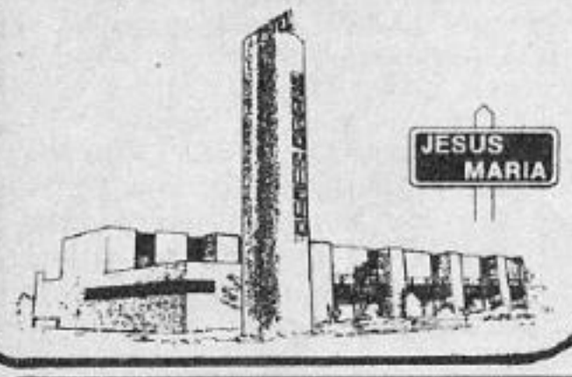
En su viaje al norte deténgase (50 Km. después de Córdoba) en el:

motel



el PASO VIEJO

Confort y cordialidad. Baño priv. Aire acondic. Teléfono, Piscina, etc. **Ruta 9 (Km. 753) T.E. 25 Jesus Maria - (Cba.)**



HOTEL

SANTA ROSA



En Olavarria, categoria internacional. 80 lujosas habitaciones con "heladera llena". Room service de 1ª categoria. Salas de conferencias, convenciones, etc. Cálido y acogedor Snack Bar. Aire acondicionado central.
Vicente López 2656 - T.E. 672 - Olavarria.

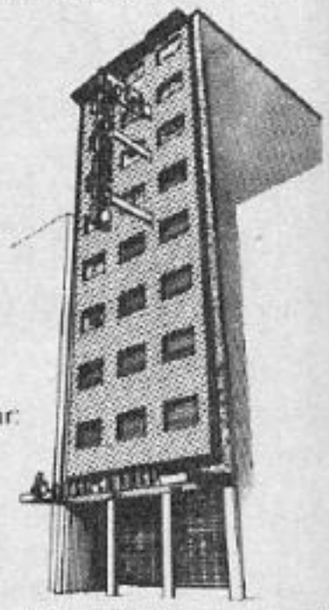
Hotel ASTOR



Un gran hotel: 120 habitaciones y departamentos cuidadosamente dotados de amplitud y confort. Música, teléfono y climatización. Snack bar. Suntuosos salones de fiestas y convenciones. Gran hall de recepción. A cien metros Casino y mar, en pleno centro comercial. Estacionamiento propio.
Entre Rios 1649 T.E. 23051/4. Mar del Plata.

En pleno centro el prestigioso **CORBEL**, jerarquía ya tradicional. 60 habitaciones con teléfono, baño privado y calefacción central.
Córdoba 1870. T.E. 34424-29722. Mar del Plata.

HOTEL "Corbel"



...y para un buen descanso frente al mar:
"ZARATE HOTEL".
Clima y serenidad.
Con o sin pensión.
Garay 24 T.E. 2-8897.
Mar del Plata.
Abiertos todo el año



Premier HOTEL

PARAGUAY

Inaugurado Julio 1971. Amplias habitaciones dotadas de: Baño Privado. Aire acondicionado. Música funcional y T.V. En la Terraza de atractiva vista panorámica Solarium y Bar. Room service permanente. Cafeteria. Snack Bar y Boutique. Incluido Desayuno Continental.
25 de Mayo y Curupayty. TELEFONOS: 23-874/75/81/82 ASUNCION - PARAGUAY



PRESIDENTE HOTEL

Gewo S.A. Asunción

Habitaciones y Departamentos climatizados individualmente. Snack Bar. Restaurant c/variada cocina internacional. En pleno centro de Asunción. Incluye desayuno continental. Sin laudo e impuestos. Tea danzant.

Azara c/Ind. Nacional.
Tel. 43984-47931.
Asunción. Rep. del Paraguay.

15 de Diciembre de 1971.

Reapertura del HOTEL SASSO

En Punta Mogotes, frente al mar.

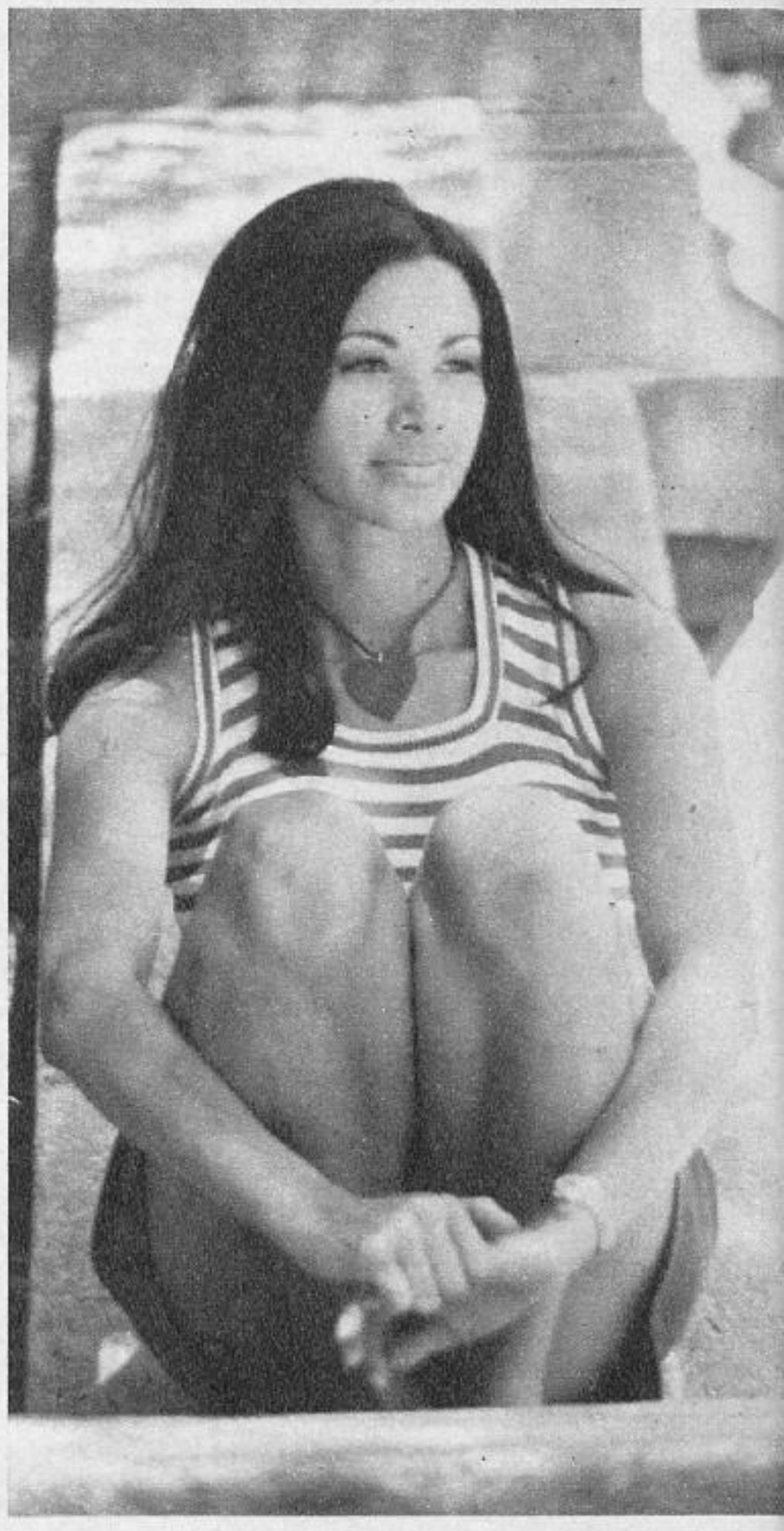


125 habitaciones y suites de gran lujo. Balneario propio. Cocheras y atención del automóvil en el mismo hotel. Tradicional cocina de nivel internacional. Nursery. Peluquería. Diner Dansant.
Reservas en Buenos Aires: Diagonal Norte 720 - Teléf. 34-4372/8102.
Corresp. Hotel Sasso - Punta Mogotes - Mar del Plata.

buscando a Miss CORSA 1971

¡los primeros aparatos oficiales!

- **Cuatro postulantes más**
- **Una máquina particular y dos oficiales de fábrica**
- **General Motors y Chrysler en competencia**
- **La primera inscripción internacional: nos llegó una paraguaya**



La representante paraguaya: Marta Silvana Villagra Cristaldo. El bajísimo consumo de tereré es su característica fundamental. Firme candidata al Index de Performance. Mide 90 x 60 x 90. El banco de pruebas arrojó la siguiente información: le gusta el teatro, le gusta la docencia, le gusta Lautaro Murúa, le gusta... le gusta... cómo le gusta...

Superados finalmente los accesos de celos que aquejaron a esta redacción durante la mayor parte de la semana pasada, podemos retomar nuevamente el hilo del asunto que nos preocupa, o sea la presentación de las posibles "Miss Corsa".

El tema rector de esta semana es específicamente la participación directa de las fábricas en el campeonato. Es decir, no sólo las máquinas particulares tendrán cabida en ese florido parque cerrado que es el cuore de nuestros lectores, sino que estas frágiles damiselas —a partir de este momento— serán presentadas por un concurrente oficial, tendrán pilotos (no empujen que hay pa' todos) y preparadores, de esos a los que estamos tan acostumbrados.

Hoy se abre el fuego en ese sentido. General Motors fue la primera fábrica en presentar una máquina oficial. Susana Villafañe, con los colores de la Comisión (y con un montón de colores más), con preparación del Laucha Ríos. Se sospecha que esta vez la tapa está en reglamento, de manera que su posible elección no ofrece escollos de ningún tipo, a no ser que algún tipo se oponga. No se tomarán en cuenta las objeciones de esos "raros" que nunca faltan. De cualquier manera, el que quiera objetar, que objete.

Entusiasmados con el reciente triunfo del piloto paraguayo Alfredo Jaegli, nuestros hermanos paraguayos también nos enviaron una máquina que los representa: se trata de la veloz "Marta Silvana Villagra Cristaldo Special", cuya novedad exclusiva se basa en el original sistema de trasmisión a mimbre. Su bajo consumo —dos naranjas y seis mates amargos— la postulan como puntera para el índex de performance, aunque podría darse el caso de que ganara la general.

Otra máquina particular se ha presentado para esta carrera. Se trata del "Stella Maris", producto de la pequeña empresa "Fuse", que se dedica a la manufactura en pequeña escala de carrocerías especiales y absolutamente fuera de serie. Las líneas de los modelos de esta casa se caracterizan por la ausencia de ángulos vivos, haciéndose evidente la preferencia de los diseñadores por las líneas redondeadas. Bien, los diseñadores... Es encomiable que se presenten máquinas particulares a despecho de las poderosas máquinas oficiales de fábrica —o equipos de competición—, dándose por descontado que pueden, en mérito a su fina mecánica, ofrecer lucha de igual a igual.

La última presentación de esta semana tiene como concurrente a —nada más, nada menos y nada más o menos— que en forma semioficial al coloso de San Justo: Chrysler-Fevre Argentina, por intermedio de la Comisión de Concesionarios. El aparato presentado es el "Gloria Guedes Tourist Trophy", máquina de pequeña cilindrada pero capaz de asustar a las máquinas mayores, con muchas más carreras. La CCCC juega de este modo una gran carta y a juzgar por los tiempos que arrojan las vueltas de práctica se estima que va a ser muy difícil bajarle el segundo...

Informamos, como es habitual, que seguimos recibiendo máquinas en nuestra redacción. A no hacer lo de siempre; habiendo tiempo para inscribirse, no vale la pena esperar al último día para hacerlo. Nosotros comprendemos que esos verdaderos héroes anónimos —los mecánicos— pueden tener problemas con la puesta a punto definitiva, pero... ¿para qué trabajar día y noche a los apurones, que nunca conducen a nada bueno...?

Tener en cuenta esta recomendación, y —más que importante— tener en cuenta este viejo proverbio de ignoto origen: "Más vale un bocado de pan seco en paz, que una casa en que hay pendencias, aunque esté llena de viandas...".

Las esperamos, chicas... Atenti que la prima de partenza y los premios son grossos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

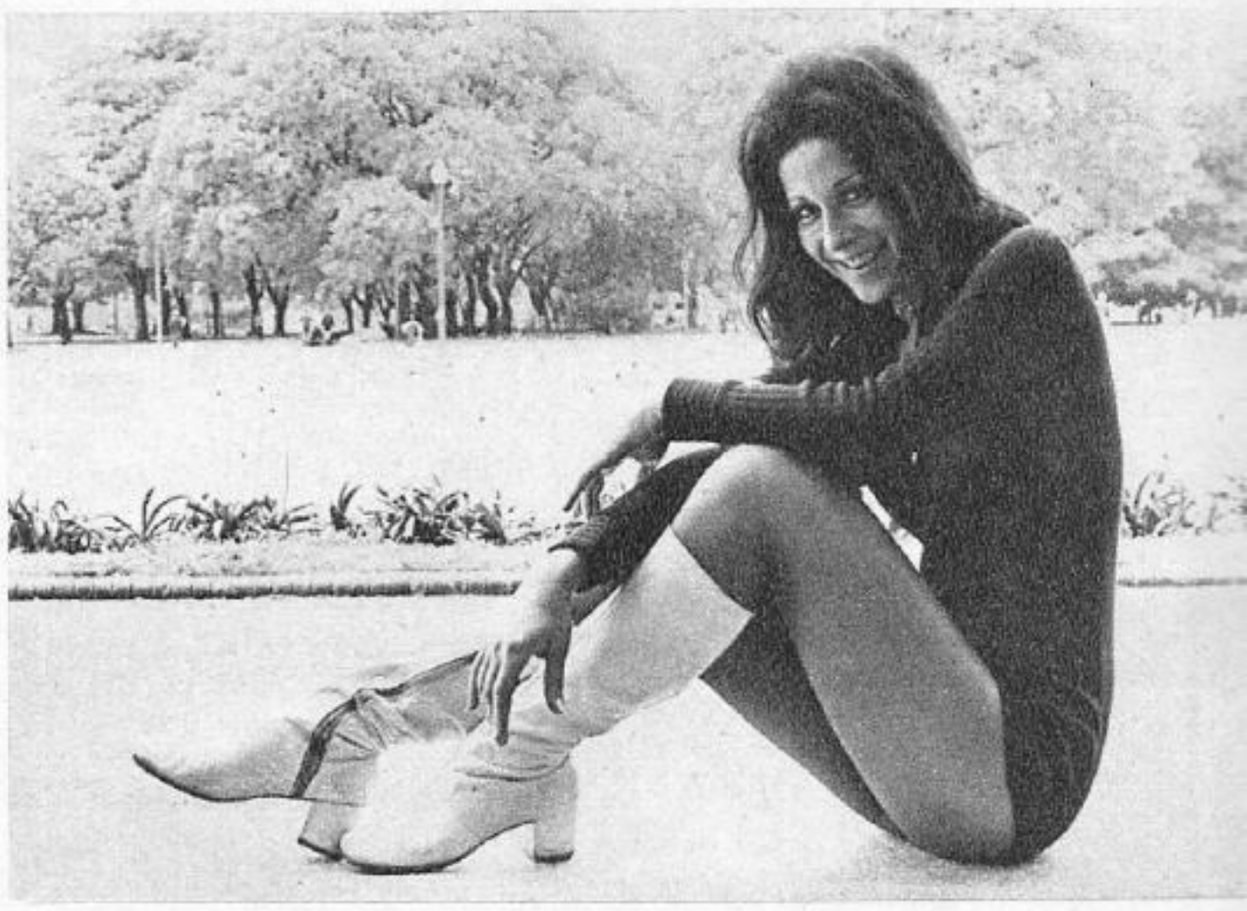


He aquí el aparato que inscribió la C.C.C.C.: Gloria Guedes. Defenderá con su baja cilindrada el campeonato, cosa que no pudo hacer la fábrica con el V-8. Con 24 años, ojos verdes y todas las biabas, las huestes de Strianesse se sienten bien representadas

Susana Villafañe representa a General Motors en el concurso "Miss Corsa". Sus características técnicas son las siguientes: 89 - 66 - 90 - 771 - 792; ahora que saben las características, adivinen ustedes los teléfonos. Como ayudita, diremos que tiene uno solo, en el living. El número se compone exclusivamente de dígitos de origen arábigo. Y nada más.



La máquina particular de esta semana: Stella Maris Fuse. Un fino producto artesanal, hecho a mano, tan perfectamente realizado que a pesar de las líneas redondas y los planos curvos no se nota el menor golpe de martillo. Calidad sin discusión.



Arizu noche insólita

Carlos Rodari.
Radio Continental,

Lunes a viernes,
19.30.



Roberto Mieres (tim.) y Raúl Perrachione (trip.), nuevamente campeones argentinos de la clase Star, en plena temporada.

YACHTING

ENTRE RAYOS

Carlos Collet y Roberto Mieres se clasificaron campeones argentinos de la clase Lightning y Star respectivamente

RESULTADOS DE LAS REGATAS

CLASE LIGHTNING

1ª Regata. Corrida el 23-10-71 con viento Este de 22 km

1)	Carlos Collet	Marmolín	.....	1h50m25s
2)	José Blanco	Vitamina	.....	1h54m50s
3)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	...	1h57m45s

2ª Regata. Corrida el 24-10-71 con viento Este de 18 km

1)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	...	2h16m30s
2)	Carlos Collet	Marmolín	.....	2h16m40s
3)	José Blanco	Vitamina	.....	2h20m50s

3ª Regata. Corrida el 30-10-71 con viento Este de 15 km

1)	Carlos Collet	Marmolín	.....	2h02m48s
2)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	...	2h03m18s
3)	José Blanco	Vitamina	.....	2h05m30s

4ª Regata. Corrida el 1-11-71 con viento Este de 12 km

1)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	...	2h11m15s
2)	Carlos Collet	Marmolín	.....	2h12m10s
3)	José Blanco	Vitamina	.....	2h13m30s

5ª Regata. Corrida el 6-11-71 con viento NE de 15 km

1)	Carlos Collet	Marmolín	.....	1h59m50s
2)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	...	2h01m10s
3)	Eduardo Hoffmann	Yatasto	.....	2h07m57s

6ª Regata. Corrida el 7-11-71 con viento NE de 25 km

1)	Osvaldo Bordino	Flamingo III	...	2h05m18s
2)	Carlos Collet	Marmolín	.....	2h09m47s
3)	Eduardo Hoffmann	Yatasto	.....	2h11m03s

CLASIFICACION GENERAL

1)	Carlos Collet	Jorge Bruzone	Daniel Collet	Marmolín 58
2)	Osvaldo Bordino ..	Elisa López	Baldomero Dumpis	Flamingo III . 58
3)	José Blanco	Carlos Colunga	R. Giovanniello	Vitamina 49
4)	Eduardo Hoffmann	Carlos Tognolla	Enrique Ferrario	Yatasto 45
5)	Jaime Benveniste .	Pablo Benveniste	Enrique Moricl	Qué Sé Yo ... 42

CLASE STAR

1ª Regata. Corrida el 30-10-71 con viento Este de 14 km

1)	Roberto Mieres	Titila	.....	1h59m50s
2)	Jorge Caride	Earline	.....	2h00m45s
3)	Guillermo Calegari	Shandry	.....	2h01m00s

2ª Regata. Corrida el 1-11-71 con viento Este de 12 km

1)	Roberto Mieres	Titila	.....	2h08m40s
2)	Víctor Fragola	Potro	.....	2h12m30s
3)	Margarita G. Parente	Lancelot	.....	2h21m40s

3ª Regata. Corrida el 6-11-71 con viento NE de 15 km

1)	Roberto Mieres	Titila	.....	1h58m17s
2)	Víctor Fragola	Potro	.....	2h01m24s
3)	Jorge Piacentini	Txistu	.....	2h09m00s

4ª Regata. Corrida el 7-11-71 con viento NE de 25 km

1)	Roberto Mieres	Titila	.....	2h04m03s
2)	Víctor Fragola	Potro	.....	2h06m25s
3)	Margarita G. Parente	Lancelot	.....	2h10m26s

CLASIFICACION GENERAL

1)	Roberto Mieres	Raúl Perrachione	Titila	36
2)	Víctor Fragola	Benjamín Rubin	Potro	30
3)	Margarita G. Parente	Serafín G. Parente ...	Lancelot	24
4)	Alberto Meijide	Mariano Lassalle	Acuarel	11
5)	Jorge Caride	Carlos Sisti	Earline	8

RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

Por el premio LOUIS CHEVROLET el club San Fernando organizó una regata abierta en la que intervinieron 65 barcos, cifra ésta que pesó decisivamente para que el evento fuera un éxito.

Los barcos que miden en la IOR, en la CCA y en la clase Cadete debieron completar un recorrido de 21 millas; en cambio, los yates que miden en Handicap Convencional y en las clases Grumete, Ardilla, Flecha, Río de la Plata y Lightning corrieron sobre un triángulo de 13 millas.

La regata se realizó con viento Norte de 35 km horarios, siendo sus resultados:

FORMULA IOR

Serie "B"

1º	Martín Mieres	Kual		3h 16m 13s
2º	Alfredo Segers	Trinidad II		3h 33m

Serie "C"

1º	Mario Sarudianski	Kismet		3h 32m 45s
2º	Enrique Duhau	Rumor		3h 51m 54s

Serie "D"

1º	José Marazza	Procyon		3h 58m 07s
2º	Gabriel Kowalewski	Aniara		4h 12m 33s

FORMULA CCA

1º	Juan Carlos Rodríguez ...	Nora		3h 15m 42s
2º	Bodil Bertschinger	Passpartout		3h 44m 46s
3º	Carlos Penna	Calipso		4h 02m 08s

CLASE CADETE

1º	Jorge Kessler	Mandy		3h 38m 41s
2º	Alfredo Palau	Rob Roy		3h 43m 48s
3º	Gabriela de Sonnino	Ka Ku		3h 45m 47s

HANDICAP CONVENCIONAL

Serie "A"

1º	Carlos Girort	Marylin		2h 06m 04s
2º	Heriberto Romer	Inti		2h 06m 16s
3º	Plácido Secchiari	Racha		2h 10m 54s

Serie "B"

1º	Francisco Repeto	Chaja		2h 08m 44s
2º	Gerardo Fabeliques	Allegro		2h 11m 32s
3º	Carlos Pinto	Jolly Roger		2h 14m 12s

CLASE ARDILLA

1º	Alberto Mefano	Siesta		2h 36m 20s
2º	Francisco Núñez	Neptuno		2h 47m 07s
3º	Antonio Vázquez	Dock Sud		2h 54m 32s

CLASE GRUMETE

1º	Norberto Cervinka	Covunco		2h 18m 38s
2º	Emilio Cano (h)	Viraró		2h 19m 35s
3º	Esteban Fischer	Matrero		2h 19m 42s

CLASE LIGHTNING

1º	Alan Warshover	Llovizna		1h 11m 14s
2º	Osvaldo Schiano	Hipocampo		1h 13m 51s

En el Yacht Club Argentino se corrió una regata reservada para la clase Soling; se largó con viento N de 25 km el día 6-11-71.

1º	Jorge Vago	Huija		2h 16m 55s
2º	Roberto Sieburger	Earline		2h 17m 09s
3º	Jorge González	Indeciso		2h 17m 10s

A su vez, el Club Náutico Buchardo largó también una regata para la clase Grumete, la que se efectuó con viento NE de 25 km.

1º	Roberto Gatti	Derecho Viejo		1h 33m 25s
2º	"Pete" Alderete	Caribou		1h 33m 26s
3º	Jorge Zabotinsky	Ventura		1h 34m 10s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por J. PEDRO SIEDMANN

Y ESTRELLAS



Carlos Collet (segundo de la derecha), flamante campeón argentino, preparando a su Marmolín antes de las regatas.

En Olivos acaban de finalizar los campeonatos argentinos de las clases Lightning y Star, los que se llevaron a cabo bajo la tutela del Club Náutico Olivos y en el Octógono de la Federación Argentina de Yachting.

CLASE LIGHTNING: en ésta, la "clase del rayo", se corrieron seis regatas con descarte de una y con la participación de doce tripulaciones, de las cuales hay que destacar a dos en particular, las del Marmolín y Flamingo III, ya que el campeonato quedó circunscripto a la puja entre estas dos. A tal punto fue la lucha de este dúo que el torneo quedó empatado en puntos, lo que dio lugar a definirlo por mejores posiciones parciales. Se adoptó esta medida, según lo que estipula el reglamento, de tal manera que el título quedó en manos del veterano Carlos Collet, quien con este triunfo suma uno más a los varios que ya ostenta.

No debemos dejar de destacar la actuación que le cupo a Osvaldo Bordino, que por tener un tercer puesto en una de las parciales se le escapó de las manos un campeonato, máxime si se tiene en cuenta que esa colocación se debió a que al acercarse a la línea de largada de la primera regata llevaba un polizón a bordo, y como arribó sobre el top de partida, tuvo que esperar a que todos los yates largaran para poder desembarcar a ese cuarto tripulante en discordia, para comenzar luego la persecución del pelotón, que ya se había alejado bastante. En general, las regatas tuvieron un común denominador, que fue la temprana escapada de Collet y Bordino, los que se trenzaban en interesantes looting match. A la popa de los nombrados venían el Vitamina, de "Pepe" Blanco, y el Yatasto, del "alemán" Hoffmann, y lejos el resto del pelotón, que peleaba entre sí por la quinta colocación.

Con respecto al tiempo, es poco lo que se puede acotar, salvo que la cuarta regata debió ser diferida dado que ese día soplaban más de 25 millas, que es el límite que establece la clase como máximo para sus campeonatos.

CLASE STAR: en contraposición a los lightnings, en la "clase de la estrella" hubo un monólogo a cargo de Bitito Mieres, quien en todas las regatas, cuatro sin descarte, se impuso holgadamente sobre los restantes ocho participantes. Desde el star, el Titila escapaba y aumentaba considerablemente su ventaja para ganar categóricamente.

Hay que reconocer que los restantes barcos, bastante fuera de estado debido a un receso en las regatas de los fines de semana, tuvieron su buena cuota de mala suerte, lo que en detalle quiere decir palos rotos, averías y otras yerbas, que diezmaron notablemente el lote de participantes, especialmente en las últimas series. Por supuesto que, ya superados todos los inconvenientes de esta vuelta a la actividad, los barcos van a estar, o deberían estar, bien afilados para el campeonato de Distrito a correrse en pocos días.

Como nota agradable, reapareció a las lides Jorge Piacentini, representante de la clase en las olimpíadas de Londres, tras casi cinco años de alejamiento de los Star. También cabe destacar la buena ubicación lograda por Margarita González Parente, una de las pocas mujeres que timonean Star en el mundo, que consiguió colocarse tercera en la clasífica general.

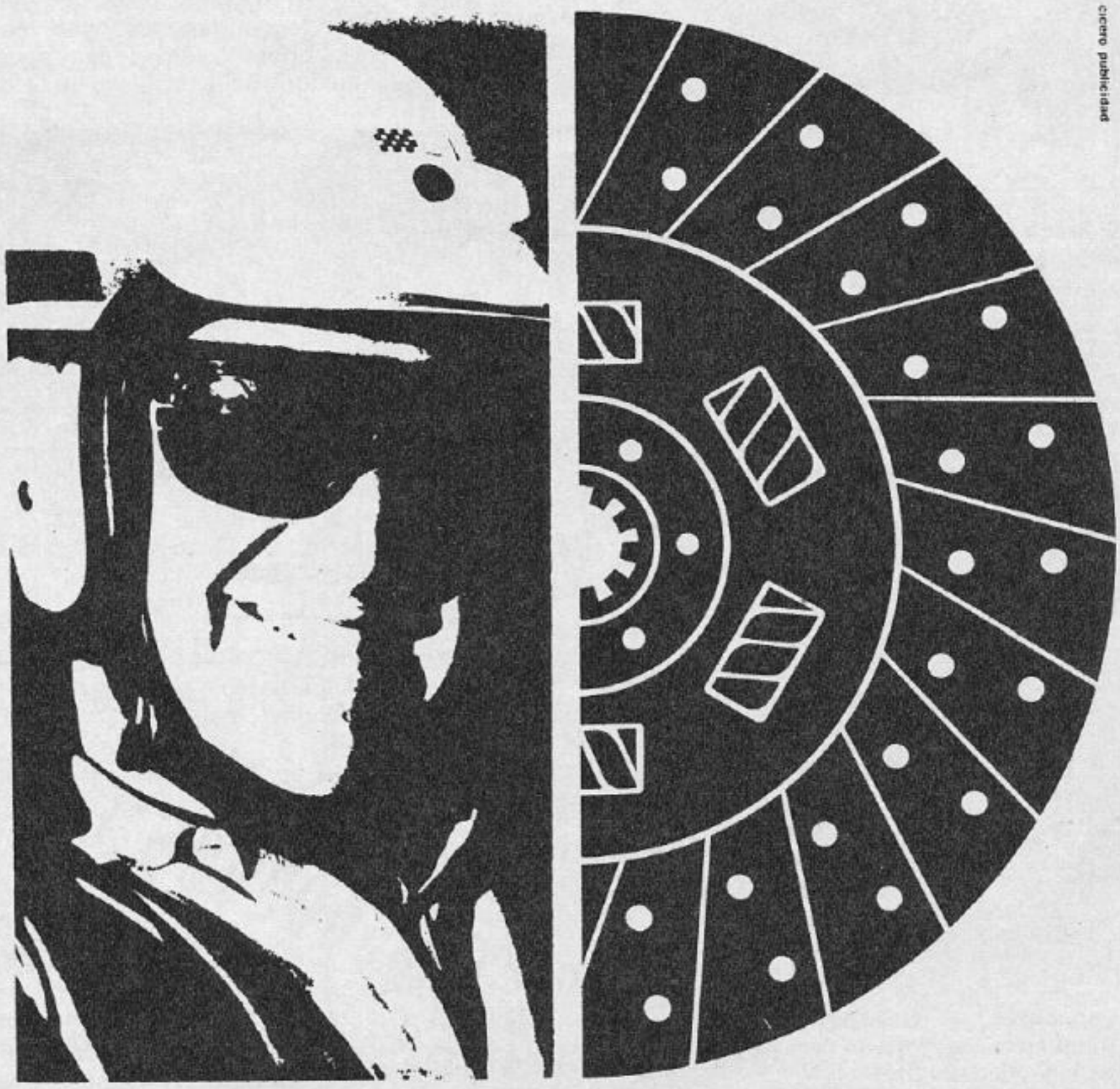
Como epílogo nos queda por decir que es una lástima que se desnutrieran las filas en la manera que sucedió, puesto que los monólogos restan mucho del lucimiento que puede llegar a tener un campeonato por el título argentino.

Cuando usted y Pairetti corren, el embrague es nuestro.

No hay nivel de exigencia que no haya sido previsto en las lineas de producción Wobron, y probado en las difíciles exigencias de las competencias deportivas.
Wobron, empresa argentina con veinte años de saber "poner velocidades", cubre con su producción y su tecnologia los requerimientos del amplio parque automotor argentino y las necesidades crecientes de millones de usuarios.

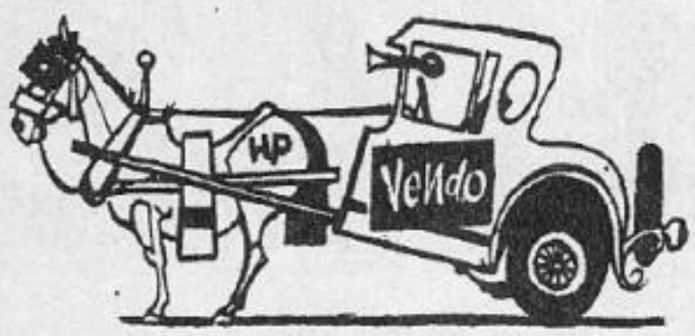
Embragues WOBRON Legítimo

Industria Argentina con calidad internacional.
Adherida a CIFARA



cicero publicidad

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

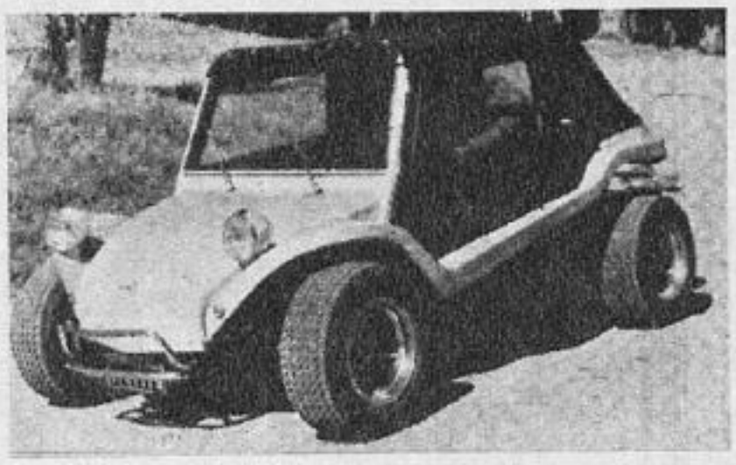
CAVARO "BRINCO" — Calidad probada. Ganador por tres vueltas en la "Carrera de los Médanos" disputada a diez. Mar de Ajó 31-10-71. — Categoría buggies. Adquiéralo ya, listo para rodar o en equipos para armar. Financiación 24 meses.



Entrega inmediata. Cavaro S.A.I.C. y F. Rodríguez Peña 1165, Villa Lynch, San Martín. 757-5162.

A toda la Línea RENAULT ¡atención! No pierda tiempo ni plata arreglando grandes piñas, vuelcos o incendios. Gustavo lo compra como está, lo retira ya y paga contado. — 241-8322.

PUELCHE 1º "DUNE BUGGY" ARGENTINO. Armelo Ud. mismo o cómprelo terminado a medida. — Garbarini Vehículos



Especiales. — Calle 511 entre 11 y 12, Ringuelet, La Plata. (Ver por TV propaganda Pindapoy).

PARA COLECCIONISTAS

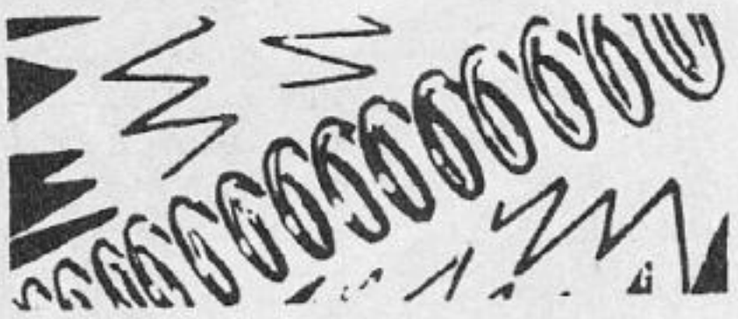
Ford A 31 Cabriolet. Unica mano. Totalmente original de fábrica. Estado impecable. — Vendo $ 6.500,—. Recibo auto. C.E.T. — San Martín 88. T.E. 23286, Río Cuarto.

CASA RODANTE hecha en carrocería colectivo Ford 51 Frontal Motor 0 Km. Servo Frenos: Gomas buenas, baño, cocina, dos dormitorios, 7 camas, gas, agua corriente, comedor, radio, calefacción, etc.



Mecánica totalmente nueva, $ 12.500,—. Recibo automotor. C.E.T., San Martín 88. T.E. 23286, Río Cuarto.

"TUERCAS" PEUGEOT 404 - 504 y Pick Up T 4 B prepárense. Resortes Electrónicos 8 K de Bujías (cuidado con imita-



ciones) dan más pique... potencia. — Lavalle 2257, local 19. Bs. As. — Cheque o giro ($ 19,50).

OMEGA SPEEDMASTER

Con cronómetro y velocidad en Km./H. Impecable. Total $ 580.-. Tratar: Señor Mario — 651-8829.

TORINO 380 W 1967. Carrocería Luteral Colo Black Fast. Freno a disco en las cuatro ruedas. Patonas. Diferencial (flotante). Impecable estado. Vendo o permuto menor valor. — Directorio 753.

ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos competición. Todas las marcas y categorías Kits especiales. — Alberto Crespo



Competición: Acassuso 1393, Olivos (Alt. Av. Maipú 3200). T.E. 795-9864 (Solicite catálogos).

PARA COLECCIONISTAS: WOLSELEY salón 1927, en estado original. Parte mecánica desarmada, pero completa. C.C. 135 Junín (Bs. As.).

PEUGEOT 202 Modelo 1940. — Estado original. Una joya para el coleccionista. Verdadera oportunidad. T.E. 26-2327/9145.



FIAT 1600 CUPE, vende Luis "Castorcito" Grossi. Excelente estado, 4500 km. recorridos con la mayor prudencia. Lista para largar cualquier carrera de G-1. Sin golpes, pestes ni enfermedades. — Verla en Av. Freyre 3158, Santa Fe, o bien comunicarse con los teléfonos 3-8275 y 3-1293

La tarifa para la publicación de avisos corsificados es la siguiente: Las primeras 15 palabras, $ 14. El excedente se cobrará a razón de $ 1,10 por palabra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Realización EDDIE Publicitaria - T. E. 32-1424/7989

REPUESTOS PARA FIAT

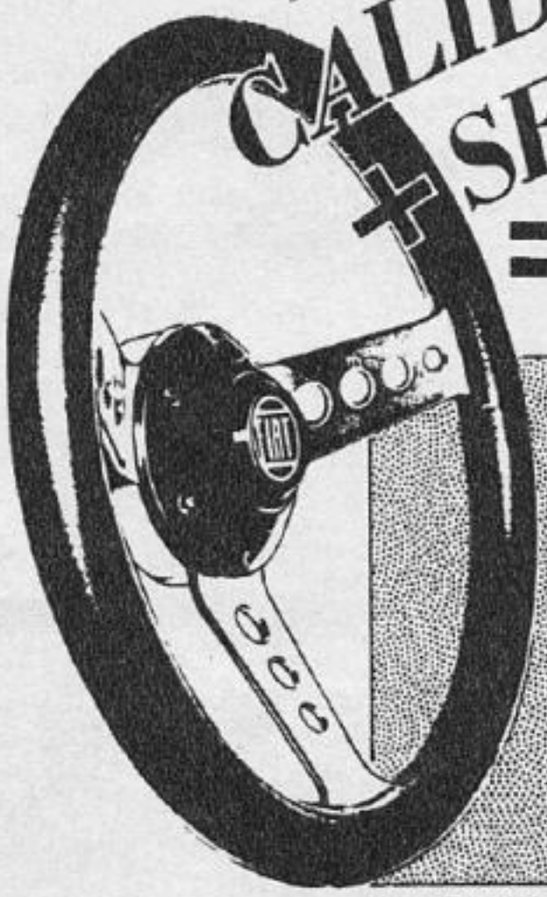
• IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
• VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE • ENVIOS AL INTERIOR



FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.

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

CALIDAD SEGURIDAD = Sandrini

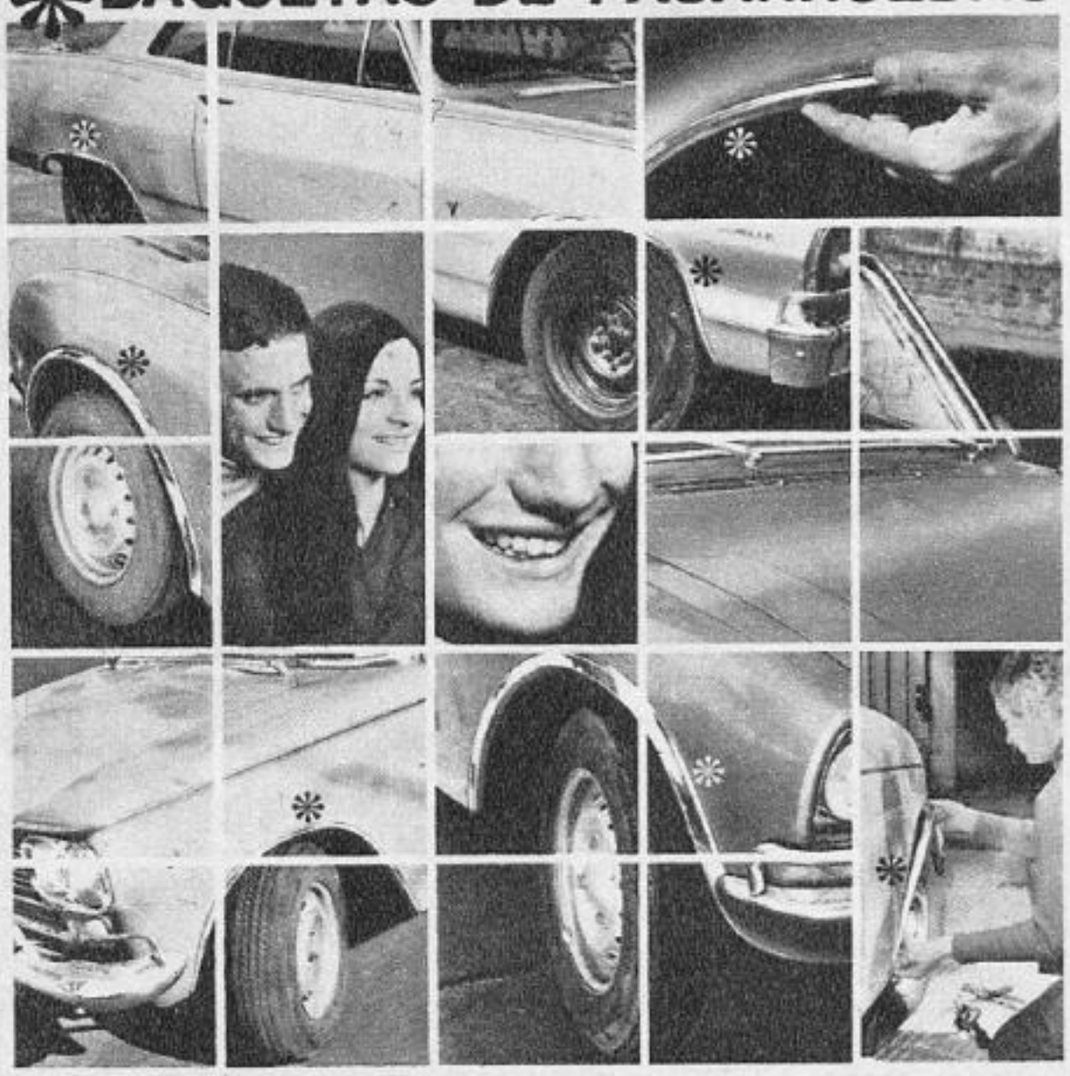


MODERNOS METODOS DE FABRICACION NOS PERMITEN PRESENTAR ESTA LINEA CON MENOR COSTO.

VOLANTE
F 5.000
Fábrica:
BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - T.E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

✻BAGUETAS DE PASARRUEDAS



APLIQUELAS USTED MISMO, DE MUY FACIL COLOCACION
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UPS
EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

MOBA FABRICANTES Registro Modelo Industrial Nº 10739

CITROEN

REPUESTOS - ACCESORIOS
HERRAMIENTAS - STOCK COMPLETO
REPUESTOS REPARADOS CON RECAMBIO
Chasis - Traviesas - Brasos - Capotas - Radiadores - Centrífugos - Embragues - Cigüeñales - Cilindros - Estabilizadores - Asientos.
SOLICITE COTIZACION
ENVIOS AL INTERIOR

R.I.D.A.C.
AV. LA PLATA 1917 • CAP. • 923-1247

PRODUCTORA



ANEXO J 67 ®
Av. Juan B. Justo 4300 - Cap.



COLECCIONE CALCOMANIAS DEPORTIVAS

PALANCA AL PISO



Para FALCON - FAIRLANE - VALIANT - DODGE CHEVROLET - CHEVY - FIAT - PEUGEOT - PICK-UPS Y OTRAS MARCAS

COLOCACION EN EL ACTO
ENVIOS AL INTERIOR
Fabrica y Distribuye:
ESTAMPA LTDA. S.R.L.
CARRASCO 267 - CAP. - T.E. 67-8106

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

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

PEUGEOT

Citroën
IMPORTACION
FABRICACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

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

ELASTICOS ANGELITO



ESPIRALES
AMORTIGUADORES
REPARACIONES
ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO

ANGELITO S. R. L.
MONROE 4069 - CAP.- T.E. 52-5262



LATEX CON SILICONA HUMEDO

ALGO DISTINTO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

LLANTAS CROMADAS DEPORTIVAS

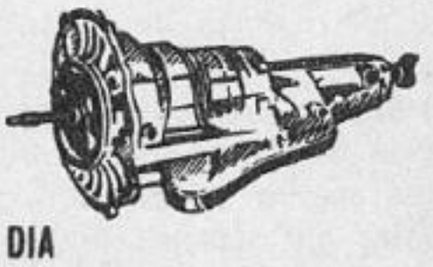


PARA AUTOMOTORES
EJES PARA ACOPLADITOS Y CASILLAS RODANTES

Rempel s.r.l.
AV. J. B. ALBERDI 7102 - T. E. 68-3111 "MATADEROS"
CAPITAL FEDERAL

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA



COLOCAMOS DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU CHEVY - DODGE o TORINO

DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

Parabrisas CORSA

confidenciales y de las otras

BEEMES

SETECIENTOS CUPE

de Carlos Alberto Balbiani, Zapala, Neuquén

Señores: Por la presente les solicito que me contesten algunas preguntitas relacionadas con los BMW 700 Coupé (De Carlo) de los que fui y soy admirador.

1) ¿Qué velocidad máxima tenían las cupecitas que corrían años atrás?

R) Una ganadora tenía como máximo unos 145 km/hora. Creemos que no hubo ninguna tan veloz como la del platense José Calduch (a quien se le conocía en aquellos tiempos como el "can platense") que orillaba los 150 km por hora reales.

2) ¿Existen equipos de 1.000 cm³ para BMW 700 y alguna reforma para suprimir los manchones de goma de trasmisión (tipo cruceta)? Si los hay quisiera saber dónde conseguirlos.

R) En ambos casos la respuesta es negativa. Si alguien los hace al menos no se ha manifestado lo suficiente para que llegue el asunto hasta nuestras atentas orejitas.

3) También, si fuera posible, quisiera la dirección del taller de Maratea, que a mi entender fue el que más fuerte hizo andar a los De Carlo.

R) Maratea y Cía. SRL. tiene domicilio en la calle Buccarelli 1653/57, Capital Federal.

¡AUGURI! . . .

de Gustavo C. Burrieza, Capital

Estimados amigos: A contestarme por favor lo que les formulo:

1) ¿Por qué ustedes no aceptan suscripciones para los lectores de la Argentina? A veces CORSA se agota —al menos donde yo la compro— el mismo día de su aparición.

R) Precisamente porque CORSA se distribuye en todo el país regularmente es que no se justifica tal régimen de suscripciones.

2) Me ha asegurado gente entendida que no necesito autorización escrita de mi padre para manejar su rodado. Incluso lo dice la cédula identificatoria del automóvil (tarjeta verde).



R) En eso las reglamentaciones no son todo lo claras que cabría esperar. Conviene, para evitar malos ratos, munirse de la autorización. De todos modos el trámite es rápido y simple. Basta con que el autorizante se apersone en cualquier comisaría y firme ante un empleado policial la correspondiente autorización.

3) ¿Por qué no se hacen más salones internacionales de coches extranjeros en nuestro país? Si mal no recuerdo el último se realizó en 1960, 61 ó 62. Creo que nuestro país es bastante buen conocedor de coches, como para adquirir modelos europeos o americanos.

R) El último se hizo en 1960. Mucho no se justifica su realización, considerando que las firmas exponentes no podrían aprovechar luego la promoción, ya que no se venden regularmente autos extranjeros en la Argentina.

4) ¿Por qué no venden tapas para proteger del polvo, hongos y la humedad a la revista que Dios ha querido que ustedes redacten?

R) Nunca se nos había ocurrido.

5) ¡Feliz Navidad y feliz 1972!

R) A usted le cabe un honor: ser el primero que nos augura felicidades para las fiestas. Gracias, las retribuimos.

REGIONAL Nº 1

de Jorge Eduardo Albertengo, Ramos Mejía, Buenos Aires

Señores de CORSA: Me ha llamado la atención que las respectivas Federaciones Regionales de todo el país realicen periódicamente gran número de competencias —como por ejemplo la Nº 5 de Córdoba, ver nota en CORSA 290— mientras que en la que tendría que ser poderosamente superior, la de Buenos Aires, "no pasa nada". Al respecto quiero preguntarles:

1º) ¿Qué entidades forman la Federación Nº 1 con sede en Buenos Aires?

R) Las instituciones afiliadas son: la Asociación Argentina de Automóviles Midget, la Asociación Argentina de Automóviles Sport (AAAS), la Asociación Argentina de Rally, el Avellaneda Automóvil Club, el Buenos Aires Moto Club, el Club Argentino de Regularidad, Estudiantes de La Plata, Club Automóviles Sport, el Club Motociclístico Porteño, el Club Platense de Automovilismo, el Club Y.P.F., el San Isidro Automóvil Club, el Moto Club Argentino, el Vicente López Automóvil Club y el Club San Fernando.

2) ¿Si es que se ha hecho alguna carrera en 1971, organizada por esta Regional, cuándo, dónde y para qué coches fue?

R) En total se disputaron cinco carreras de velocidad, además de algunas de regularidad y midget. Las de velocidad se disputaron siempre en el autódromo de Buenos Aires de acuerdo al siguiente detalle: en abril las "30 Horas Citroën", organizadas por el Avellaneda. En mayo las "6 Horas de Fiat 600" a cargo de la AAAS; también en mayo los "45 Minutos Ciudad de Vicente López" para Citroën 2 CV, Fiat 600 Semipreparados y Libre, programadas por el Vicente López A.C.; en marzo el "Apertura", también organizado por el Vicente López; Fórmula 4 el 18 de julio organizada por el Avellaneda A.C. y, por fin, la "Revancha 6 Horas para Fiat 600" de la AAAS, en julio. Precisamente las obras que se están llevando a cabo en el autódromo de Buenos Aires imposibilitaron a varias de las entidades de la Nº 1 hacer disputar las pruebas que tenían acordadas.

3) ¿Cuál es el domicilio de la Federación Regional Nº 1 de CADAD?

R) Ahora está en su edificio propio de Cuba 3493, Capital.



SUSCRIPCIONES DEL EXTERIOR

Parabrisas CORSA acepta suscripciones de lectores del extranjero, por el término de un año y de acuerdo a la lista detallada que aparece más abajo. El pedido de suscripción debe venir acompañado de cheque por el valor correspondiente a nombre de RYELA S.A.I.C. I.F. y A., y dirigido a Paraguay 340, Capital Federal, República Argentina.

	U$S
Envío por Vía Marítima	
América, España (excluidos dominios europeos en América) ..	22.—
Europa Asia, Africa (excluidos dominios españoles), Oceanía y dominios europeos en América	24.—
Envío por Vía Aérea	
Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	28.—
Otros países de América	41.—
España	50.—
Resto de Europa (incluido parte asiática de Turquía y URSS)	52.—
Africa, Asia y Oceanía	62.—

IMPORTANTE: CORSA no acepta suscripciones para lectores domiciliados dentro del territorio de la República Argentina.

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Peugeot
je t'aime

Peugeot.
Estilo. Técnica. Potencia. Confort.
Robustez. Agilidad.
Aquí como en Amsterdam, Nápoles,
Nueva York o Copenhague.
En todo el mundo.
Peugeot 504.
"El auto de mi papá."

PEUGEOT
La calidad que no se discute



Lee RIDers®

®PRODUCE Y DISTRIBUYE: DOS MUÑECOS S. A. C. I. F.
Bajo Licencia de H. D. Lee Company Inc. - Missouri - U.S.A.

Lee®
IDENTIFICA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com