80 $ 0,80 Nº 197

Parabrisas

CORSA

del 27 de enero al 2 de febrero de 1970

EL SALDO DE LA TEMPORADA



RADIOGRAFIA DEL BERTA LR

Las revistas de Mauro

el "santo y seña"

- es RAMCO -



RAMCO BAR-FLEX

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

Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Solicítelos al agente de su localidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 197 del 27 de enero
al 2 de febrero de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Balsi
GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega. y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)
COLABORADORES
Sergio Cornejo Carlos Neira, Nicolás Gelormini. Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancaglini.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.) y Franco Lini (Italia).
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
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. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32-6010/29.

Ahora sí que hemos entrado de verdad en las vacaciones. Se han terminado las corsas y ya todo está en calma. El músculo duerme, la ambición descansa. Nos pasaremos más de un mes entero sin carreras. Pero no es cuestión de desanimarse. CORSA seguirá saliendo de todos modos y escribiendo sobre fierros lo mismo, claro está que tendremos que exprimir más nuestra imaginación, lo que para nosotros no es problema. El problema será para ustedes —nobles benefactores nuestros de cada martes— que tendrán que leernos. Porque... ¿nos seguirán leyendo a pesar de todo, no? Bien. Aclarado el punto, sigamos adelante.

En este espectacular número de CORSA, editado a todo lujo, sin reparar en gastos, les ofrecemos, para que saboreen con más fruición las vacances, un verdadero orgullo de la industria nacional: la nota "Mar y Sierras 70" en la que nuestro experto hombre de Turismo, Norberto Alvarez Ojea, nos explica punto por punto cómo ir en auto a Mar del Plata y no perderse. Para realizar esta subyugante nota —verdadero alarde periodístico— nuestro redactor tuvo que sacrificarse y arriesgarse recorriendo esas inhóspitas e inexploradas zonas (plenas de peligros ocultos ellas) del litoral atlántico de la Pcia. de Baires y escalar (sin ayuda de sherpa alguno) tremendas alturas montañescas de Tandil y Sierra de la Ventana. No importa: el deber es el deber. También hay otras notas espeluznantes en CORSA, pero... empiecen a leer y después me cuentan.

G. M.

RETORNO

Luego del accidente sufrido por el bueno de Graham en el Gran Prix de Estados Unidos mientras conducía el Lotus 49B del equipo Gold Leaf, no eran muchos los que sostenían que el inglés pudiera volver a sentarse sobre un auto de carrera. Sin embargo y a pesar del escepticismo de los entendidos Graham se recuperó de las graves lesiones sufridas en mucho menos tiempo de lo previsto.

Hill estuvo internado durante tres largos meses en el London's University College Hospital donde fue sometido a una intensa terapia de recuperación. No solamente física sino también psíquica. El enfermito demostró poseer una increíble fuerza de voluntad al someterse con gran dedicación a los tratamientos, ejercicios, regímenes y demás yerbas impuestos por el profesor Everett, su médico de cabecera. Su pronta recuperación en gran medida, según lo manifestó Everett se debió a la contextura inmejorable del cuerpo de Hill y a sus grandes deseos de volver a la actividad del automovilismo que es su vida.

Luego de las intensas prácticas en el patio del hospital, Graham obtuvo al fin el tan esperado permiso de volver a su casa, aunque por el momento apoyado sobre un par de muletas. Seguro de sí mismo, Hill salió por sus propios medios del hospital, llegó hasta el automóvil donde lo esperaba su esposa Bette y luego de acomodarse en el asiento delantero con alguna dificultad tiró las muletas en la parte trasera, puso contacto y se dio el gran gustazo de conducir a través del congestionado tránsito londinense.

Nuevamente en la brecha, la carrera deportiva de Graham Hill parece no haber llegado todavía a su punto final.

En principio tendrá que practicar largamente en su automóvil particular hasta recuperar totalmente la velocidad de los reflejos que lo llevaron a la fama, y luego llegará el momento en que, a bordo de un auto de carrera, deba volver a girar en una pista, buscando nuevamente su propio límite. Entonces, y no antes, "Baffi" encontrará la respuesta definitiva. Por de pronto, y contando con su optimismo y su consentimiento, Rob Walker ha aplazado la búsqueda de un piloto que reemplace en el Team Walker/Durlacher, la presencia de quien deja un gran hueco en el más veterano de los equipos particulares en actividad: Joseph Siffert.

Es un hecho que cuando Hill esté definitivamente en condiciones de retornar a las lides del campeonato Mundial de Conductores, manejará el Lotus 49B que hasta el Gran Premio de México condujera Siffert. Es en cambio una incógnita la marca del nuevo auto que adquiriría Walker una vez que Hill determine la total obsolecencia del traqueteado Lotus. Algunas fuentes confirman que Walker permanecería fiel a la marca que le permitió varios halagos y un triunfo en el Grand Prix de Gran Bretaña de 1968, comprando un nuevo Lotus de los que está desarrollando Colin Chapman durante los meses de receso.

Otros informantes habitualmente bien instruidos aseguran, sin embargo, que Walker está algo cansado de solicitar asistencia técnica a Chapman y que por lo manifestado en algunas conversaciones de orden privado, preferiría seguir los pasos de Ken Tyrrell encargando a Robin Herd y sus muchachos la construcción de un nuevo March, marca que si bien no está probada, ya habría dado muestras de lo que puede hacer para la fecha en que Hill y Walker se vean urgidos a confirmar la operación.

De todos modos, y como dijéramos más arriba, todo depende de la decisión del veterano Graham, quien a pesar de no ser tan viejo como Brabham, por ejemplo, tiene que superar un trance que no es habitual para los pilotos más experimentados.

Volver a correr debe ser en este momento una necesidad para Hill, acaso por demostrar que un tropezón no es caída, o a lo mejor porque no desea dejar una actividad que practicó con cariño y dedicación. Esperemos que la decisión final sea la más sensata. Cuál es, sólo Hill lo sabe...

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

RALLY

En España se disputará el próximo sábado y domingo el Rally de Gibralfaro.

SP - S - GT - T

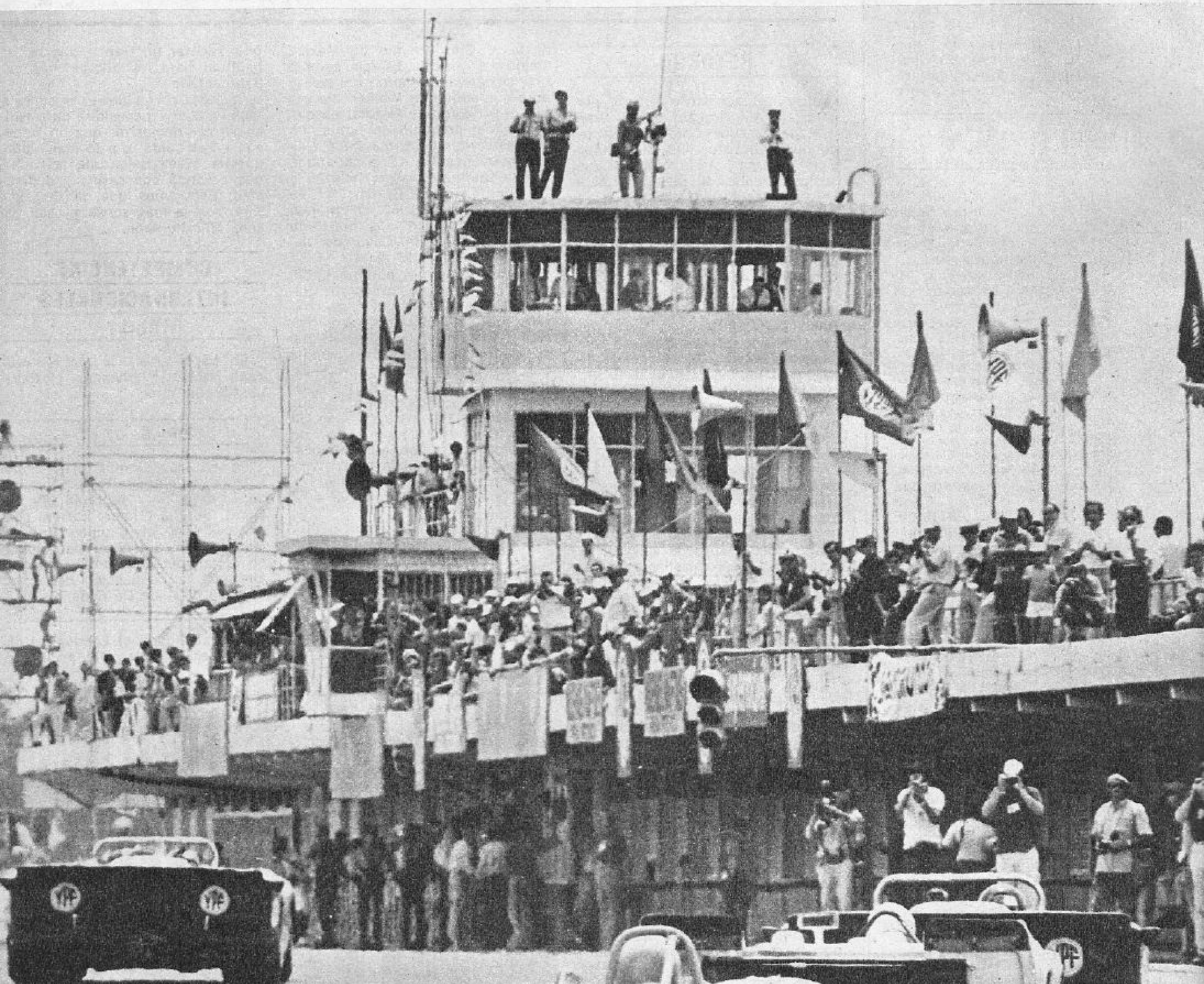
En Estados Unidos el próximo sábado y domingo en el circuito de Daytona se disputarán las 24 Horas. Será la primera carrera con puntos para el Campeonato de Marcas. Un argentino participará en la competencia. Jorge del Río alternará la conducción del Porsche 908 de Alain De Cadenet.

Graham Hill en el preciso momento en que abandona el London's University College Hospital, donde se repuso de las nanas del accidente de Estados Unidos.



TEMPORADA INTERNACIONAL SP

EL POSITIVO B



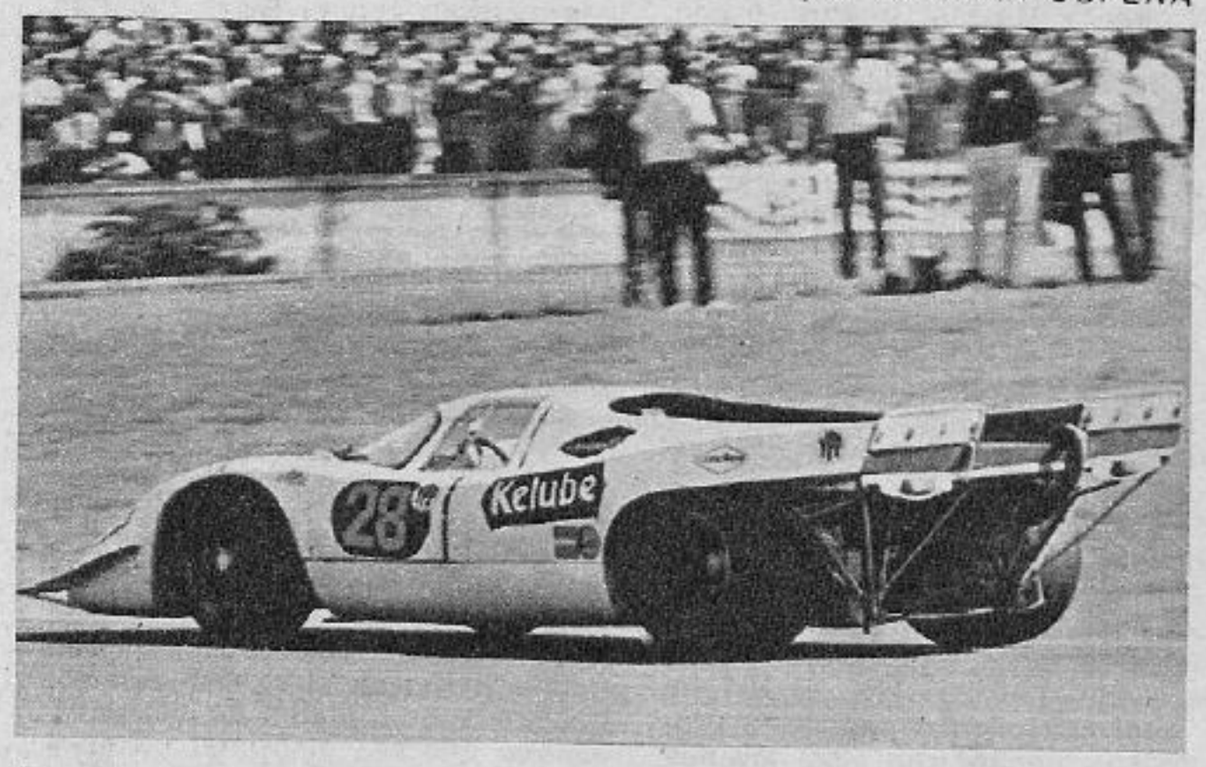
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BALANCE FINAL

. Autos diferentes e interesantes
. Nombres y marcas importantes
. Perfecta organización
. UN AUTO ARGENTINO CON POSIBILIDADES

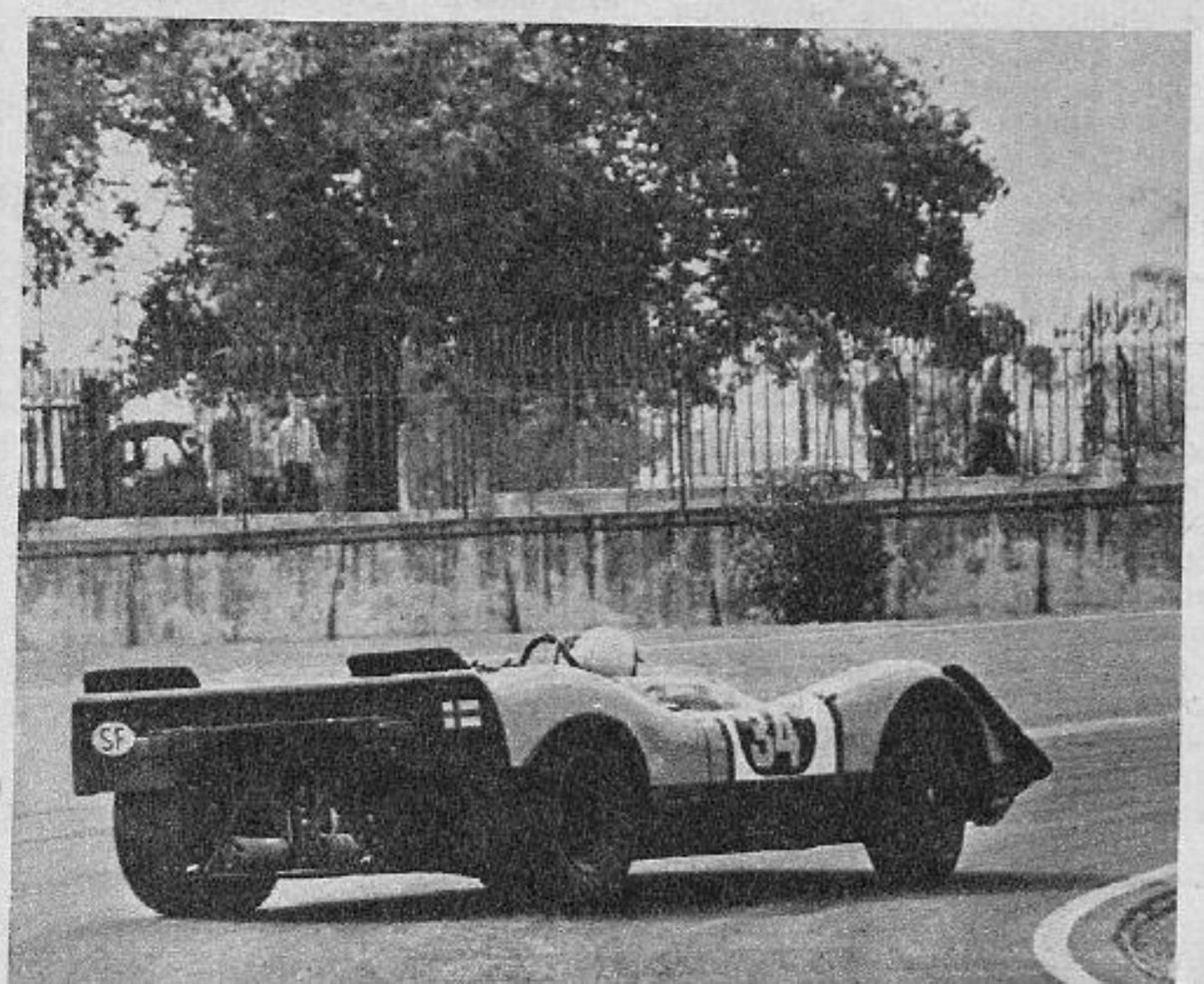
Así se resumen los principales factores que dieron por resultado una temporada exitosa y cuya proyección no termina, como en años anteriores, con la última carrera disputada

por GERMAN SOPEÑA



El Porsche 917 era el coche scratch de la temporada. El más potente, el más veloz y el que debía ganar. Estrenó la nueva cola modelo 70 que a la manera de spoiler fijo suplanta la falta de los alerones móviles prohibidos y a los que tan afectos eran los de Porsche.

La pareja que sorprendió —Laine y Van Lennep— doblando en la horquilla como acostumbran. Con el auto de costado, como sea, pero siempre pisando y andando muy fuerte. ¡Ojo con ellos!



Ahora que se fueron los autos, que los vimos parados y en acción y que nos sacamos todas las ganas posibles de ver los nombres grandes de las marcas internacionales en nuestro medio, las cosas se ubicaron en su verdadero lugar y muchos mitos dejaron de ser tales para tomar la realidad que les correspondía o bien esfumarse por completo.

La temporada internacional del club YPF fue por eso bárbara. Porque permitió que todos pudiéramos ubicar en su verdadera medida a la categoría, a los autos y a los pilotos de los que siempre oímos hablar bastante más de lo cierto. Pero vayamos por parte, punto por punto.

EL ESPECTACULO OFRECIDO

El autódromo no estuvo lleno por casualidad. Y si bien es cierto que la presencia del Berta LR fue decisiva también es cierto que no podría haber habido Berta LR sin temporada de SP. Un verdadero acierto por lo tanto haber elegido la categoría SP cuyos autos son más agradables a la vista del gran público porque los puede diferenciar mejor que cuando se trata de monoplazas como los fórmula dos o tres que por no ser muy conocidos no se distinguen entre sí. Otra cosa son los monoplazas de Fórmula uno que, mal que mal, siempre los vemos en diarios y revistas y todo el mundo sabe cuál es un Matra y cuál un Lotus.

Pero cuando venían los F.3 o incluso los F. 2, el interés radicaba en ver a los pilotos argentinos y en una medida mucho menor ver los autos que llegaban de afuera, por más que trajeran las últimas novedades. En cambio esta vez el público se interesó sobremanera por ver al 917, fue con carteles para manifestar su apoyo a Alfa y criticó o ensalzó la apariencia extraña del Matra 650.

LOS AUTO QUE VINIERON

La temporada del club YPF trajo de todo. Sólo faltó una Ferrari que finalmente no llegó, a pesar que se agotaron las instancias para lograrlo. Y en todo caso tampoco vinieron los Alpine tres litros, pero son autos algo alicaídos últimamente y como representante de Francia Matra era mucho más.

Hechas esas dos excepciones entonces, vimos de todo. El auto que captó el mayor interés sin ninguna duda fue el Porsche 917. Reunía todos los "más". El más potente, el más veloz, el más raro de forma, el más caro de todos. Justificó esa expectativa. Con más potencia que el año pasado —unos 560 HP— su superioridad era tan notoria que nadie se le podía oponer en condiciones normales de carrera.

En orden de interés siguieron los Alfa Romeo con los motores más contundentes después del 917. Pese a que los Chevrolet que impulsaban a los Lola eran más "polenta". O mejor dicho en potencia no eran los primeros pero en efectividad fueron muy superiores al Porsche. El equipo funcionaba como se debe y vinieron a la Argentina a ganar. Lo consiguieron en la segunda carrera y también pudo ser en la primera si no hubiera sido por inevitables problemas circunstanciales. Tenían un objetivo claro y lo cumplieron.

Lo mismo pasó con Matra, el otro equipo oficial que nos visitó y que "casualmente" ganó la otra carrera en pugna, la más importante. El Matra 650 no podía resistir el tren violento que podían imponer los Alfa, por ejemplo, pero demostró que es durable, que se han solucionado la mayoría de los problemas y que está preparado para carreras largas que es, precisamente, el objetivo de los franceses, cuya idea principal sigue siendo ganar en Le Mans.

Del resto se destacaban netamente los Porsche 908, un sport prototipo del cual ya se han construido tantas unidades que debe estar cerca del límite de 25 necesario como para homologarlo como sport (aunque sólo tenga tres litros). Todos eran autos comprados por particulares y denotaban un rendimiento similar, si bien las diferencias de manejo entre los pilotos eran bastante evidentes.

Funcionales al máximo, los 908 parecen el recurso ideal para los particulares con pretensiones, ya que la fábrica los entrega con todo lo necesario.

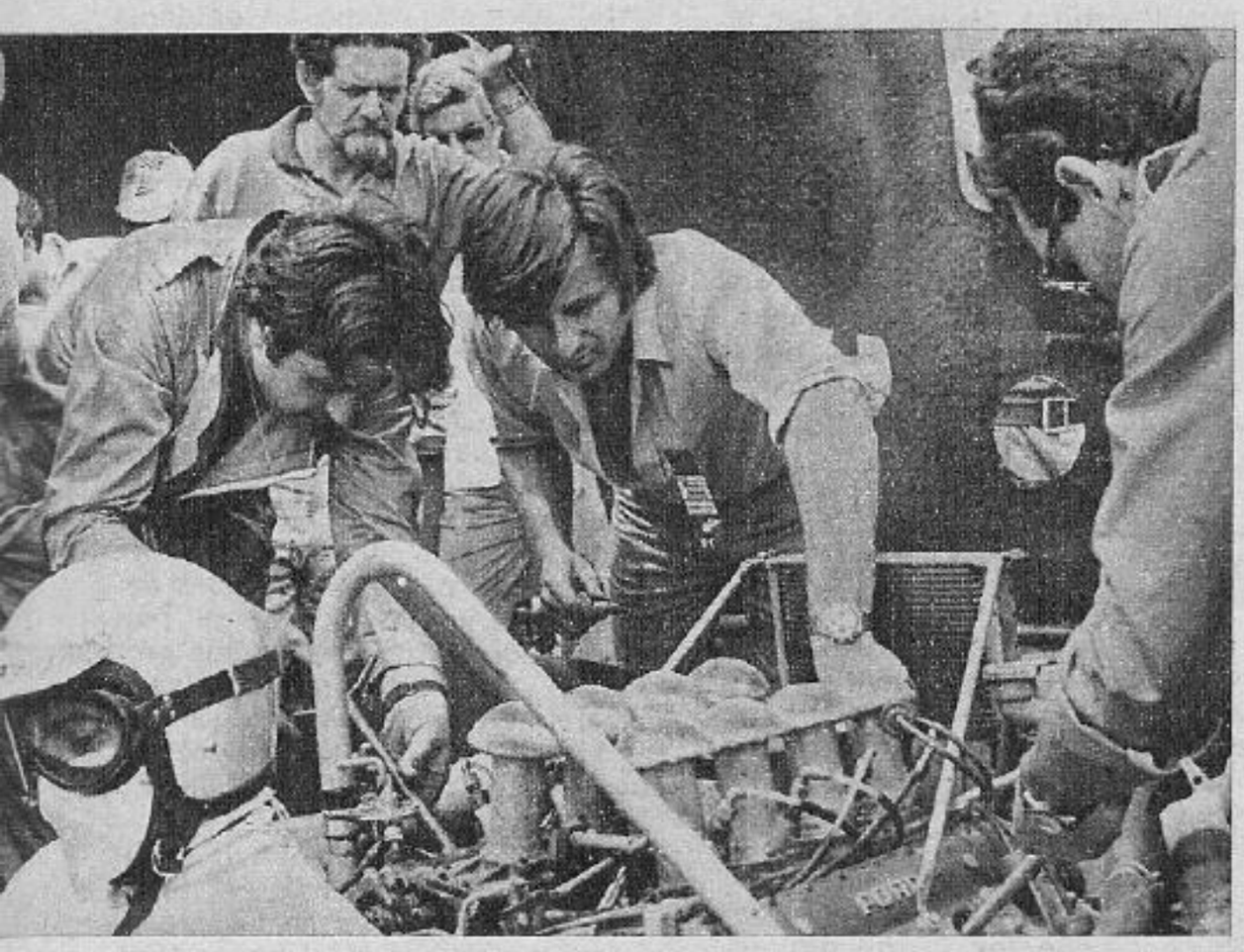
Los Lola, en cambio, son bastante lentitos los pobres. Como son Sport (25 unidades), pueden usar motor cinco litros —Chevrolet varillero— pero el auto es grande, pesado y en la comparación marcha en desventaja. No hay que olvidar que el diseño en sí es viejo, ya que salió de los tableros de Broadley hace aproximadamente cuatro años y a pesar que siempre se renueva y se construye muy prolijito y todo ya no puede competir. Aguanta, sí, pero no puede aspirar a mucho. Como calidad de construcción, en cambio, es un ejemplo. En ese tópico gana por lejos no sólo por estar muy cuidadito en todos sus detalles sino porque los demás dejan bastante que desear en ese aspecto. El mismo Porsche 917 no es un ejemplo de prolijidad. Y es que tampoco se busca eso. No se pierde tiempo en detalles sino únicamente en lo fundamental.

El Ford GT 40, lindo de afuera y nada más. Nadie se explica cómo todavía pudo ganar Le Mans y sólo se puede argumentar que por empezar aquéllas son 24 horas y

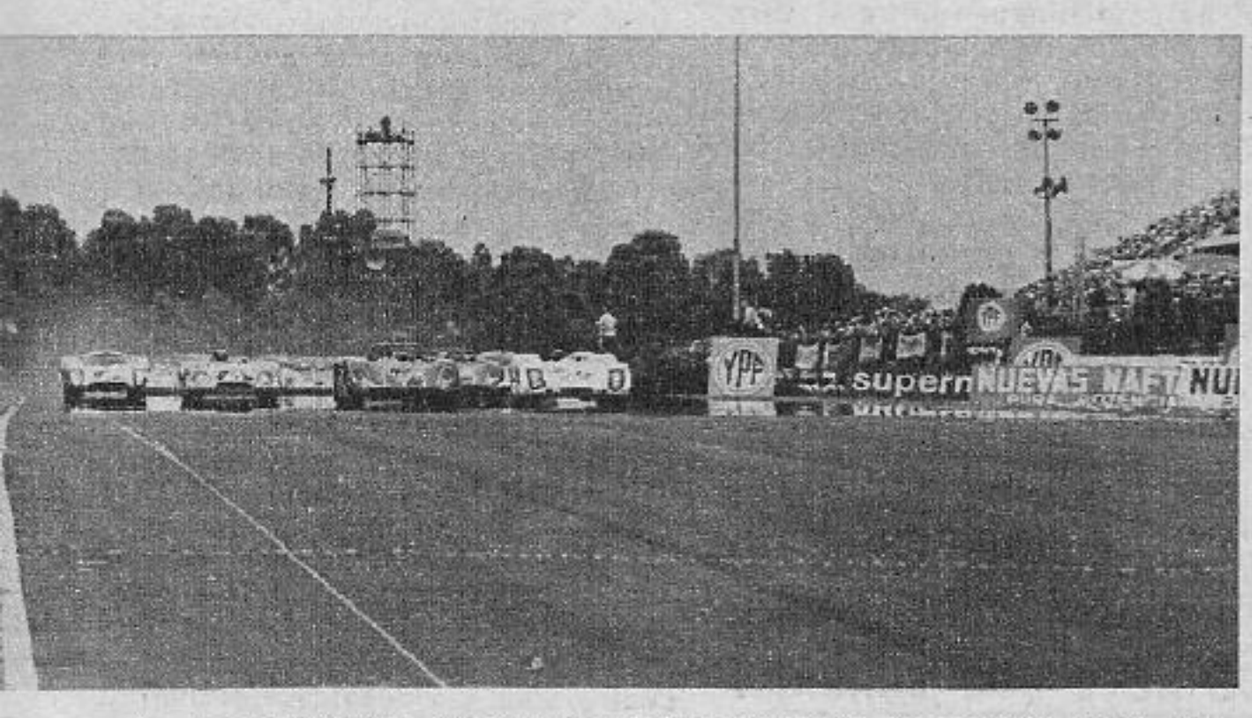
→



Gran auto el Alfa 33.3. Dobla, frena, tiene potencia, hay buenos pilotos y un buen equipo detrás. Resultado: ganan.



Oreste Berta y Pepe Diez, su lugarteniente, trabajan en el auto que resumió las esperanzas de todas y las devolvió con creces. El Berta LR, un SP de nivel internacional superior.



Las largadas fueron espectaculares como lo fueron las carreras en sí. Los autos atrajeron a un público interesado en ver a los SP.

Tribunas colmadas como no se veían desde las antiguas temporadas internacionales. La temporada fue un éxito porque se reunieron varios factores. Autos, pilotos y la participación argentina con posibilidades. ¿Se lo imaginan con muchos autos argentinos?



segundo que ninguna de las dos unidades que vimos son de las mejores.

En general la observación de los autos permitió que todo el mundo se enterara de algo. La calidad de construcción de los SP está lejos de lo que se ve en los autos de fórmula y de lo visto aquí nada era realmente genial, confirmando que los buenos autos de carrera del mundo no responden a la inspiración de genios sino al resultado del trabajo de diseñadores que simplemente emplearon el sentido común. O sea lo que también podemos hacer aquí. Olvidémonos de monstruos sagrados y de mitos que no son tales. Porsche, Matra y Alfa Romeo son buenos autos de carrera. Pero nada impide hacerlos similares.

LOS PILOTOS EXTRANJEROS

Hubo de todo. Los buenos, los regulares y los que siendo buenos o siendo regulares simplemente vinieron para cobrar la prima, andando despacio, cuidando el auto y con un sentido comercial del automovilismo que a nuestros ojos es detestable.

Los pilotos de los equipos Matra y Alfa, Jochen Rindt, Soler Roig, Redman y Masten Gregory respondieron a sus antecedentes. Dos casi desconocidos —Laine y Van Lennep— sorprendieron como pilotos sensacionales a bordo de un auto que andaba bien y luego el resto queda atrás. Salvo algunos que eran decididamente malos (Rey, Berney, Prophet) los demás integran un grupo de pilotos que completan el habitual complemento de las carreras de SP en Europa. Son pilotos que saben manejar como para no dañar los autos pero nada más. Ni andan fuerte ni se los verá haciendo tiempo jamás. Son pilotos de relleno que estuvieron aquí como están en todas las carreras en Europa confiados un poco en la duración de las competencias. No se ven en F. 2 ni acaso en F. 3, donde prevalecen mucho más los jóvenes con ganas de subir. Esto en cambio parece ser el lugar ideal para mucha gente con plata y ganas de despuntar el vicio sin hacerse mucho problema.

De los buenos todos cumplieron y justificaron por qué son famosos. Pero evidentemente no es imposible andar como ellos ni mucho menos. Están acostumbrados a los autos y a correr todo el año y de todas maneras el tipo de carreras de SP exige mucho menos que las de fórmula. Por eso el nivel general es menor.

LOS PILOTOS ARGENTINOS

Compartiendo los autos con los pilotos europeos y a pesar de muy pocas vueltas efectivas los pilotos argentinos cumplieron esta vez un papel muy superior al que demostraban en los autos de fórmula. A pesar de disponer esta vez de motores mucho más potentes y de manosearse con insistencia los peligros de la relación peso-potencia, desacostumbrados, no hubo dificultades con eso. Pero una cosa inesperada se presentó como la mayor contra. Los pilotos argentinos debían girar en autos cuyos dueños los entregaban muy a regañadientes pensando en los daños eventuales que les podían causar y en que cuanto más pronto terminasen mejor para guardar el auto en el box. Lógico: nadie quiere romper su auto, pero tampoco asumen la responsabilidad que se toman al firmar el contrato. Resultado: antes de correr García Veiga sólo había dado seis vueltas, Cupeiro nueve vueltas, Pascualini apenas dio dos vueltas y media en toda la temporada, Copello se negó a subirse en la segunda carrera porque su copiloto le pedía que anduviese despacio y cosas parecidas.

El que tuvo más suerte fue Reutemann, que en los mil kilómetros se dio muchas vueltas a bordo del Lola de Oliver, porque éste se sentía mal y luego en la segunda carrera corrió la primera serie sobre un Porsche 908 que andaba. La experiencia le sirvió.

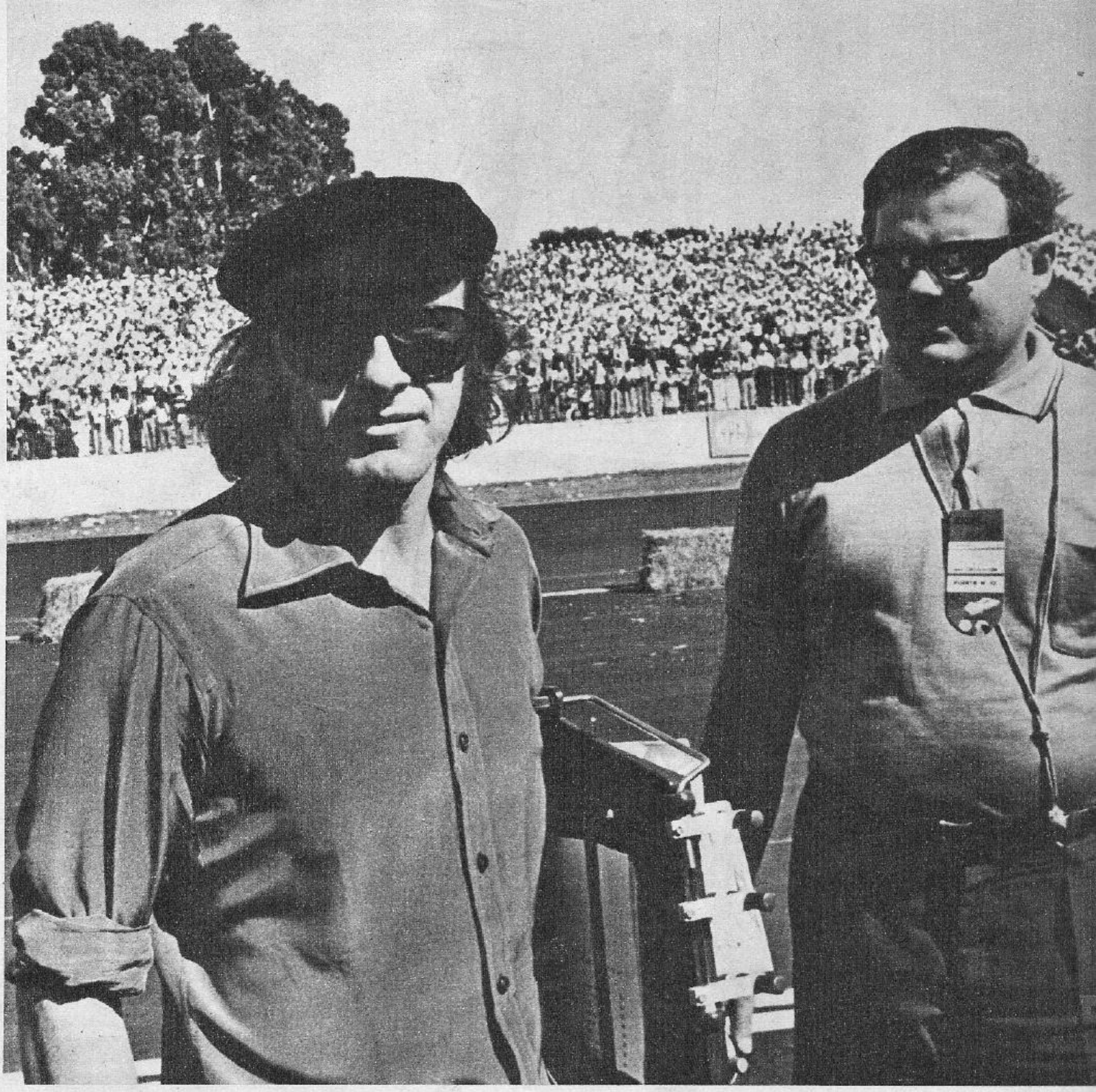
De todas maneras quedó en claro que no hubo problemas de adaptación de los pilotos hacia los autos y que influye mucho por lo visto manejar autos parecidos durante el año. Y de todos los argentinos los mejores fueron los que tuvieron oportunidad de manejar el mejor auto: Di Palma y Marincovich con el Berta LR. Con auto adecuado anduvieron como los mejores a pesar de la enorme responsabilidad de enfrentar a una tribuna que esperaba de ellos lo imposible.

EL BERTA LR

El gran paso adelante del año, el mayor punto positivo de la temporada y la gran evidencia del despertar concreto que vivimos. El auto anduvo igual que el mejor de los extranjeros a pesar de una experiencia previa nula. Buen diseño, buena construcción, buenos pilotos y, lógicamente, buen resultado. Sobre el auto nos extendemos más adelante, así que no hablemos en detalle de él. Cabe esperar que sea el primer ejemplo de la serie que debe seguir construida por Berta o por quien sea. ¿Se imaginan ustedes si en vez de haber un solo auto en la línea de partida viéramos diez o quince en igualdad de condiciones con los europeos? Y eso se va a lograr cuando nuestra categoría SP sea exactamente igual que la internacional, porque entonces con los autos que corremos habitualmente durante el año se compite en la temporada internacional sin necesidad de depender de los autos de dueños extranjeros que los prestan con reticencias.

Pero no vale la pena quejarse porque ya casi estamos en eso. Los autos los tendremos dentro de poco ya que nuestros SP evolucionan hacia lo internacional y la temporada ya la tenemos definitivamente, porque todo el esfuerzo del club YPF estaba destinado a conseguir la fecha puntable que son los Mil Kilómetros y luego del éxito vivido y palpado por todos los europeos nadie duda que la tendremos nuevamente. Eso era lo que había que lograr y se consiguió. Que haya algunas quejas entonces, tomémoslo simplemente como el precio para obtenerla

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ECOS GRAFICOS DE SP

El campeón del mundo en Buenos Aires. Jackie Stewart, el mejor o uno de los mejores volantes del momento (todo es cuestión de gustos) aunque personalidad muy discutida. Fue el regalo que los amigos de "El Gráfico" nos hicieron en esta temporada. En la foto "jugando" al periodista y lo hizo bastante bien. Gran idea la de traerlo.

¡Cuántas cosas vimos! ¡Qué autitos! ¡Qué trompitas! ¡Qué colitas! ¡Qué polleritas! En fin, ¡qué linda temporada para revivirla en algunas fotos!

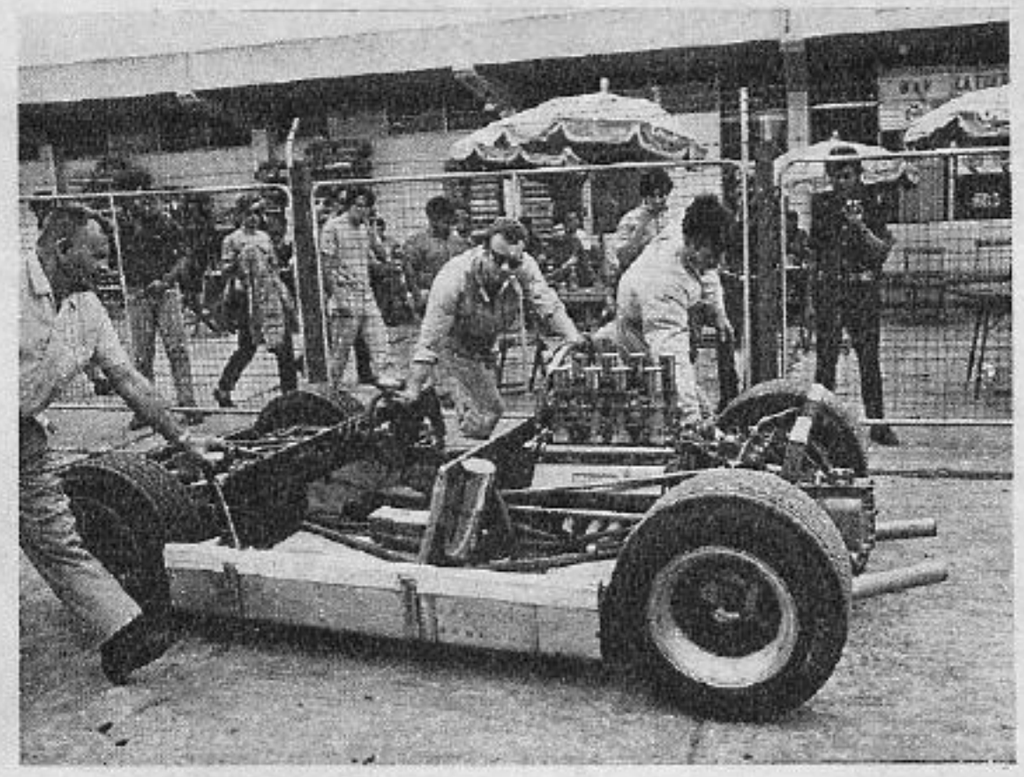
→



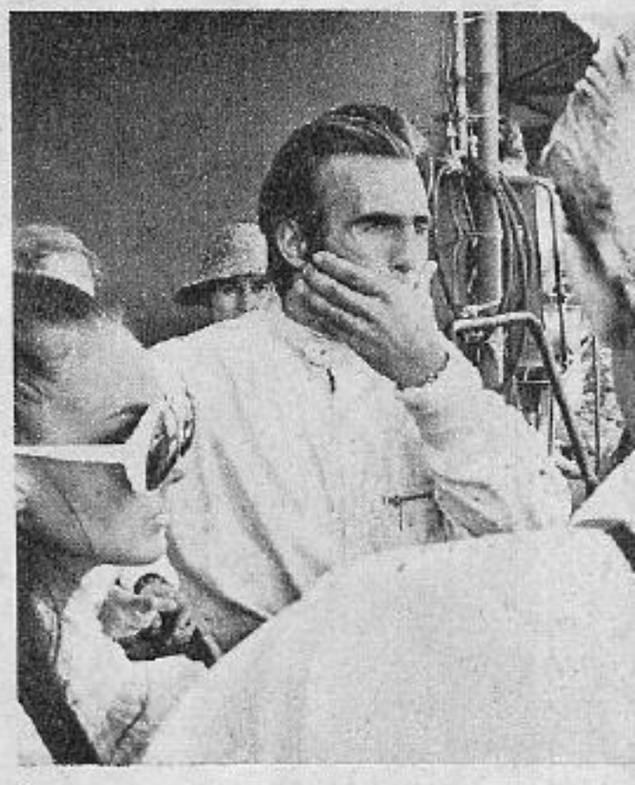
2



3



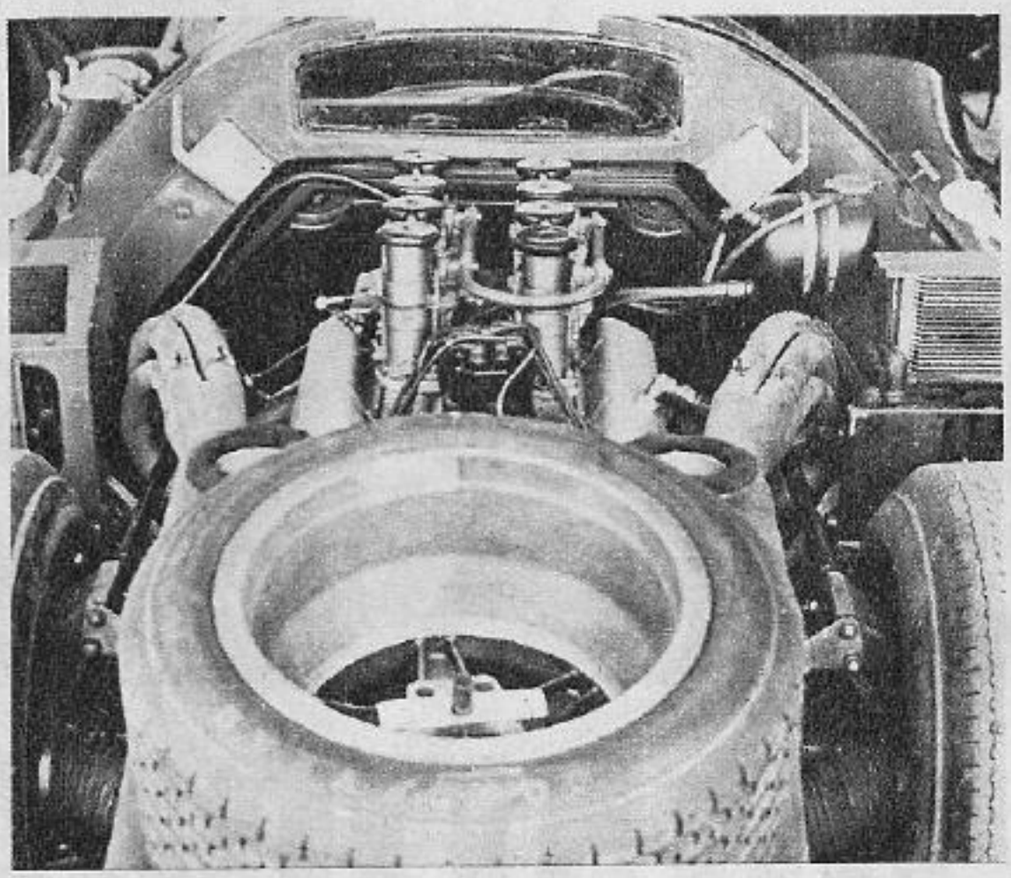
6



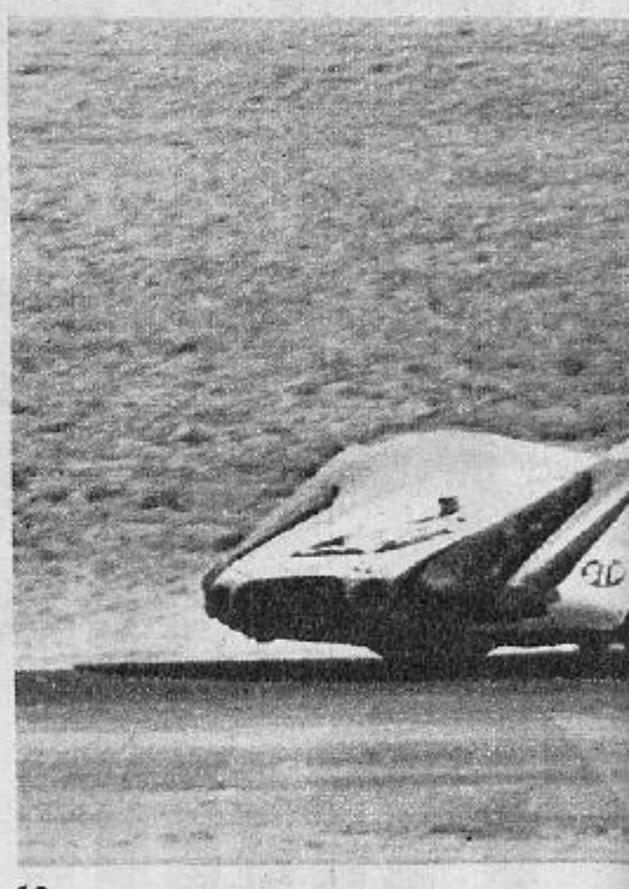
7



11



12



13

2

Señoras de David Piper y Jo Bonnier departen amablemente. Fueron dos de las muchas enviadas y visitantes junto a la de Cadenet, Smith, Oliver (novia), uncadella, Soler Roig, Dominique Copenhaggen (cronometrista del equipo Rey-Berney los más lentos de la temporada y corredora de rally), Hanno (esposa del DT del equipo Van Lennep-Laine) y otras.

3

La pista del Autódromo satisfizo a los pilotos extranjeros y también a los que compitieron en las 25 Horas. El pavimento no tuvo tiempo de fraguar y en las zonas donde se lo exigía al máximo cedió. Ejemplos: entrada al mixto, curva del Ombú y salida del curvón del fondo. En la foto trabajan en la entrada al mixto. De cualquier forma ... ¡felicitaciones!

4

"¡Pues majo! ... que este tente-en-pie, piscolabis, colación o como quiera llamársele me sabe requetebién". piense el bueno de Juncadella e la par que no le alcanzan los cinco dedotes de la mano para empujar hacia atrás y para adentro el emparedado. A su lado doña Amanda.

5

Cacho Ruesch: "¿Así que éstos habían sido los 917?" Nene Ternengo: "Escuchame ... y cuántos pasajeros caben ... porque mirá que son chiquitos, eh". Diálogo escuchado en el Autódromo durante los entrenamientos de los 1.000 Km. Ahora, un poco más en serio. Para los constructores (como en el caso de Ruesch) fue positivo curiosear el Porsche 917.

6

La Serenissima al desnudo. El mismo auto con que Bordeu hubiera corrido en Nürburgring. Felizmente no se cumplió. En la primera carrera no largó por rotura de motor. En la segunda anduvo muy pocas vueltas. El amigo Jonathan Williams sigue debatiéndose entre "batatas". La Serenissima es el último exponente.

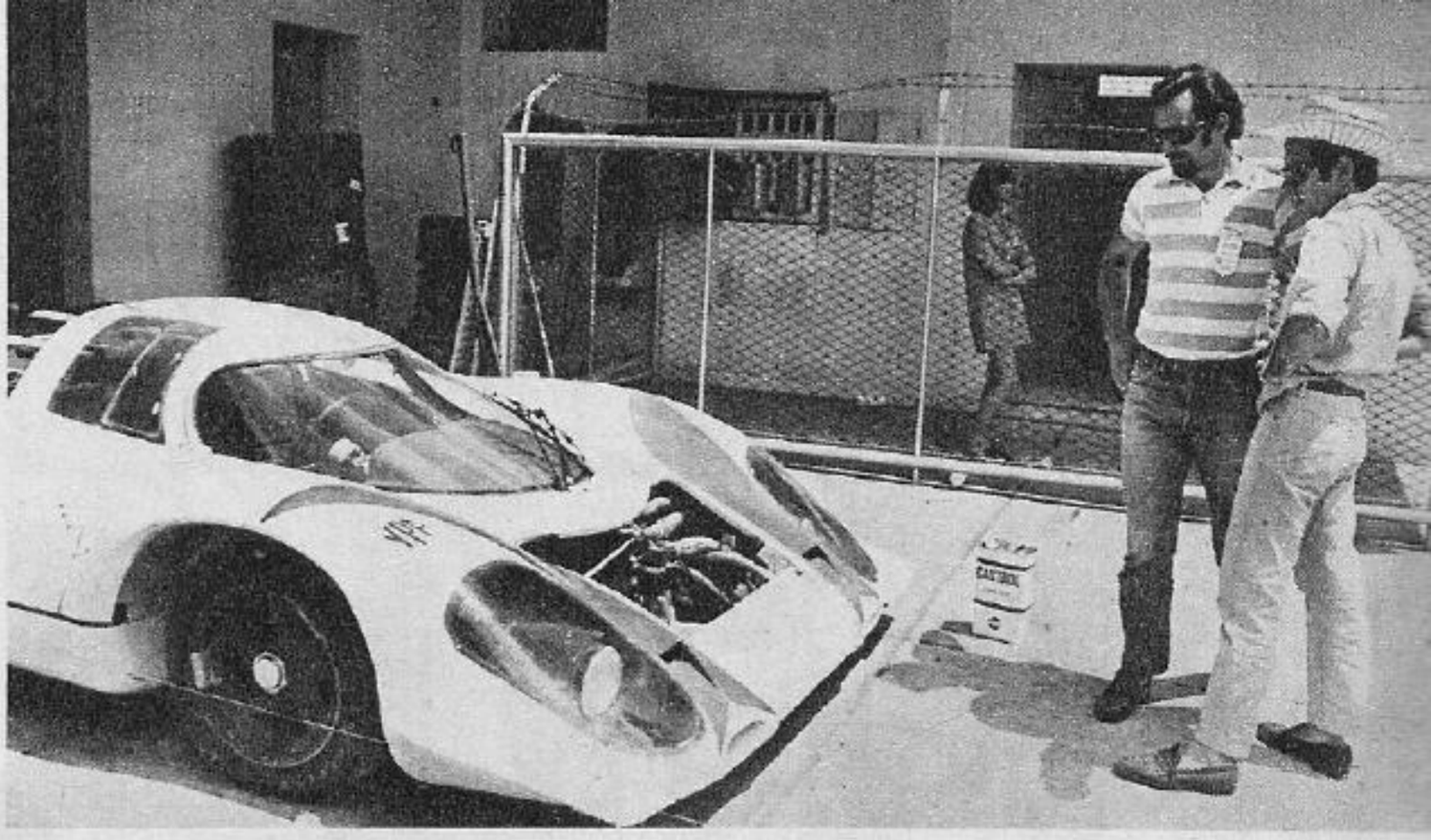
7

El Lole Reutemann luego de compartir el volante con el príncipe de Bragation, el mismo que lo invitó a correr en Daytona previo depósito de pesos ley 18.188. Reutemann se quedará en nuestro país. En el Porsche anduvo con suma corrección y no cometió errores. "No valía la pena lugarse".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



4



5



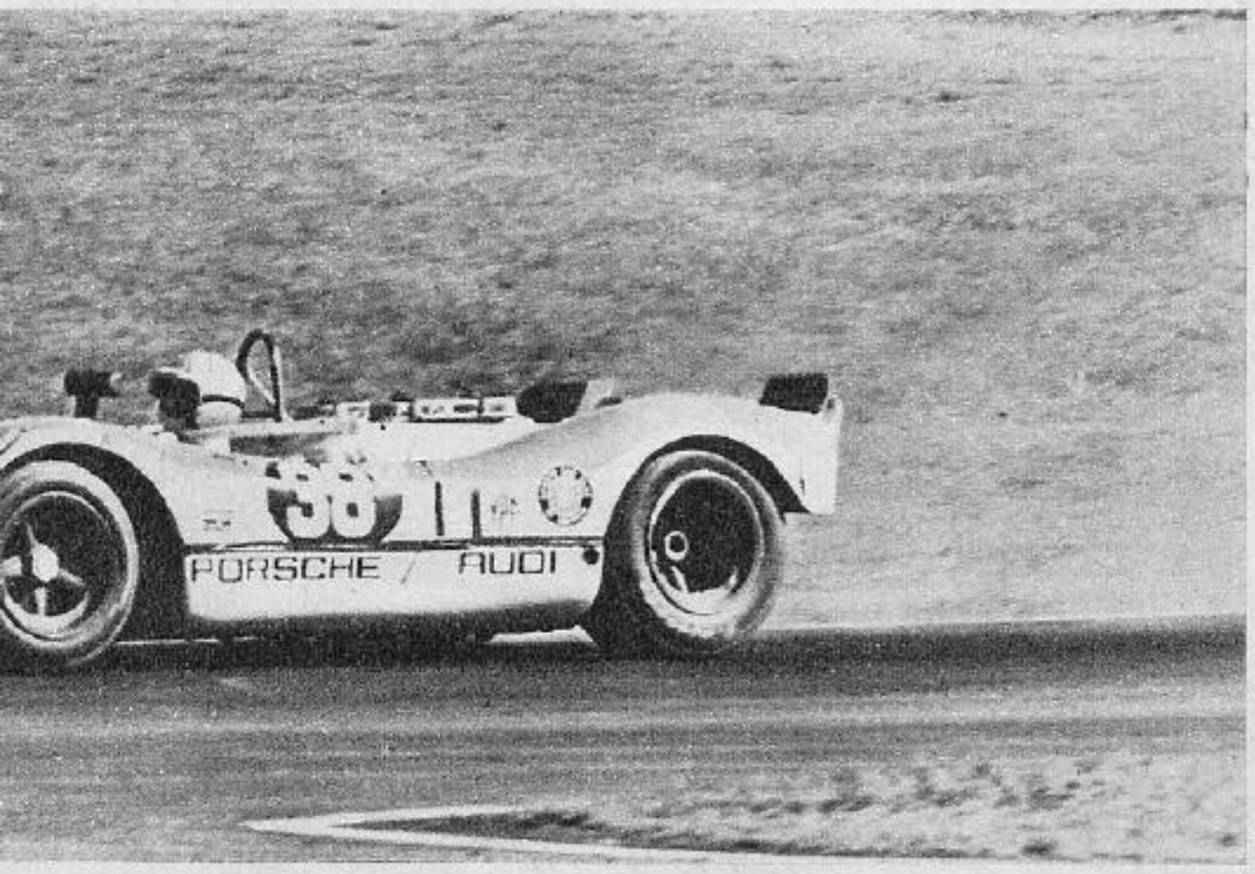
8

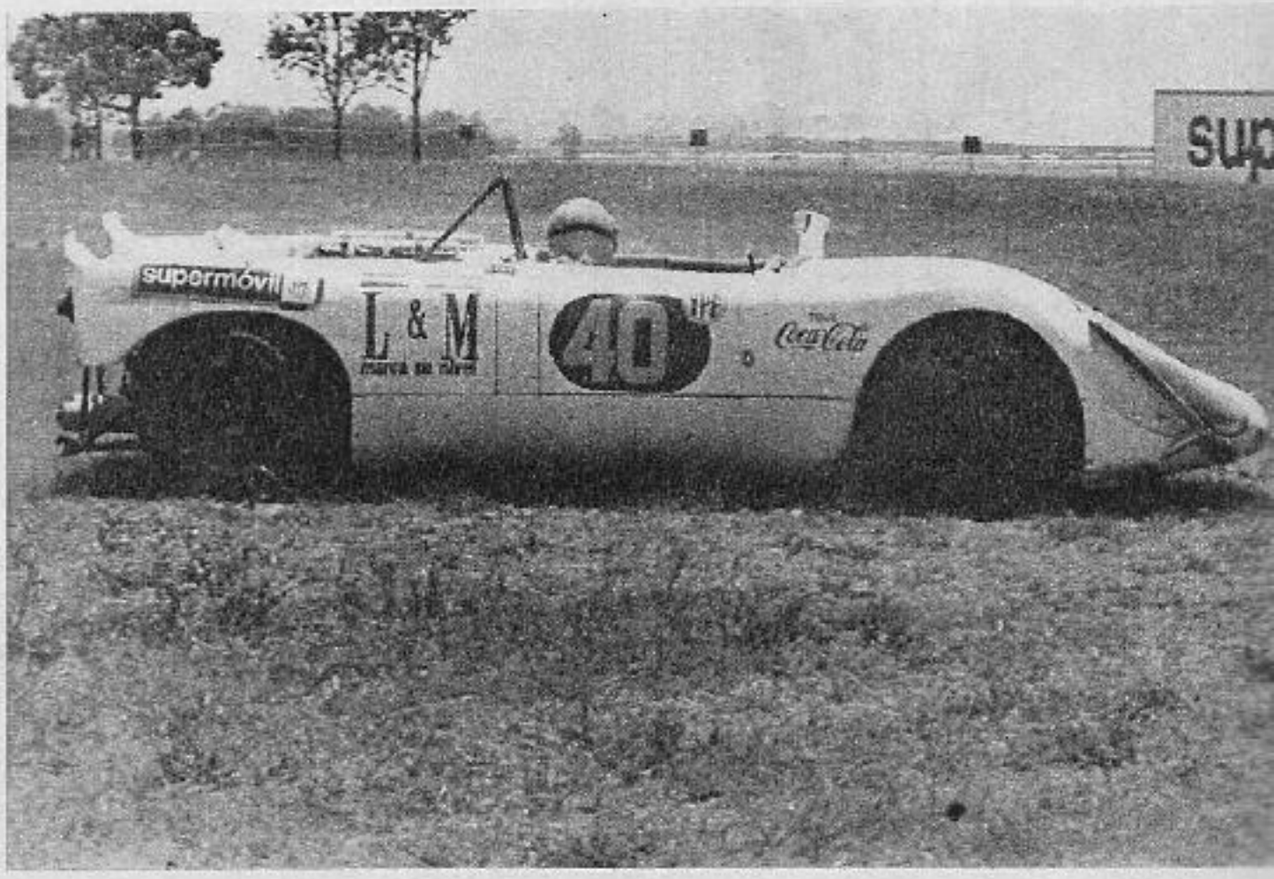


9



10





!4

8

El que era aficionado y el que no lo era se dio cita en el Autódromo para presenciar la perfomance de la esperanza blanca. La tribuna deliró y más de una vez coreó: "¡Argentina! . . . ¡Argentina!". El Berta LR logró ese fenómeno que desde la época de Juan Manuel Fangio no se repetía.

9

Un colaborador inagotable en el box de Berta. Oscar Alfredo "Aguilucho" Gálvez puso todo su nervio y también su capacidad e intuición al servicio del Berta LR. "Esto es una maravilla . . . Vengo a ayudar, a colaborar porque no puedo quedar de brazos cruzados. ¡Sensacional! Berta es un fenómeno". Oscar no ha cambiado.

10

Los cascos tipo "yelmo" fueron amplia mayoría entre los pilotos que nos visitaban. Aquí Cupeiro fue el primero en atreverse a poner uno. Andrea de Adamich (foto), Courage, Stommelen, Galli, Di Palma, Laine, y otros lo prefirieron.

11

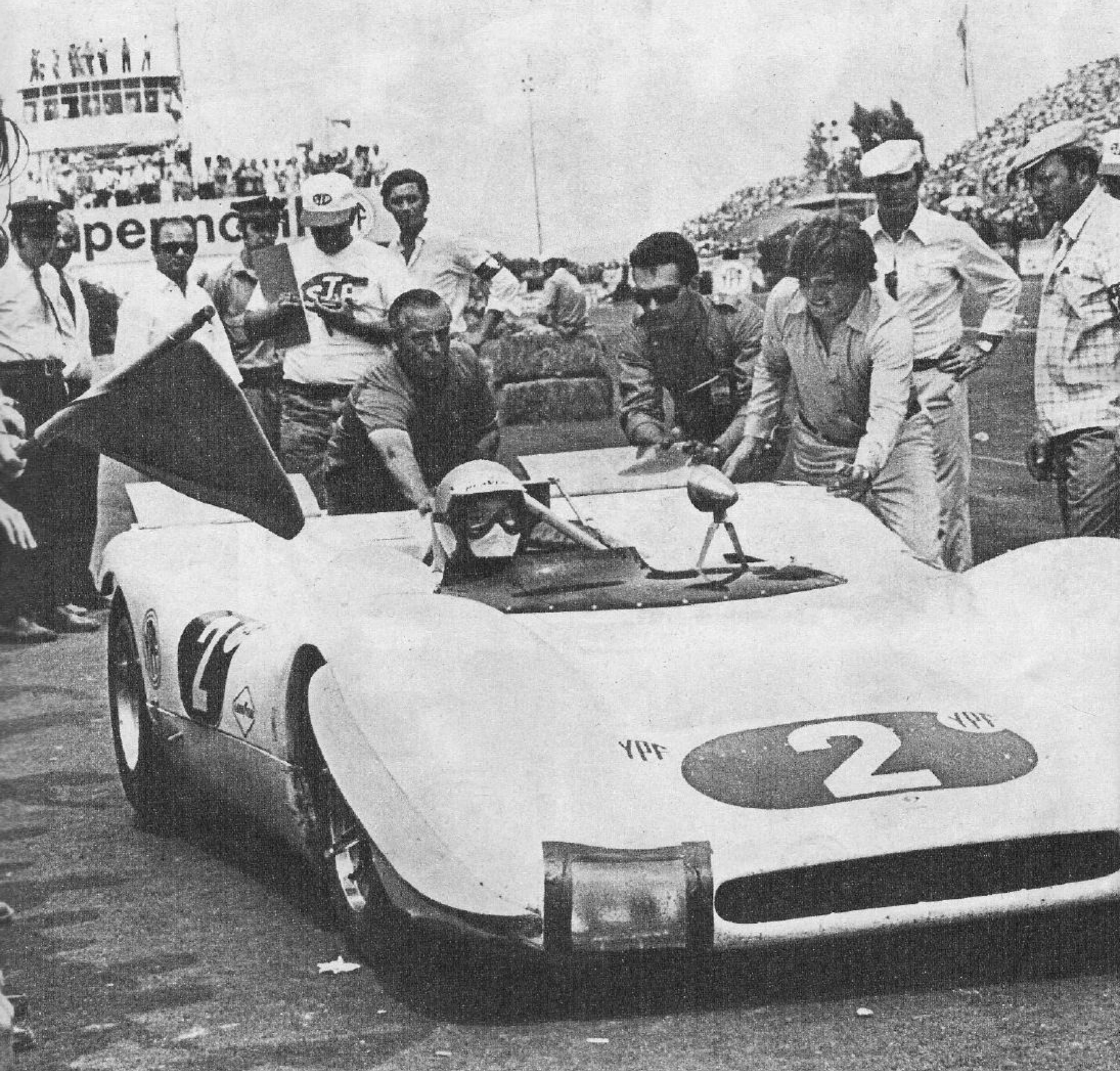
Box de Matra. Estando el Dr. Fernández Aguirre no se podía esperar otra cosa. Café en termo, Johnny Walker etiqueta negra, Paso de los Toros, mucho hielo, agua mineral, aceitunas, papas fritas, etc. etc. Algo como para pesar mejor el día caluroso. El martillo no se lo comieron . . . damos fe.

12

El reglamento Internacional de SP indica que todos los autos deben llevar un neumático de auxilio. Este es la solución del Lola que los montó entre los dos tubos de escape y en forma bastante accesible desde afuera. De todos modos eso no es muy importante porque nunca se usa.

13 y 14

Aunque estos dos Porsche 908 parezcan casi iguales el ojo avizor notará que no lo son. El 38 (Dean) es el modelo con la línea de cintura más baja, agradable a la vista y que también se denomina Osterreich, aparecido a mediados de 1969. Antes el 908 abierto era el modelo llamado Sebring como el número 40 de la foto.



¿Cómo es el coche más comentado, más fotografiado y más aplaudido de la temporada? Analicemos aquí en detalle, por medio de la descripción técnica de cada una de sus partes, cómo está construído el Berta

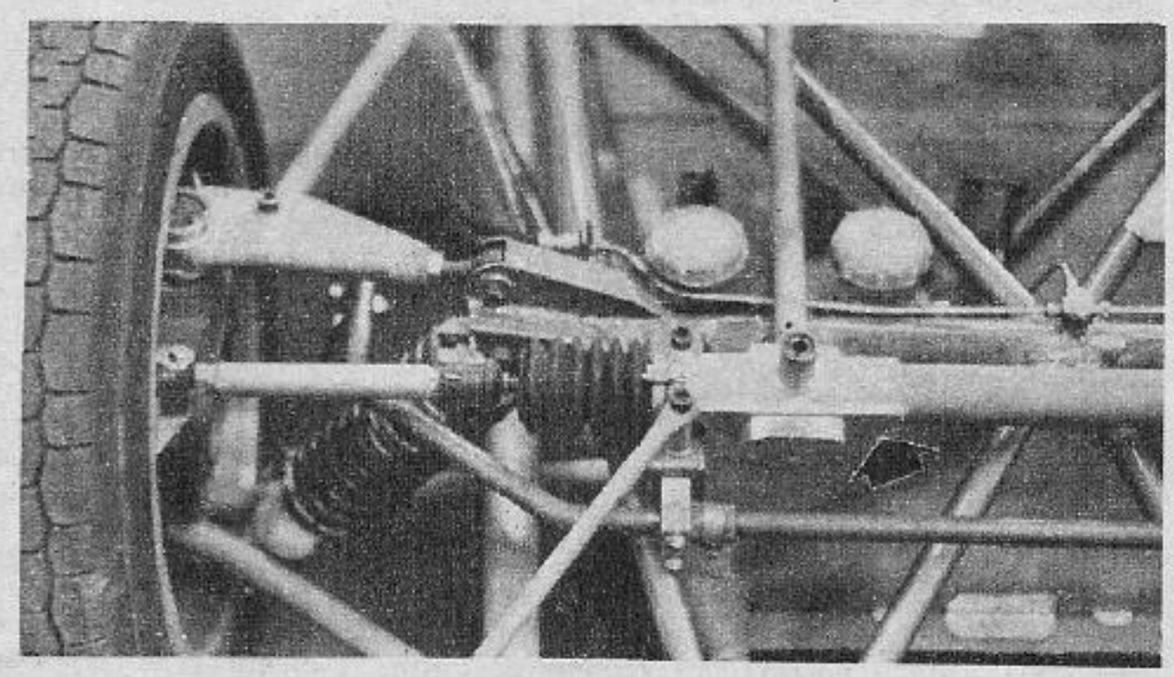
-"Tenía que optar por dos soluciones: o copiar lo que ya estaba hecho o bien llevar a la práctica mi idea propia sobre la construcción de un auto como a mí me gustaba" —explica Berta—. "Y opté por la segunda solución aunque no teníamos mucho tiempo". Hace escasos cuatro meses y pico esta decisión se tomaba para comenzar la construcción del

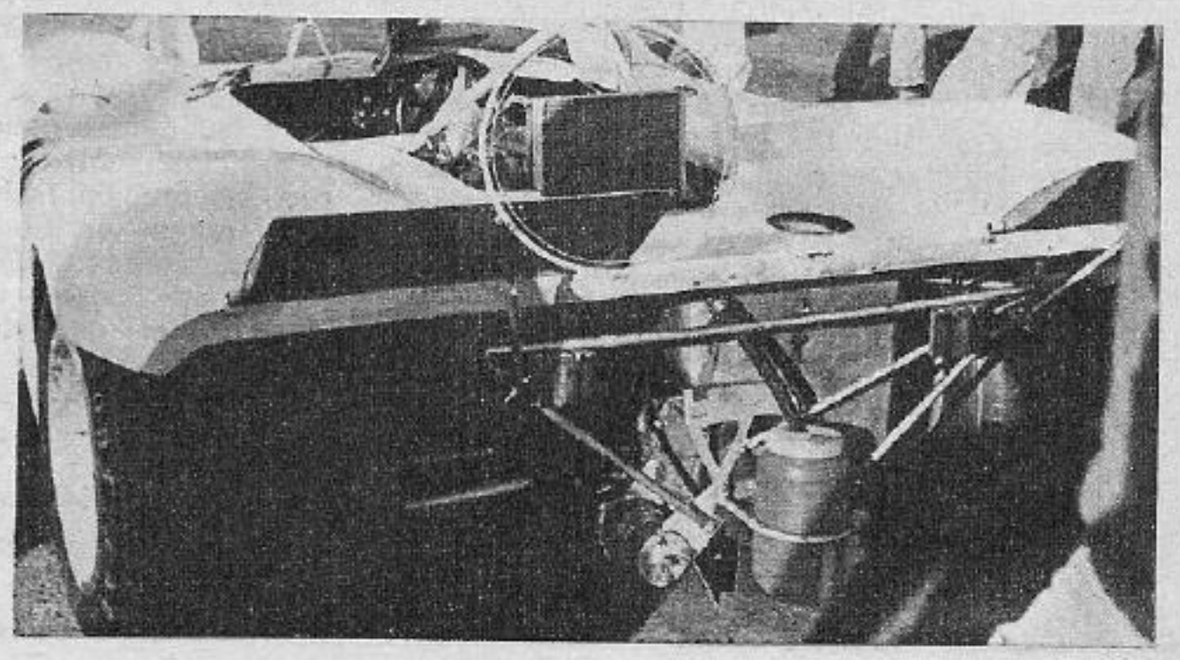
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL BERTA LR PUNTO POR PUNTO



En el círculo vemos el radiador de aceite utilizado en carrera y que fue cedido por el equipo Alfa Romeo y es, lógicamente, similar al que usa el 3,3. Abajo, señalado por la flecha se ve el motor de arranque.





Suspensión delantera. Clásico trapezoide deformable con brazo superior que se complementa en la sujeción con un reactor hacia atrás. La flecha señala la caja de dirección que fue construida con un tubo de acero al cromo molibdeno soldado, siendo la cremallera la original de Renault Gordini. Se ve también la barra antirroll y su apoyo.

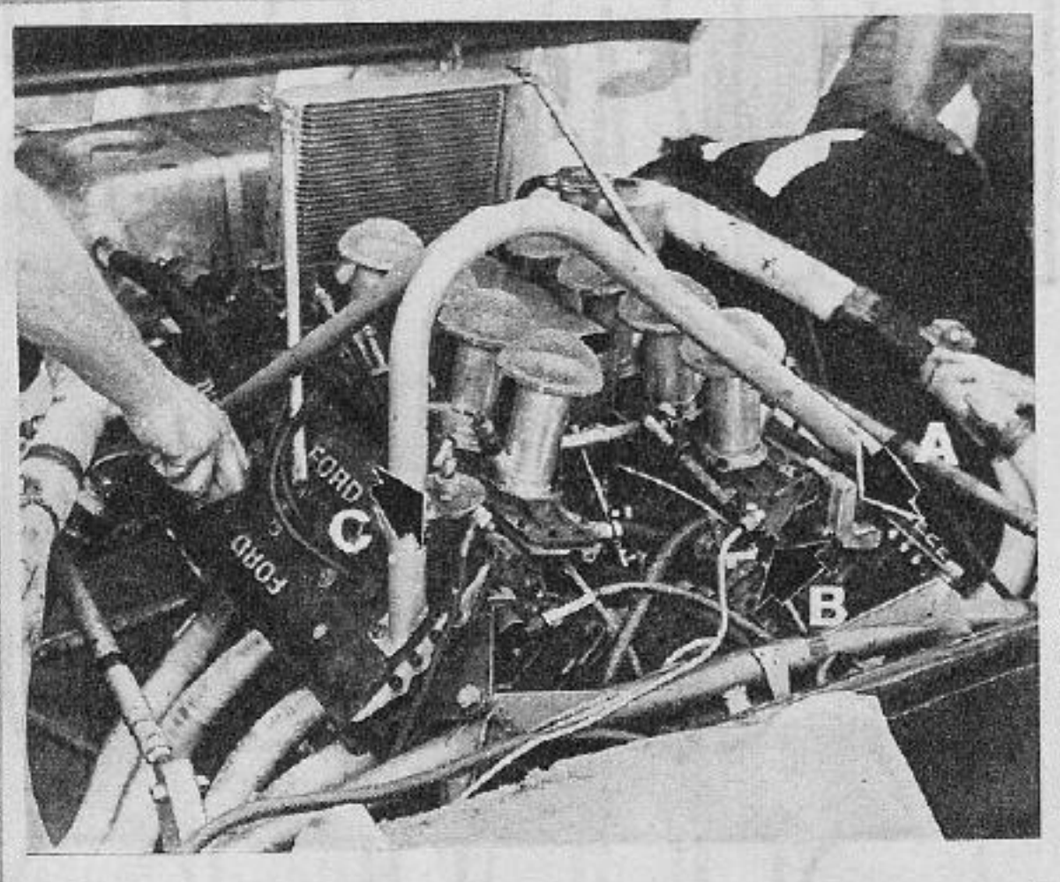
auto que en las dos carreras de la temporada internacional resumió las esperanzas y la satisfacción de todos los que tanto esperaron la confrontación de un auto argentino frente a la técnica europea contemporánea.

Hace cuatro meses era una idea. En ese período increíblemente corto de tiempo nació, creció, se reprodujo dos veces después de sendos accidentes y cumplió ampliamente con su misión: la de estar a la altura de los mejores. Porque sin duda el Berta LR alcanzó el nivel de los mejores autos extranjeros, pese a su absoluta falta de experimentación. ¿Cómo se logró eso? Simplemente porque el concepto que rigió la construcción del auto fue acertado o sea porque por lo visto Berta sabe lo que es diseñar y construir. Vale la pena observar el auto en detalle.

CHASIS

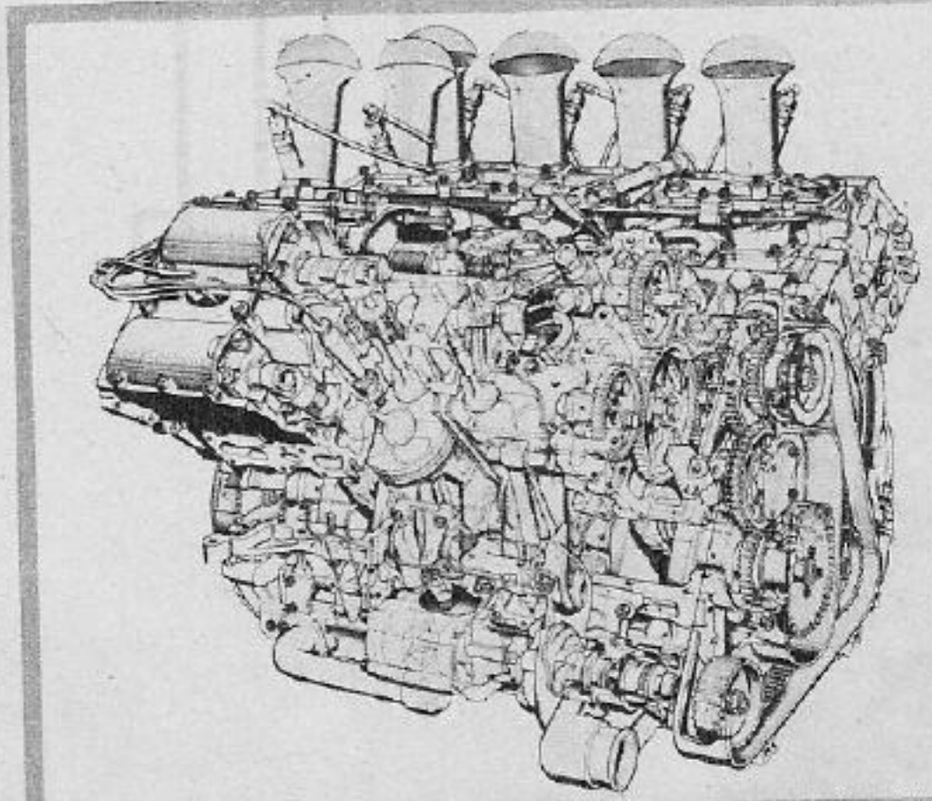
Berta eligió sin hesitar el sistema de construcción reticulado tubular por facilidad de construcción, por practicidad y "porque realmente creo que es muy, muy difícil calcular correctamente una estructura monocoque. Hay que tener muchos conocimientos aeronáuticos y aún así las ventajas no son demasiadas. El chasis de mi auto es terriblemente rígido y no presentó ninguna dificultad a pesar de las piñas que se dio que fueron bien fuertes. Y mirá si hubiéramos hecho un monocasco; no podíamos haberlo reconstruido después del

→



Trasparencia del Cosworth V8 tipo DFV. Berta acotó que cuando lo desarmó casi se vuelve loco para armarlo de nuevo. Se le cree.

El punto A señala la entrada de aire o venteo del cárter. El punto B, la bombita de mando del acelerador (hidráulico) y el punto C la llave de corte rápido de corriente exigida reglamentariamente.



EL ALMA DEL BERTA LR

Uno de los elementos mecánicos que rueda de boca en boca actualmente, es ese montón de fierritos, tuercas, seguros y resortes que conglomerados forman lo que se da en llamar motor.

Precisamente, uno de estos conjuntos, por sus condiciones sobresalientes (no aptas para cardíacos) se constituyó a partir de 1967 en el "mataor" de la categoría para la cual estaba destinado, la fórmula 1 3 litros.

INTENCIONES PELIGROSAS

Ello no fue motivo para que un sajón muy astuto, llamado Alan Mann, construyera alrededor de dicho motor un hermoso conjunto chasis-carrocería con la firme intención de hacerlo correr en Sport Prototipo, pero pese a que las condiciones eran ideales para el éxito, por diversos motivos éste se hacía esperar, y el tan mentado auto ni siquiera concluyó su faz experimental. (Sólo una prueba de clasificación nefasta en Nürburgring, en la que Chris Irwin se dio la gran piña.)

La segunda intentona de confrontar el nombrado "engine" con lo más graneado de S.P., fue en ocasión de montarlo en un aparato de notable rendimiento, el Mirage (Espejismo) de John Wyer, en primera instancia. El que empujaba este auto era un noble Ford V8 "varillero", usando luego el B.R.M. V12 four cams (experiencia verdaderamente lamentable). El coche, impulsado por el nuevo motor tuvo destacada actuación en varias competencias, logrando inclusive una victoria en los 500 km de Imola (Italia) en 1969 a manos de Jacky Ickx. E "fierro" que lo movía era un Ford Cosworth V8 Type DFV.

En ocasion de comenzar los preparativos para la Temporada Internacional de Sport Prototipo en nuestro país, la idea de confrontar mecánicamente (aparte de hacerlo humanamente) con el "invasor" se agolpó debajo del pelo de ese bien llamado Mago, Oreste Berta. Ignoramos a ciencia cierta lo que lo llevó a la elección del Cosworth DFV para tirarlo dentro de su nueva creación, el Berta LR, pero lo cierto es que gracias a los buenos oficios de Patricio Peralta Ramos pudo adquirir la famosa planta motriz.

Considermos que el superlativo rendimiento del sonado V8 en fórmula 1 se debe en su mayor parte al ingenio y capacidad de sus creadores, que lograron realizar un grupo propulsor sumamente compacto (en la mayoría de los monoplazas se usa como parte integral del auto), de diseño sencillo —comparado con otros pur-sang— sumamente liviano y ágil, cualidades muy apreciadas por los constructores de la fórmula máxima.

Evidentemente, su característica rabiosa fue el principal motivo por el cual no tuvo aceptación (salvo las excepciones antes mencionadas) como equipamiento de un eventual SP, dado que una de las fundamentales virtudes de éstos es la durabilidad.

Este tercer intento Cosworth fue de la mano de un hombre que como sus predecesores, confió en las bondades de tan prestigiosa planta motriz y por sobre todas las cosas en sí mismo.

INTIMIDAD DE UNA ESPERANZA

La configuración de este motor, es la clásica de Ford, vale decir 90° Vee-8, su block está construido en aleación liviana, siendo su capacidad volumétrica de 182,64 cubic inches (2.993 cm³) producto de una relación diámetro-carrera de 3.373" por 2.250" (85,6 x 64,8 mm); su cigüeñal construido en acero forjado y sometido al clásico tratamiento de nitrurado está montado sobre 5 bancadas, el diámetro de los gorrones del cigüeñal (bancadas) es de 2.3755"/2.3750" mientras que los de biela son de 1.9375"/1.9370". Las bielas, como el cigüeñal se construyeron en acero de alta resistencia. Conectados a éstas por intermedio de un perno hueco very, very resistent, nos encontramos con los pistones (Cosworth-Hepolite), hechos en aleación de aluminio, complementados en su labor compresiva por tres aros de acero al cromo; la tolerancia de éstos es de .016"/.022". Tanto los cojinetes de biela como los de bancada son especialmente construidos por Cosworth en material antifricción.

Las tapas son de fundición de aluminio llevando las guías de válvulas en bronce especial, además de cuatro conductos por cilindro con sus respectivas válvulas construidas en nitrited-steel tipo 21-4, tanto las de admisión como las de escape, siendo su ángulo de 45°.

La distribución es accionada por intermedio de una cascada de engranajes, los árboles de levas (cuatro) están construidos en monikron y apoyados en cojinetes de metal blanco, utilizando el mismo perfil que el motor de fórmula 2, accionan sobre casquillos ubicados directamente sobre las válvulas para su consiguiente apertura asegurándose su cierre por intermedio de dos resortes por elemento, la tolerancia de éstas es de .009"/.010" para la admisión y .011"/.012" para el escape. El sistema de ignición, generalizado en motores de ese tipo, es el Lucas transistorizado y el orden de encendido, 1,8-3-6-4-5-2-7. La alimentación corre por cuenta de un equipo de inyección de la marca nombrada, tipo Mk II. Estando la presión de aceite suministrada por una potente bomba ubicada en el cárter a 80/90 libras/pulg.² en carrera. De más está decir que tiene cárter seco con dos bombas de recuperación, una de las cuales es una "bomba de aire", o sea, una bomba quita-espuma.

Aparte como novedad Cosworth introduce en su modelo DFV un extraordinario aparato, llamado Speed Limiter (limitador de velocidad) la misión de este dispositivo es que puede ser seleccionado al rango de rpm deseado antes de la competencia, esto hace que cuando el motor alcance el nivel de vueltas preestablecido la chispa del encendido se debilite de modo que el motor no puda sobrepasar dicho límite. Esto no es un vulgar corte de corriente sino algo sofisticado que debilita la ignición de bujía restando potencia.

Todo este menjunje con 11 a 1 de compresión llega a erogar 420 HP a 9.500 giri, siendo su torque de 240 lbs/pie a 7.000 rpm.

---

golpe que se dio Franco".

El reticulado multitubular resultó singularmente eficiente ya que ni un caño mostró anormalidad alguna, jamás se observó ninguna fisura ni comportamiento anormal de ninguna parte del chasis.

LAS SUSPENCIONES

Berta recurrió a lo ya convencional en esta materia o sea cuatro paralelogramos (trapezoides en rigor) deformables en cada rueda formados por brazos tubulares. De todas maneras atrás se permitió el lujo de innovar un poco en geometrías buscando un diagrama que a la vez de brindar una tenida lo mejor posible ayudara también a otorgar en todo momento la sensación de todo lo que pasa al piloto, sin hacer cosas imprevistas en medio de una situación accidental —un trompo por ejemplo—.

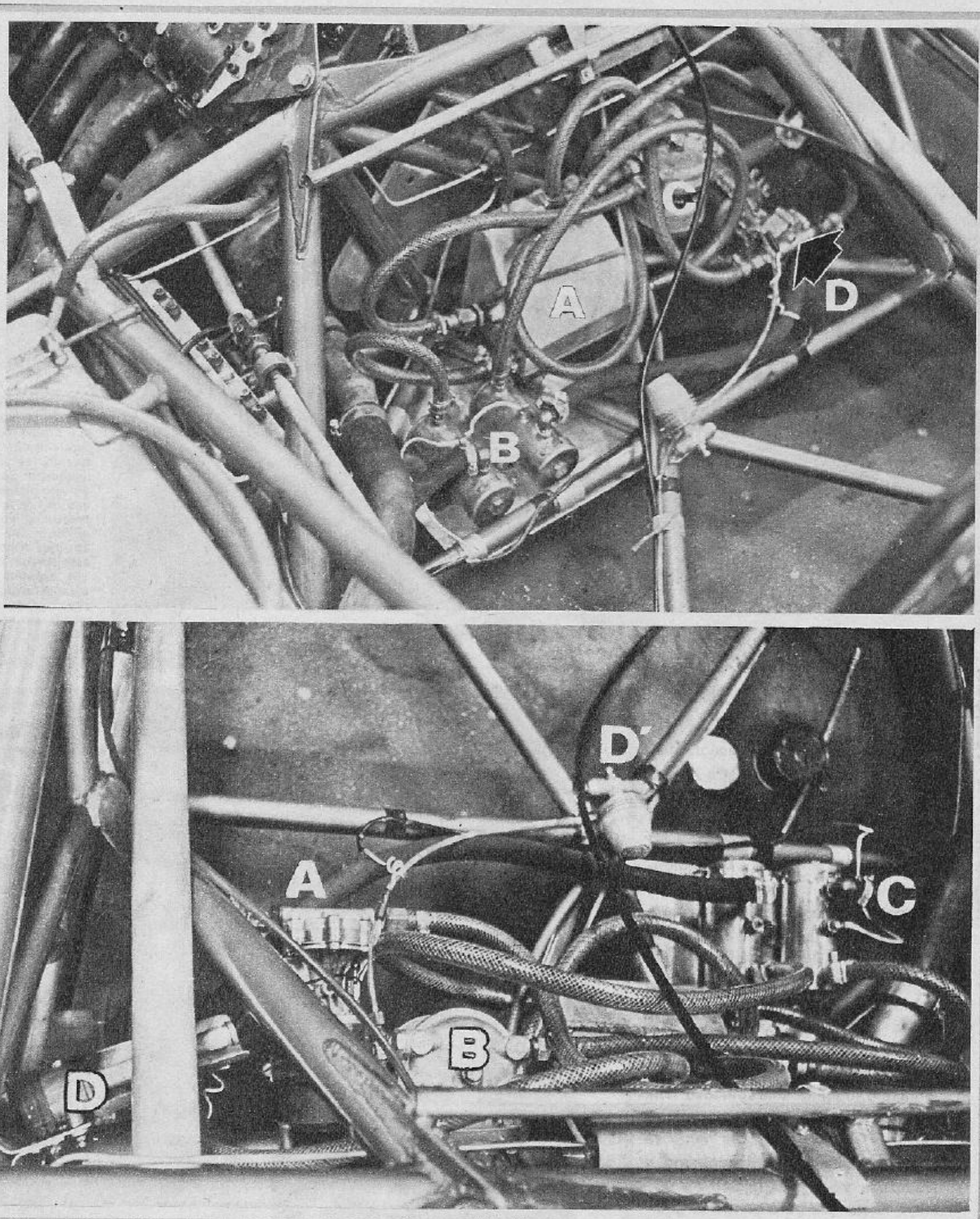
Luego de las experiencias, de las primeras vueltas andando fuerte y de lo resumido por los pilotos, lo único que se varió fue levemente la inclinación de los dos brazos tubulares que forman las parrillas inferiores traseras. A su vez se cambiaron los cuatro resortes espirales por otros un diez por ciento más duros. Luego pusieron otros un 15 % más duros para volver finalmente a espirales 12 por ciento más duros que los originales. Los amortiguadores Fric-Rot (Armstrong modificados) fueron en cambio siempre los mismos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Otra vista de lo anterior. "A": tanque desaireador de combustible. "B": las dos bombas de presurización. "C": el filtro de nafta y "D": la bomba de inyección.

EL SISTEMA DE ALIMENTACION

El punto A indica la bomba inyectora eléctrica Lucas. El punto B, el filtro de combustible Purolator y el punto C señala dos bombas eléctricas Bendix Elmira de presurización de combustible (una para cada tanque). Aparte, los puntos D y D' nos muestran un censor y un pulverizador, respectivamente, del sistema ignífugo.



La experiencia indica que el auto dobla bien, que transmite ampliamente lo que sucede a los pilotos pero que el tren trasero es muy sensible a cualquier anormalidad y en ese caso el auto pasa de ser muy manejable a ser muy indócil. Según Berta es un problema de la geometría que al variar produce un comportamiento muy diferente en el auto.

Cabe consignar además que en todo el diseño y construcción de las suspensiones Berta se guió por las cuatro premisas fundamentales que empleó para hacer todo el auto y que son las siguientes:

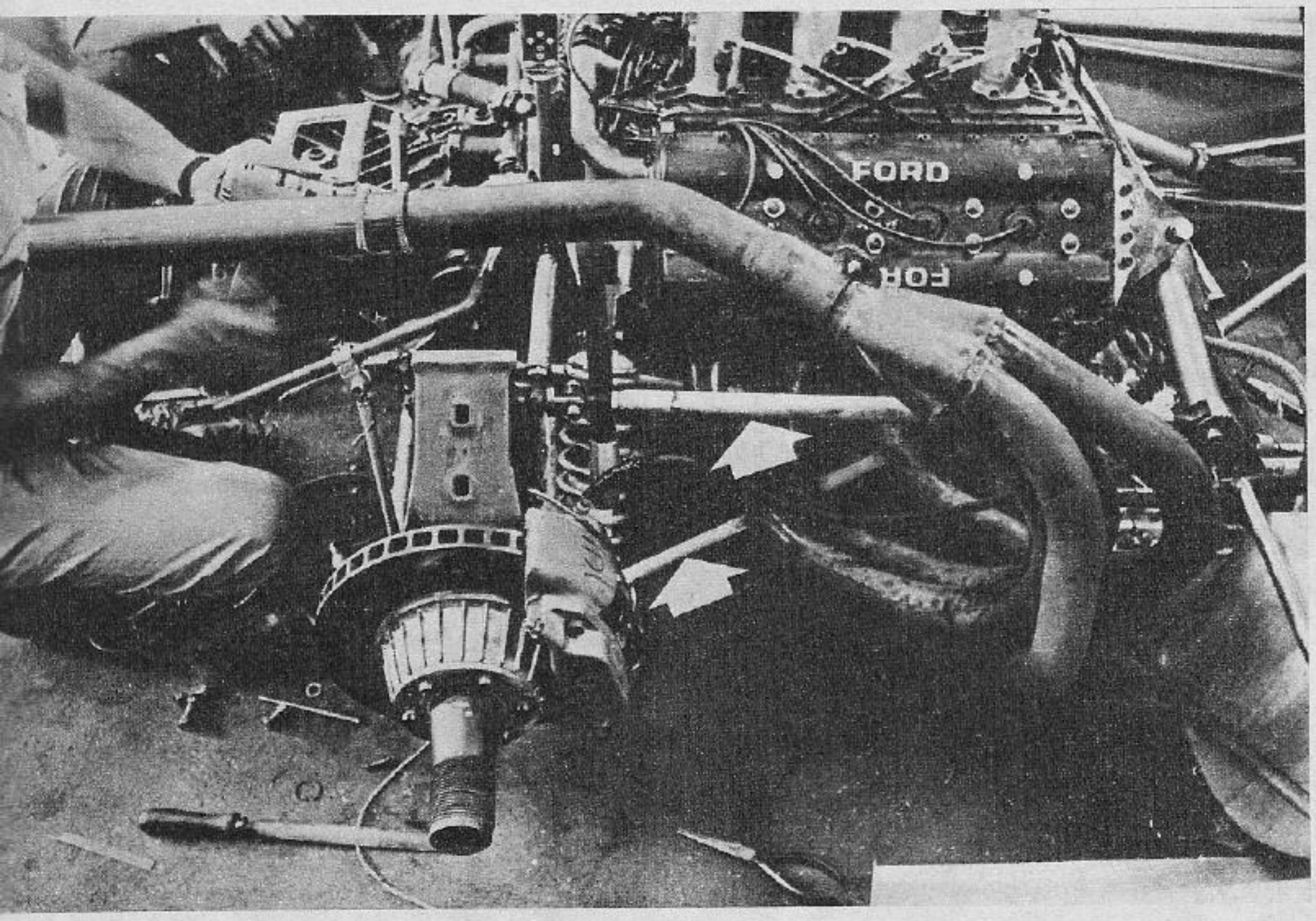
1) Lograr el centro de gravedad lo más bajo posible.

2) Conseguir que ya sea con el tanque de combustible lleno como vacío no variara fundamentalmente la distribución de peso.

3) Hacer que el auto se comporte de la misma manera en curvas lentas como en curvas veloces, vale decir donde influye o no el efecto aerodinámico del aire.

4) Obtener una marcha lo más suave posible y un confort máximo para el piloto dentro de lo lógico.

Aparentemente todos los requisitos se consiguieron ya que el auto no mostró ningún vicio incorregible. Es más. Incluso hubo que corregir muy poco, casi nada, que es lo más notable de todo ya que permitió que un auto que casi ni se probó pudiera igualar chances con autos que tienen sobre sí innumerables horas de experimentación.



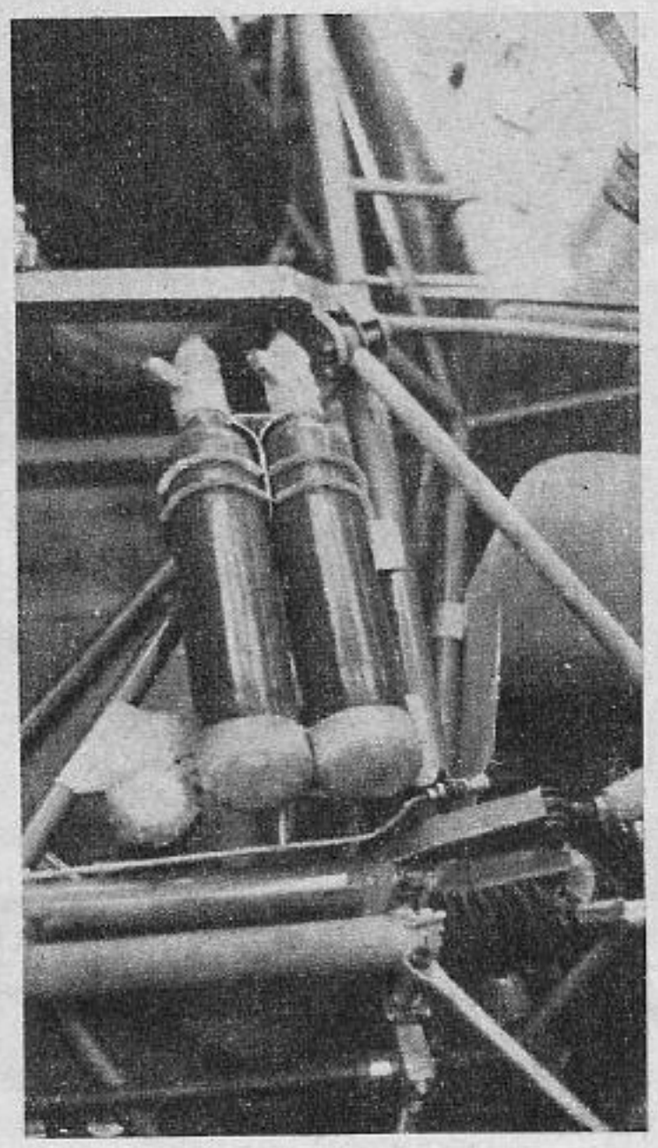


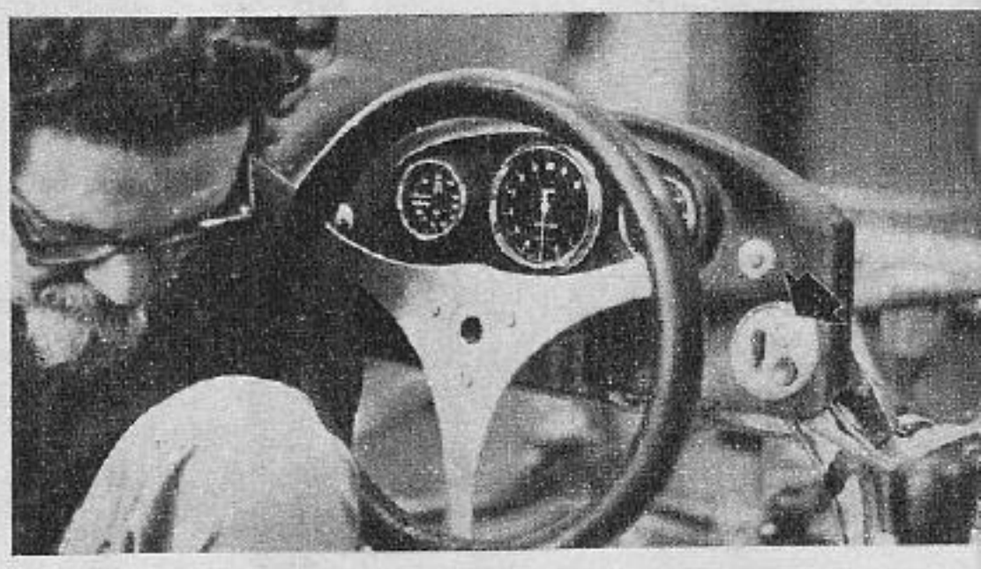
Suspensión trasera. Se ve con claridad la parrilla inferior formada por dos brazos casi paralelos. En carrera se modificó la sujeción de los brazos y quedaron totalmente paralelos. Sobre la caja de velocidades y adosado al soporte que marca la flecha va ubicado el tanque de aceite (Shell especial para el Cosworth) con capacidad para 16 litros. Cabe destacar asimismo que este tanque va presurizado por el aire expelido por una de las dos bombas recuperadoras de aceite (bombas de aire). El consumo de aceite es de un litro por cada 100 km.

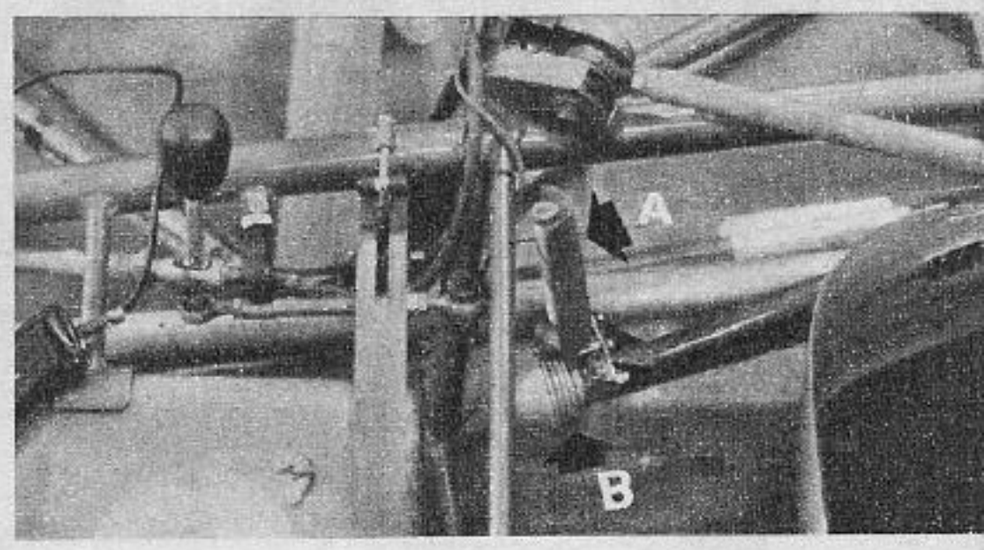
RADIOGRAFIA TECNICA

EL ACCIDENTE DE MARINCOVICH

Con el margen de inseguridad que todo accidente arrastra consigo mismo se puede decir que **ni hubo culpa del piloto ni fue del auto tampoco.** Berta, que analizó el terrenó del hecho llegó a la siguiente conclusión: **"Evidentemente al abrirse sobre la cuerda externa para dibujar la curva de Ascari la rueda trasera del coche tocó levemente la tierra como puede hacerlo siempre. Pero justo en el lugar donde lo hizo hay un desnivel de unos quince cm. entre el pavimento y la tierra que es exactamente el mismo lugar donde comenzó también la cruzada de Brostrom. Al calzarse allí la rueda, el auto se puso de costado, se desgobernó y empezó a viajar por la tierra a 260 km/h hasta que paró contra el guardrail. Esa es la razón y no otra".**







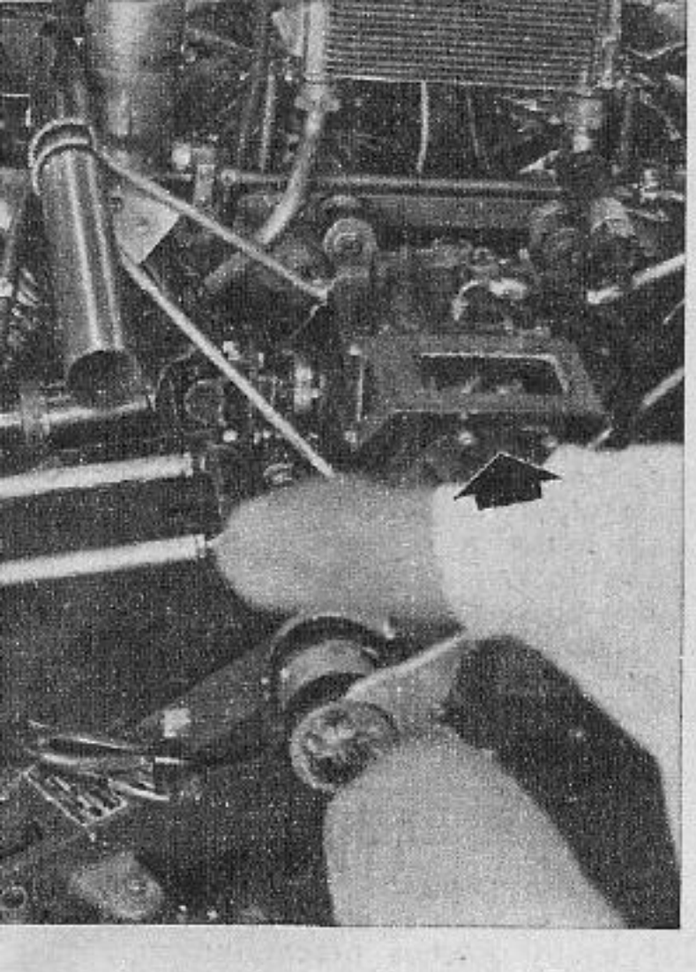
SOBRE EL MOTOR

Pese a ser lo único absolutamente terminado en su construcción que Berta empleó en el auto, el motor Cosworth V-8 también produjo sus pequeños grandes dolores de cabeza.

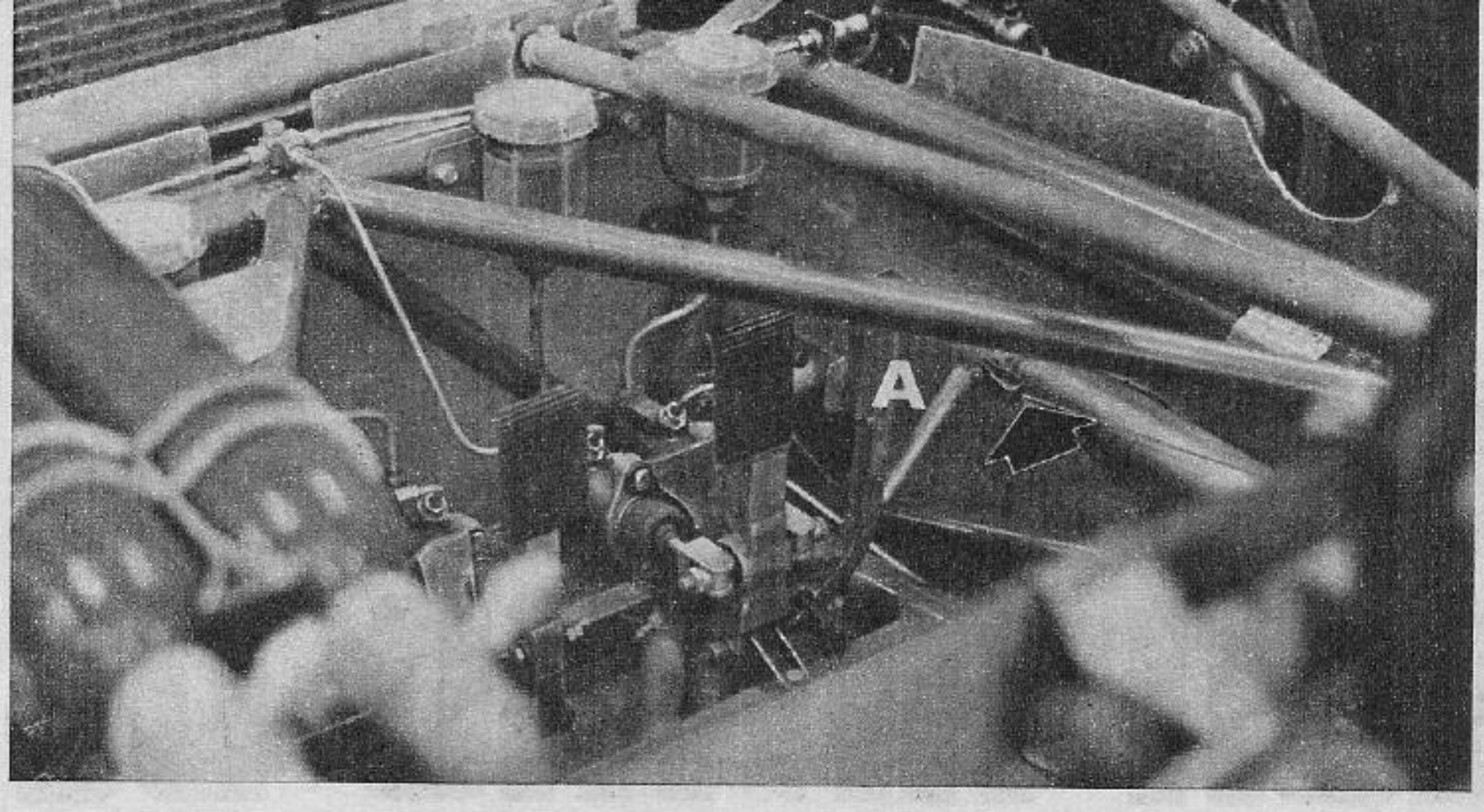
Por empezar sufrió varias veces el problema de que se quedaba acelerado a fondo. Se cambió por lo tanto el sistema de comando a cable por otro hidráulico que de todas maneras también costó para poner a punto. Es además un motor extremadamente sensible a cualquier diferencia que se registre en alguno de sus elementos y así, por no tener las bujías exactas, se perdían vueltas de una manera alarmante. Berta determinó que aproximadamente el motor pierde 500 vueltas por un grado térmico de diferencia en la graduación de las bujías. Y aun usando bujías teóricamente equivalentes, algunas funcionaban y otras no. De allí sobrevino el insoluble problema de la primer carrera cuando no se podía conseguir que el motor alcanzase el régimen máximo de 10.000 vueltas. No llegaba siquiera a las 9.000.

En la segunda carrera en cambio, solucionado el inconveniente, Di Palma tiraba sin inconvenientes hasta las 10.200 vueltas cuando se quedó sin tercera y cambiaba directamente de segunda a cuarta. En los otros cambios tiraba hasta las 9.500 y la caída entre cambios oscila en las 1.500 (entre 3ª y 4ª hay 2.000 rpm.) vueltas ya que el rango útil de revoluciones es bastante amplio: abarca desde las 7.000 hasta las 10.000 vueltas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

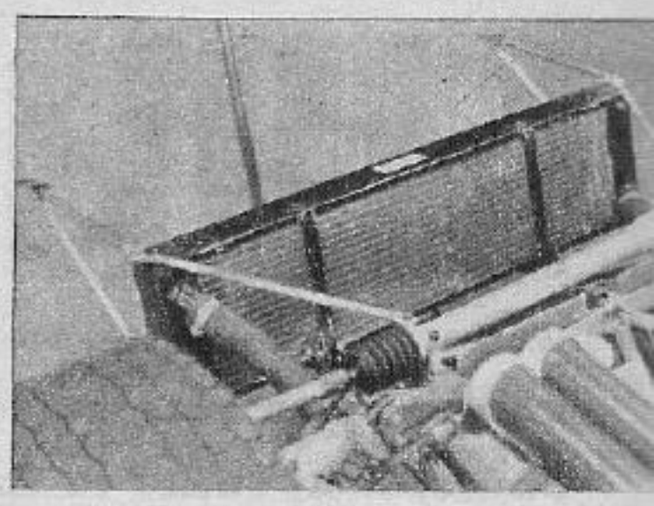


Las dos flechas señalan las distintas incidencias de los dos brazos reactores de cada lado de la suspensión trasera. El inferior se dirige casi hacia el centro mismo del chasis.
En la foto se ve claramente el portamazas que es de Lola T 142, que es el monoposto fórmula A.
El disco ventilado y el caliper son Girling.



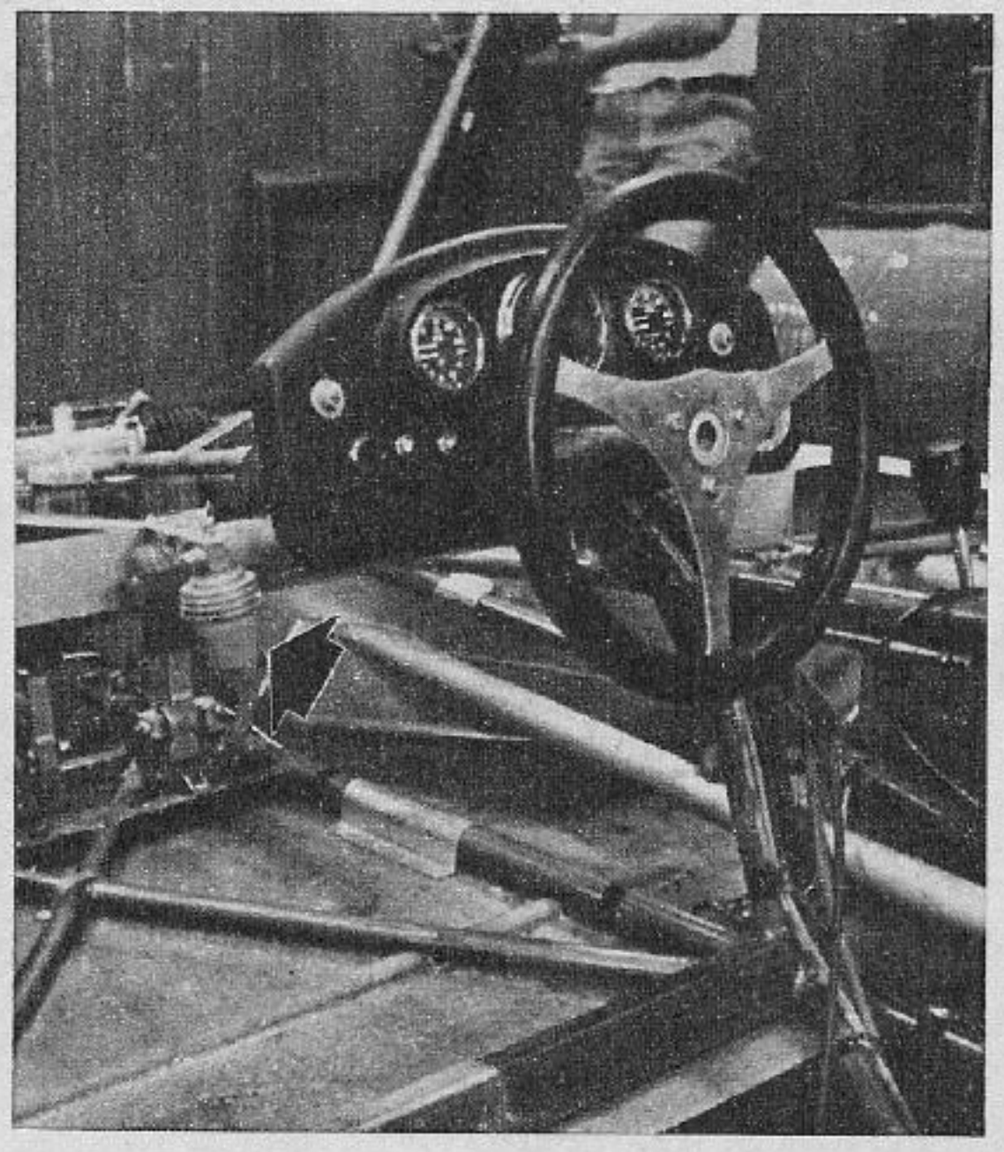
Pedalera del Berta LR. El punto "A" señala el pedal del acelerador y la flecha indica el comando original del acelerador que era el convencional sistema de cable. Luego fue sustituido por un comando hidráulico para hacer lo más suave posible la acción de acelerar. Se ve también la robustez del pedal de freno y el comando de las dos bombas del doble circuito.

El radiador de agua del Berta LR fue fabricado por Pron en Rafaela y está realizado en aluminio, estando las aletas pegadas a sus correspondientes tubos por una resina especialmente desarrollada en el país. Todo el circuito de refrigeración tiene 15 litros de capacidad. En todo momento el motor circuló a no más de 70 grados de temperatura con un resultado óptimo.



EL SISTEMA ANTI INCENDIO

En el tablero del Berta LR, señalado con una flecha, se ve el comando manual de accionamiento del sistema ignífugo fabricado por Indianápolis en Rosario. (La misma fábrica de las bombas de nafta.)



A la izquierda: Estos son los dos recipientes de freón 1112.

Punto A: uno de los sensores térmicos que dan la orden de funcionamiento al sistema cuando hay una variación brusca en la temperatura de más de cinco décimas de grado. Punto B: uno de los pulverizadores que rocía freón 1112 sobre uno de los tanques de combustible.

La flecha indica el rociador que eventualmente desparrama el freón sobre las piernas del piloto.

ESPECIFICACIoN TECNICA

Chasis: multitubular. Tubos de acero de bajo tenor de carbono de 38 mm de diámetro y 1,2 mm de pared o de 25 mm y 1,5 mm de pared.
Distancia entre ejes: 2,30 m.
Trocha delantera: 1,47 m.
Trocha trasera: 1,46 m.
Despeje: 0,10 m.
Peso: 678 kilos (listo para largar).
Tanques de combustible: Dos de 60 litros c/u de aluminio, rellenos de espuma de poliuretano.

Tren delantero (geometría)
Avance: 4°.
Comba: —0,25°.
Convergencia: 1/8".
Angulo de perno: 9°.

Tren trasero (geometría)
Avance: 2,75°.
Comba: —0,25°.
Convergencia: 1/16".

Motor (ver recuadro)

Caja de cambios: Hewland DG 300. 5 marchas + RM.

Frenos: A disco Girling.

Neumáticos: Good-Year.

También provocó sus buenos dolores de cabeza una constante pérdida de aceite por el tubo de descarga que en las pruebas de la primer carrera se llegó a contabilizar en dos litros de pérdida por vuelta. Luego, solucionado, sólo perdió 5 mm. de nivel en las 26 vueltas de la primera serie de las 200 millas.

Eso sí, siempre funcionó a 70 grados de temperatura y con 80 libras de presión de aceite, cifras ideales que no se alteraron en ningún momento por la temperatura reinante.

LAS CONCLUSIONES

Evidentemente, el auto resultó increíble desde todo punto de vista porque es lo más inusual del mundo que un coche ande bien desde que se lo larga por primera vez a la pista. Pero aceptando esta realidad positiva, Berta cree que hay cosas que se pueden mejorar y estima que en principio se le pueden sacar todavía unos 15 kilos de peso entre chasis, carrocería y sistemas de refrigeración. **"Los caños del chasis están sobredimensionados y te lo demuestra que las piñas no le hicieron nada. Ahí se pueden ganar kilos."**

El Berta LR ya volvió la semana pasada a Alta Gracia donde rápidamente se reacondicionará con una leve modificación estética en la trompa de la carrocería, que será un poco más baja. Luego se expondrá en el salón del automóvil de Punta del Este y en Italia, a donde fue invitado. Una etapa social parece ser el logrado en el objetivo propuesto.

PENGUIN: CON RITMO DE SAMBA

Con un tiempo que no deja correr, se está disputando el VI Campeonato Internacional de Clase Penguin Juniors. El lunes se inició el Campeonato Senior en el que intervienen 90 barcos en representación de cuatro países. Dominio de las tripulaciónes brasileñas

Y se largó el Mundial. Con la participación de 54 embarcaciones en representación de la Argentina, Brasil y Uruguay se inició el VIº Campeonato Internacional Junior de la clase Penguin. Lo que no camina en este asunto es que el suspenso se prolonga demasiado porque el tiempo está haciendo de las suyas sopando demasiado viento o tan poco que no posibilita correr.

LA ORGANIZACION

Está a cargo del Yacht Club Olivos y la Asociación Argentina de Penguin quienes prepararon muy bien todo, para que se pudieran correr estas competencias de carácter mundial, como lo son el VIº Campeonato Junior (hasta 18 años) y el 28º Senior (hasta 114 años); en este último participarán alrededor de 90 barcos; lo que equivale a decir que se ha logrado reunir la mayor cantidad de barcos en regata, en la historia de nuestro yachting, y que comenzó a correrse el lunes 26.

Es de hacer notar la ausencia de tripulaciones estadounidenses que cuentan con las flotas más numerosas de la clase; no obstante ello, se hizo presente en nuestro país el presidente de la I.P.C.D.A., señor Charles F. Hayward.





Apenas largada la competencia vemos al brasileño Bieckark encabezando el pelotón, bastante numeroso por cierto.

El actual puntero de la competencia J. Bercht, una vez terminada la regata, en la que ganó, se dirige al puerto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por J. PEDRO SIEDMANN - fotos ARMANDO DILERNIA

Con respecto al Campeonato Junior se inició el viernes 23 debiendo finalizar el domingo pasado al mediodía: lamentablemente, esto no se pudo cumplir debiendo postergarse la 2ª, 3ª y 5ª regatas para el domingo por la tarde, lunes y martes por la mañana respectivmente. Este cambio obligado de programa dificultará un poco el desarrollo del Campeonato Senior ya que obligará a correr dos regatas en un día y eso, evidentemente, no es lo ideal.

Los mayorcitos correrán durante esta semana todos los días, por la tarde, para finalizar el viernes. Ambos torneos se disputan sobre un total de cinco regatas sin descarte con recorrido y puntaje especial para la clase.

LAS REGATAS

La primera se inició el viernes pasado por la mañana con un viento E de 20 km/h y río en creciente. La largada fue bastante normal, salvo el hecho de que se pasaron grandes candidatos al título como Bieckark (BL), Paradeda (BL), Hoffmann (A) y Costa (A) lo que les significó tener que volver y largar en última posición, para terminar en colocaciones bastante regulares y que les obliga a necesitar muy buenos puestos en las regatas siguientes para poder aspirar al título.

Como dato de yapa diremos que Bieckark fue el primer campeón mundial junior de la clase. Paradeda siempre se destacó entre los mejores de la clase internacionalmente; los argentinos Costa y Hoffmann representan la esperanza argentina porque en repetidas oportunidades demostraron su capacidad como timoneles o tripulantes.

Volvamos a la regata. Esta se desarrolló con escasas alternativas entre las que se destacan la arremetida sobre el final del brasileño Loch quien logró ubicarse 5º y el paulatino avance de Martín Costa quien a pesar de largar último logró arribar en el 10º puesto.

La segunda regata que debía correrse por la tarde fue suspendida por diversos motivos, entre ellos, que la Prefectura manifestó su oposición a que los competidores volvieran a utilizar los salvavidas que usaron en la primera regata porque eran inadecuados; la otra razón fue el pronóstico de que tendrían fuertes rachas del SE por la tarde, cosa que se confirmó luego; por lo tanto la medida fue atinada y evitó innumerables situaciones difíciles.

La tercera regada que debía disputarse el sábado por la mañana tampoco pudo realizarse debido a la excesiva lluvia que mojaba mucho el río e imposibilitaba el normal desarrollo de la regata (cancha resbaladiza). Por la tarde, luego de luego de muchos cabildeos, se largó la cuarta regata con viento S de 25 km y rachas de hasta 40 km, que determinaron averías, abandonos y deserciones. Aquí hay que destacar la eficaz colaboración de las lanchas de salvataje de la Prefectura que estuvieron trabajando bien y con rapidez.

Una vez iniciada la competencia se estableció un intenso duelo entre Bieckark, Paradeda y Costa, en esta oportunidad Hoffmann volvió a desencontrarse con la suerte. Antes de largar tumbó, pero a pesar de ello terminó en noveno lugar. Volvamos a los punteros que realmente no se daban cuartel para ocupar el puesto de vanguardia. Aquí es donde sobresalió la tripulación argentina Costa- Buglioni, quienes supieron hacer rendir a su "Lantia" en una forma excepcional, especialmente en los francos, donde se dieron el lujo de pasar a Paradeda por sotavento, para finalizr primeros con lo que consiguieron el segundo puesto de la clasificación general. Vistas las dificultades que se presentaron, la comisión de regatas decidió acortar el recorrido, el que fue terminado solamente por 28 barcos.

La quinta regata se inició el domingo por la mañana con un suave viento del ESE lo que no permitió terminar la competencia ya que se cumplió el tiempo reglamentario cuando sólo faltaban pierna y media para la llegada. En ese momento punteaba el brasileño Bieckark seguido muy de cerca por Martín Costa.

Por la tarde del domingo se realizó la competencia que reemplazó a la segunda con un suave viento del N de unos 10 km y río en bajante. Esta sí que fue una linda competencia, sin problemas y con un desarrollo absolutamente normal. De lamentar fue la regular posición de Martín Costa, quien sólo pudo arribar décimo, lo que lo relega en la clasificación general. En esta oportundad, los brasileños se adueñaron de los tres primeros puestos; evidentemente, con calma andan muy bien, todo lo contrario de los argentinos, quienes con viento se sienten más a sus anchas.

Esperemos que en las dos regatas faltantes los nuestros obtengan posiciones mejores y logren repuntar para terminar entre los primeros.



LOS RESULTADOS

1ª Regata:

	Timonel	*Tripulante*	*Barco*	*País*	*Tiempo*
1)	J. Bercht	E. Cremer	Pía IV	Brasil	1h 31m 35s
2)	J. Schertel	W. Hunshe	Pereca	Brasil	1h 33m 30s
3)	R. Swan	P. de Almeida	Jet	Brasil	1h 33m 57s
4)	G. Ficker	N. Susenihl	Samurai	Brasil	1h 34m 02s
5)	F. Loch	M. Fernández	Taquari	Brasil	1h 34m 37s

2ª Regata:

1)	M. Costa	L. Buglioni	Lantia	Argentina	1h 13m 38s
2)	J. Paradera	D. Grussner	Jacui	Brasil	1h 14m 19s
3)	C. Bieckark	J. Ehrensperger	Corumi III	Brasil	1h 16m 35s
4)	C. Kunze	C. Abrancnitz	Curumi III	Brasil	1h 17m 04s
5)	R. Munck	C. Munck	Tramoya	Argentina	1h 17m 34s

3ª Regata:

1)	C. Vasconcellos	C. Loretti	Vip	Brasil	1h 58m 02s
2)	J. Brecht	E. Cremer	Pía IV	Brasil	1h 59m 40s
3)	J. Paradera	D. Grussner	Jacui	Brasil	2h 01m 45s
4)	R. Munck	C. Munck	Tramoya	Argentina	2h 03m 38s
5)	C. Contanhede	C. Pires	Curumi III	Brasil	2h 04m 16s

CLASIFICACION GENERAL FALTANDO DOS REGATAS: (Sujeto a variaciones por protestas en la tercer regata).

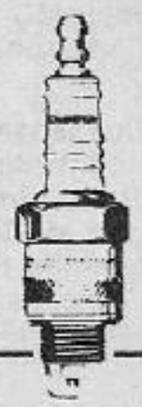
1)	J. Brecht	E. Cremer	Pía IV	Brasil	160 puntos
2)	C. Cantanhede	C. Pires	Corumi III	Brasil	149 puntos
3)	M. Costa	L. Buglioni	Lantia	Argentina	147,7 puntos
4)	J. Paradera	D. Grussner	Jacui	Brasil	147,4 puntos
5)	C. Bieckark	J. Ehrensperger	Corumi II	Brasil	140,1 puntos

ACUMULADORES

CHAMPION

EL CAMPEON DE LOS ACUMULADORES





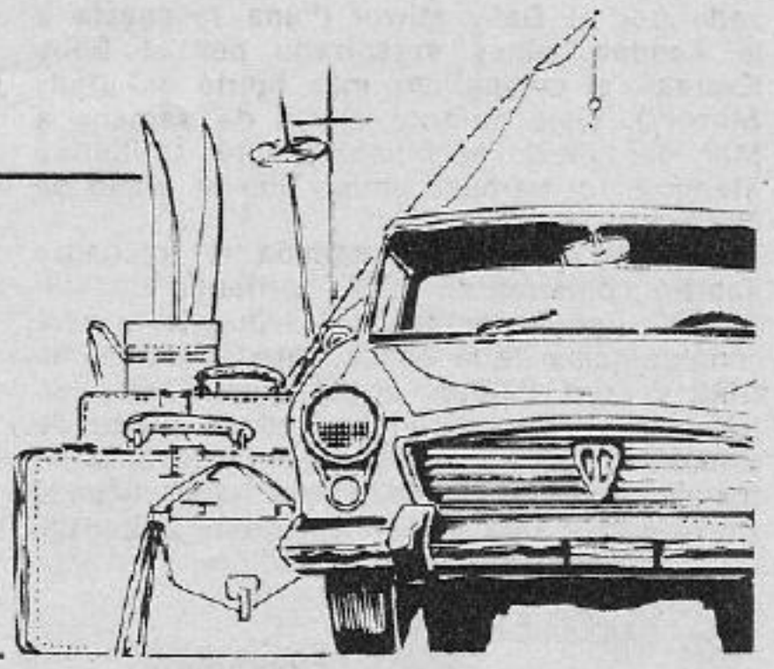
...y BUJIAS

CHAMPION

QUE PREFIEREN LOS CAMPEONES

Buenas vacaciones...

CHAMPION S. A.
CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES
Playa de estacionamiento



JACK SEARS: UN HOMBRE DE "SALOON"

JPB

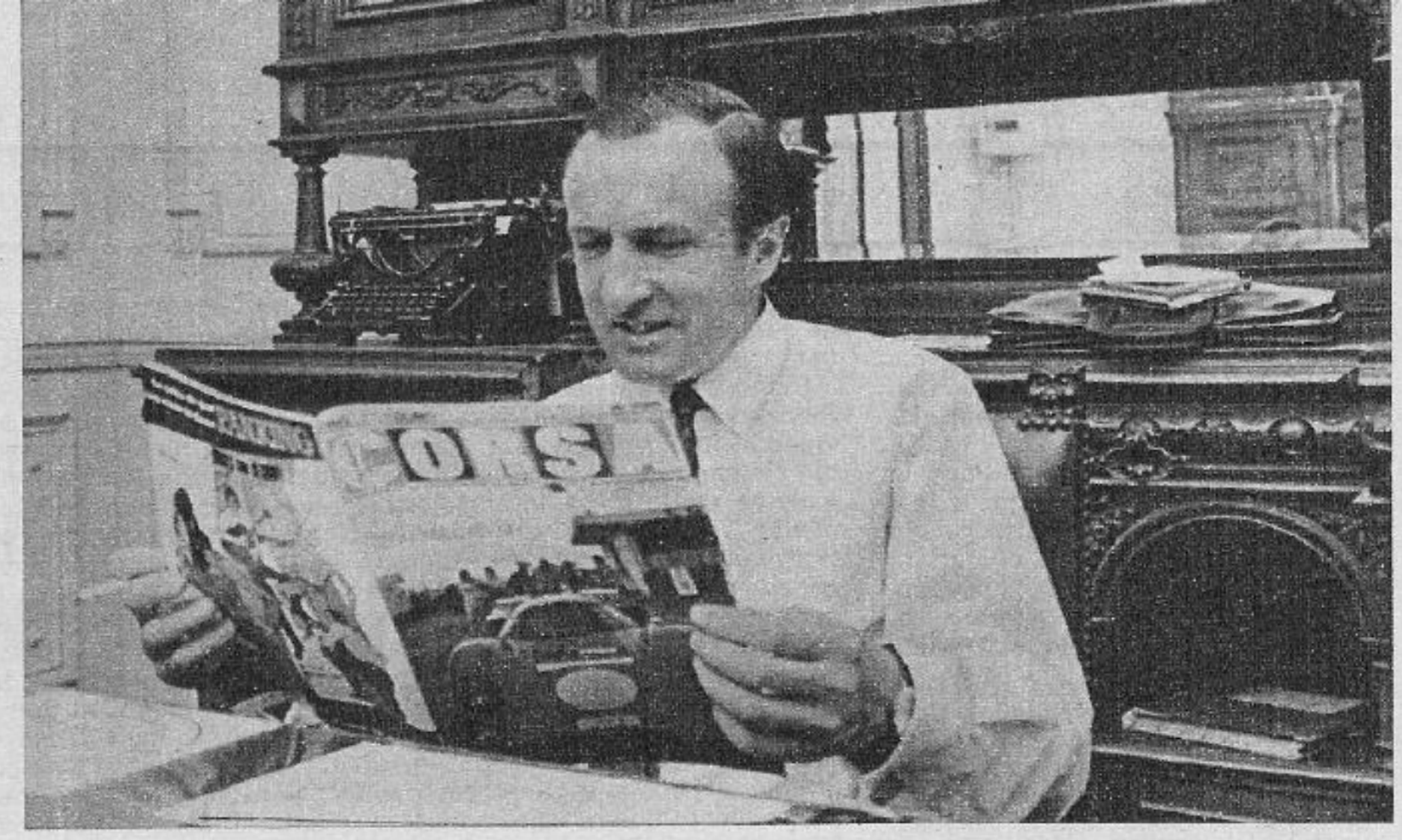
Hasta el lunes estuvo en Argentina Jack George Stanley Sears, compitió en los equipos Ford de GB en Turismo y con Cobra Daytona en GT. Fue coequiper de Jim Clark, Graham Hill, Mike Parkes y logró dos títulos nacionales ingleses en Saloon Cars, el TM, inglés

Jack George Stanley Sears, 39 años, casado, tres hijos, desconocido por el 99,7 % de argentinos visitó nuestro país como representante del R.A.C. (Royal Automobile Club) en la Temporada y Promotor del pantagruélico Rally London-México. Pero Sears no merece ser conocido aunque sea por un 10 % de los 99,7 % que actualmente lo deben desconocer solamente por esos dos títulos que lo hicieron viajar desde Londres. Sino que el amigo Sears fue nada menos que dos veces Campeón Inglés de Saloon Cars (el TM inglés) integrando los equipos oficiales Ford GB y Shelby Cobra junto con pilotos como Jim Clark, Dan Gurney, Sir John Withmore. Es decir que perteneció a los mejores teams de la década del 55 al 65 aproximadamente, siendo una de las figuras de la ofensiva llamada Ford.

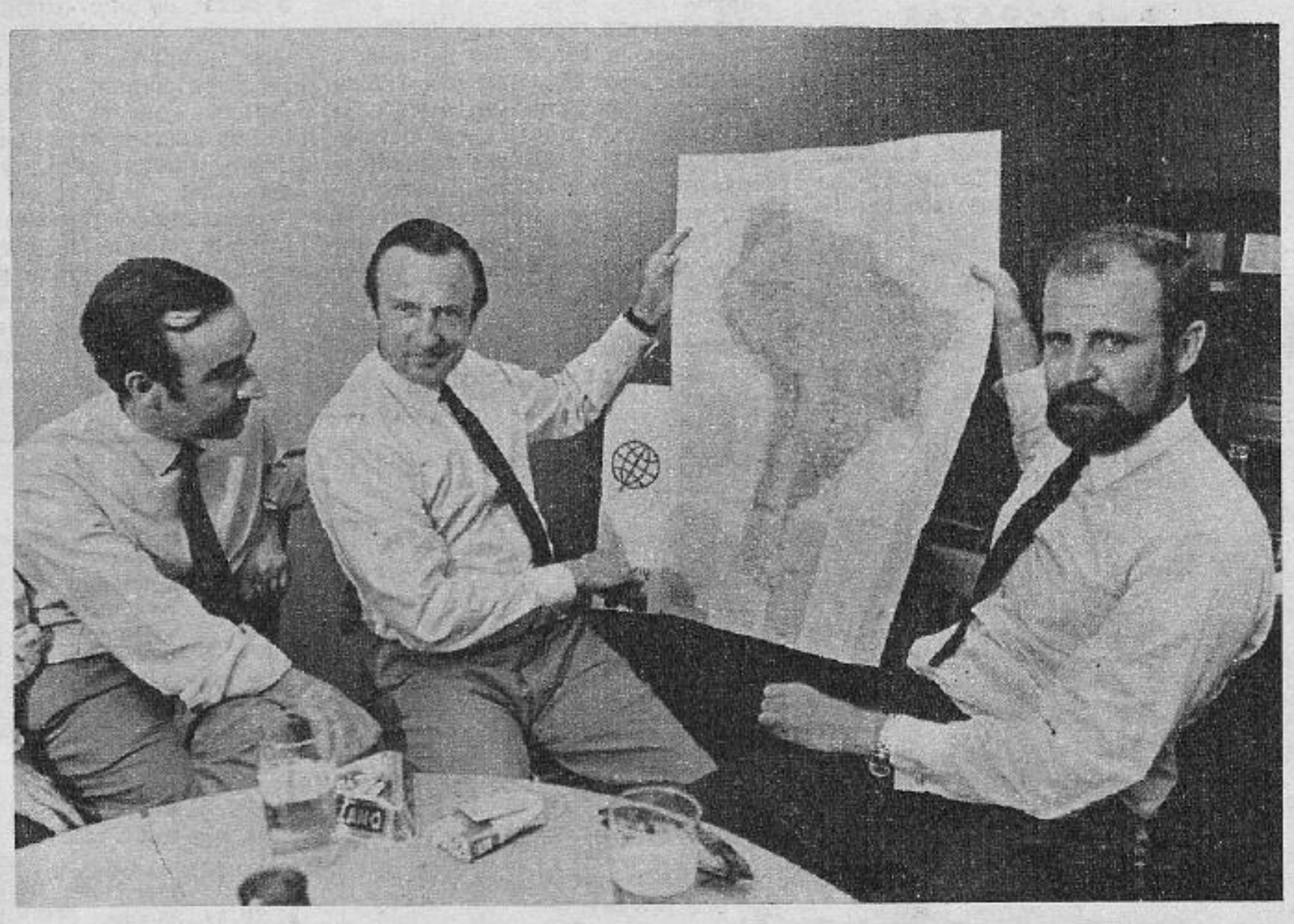
Actualmente es director del circuito privado de Silverstone, promotor de rallys y granjero, pacífico granjero de Norfolk, donde vive con su mujer, sus dos hijas y un hijo varón. Se graduó en 1952 en el Royal Agricultural College de técnico agrario, en 1953 compró la actual granja "Uphall Grange" que le permite además del buen pasar darle tiempo libre para gastar en hobbys como la caza y la fotografía.

Vio la Temporada de SP. Le gustó mucho todo, el Berta LR lo maravilló, arregló infinidad de detalles de la London-México organizada por el Daily Mirror (**"una respuesta a la London-Sydney organizado por el Daily Express, el competidor más fuerte del Daily Mirror"**), viajó durante el fin de semana a Mar del Plata acompañado por Guillermo Fleming, un barbado amigo que le ofició de intérprete.

Su vida deportiva (detallada en recuadro aparte) comenzó en 1950, corriendo con un MG TC, uno de los autos más populares para competencias de la época; integró los teams BMC y Ford Europa, corrió para Shelby en los Cobra Daytona, en fin fue un piloto de primera línea al que solamente le faltaron los monoplazas, donde podría haber llegado de no haber sido por un accidente que truncó su carrera por consejo médico.



Jack Sears mientras hojeaba Corsa nos dijo: "Gané carreras de tres, seis y doce horas pero jamás pude ganar una de 24". Inglés ciento por ciento, amable, un señor en todo sentido.



Junto a Miguel Yasky (presidente del Club Argentino de Regularidad) y al intérprete Fleming, Jack Sears indica un plano de Sudamérica donde muestra parte del trazado de la London-México, por la cual, entre otras cosas, visitó nuestro país.

CURRICULUM VITAE

1950: Debuta en el automovilismo deportivo. Su primera carrera es en Goodwood con un MG TC. Abandona.

1950/55: Durante ese lustro compite con Cooper-Mg, Jaguar XK 120, Lister-MG y Lister-Bristol. Obtiene su primer Campeonato Nacional del R.A.C.

1956/59: Se profesionaliza. Comienza a ganar dinero gracias a la firma del contrato con BMC compitiendo en todos los Rallys importantes como Montecarlo, el Alpino, el de los Tulipanes, Lieja-Roma-Lieja, etc. Además usando un Austin 105 del equipo BMC se consagra Campeón Inglés de Autos de Serie 1958 (Saloon Cars).

1960: Se separa de BMC para integrar el flamante equipo de Tommy Sopwith, hijo de un fabricante de aviones. Le interesa más las competencias de Saloon Cars (TM en pista) que el Rally. En este equipo usa un Jaguar 3,8 en Saloon Cars y un Aston Martin DB 4 en GT.

1961/62: Continúa con Tommy Sopwith. A mediados del 62 se agranda el equipo con la inclusión de Mike Parkes y Graham Hill que comenzaban a ser figuritas conocidas dentro del automovilismo inglés. Usan además del Jaguar 3,8, una Ferrari GT y un E Type.

1963: Deja el equipo de Sopwith porque éste se dedica a la motonáutica. Parkes emigra a Ferrari y nuestro Jack Sears al John Willment Racing Team, agente Ford en GB. Compite con Cortina y Galaxie y se consagra Campeón Nacional de Saloon Cars por segunda vez.

1965: Llega el gran contrato con Ford. Consta de dos partes: la primera determina su participación en Turismo con Ford Cortina y Galaxie, es segundo piloto nada menos que de ¡¡¡Jim Clark!!! La segunda parte lo incluye en el Team Shelby-Cobra para disputar el Campeonato Europeo de GT. El equipo estaba formado, además de Sears, por Sir John Withmore, Bob Bondurnat, Dan Gurney, Jerry Grant y Jochen Neerspach. El equipo gana el Campeonato de Marcas con el Cobra Daytona. A fines de 1965, probando neumáticos para un Lotus 40 en Silverstone sufre un fuori pista con un golpe muy feo. Está tres meses y medio convaleciente con un hombro y un brazo rotos. El médico le aconseja dejar de correr por un probable posterior accidente que le sería fatal.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ejemplo de hasta dónde puede ser lógico un tablero. Corresponde a un Ford Capri 1600 '69. Todos los instrumentos están dentro del área visual útil del pilolo, y las perillas al alcance de la mano. El brazo radial del volante permite leer cómodamente, sin interferencias. El volante en sí mismo, a pesar de ser plano, ofrece una superficie amplia en caso de eventual impacto. El reloj, de lectura circunstancial e innecesario para el normal desenvolvimiento del auto, se encuentra en la consola central, donde no confunde ni molesta.

¿QUE MIRAS, TABLERO...?

Debe estar aburrido de dejarse mirar. Siempre ahí, en el mismo lugar, soportando nuestra mirada cariñosa cuando todo anda bien, o nuestra mírada inflamada de odio cuando la temperatura sube a 100... Algo sobre tableros. Cuáles sirven y cuáles no...

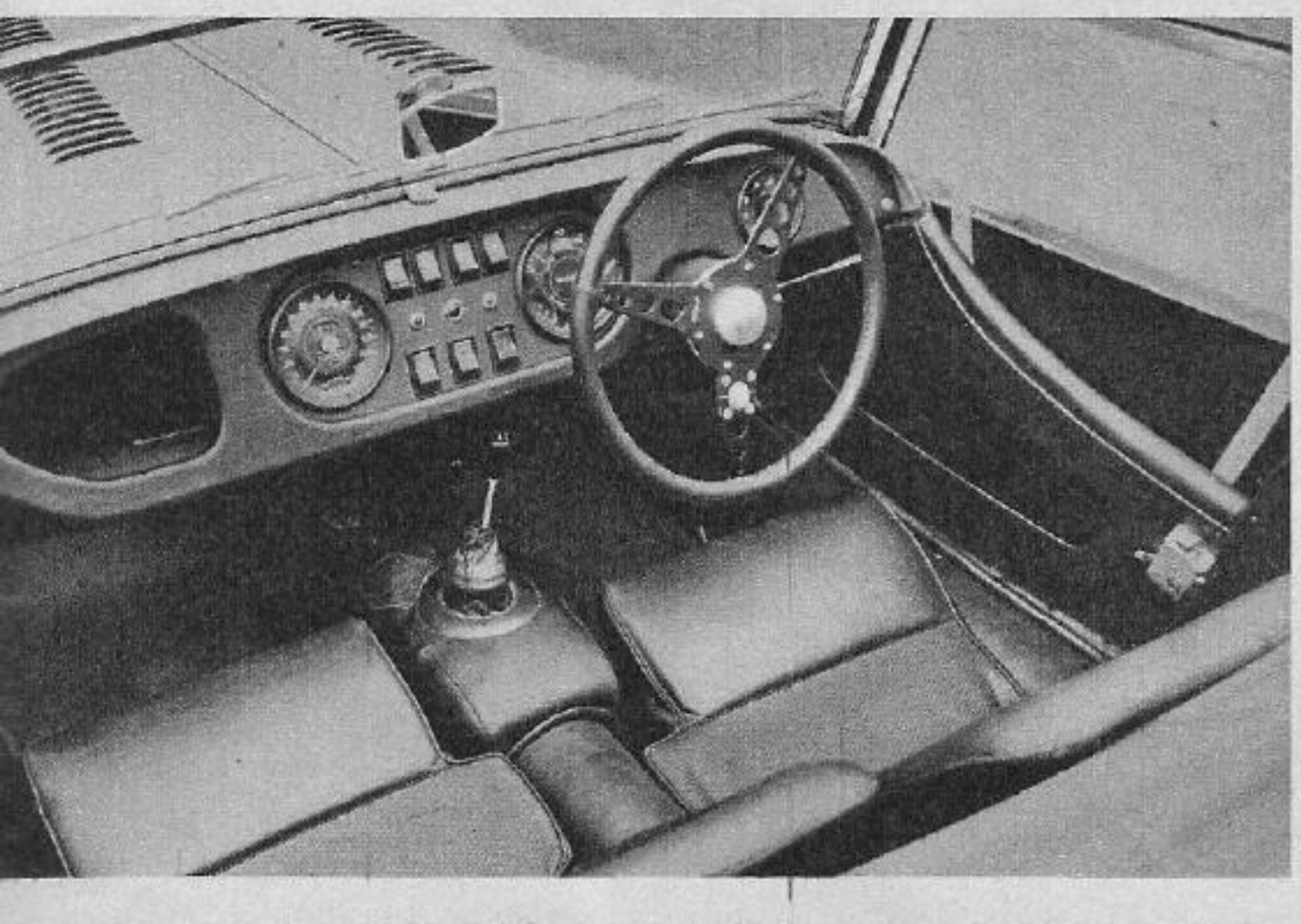
por: CESAR M. SORKIN

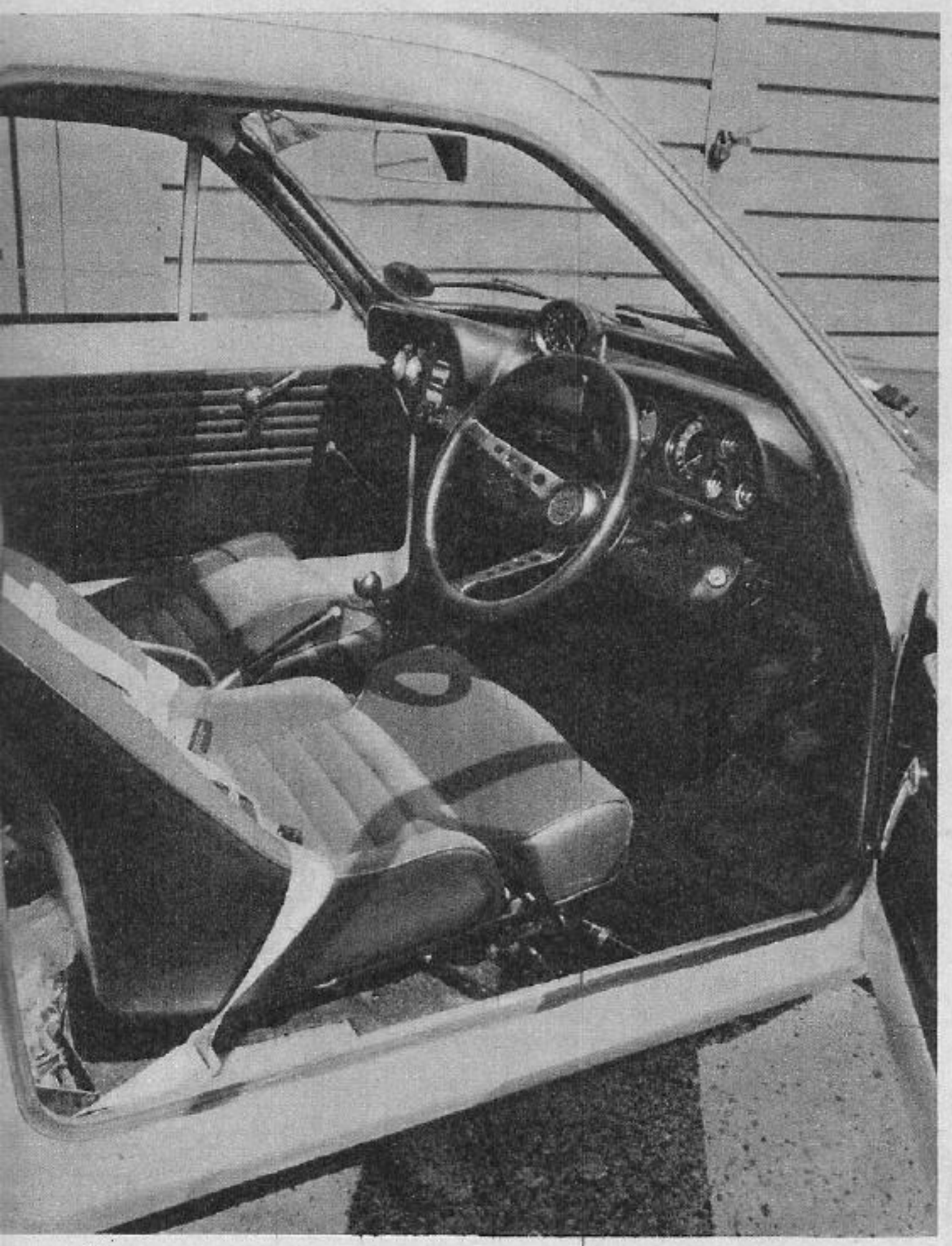
El tablero de un auto es una cosa seria. Todos y cada uno de los diales, botoncitos, perillitas, relojitos y demás deudos, sirven para saber qué pasa debajo del capot.

El tablero es lo primero que la mayoría de la gente mira cuando va a comprar un auto, quizás porque a partir de ese momento esos mismos ojos mirarán ese mismo tablero durante mucho tiempo, buscando saber si la temperatura es la adecuada, si las luces bajas están prendidas, si la presión de aceite...

Siendo tan importante el tablero como objeto en sí, más importante es su diseño, para hacerlo adecuado a las necesidades de información dentro de normas de seguridad. Los diseñadores actuales enfatizan en la búsqueda de soluciones lógicas, partiendo de la base de no alejar los elementos de lectura del área visual útil del conductor. Además, en cada panel de instrumentos se

→





2 *Tablero del Morgan Plus 4. Totalmente opuesto al anterior. En la punta derecha el cuentavueltas, y en una ubicación mucho más lógica para que lea el acompañante en lugar del conductor, aparece el velocímetro. Hubiera sido más razonable ubicar el cuentavueltas en lugar de las teclas y viceversa.*

3 *Cuando se trata de un auto de carrera, la cosa cambia. Este este el Ford Escort de Roger Clark. Nótese que todo el instrumental primario se encuentra frente al piloto, mientras que el de navegación queda dentro de la jurisdicción del copiloto.*

4 *Panel del Jaguar XJ-6 Saloom. No es el ideal, pero puede ubicarse en el término medio bueno. Considerando que no es un GT sino un auto de paseo, las necesidades de lectura instantánea no existen. Los elementos fundamentales en este tipo de auto —velocímetro y cuentavueltas— se encuentran bien ubicados. El aro de la bocina no interrumpe la visual directa. En cuanto a las teclas, sirven hasta para ejecutar algo de Vivaldi . . .*

5 *Mazda Rotary 100 Cupé. Su tablero. Dos diales circulares de gran diámetro —cuentavueltas y velocímetro— y el resto en la consola central. En este caso, se trata de una consola razonable, que ubica ordenadamente de arriba hacia abajo los instrumentos en razón de su importancia. Las consolas centrales, tan popularizadas, generalmente no sirven para nada, ya que los elementos a leer se ubican tan abajo, que sirven de adorno, y nada más.*

6 *Panel del Matra 530 (motor central). Total limpieza en la zona inútil, e instrumental agrupado como corresponde. Nótese el grosor de la circunferencia del volante —mucho más cómodo para maniobrar y la conocidad insinuada de los rayos.*

7 *Panel del Reliant Scimitar 3 litros GT. La costumbre inglesa consiste en meter instrumentos en el centro del panel; nada recomendable, por cierto. Comparando, presenta la misma cantidad de elementos que un Torino 380, ubicándose más razonablemente en el Torino que en el Reliant. La consola central acomoda comandos secundarios (climatización, luces, encendedor, ceniceros, etcétera).*

8 *Destacándose por hacer cosas lógicas, los estilistas italianos. Este tablero corresponde a un Lamborghini Islero. Todo el instrumental acomodado en breve espacio, antirreflejo por su profundidad. Los diales, de gran diámetro. La consola central ubicando lo estrictamente necesario (la llave de encendido, entre otras cosas . . .).*

9 *Tablero de "EL" auto: Maserati Ghibli. Sin embargo, la diversidad de elementos a instalar impidió ubicar todos razonablemente; solamente los fundamentales están frente al conductor y el resto desplazado hacia el centro. La consola acomoda los controles de climatización, y la radio.*

A *Instrumental del Lamborghini Espada. Consecuentemente con la tónica italiana, todo el habitáculo —no sólo el tablero— responde a criterios de arquitectura, tanto en la parte funcional como en lo formal. Independientemente del instrumental, observar los distintos planos de estructura a nivel de diseño elaborado.*

B *Tablero de la Maserati México. Ejemplo calificable con un "10". El volante a la derecha obedece al hecho de ser el de la foto un auto destinado a exportar a Inglaterra, donde además de tener reina, todavía circulan por la izquierda . . .*

C *Cuando Bertone incursiona en el terreno de la arquitectura —y lo hace a menudo— le salen tableros como el del experimental Lamborghini Marzal. No se lo puede juzgar de otra forma que como eso: un "experimental", un Dream Car.*

D *Tablero del itálico ATS. Comparable en calidad al de la Maserati México.*

E *Claro ejemplo —esta vez en colores— de cómo los ingleses se estiran por norma hacia el centro del tablero. Corresponde a un Jaguar XKE 2+2.*

nota el carácter de quien lo diseñó, por sus formas, por su integración al resto del habitáculo, por los materiales empleados, etc. Así nacieron los acolchados, los tapizados antirreflectantes, los volantes cónicos, las perillas de material blando, las teclas embutidas, las inclinaciones razonables de columna de dirección, etc. Por otra parte, nacieron los cartelitos "No corras, papito", los escarpines para colgar del retrovisor, las fotos de Gardel, los chinitos de madera, las flores autoadhesivas, las manitos haciendo cuernitos y demás delicadezas mucho menos funcionales pero mucho más graciosas.

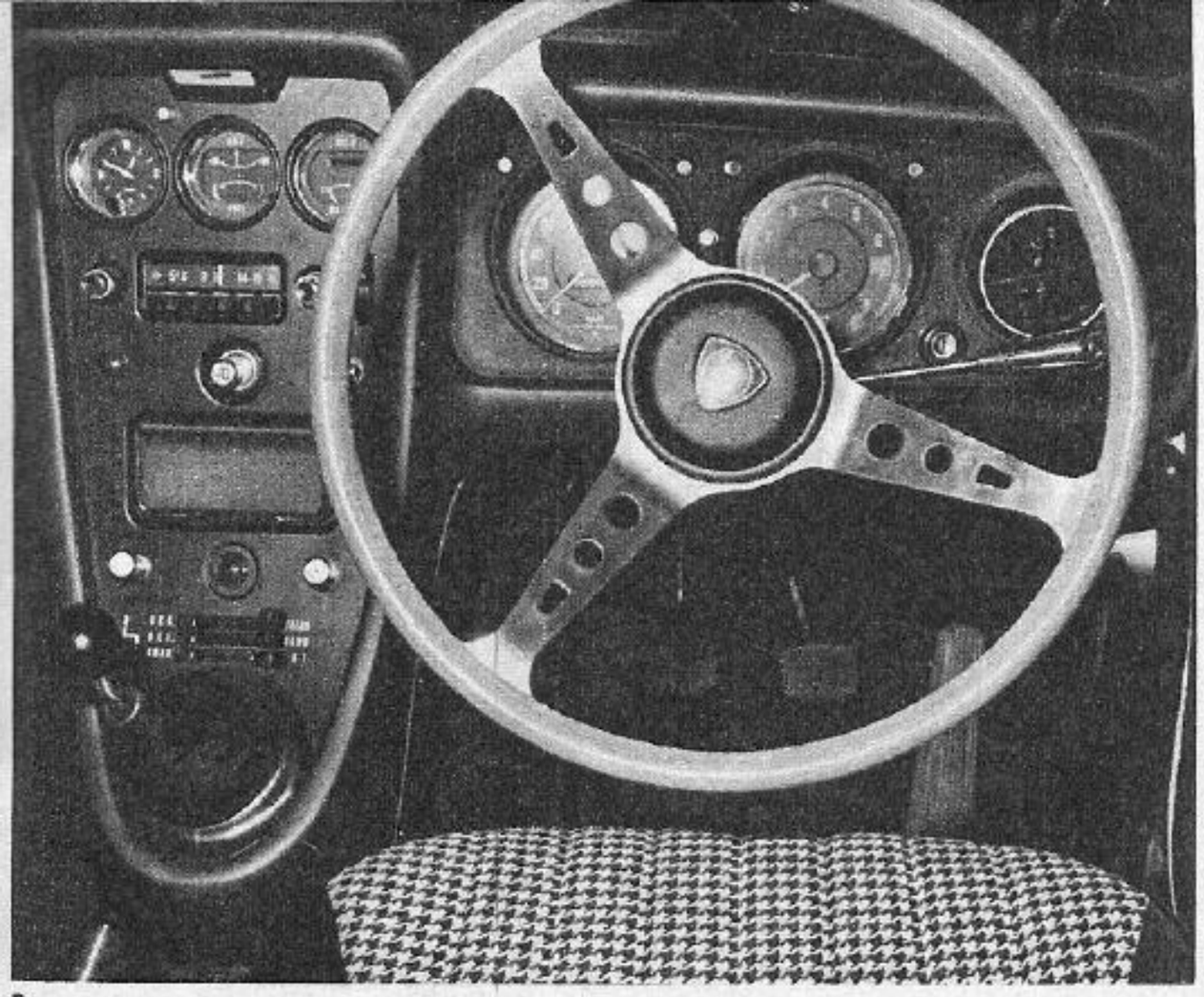
Los tableros se dividen en dos grandes grupos: tableros europeos y tableros americanos. La constante: siempre han sido mucho más lógicos los europeos que los americanos. Más utilitarios, menos cromados, más concisos en su lectura; en síntesis, más razonables.

De cualquier manera, conviene graficar una serie de paneles para destacar sus virtudes y defectos. Sentémonos frente al volante y comencemos...



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

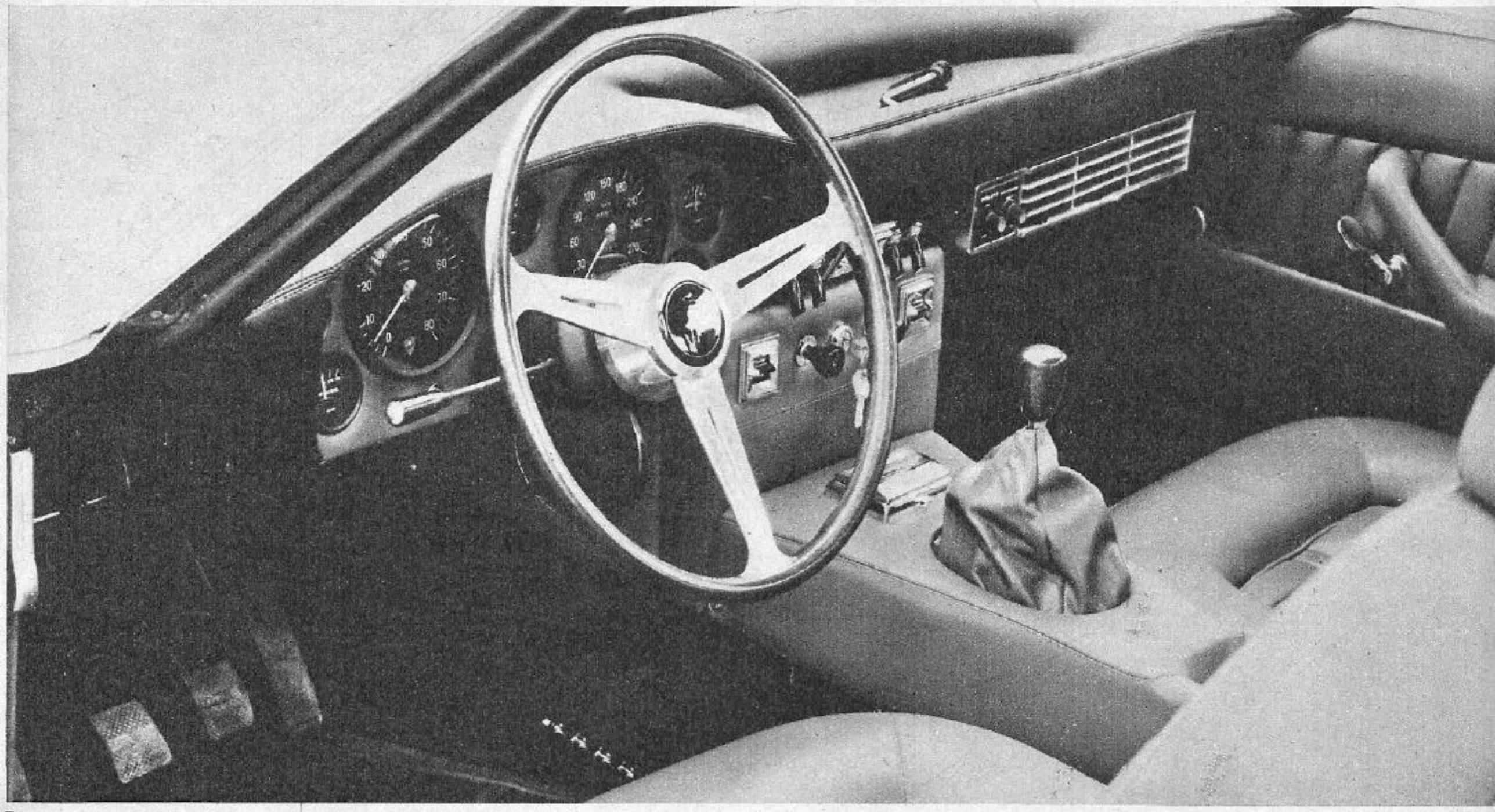
5



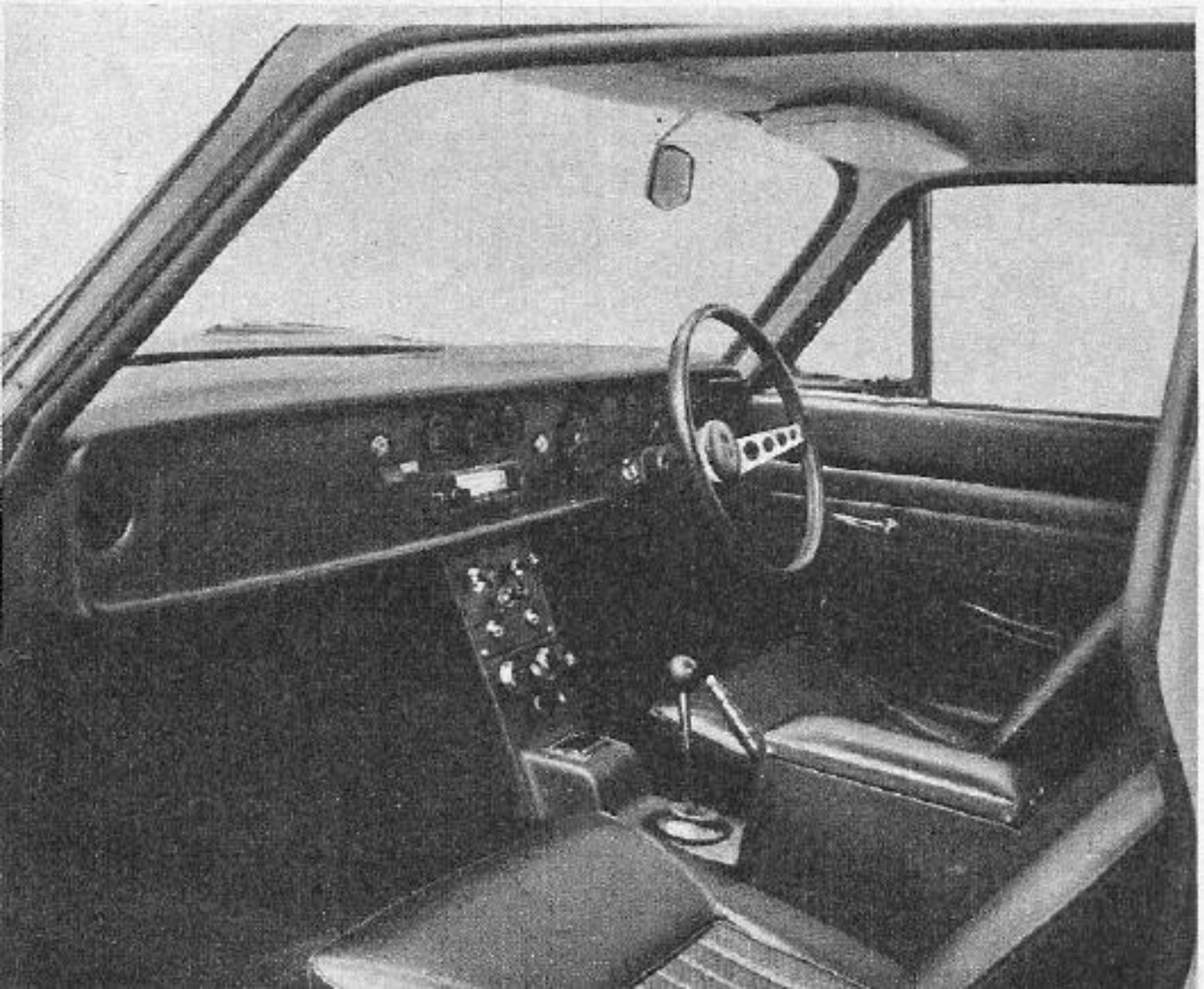
6



8



7



9



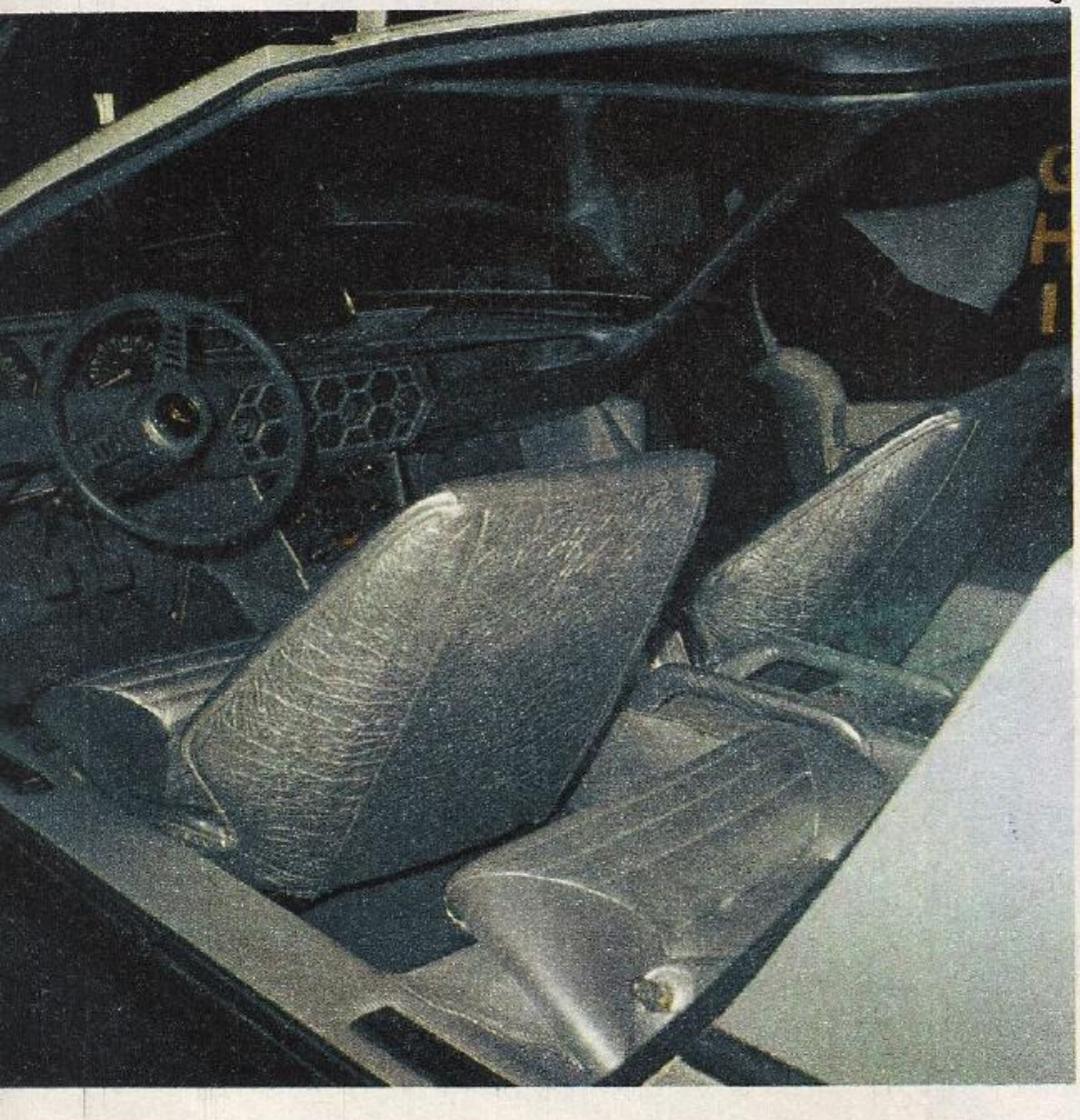
TABLEROS

En muchos casos, además de ser funcionalmente útiles, los tableros se trasforman en elementos de arquitectura. Diseños superactuales integrados al diseño exterior del auto



A

C

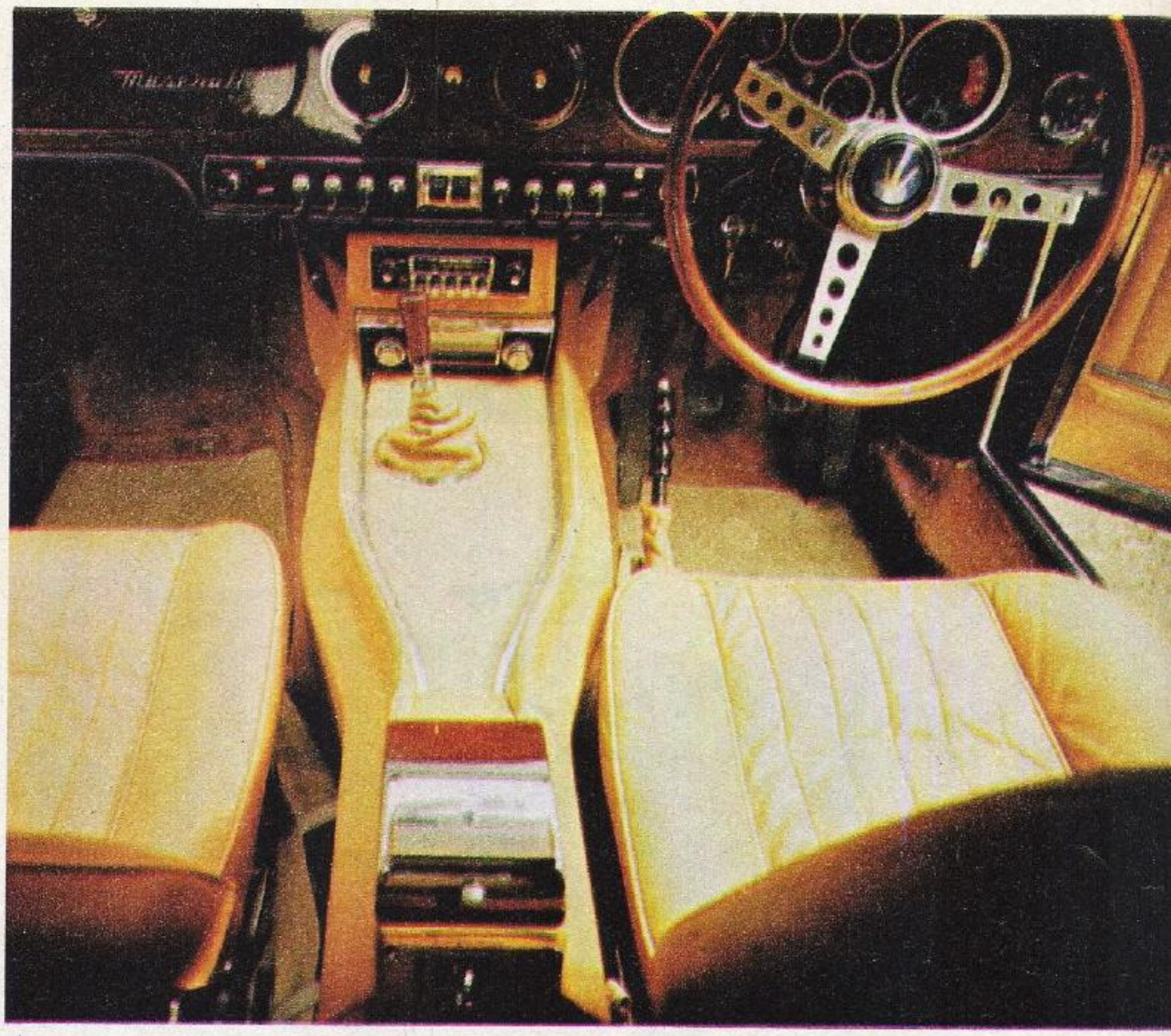


D

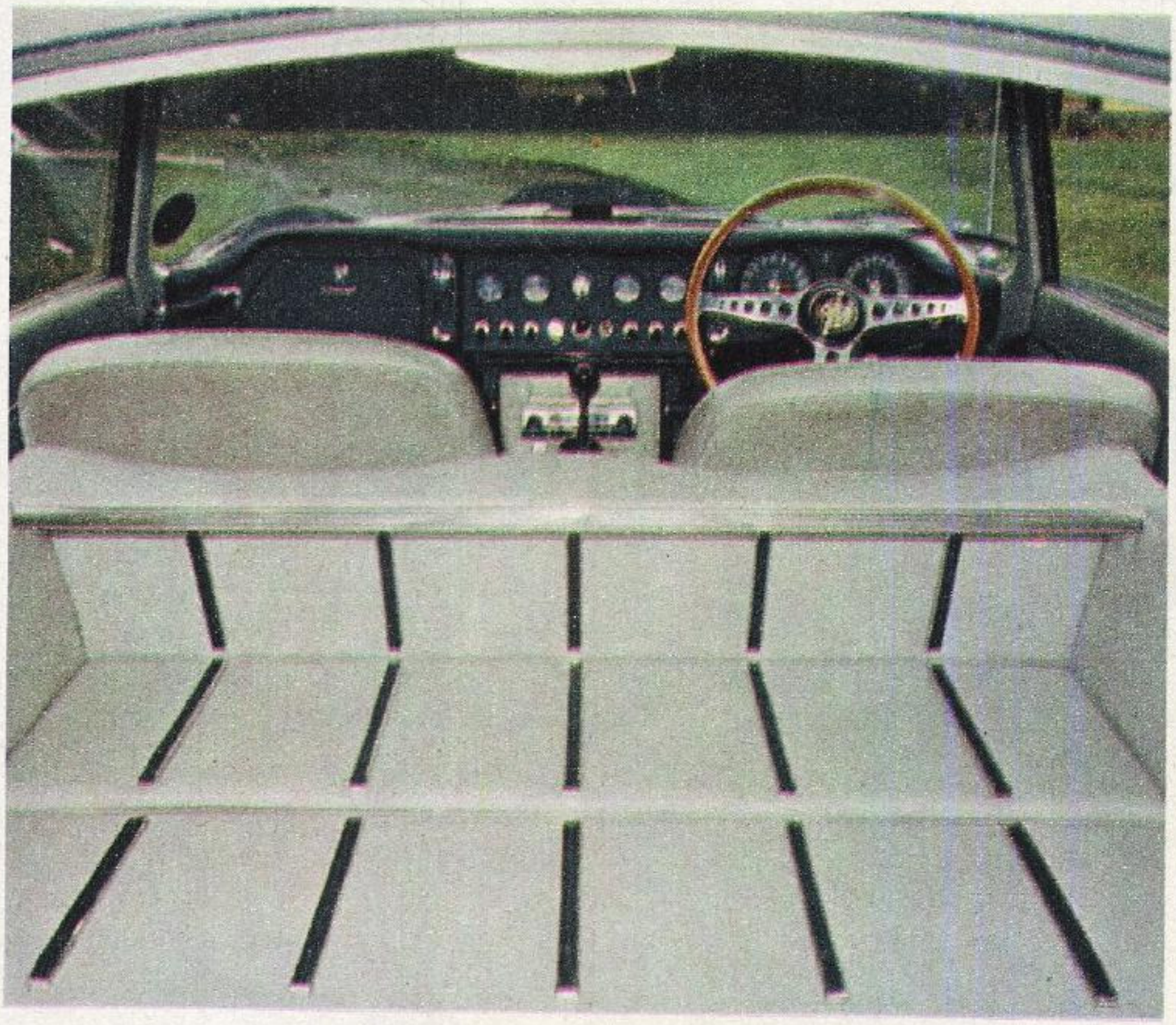


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

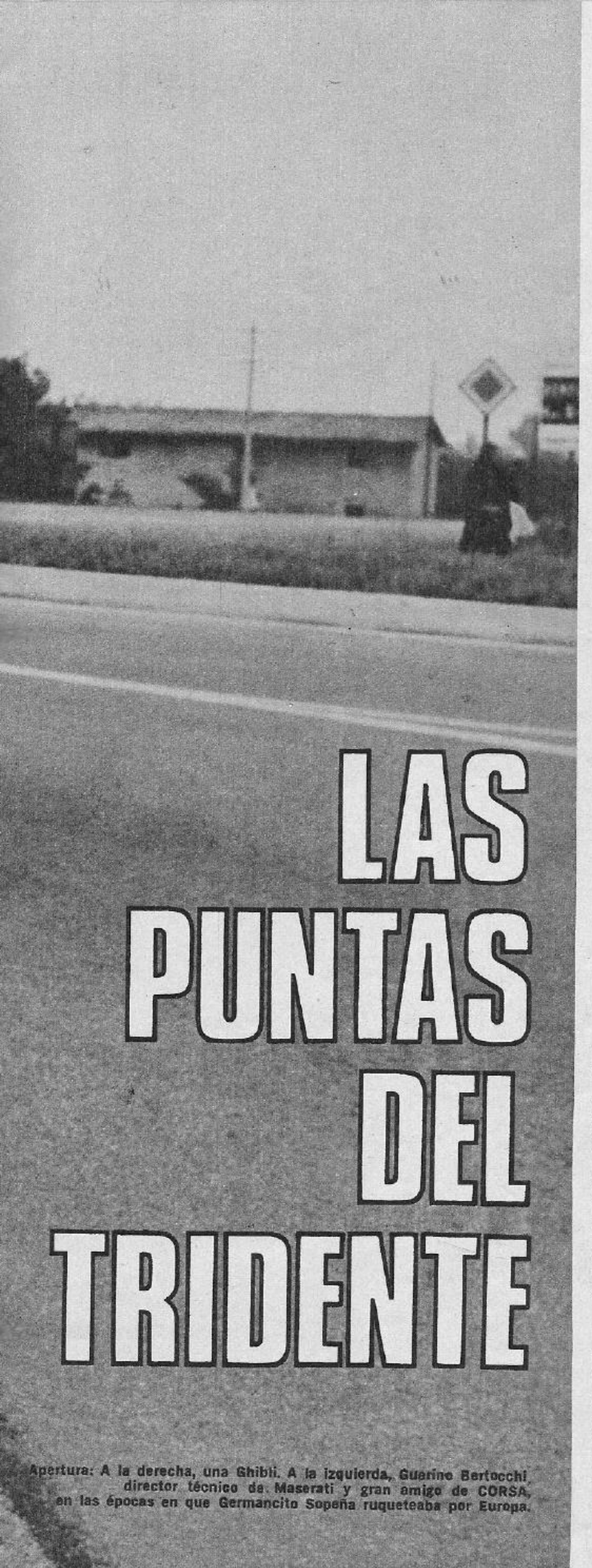








http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LAS PUNTAS DEL TRIDENTE

Apertura: A la derecha, una Ghibli. A la izquierda, Guerino Bertocchi, director técnico de Maserati y gran amigo de CORSA, en las épocas en que Germancito Sopeña ruqueteaba por Europa.

Dentro de la producción actual de Maserati, tres modelos se destacan por su carácter netamente deportivo: la Ghibli, la Indy y la México. Muchas fotos y algo para leer de cada una de ellas



Un poco más de cerca, la trompa de la Maserati Ghibli. Nótense los faros ocultos y la limpieza total del diseño.

Módena. — Una estación de trenes de Italia Central. Andenes como todos, marquesinas de madera finiseculares, trenes ruidosos, el gran reloj con la hora exacta...

Pero Módena es diferente. Con Maserati produciendo desde su nacimiento en el corazón de la ciudad, y con Ferrari en Maranello, casi suburbio de Módena, se puede decir que ése es el punto preciso de Italia en el que nació gran parte del automovilismo deportivo mundial. En eso radica la diferencia de Módena con el resto del mundo.

Maserati se caracteriza por una constante: jamás construyó autos feos. Hay elementos que, independientemente del placer estético que pudieran provocar, trascienden los juicios valorativos. Una Maserati no puede ser fea nunca. ¿Por qué? Pues porque es una Maserati, y eso basta.

Actualmente hay cinco modelos en producción: Ghibli, Mistral, México, Indy, y Quattroporte. Hablemos algo de las tres más codiciables: la Ghibli, la Indy y la México.

MASERATI GHIBLI

Con nombre de viento africano, tremendo, violento. La Ghibli es una cupé fastback, 2+2. Carrozada por Ghia (dibujada por Giugiaro), deriva de la Maserati México; fue presentada en el Salón de Turín de 1966 y mantiene sus características fundamentales hasta el presente. El motor —código 107 de fábrica— es V-8, 4.700 cm³, cuatro árboles a la cabeza, culatas y block en aleación liviana, cuatro carburadores Weber... Pero dejemos que la ficha técnica, sinópticamente, nos revele los datos principales.

La estructura es autoportante, con un subchasis delantero que soporta la carga del motor y recibe las suspensiones. Estas —las suspensiones— se dividen en dos categorías: suspensión delantera y suspensión trasera. La delantera es independiente, a resortes heli-

→

MASERATI MEXICO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Maserati México en la penumbra del atardecer de Stratford on-Avon. Al fondo, los castillos de papá.



coidales, barra estabilizadora y amortiguadores telescópicos. La trasera es a eje rígido, con ballestas semielípticas, barra estabilizadora, amortiguadores telescópicos y barras reactoras.

MASERATI MEXICO

Cupé cuatro plazas derivada de la Quattroporte. Carrocería Vignale presentada en el Salón de Turín de 1965, manteniendo el perfil general salvo pequeñas modificaciones de parrilla y ornamentos. Opcionalmente, motor V-8 4.200 ó 4.700 cm3.

No se aparta, en la misma medida que una Ghibli o una Indy, de los perfiles tradicionales. Es una cupé convencional, cuyo carácter destacable es haber sido dibujada por Vignale. Los diseños de éste ofrecen un común denominador: la simplicidad de líneas y las grandes superficies vidriadas.

MASERATI INDY

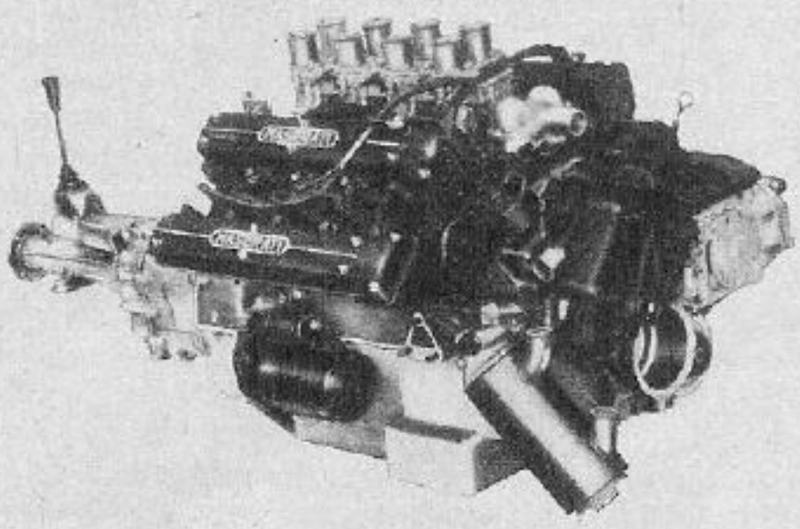
También diseñada por Vignale, inspirada en la Ghibli. El nombre INDY es el diminutivo cariñoso de una carrera larga que se corre en USA, pero no nos acordamos en qué estado. La cuestión es que la Indy es también una cupé fastback 2+2, que apareció por primera vez en el Salón de Ginebra de 1969, aunque el primer prototipo fue observado en actitud sospechosa en Turín hacia fines de 1968.

Es parecida a la Ghibli, no cabe duda. Por lo menos, en perfil. La trompa es aguzada, en lugar de abierta como en la anterior. Tanto el plano del carenado inferior como la caída del capot convergen en la línea de la defensa, muy sutil. El área vidriada es mayor que la de la Ghibli; la grilla posterior, que en ésta aparece en los laterales, en la Indy se sitúa dividida en dos partes a ambos lados del capot. Los faros son "escamoteables" en las dos Maserati. .....

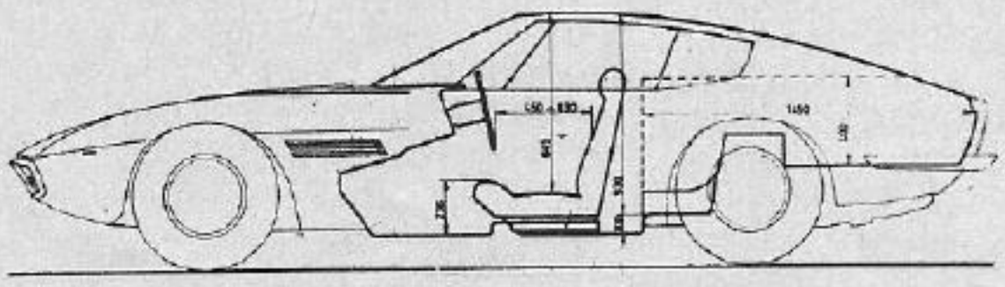
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MASERATI MEXICO - GHIBLI - INDY

FICHA TECNICA



	MEXICO	GHIBLI	INDY
Motor	4.136 cm3	4.719 cm3	4.136 cm3
Cantidad de cilindros	8 en V (90°)	8 en V (90°)	8 en V (90°)
Diámetro	88 mm	94 mm	88 mm
Carrera	85 mm	85 mm	85 mm
Relación de compresión	8,5:1	8,5:1	8,5:1
Potencia máxima	260 HP a 5.000 rpm	300 HP a 5.000 rpm	260 HP a 5.000 rpm
Cámaras de combustión	hemisféricas	hemisféricas	hemisféricas
Arboles de levas	4	4	4
Gobernados por	3 cadenas	3 cadenas	3 cadenas
Carburadores	4 doble cuerpo	4 doble cuerpo	4 doble cuerpo
Encendido	convencional a batería y distribuidor		
Embrague	monodisco seco, comandado hidráulicamente		
Frenos	de disco, servocomando a depresión (vacío)		



Dimensiones			
Distancia entre ejes	2.640 mm	2.550 mm	2.550 mm
Trocha delantera	1.390 mm	1.440 mm	1.440 mm
Trocha trasera	1.360 mm	1.408 mm	1.408 mm
Neumáticos	205 x 15	205 x 15	205 x 15
Performance			
Velocidad máxima	240 km/h	255 km/h	240 km/h

Izquierda, arriba: Maserati Indy, muy parecida a la Ghibli pero más actualizada en línea. Diseño de Vignale.

Arriba, derecha: Maserati México. Cupé tradicional, diseño de Vignale, con dos opciones de motor: 4.200 ó 4.700. Cualquiera es bueno.

Abajo, izquierda: ...y no podía faltar la foto "de cotè". Después de contar hasta su último centavo y observar que no le alcanzaba para comprar la Ghibli, Gordon Jones, plomero de Oklahoma, se suicidó.

Abajo, derecha: Caída fastback en la cola de la Ghibli. Paragolpes muy lindos pero imposible de utilizar para estacionar, a no ser en el desierto de Gobi.

Abajo: Sí. No se engañan. Esta es la Indy vista casi casi de perfil.







CALIDAD Y RENDIMIENTO EN BARRAS DE TORSION

EDGE

PARA

- RENAULT R4
- GLADIATOR T80
- VALIANT
- DODGE
- RASTROJERO
- PICK-UP GM-APACHE
- VOLKSWAGEN

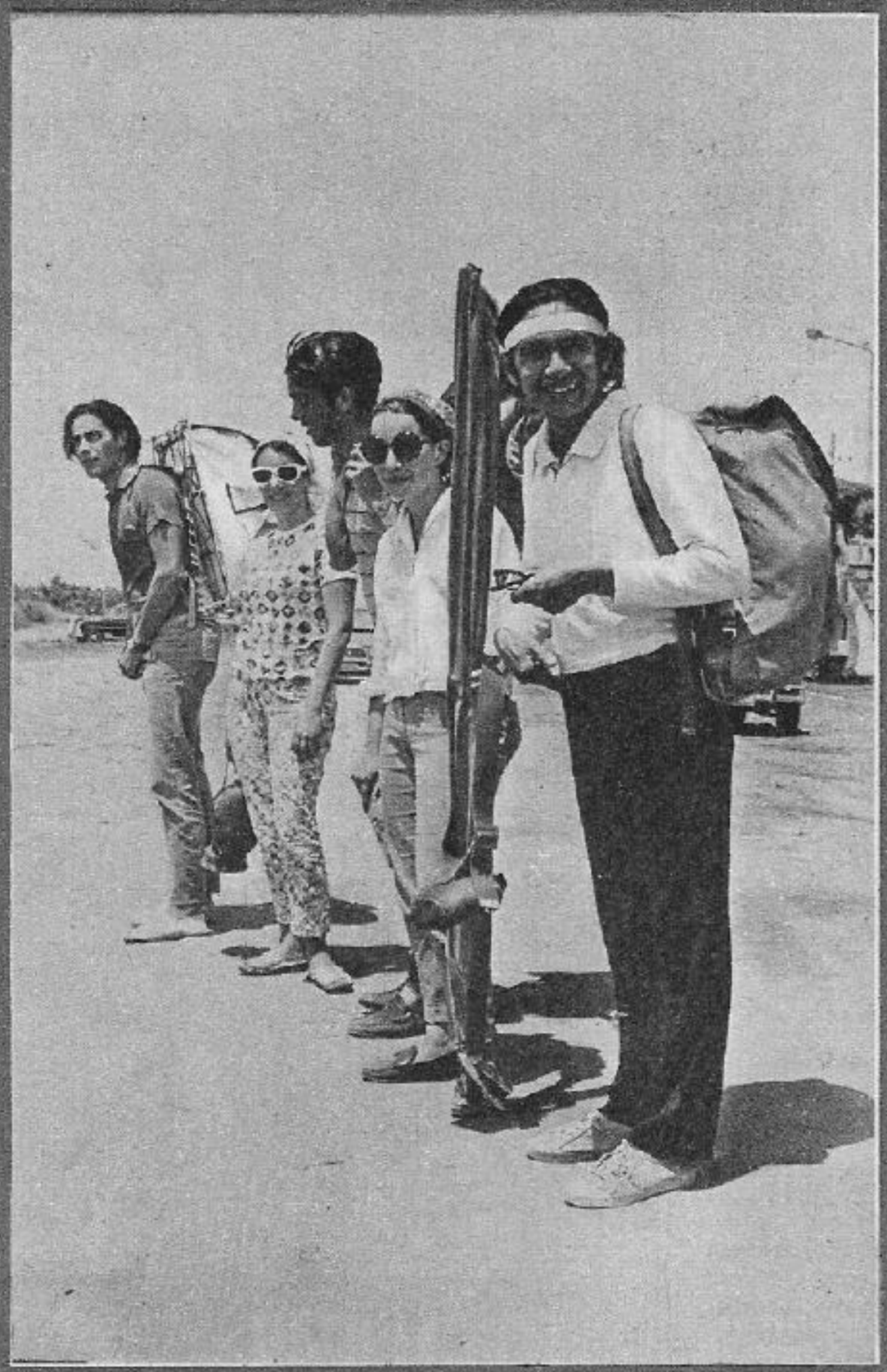
BARRAS ESTABILIZADORAS

Para PEUGEOT 404 y 504
FIAT 1500/1600 - VALIANT Y DODGE

HEMOS PRODUCIDO MAS DE 300.000 BARRAS PARA EQUIPO ORIGINAL

BATOR SACI.

Av. Gral. MOSCONI 3761/67 - Bs. As.
T. E. 50-0487 y 53-1706





AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SERVICIO DE TEMPORADA

Zona marítima

Avellaneda: Av. Mitre y 9 de Julio, tel. 22-1197 y 0800.
Samborombón: Ruta 2, km 91,9.
Chascomús: Av. Lastra s/n. Tel. 3322.
Dolores: Ruta 2, km 210, tel. ACA.
General Pirán: Ruta 2, km 313,5, tel. ACA.
Vivoratá: Ruta 2, km 367.
Mar del Plata: Av. Colón y Santa Fe, tel. 2-0031.
Mar de Ajó: Campamento ACA.
San Clemente del Tuyú: Calle 18 y 19, tel. 79.
Pinamar: Camino de acceso y av. Libertador.
Miramar: Av. 9 y calle 20.

Zona serrana

Balcarce: Calle 13 Nº 802, tel. 495.
Tandil: Gral. Rodríguez y Belgrano.
Bahía Blanca: Chiclana y Fitz Roy.
Tornquist: 9 de Julio y Alem, tel. 78.
Azul: Ruta 3, km 294, tel. 4426.
Las Flores: Avellaneda 807, tel. 373.
Cañuelas: Del Carmen 929.

OPERATIVO RUTA FELIZ

Sobre las rutas 2, 226, 3, 88, 11 y los caminos de acceso a la Atlántida Argentina, que en conjunto componen el "circuito mar y sierras", se realiza un operativo sin precedentes con el objeto de brindar el máximo de apoyo a los automovilistas que se desplacen por la región esta temporada.

En primer término mencionaremos la magnífica labor de Vialidad Nacional y de la Provincia, que han realizado importantes trabajos de pavimentación y consolidación de banquinas, y de señalización de todas las rutas mencionadas. Al respecto cabe indicar que la velocidad máxima es de 100 kilómetros en ruta abierta (hay carteles indicadores) y que cualquier indicación de reducción de esa velocidad está hecha en forma bien visible y escalonada de 80-60 y 40 ó 30 kilómetros según los casos. Por ello hay que tener en cuenta que ante el primer indicador de reducir la velocidad a 80 hay que soltar el acelerador, pues de inmediato surgen las otras escalas hasta llegar al punto mínimo que cubre: zonas urbanizadas, puestos de emergencia sanitaria, policía caminera, curvas o puentes peligrosos, etc. En tal forma se trata de evitar, con buen criterio, las frenadas bruscas. Otra señal que hay que tener especialmente en cuenta es una línea amarilla en el centro de la calzada: simple, significa atención; doble, peligro. Está prohibido pasar a otro vehículo dentro del tramo donde aparece la línea amarilla citada, como asimismo en los puentes ó curvas.

Las contravenciones son severamente castigadas por la policía caminera, que ejerce una eficaz vigilancia a todo lo largo de la ruta, muy especialmente en curvas y puentes. Pero en este operativo la policía no se limita a una acción represiva: en realidad ejerce con igual o más eficacia una acción preventiva, que va desde el patrullaje de toda la ruta para brindar auxilio inmediato a posibles víctimas de accidentes a un sistema de coordinación con las unidades de Salud Pública unidas al operativo y que convergen a los centros asistenciales más próximos a las rutas. Asimismo, y en especial en horas de la noche, se cumple una saludable misión de vigilar la posible acción delictiva de "merodeadores de rutas", que a veces aprovechan la "panne" de un auto para asaltar a sus ocupantes. Por eso aconsejamos a quienes de buena fe hagan "dedo" identificarse en un puesto policial para evitar ser tomados por sospechosos y pasar la noche en el calabozo de algún destacamento.

Por su parte, el Automóvil Club Argentino ha establecido en la misma región turística un "Servicio especial de auxilio mecánico con patrullaje" con asiento principal en las siguientes localidades: R2, Samborombón, Dolores, Gral. Pirán, Mar del Plata; R. 11 La Plata, Punta Indio, San Clemente, Mar de Ajó, Gral. Madariaga, Villa Gesell, Miramar; R. 226, Balcarce, Napaleofú, Tandil; R. 88, Necochea, Juárez; y R. 3, Azul, Las Flores, Gorchs, Cañuelas. Se han destinado para el patrullaje 27 unidades y otras 46 con base fija, lo que hace un total de 73 camiones de auxilio perfectamente equipados y con radio. Con el objeto de lograr una mayor eficiencia para dichos servicios en todas las estaciones del ACA de la Capital Federal, las ubicadas en otras capitales de provincias y en ls de las rutas citadas, se entregan a los socios que lo soliciten unas "tarjetas especiales" donde se indica el lugar exacto que puede solicitarse el auxilio mecánico, y a su vez dichas tarjetas cumplimentadas con los datos del auto detenido en la ruta pueden ser llevadas por otro automovilista y solicitar de esta manera el auxilio.

La iniciativa privada también ha dado sus frutos y al operativo "ruta feliz" se han adherido eficazmente: General Motors Argentina, que con su "Gauchada Chevrolet", un servicio de cortesía de merecido prestigio, cubrirá las rutas 2, 11, 74, 88, 226, 76 y 60. Se trata del patrullaje permanente de los citados circuitos con sus poderosas "pick-up" completamente equipadas. Y la "gauchada" es para todos los autos, sin distinción de marcas. IKA-Renault estará en la ruta 2 con su "Patrulla del Rombo" y atenderá también coches de todas las marcas, en el caso de los cochos IKA-Renault los repuestos serán al costo, siempre que todavía no estén cubiertos por la garantía: en tal caso ésta regirá con todas sus cláusulas. Y Fiat irá con usted "en la ruta con una sonrisa", según reza su slogan. Talleres móviles y multicargas patrullarán las rutas 2-3 y circuitos de "Mar y Sierras" y habrá un servicio de emergencia en Buenos Aires, llamando al teléfono 73-0031. En todos los casos los servicios de cortesías de las tres fábricas de automóviles estarán respaldados por los talleres de sus concesionarios en la región.

Bueno, sólo resta meter pata a fondo (¡100 km 100!) y... ojo con el radar.

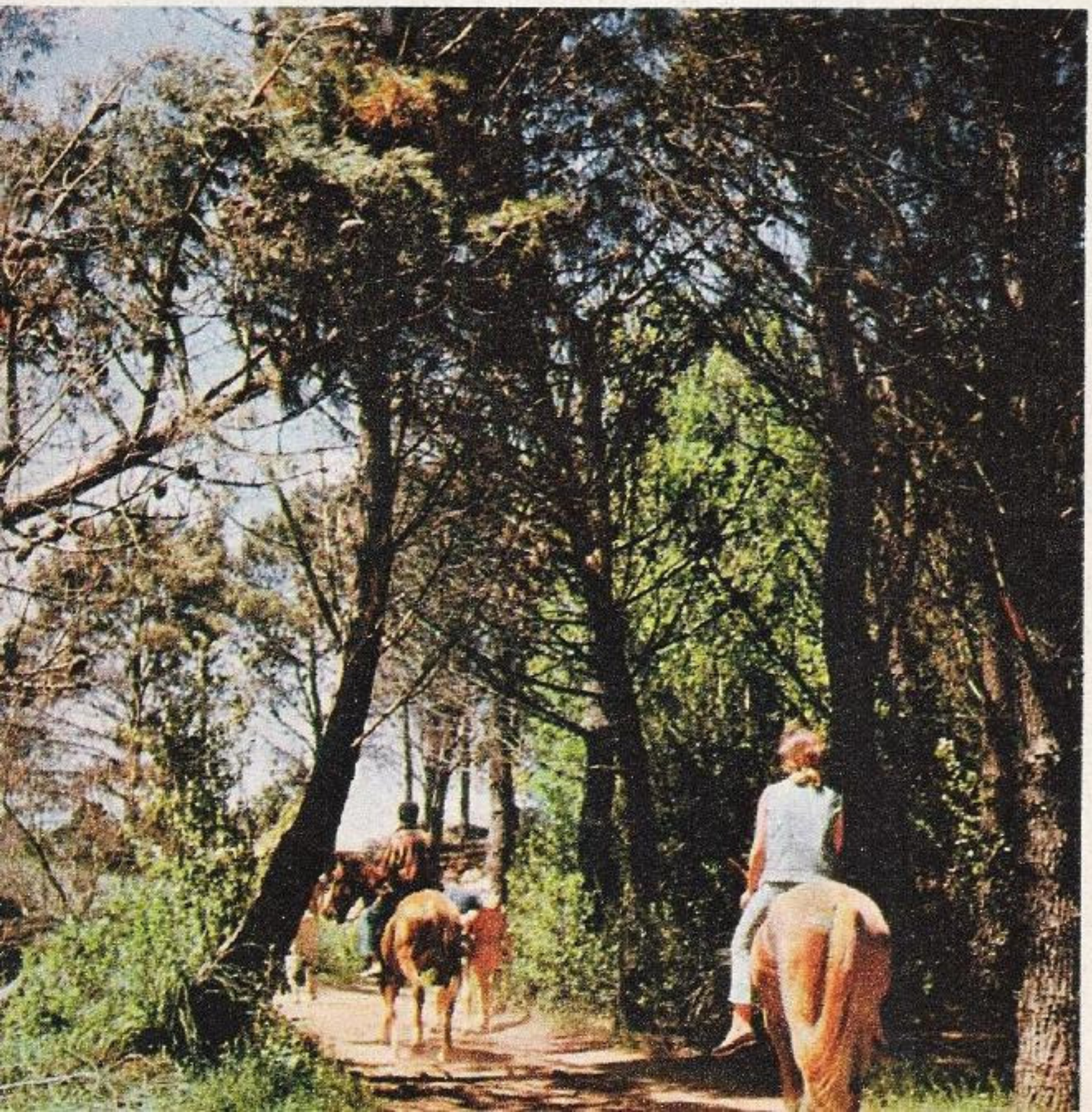
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

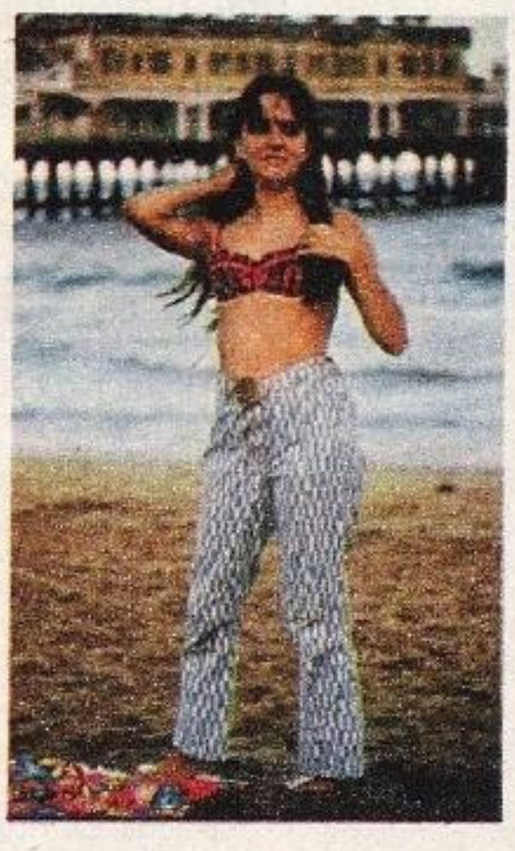
MAR Y SIERRAS '70

turismo

Por NORBERTO ALVAREZ OJEA









Atlántida Argentina, Mar del Plata, Miramar y las Sierras bonaerenses. Un circuito turístico ideal para sus vacaciones corsa

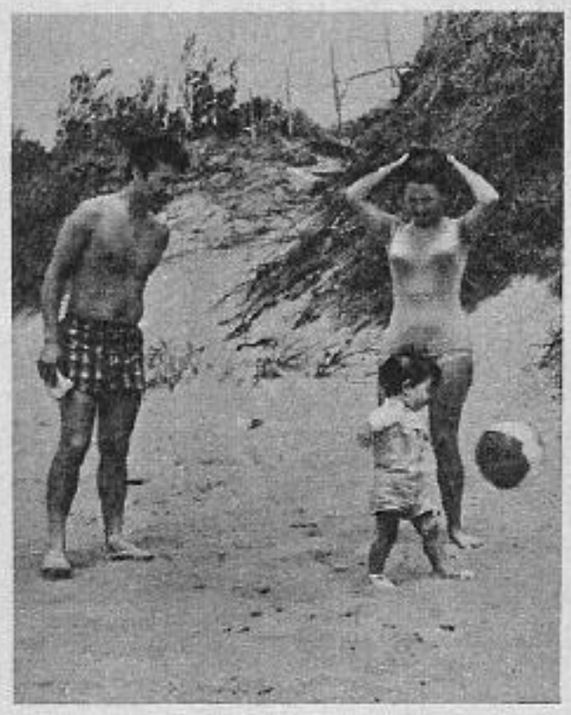
→



Pesca en la Atlántica Argentina. Una forma de sacarle más ventajas al mar.



¡Mar del Plata se pasó! Ahora hasta piletas junto al mar.



Nuestro Hiquis veraneando en Santa Teresita. La foto demuestra que un "feo" puede tener patrona y nene lindo.

Este extraño aparato es Enterprise, la nueva y monumental boîte de Mardel. Allí le llaman "el plato volador"... después de la última copa.



LA ATLANTIDA ARGENTINA

Bajo la denominación común de Atlántida Argentina se distingue a una serie de balnearios que van desde San Clemente a Villa Gesell, vinculados todos ellos por la ruta 11 (provincial) o "camino de la costa". En razón de que la ruta 11 no está pavimentada, la mayoría de los veraneantes prefiere tomar la ruta 2 hasta Dolores o hasta Las Armas, según sea la región en que esté ubicado su balneario preferido. La primera entrada, Dolores, nos vincula con San Clemente, Mar de Ajó y Santa Teresita, cada uno de los cuales tiene una serie de balnearios o playas "satélites".

Al llegar a Dolores encontraremos carteles indicadores de la R. 63. Recordemos siempre, antes de tomar la ruta 63, que ya encontraremos sólo tres posibilidades de abastecimiento de combustible, por lo que será prudente cargar nafta, revisar aceite, agua y presión de las cubiertas en cualquier estación de la ruta 2. Además, al final nos esperan tramos de tierra, en algunas ocasiones con serruchos y poceados. Por el pavimento de la ruta 63 llega hasta Crotto, donde tomaremos ya la ruta 11, de tierra consolidada, hasta los caminos de acceso a cada balneario.

SAN CLEMENTE DEL TUYU

El primer balneario que nos sale al encuentro es San Clemente del Tuyú, está ubicado cerca de los médanos del cabo San Antonio. Pese a sus edificios de varios pisos y su urbanizado centro, sigue siendo un pueblito apacible, con algo de aldea pesquera. Y es que precisamente la pesca es el gran "leit-motiv" de San Clemente, uno de los balnearios más visitados en pleno invierno por los pescadores deportivos. Pintorescos carritos llevan al turista hasta el puerto pesquero y al faro. Un paseo exclusivo es remontar la ría y las aguas del Samborombón, donde la pesca es excelente.

Las playas son de aguas cálidas, extensas y seguras. El camping está asegurado, pues con buen criterio las autoridades municipales permiten acampar libremente en una extensa zona. Solicitar datos en el mismo balneario. Para los que prefieren el autocamping bien organizado, el ACA posee para sus socios un hermoso predio, bien urbanizado, con luz, agua fría y caliente, baños, sitios para asados y una frondosa arboleda. Los precios son $ 2 (nuevos) por cada carpa. Se permiten también las casas rodantes. Frente al mismo el ACA tiene un balneario con alquiler de carpas y sombrillas.

MAR DE AJO Y SAN BERNARDO

Mar de Ajó es una de las poblaciones pioneras de la Atlántida Argentina, tanto es así que se permite tener "un hijo" ya bastante crecidito e importante por cierto: San Bernardo, su barrio residencial.

Sus playas son plenas, con aguas cálidas, y conserva el declive suave de San Clemente. Su centro urbano configura una verdadera "city" con diagonales y calles asfaltadas. El urbanismo parece haber sido la preocupación de sus pioneros. Tiene buenos hoteles, restaurantes y todo lo necesario para un turismo de importancia. Precisamente ese crecimiento ha dado lugar a que San Bernardo se perfilara con relieves propios y se trasformara en poco tiempo en uno de los lugares más codiciados de la Atlántida Argentina.

En Mar de Ajó también la actividad de los pescadores deportivos es intensa, y se prolonga durante todo el año. Mucho se debe a los afanes de los inspiradores de su Club de Pesca, que han logrado un muelle pesquero que avanza cien metros de la playa. El camping también está sostenido por el mismo espíritu de progreso, puede acamparse libremente en una amplia extensión y el ACA posee un autocamping frente a la costa, con todos los servicios: agua, luz, proveeduría, mesas y fogones para asado, etc. Se permiten carpas y casas rodantes. Su tarifa, $ 2 por carpa. A su vez, la Sociedad de Fomento de San Bernardo habilitó otro autocamping, bien arbolado y que cuenta también con todos los servicios esenciales. Tarifa, $ 2 por persona.

SANTA TERESITA

La entrada a Santa Teresita corrobora aquello de que este año la ruta 11 viene floja. En efecto, a causa de las frecuentes lluvias que caracterizaron las semanas anteriores a la temporada veraniega los tramos estaban muy poceados y con serruchos pronunciados. Quizá al leerse estas líneas ya el problema esté solucionado (sobre todo para los no ba-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



rreros). De cualquier manera, al parecer van a asfaltar de un momento a otro el tramo Crotto-Conesa, quedando solamente a Santa Teresita 28 kilómetros de tierra, los cuales serán totalmente consolidados.

El balneario tiene sus dos pilares más importantes en sus amplias playas, con suave declive, y su excelente pesca, que lo convierten en uno de los puntos de la Atlántida Argentina preferidos por los pescadores deportivos.

Hay buenos hoteles, cuya lista figura en el recuadro respectivo, y excelentes restaurantes, entre los cuales recomendamos: La Canasta, especialidad en mariscos; Cocola, pasta y sensacionales papas fritas; Royal, especializado en minutas de todo tipo; y La Gorda, pescados, pastas y mariscos. Todos ellos están ubicados en la zona céntrica y marítima. Además, gran número de hoteles tienen restaurante. Los amantes de la "pizza" se hallarán a gusto en Hoyo 1, calle 32 y 4; Apolo, 32 y 2, y en Fernández, 2 y 39; un buen aperitivo o un clásico cafecito puede gustarse en El Caracol, calle 2 y 38, y George, 32 y 4. Los boliches de la noche en "onda" son: Park, diagonal y 40; Vía 33, calle 33 y 5; Winter, 2 y 34, y El Dorado, 31 y Costanera.

Entre las diversiones varias debemos citar: Bowling, calle 38 entre 2 y Costanera; Karting, 32 entre 2 y 3; Alfombra Mágica, 32 entre 2 y 3, y alquiler de motos y bicicletas, 4 y 34. Hay además tres cines y pueden alquilarse caballos "mansos" en la calle 32 y 6 y en la calle 41 y 7.

La pesca es abundante y variada, puede pescarse (con suerte, claro está) pejerrey, lisa, corvina, melgacho, bagre blanco, brótolas, tiburones, etc.

Camping: Campamento Modelo, calle 3 y 56, a tres cuadras del mar, cuenta con agua fría y caliente, baños, luz, quinchos, parrillas y proveeduría, el Expreso Buenos Aires para en la puerta; autocamping del Touring Club Argentino, calle 3 y 54, todos los servicios. Precios: pueden estimarse en $ 2 por persona.

TRAS LOS PINOS, EL MAR

Pinamar es el balneario más exclusivo de la Atlántida Argentina, si descontamos algunos pequeños predios recientemente urbanizados. Fue planificado desde el vamos con el saludable criterio de no amontonar casas y de que éstas tuvieran la importancia y la belleza que sus pioneros le impusieran. Que fue logrado está a la vista. Los grandes chalets surgen entre los pinos; sus calles, más que calles, son caminos de suave ondulación, desde donde el mar aparece y desaparece a intervalos, lo mismo que las casas. Un centro cívico donde todo está previsto con buen gusto. Recientemente han surgido algunas casas de departamentos, pero de alturas limitadas y con una concepción arquitectónica que respeta el paisaje original. Sus hoteles son de primera línea y hay que hacer las reservas con mucha anticipación. No está permitido el camping, criterio que no compartimos, pues el autocamping moderno no es el pic-nic de antes, ni el viejo "recreo". Un buen autocamping no sólo no desentonaría con Pinamar sino que justificaría su idílico trato con la naturaleza.

Sus playas son unas de las mejores de la costa, y un banco de arena a unos 50 metros de la costa les presta un magnífico escenario natural a los amantes de la natación, que cuentan con algo así como una "pileta" en pleno mar.

La pesca es abundante y el club de pesca de Pinamar cuenta con un muelle para los deportistas.

Pinamar es, además, hasta ahora, el único balneario de la Atlántida Argentina que tiene un camino totalmente pavimentado.

VILLA GESELL: LA CAPITAL DEL RUIDO

¿Se habrá imaginado don Carlos Gesell, cuando con ansias de pionero sujetaba los plácidos médanos —para hacer posible la villa que hoy conocemos—, que a los pocos años sería uno de los balnearios más conocidos del Atlántico Sur? Quizá sí, pues aún hoy anticipa nuevas y palpitantes realidades en el futuro de su obra creadora.

Lo que fuera un tranquilo balneario al "estilo europeo" se ha trasformado ahora, sin perder su estilo, en la "capital del ruido" gracias a una tenaz y bullanguera juventud que lo mantiene siempre en "onda" o en "in", al decir de sus asiduos visitantes. Este año la explosión es casi atómica, con una Exposición Internacional de Turismo y Camping y un festival de festivales que apagará los rugidos del mar.

Este año habrá cine para los automovilistas, por supuesto al aire libre, varios hoteles nuevos y campings para los que prefieren la volátil lona. Los "picacobres" esperan al turista en el "Principi-

→

CORDOBA
VA. DEL ROSARIO
ALTA GRACIA
SAN FRANCISCO
PARANA
VILLAGUAY
ROSARIO DEL TALA
COLON
PAYSANDU
Lago Artificial del Rio Negro
NOGOYA
VICTORIA
Río Gualeguay
GUALEGUAYCHU
Río Paraná
GUALEGUAY
VA. MARIA
CDA. DE GOMEZ
ROSARIO
MERCEDES
DURAZNO
Río Uruguay
RAMALLO
BARADERO
ZARATE
CAMPANA
URUGUAY
RIO CUARTO
LA CARLOTA
PERGAMINO
COLON
ARRECIFES
CNIA. DEL SACRAMENTO
S. JOSE DE MAYO
FLORIDA
Is. Martin Garcia Arg.)
CANELONES
S. A. DE ARECO
BUENOS AIRES
LABOULAYE
JUNIN
LUJAN
LA PLATA
RIO DE LA PLATA
MONTEVIDEO
GRAL. PINTO
LINCOLN
CHIVILCOY
LOBOS
MAGDALENA
R. Samborombón
REALICO
GRAL. VILLEGAS
S. M. MONTE
CHASCOMUS
SALADILLO
9 DE JULIO
BAHIA SAMBOROMBON
PEHUAJO
LAS FLORES
Canal 11
CASTELLI
Canal 9
GRAL. LAVALLE
San Clemente del Tuyu
T. LAUQUEN
DOLORES
Sta. Teresita
E. CASTEX
BOLIVAR
TAPALQUEN
GRAL. CONESA
Mar de Ajo
CATRILO
CASEROS
RAUCH
MAIPU
AZUL
GRAL. J. MADARIAGA
Pinamar
Ostende
OLAVARRIA
Villa Gesell
SANTA ROSA
Lag. Alsina
Lag. de Monte
GUAMINI
GRAL.
TANDIL
CNEL. VIDAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GRAL. ACHA
BERNASCONI
CARHUE
LAMADRID
LAPRIDA
S. VENTANA
JUAREZ
BALCARCE
LOBERIA
MAR DEL PLATA
C. Corrientes
P. Mogotes
MIRAMAR
MAR CHIQUITA
TORQUINST
TRES ARROYOS
NECOCHEA
BAHIA BLANCA
CNEL. DORREGO
Balneario Orense
Balneario Claromecó
Balneario Reta
Balneario Oriente
PUNTA ALTA
Balneario Monte Hermoso
Is. Trinidad
Lag. Clasicó
MEDANOS
RIO COLORADO
Río Colorado
CHOELE CHOEL
GRAL. CONESA
Río Negro
SAN ANTONIO OESTE
VIEDMA
C. DE PATAGONES
Balneario El Cóndor
Is. de los Riachos
Is. de los Césares
Is. Flamenco
Is. Gama
Bahía San Blas
GOLFO SAN MATIAS
SIERRA GRANDE
PTO. LOBOS
Golfo San José
PUNTA NORTE
PTO. PIRAMIDES
PUNTA DELGADA
PUERTO MADRYN
OCEANO ATLANTICO
MAR ARGENTINO

ESTACIONES DE SERVICIO

YPF

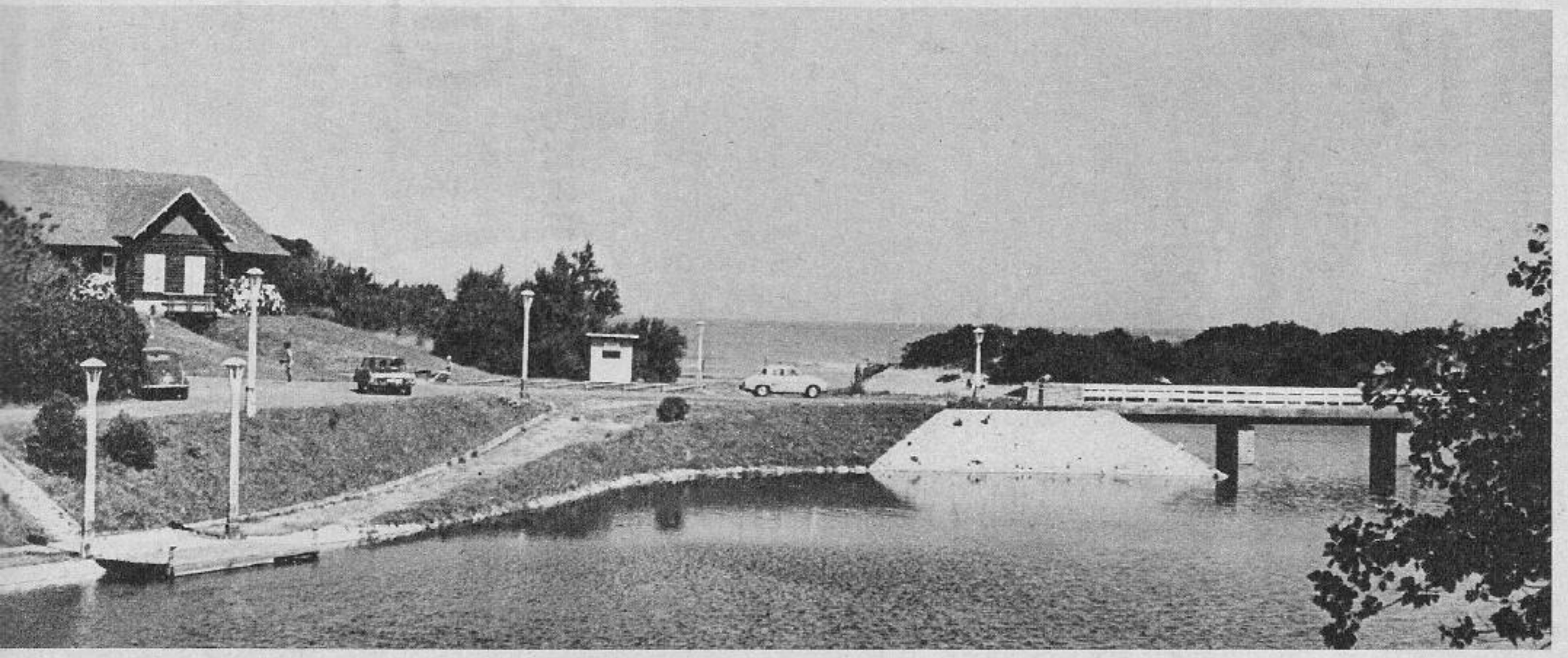
CIRCUITOS TURISTICOS DE CORSA

MAR Y SIERRAS

REFERENCIAS

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA





to", "Barroco", "Abroas" o "09", para que revuelvan con saña cuanto metal retorcido, golpeado o pintado le caiga en mano. Retornando a la artesanía medieval, venden imagen de hippies, de bohemia y despreocupación, muy a gusto del turista no aprensivo, y para el horror de las clásicas "señoras gordas". Pero todo es un barniz: en el fondo la mayoría son auténticos artesanos que tratan de ofrecernos su savia creadora.

Pasando ahora a algo más prosaico, pero que ayuda a vivir... diremos que Villa Gesell ofrece al turista un vasto panorama gastronómico: las comidas en Pipach, en María Belén, pueden satisfacer al más exquisito; en la Jirafa Azul y Don Nicola se puede comer en un ambiente cordial por 5,50/6 pesos (de los de ahora) por persona, y el popular Paty Basket ofrece un nutritivo y económico menú a $ 3. Sobre la 6 y el médano se alza en madera amarilla el agreste "Da Fabbri", en donde un ex noble italiano "que se hizo toda la campaña" trae reminiscencias rococós con sus fuentones de plata labrada y su perfecto "goulash". Da Fabbri es un artista consciente: Cuando prepara "bouillabaise" no quiere que le hablen. Es casi un rito mágico, en donde la presencia de vibraciones extrañas podría "cortar" el gusto de la comida. Sus fotos de guerra, sus recuerdos, sus medallas y por sobre todo su buen trato nos hacen olvidar un poco la cuenta y el anticipo con que hay que pedir mesa en el restaurante.

En el campo de las "delicatessen" no le va en zaga la "Pastelería Holandesa", cuyo dueño, viejo amigo de Corsa, nos ofrece sus exquisitas tortas en un ambiente pintoresco, con jardín y una enredadera bajo el techo de paja de la pastelería que nos recuerda las ilustraciones de los cuentos de Grimm. Sus "cooquies" son ideales para las tardes de lluvia, cuando uno está melancólico lejos del prototipo y de aquella morocha inquietante que conocimos en "05".

Después del té nada mejor que dar una vuelta a caballo. Y para los que no dominan aún los corcoveos de las yeguas mañeras, Tante Puppi y su "vincha carmesí" se encarga de potables clases de equitación, que por otra parte están en "onda".

¿Y el ruido dónde está? En realidad está en todas partes, pero muy especialmente en las noches de la Villa, que capitalizó su fama de lugar de diversión, y si bien sus sitios nocturnos no son de una presentación despampanante, el ingenio, la bohemia y mucha originalidad dan un toque de excepcional brillo a "discotheques" y miniboîtes". The Serrucho's, por ejemplo, se alza en la cúspide del jardín de una gran finca, regenteada por dos hermanos de envidiable tesón. Cariño Botao, La Mosca Verde, Zákate, que conjuntamente con los nuevos Saravia's y El Castigo del Pinar alimentan una vida noctámbula insólita para este pueblo de apariencia apacible.

Y en la cresta del ruido está AFRIKA, recientemente inaugurada, donde el portero Adán abre sus puertas a todos los que sepan y gusten del ruido verdadero, con toda la influencia del Continente Negro. La nueva AFRIKA, está ubicada dentro del predio del hotel Parque Bonito. Tras la barra, Luisito y Osvaldo. La recomendamos seriamente. Cosa de locos, che...

Por último debemos decir que también ha entrado la moda de los toboganes, y para los **corsitas** una estupenda pista de automodelismo, El Pájaro Loco, ofrece sus amplias instalaciones.

Camping: Como cuna del campamentismo playero organizado, sigue Gesell a la vanguardia en ese sentido; don Carlos, a los 76 años, sigue inflexible contra los que intentan acampar en cualquier lado: para ello están los autocampings "Cherokee", con baños, agua caliente y luz eléctrica. Además cuenta con buenas instalaciones para asados, mesas y parrillas y una proveeduría. La tarifa es de $ 5/5,50 por día y por carpa; de mayor extensión es el camping "El Pinar", ubicado sobre la avenida de acceso (San Martín): cuenta también con agua fría y caliente, baños, proveeduría y restaurante. Su tarifa oscila entre $ 8/9 por carpa. Cuenta además con bungalows con capacidad para 6 y 8 personas. Otro camping recomendable está en la Av. 3 y se denomina "California", conserva su agreste belleza y tiene todas las instalaciones necesarias: agua fría y caliente, luz, proveeduría, etc. Su tarifa es de $ 9,50 a $ 10 por carpa. Al filo de esta nota se nos informaba de la habilitación de otros campings, pero "ojos que no ven... gomía que no recomienda".

MAR DEL PLATA: LA CAPITAL DEL ATLANTICO SUR

A Gesell la hemos definido un poco caprichosamente como la "capital del ruido"; a Mar del Plata, por motivos más sólidos, no nos cabe ninguna duda al denominarla Capital del Atlántico Sur, pues no existe ciudad eminentemente balnearia por estos lares que se le asemeje siquiera. Sor-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

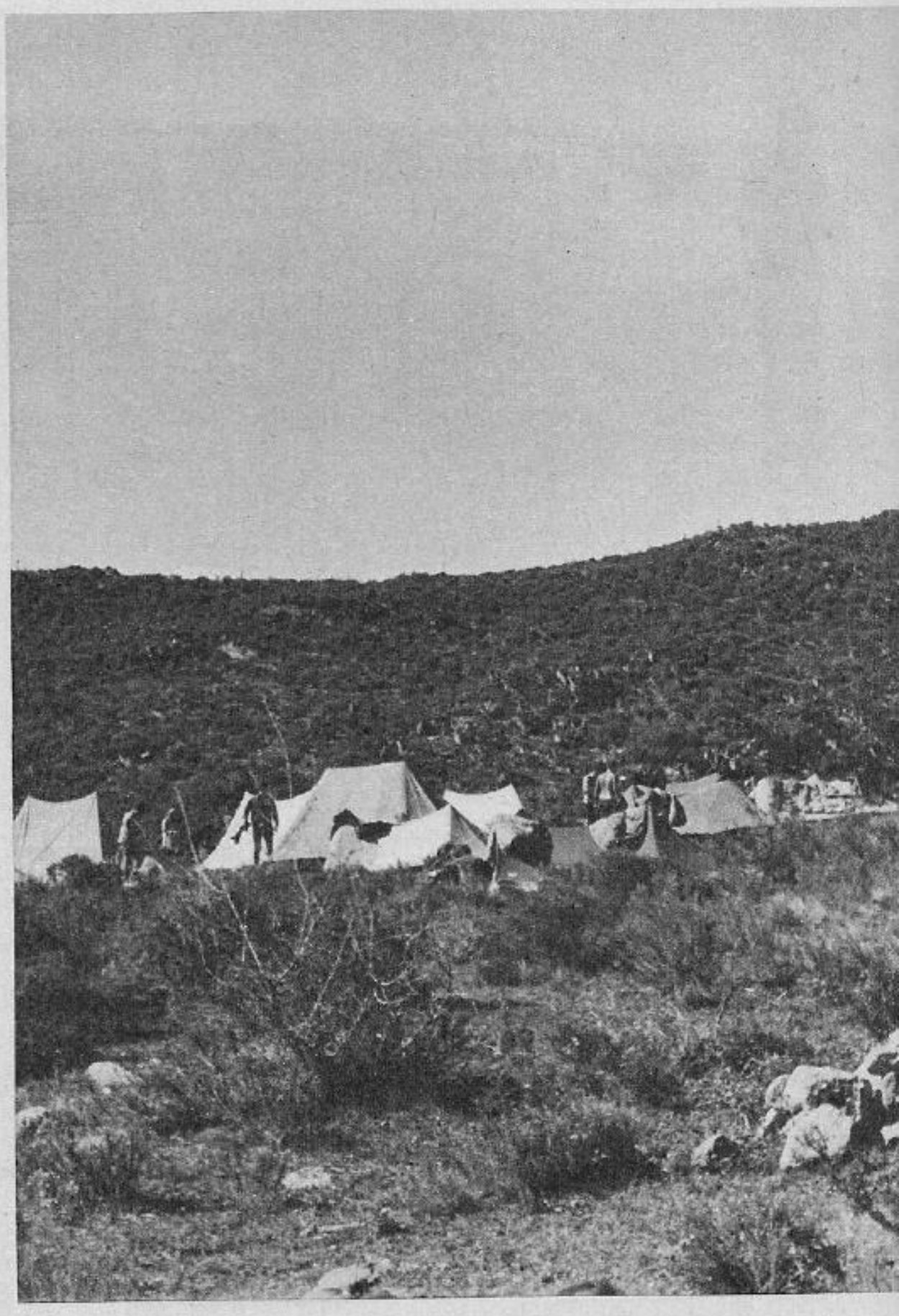


Izquierda:
Miramar sigue creciendo y atrayendo a los que prefieren menos ruido y más espacio vital para sus autos.

Abajo, derecha:
Camping: uno de los puntos altos en las sierras bonaerenses.

Abajo, izquierda: Este idílico paisaje está acá no más, en Chapadmalal, y forma parte de un formidable complejo vacacional.

El puerto marplatense, siempre de moda y en cuyos clásicos boliches nos esperan los apetitosos platos marineros.





prende a los viajeros de todo el mundo que hoy llegan a sus playas por su grandiosidad y por los millones de personas que pueblan sus apretadas playas en plena temporada.

La década del '70 la empieza Mar del Plata con nuevas y sorprendentes realizaciones: grandes piletas junto al mar, una de las boîtes más grandes del país, autocine, un gran autocamping en los bosques de Camet, grandes barcos que traen turistas extranjeros a su puerto y decenas de flamantes edificios que se incorporan a su formidable conglomerado urbano de gran metrópoli del mar. Además, novísimas diversiones y ruido a granel, culminando con el brillo nocturno de Av. Constitución, donde también se han incorporado un par de altos toboganes a todo tren.

Este idílico panorama decae un poco si ponemos en la balanza el "via crucis" que tendrán que soportar los automovilistas para estacionar, pues con una imprevisión digna de mejor causa en Mar del Plata se ha levantado el estacionamiento en toda la zona céntrica sin habilitarse nuevos espacios. Por otra parte, recién en algunas nuevas construcciones empiezan a planificarse cocheras que serán como una gota de agua en el Mar... del Plata actual.

Un ligero paliativo para esto representan los edificios de cocheras exclusivamente, el "Autoguard", de 11 pisos, ubicado al 2200 de la calle Rivadavia, y el "Autocentro Namuncurá", en Bolívar al 2400. Las tarifas de ambos oscilan entre $ 1 y 1,50 la hora, y aproximadamente $ 8 el día. Se espera asimismo la habilitación del mayor número posible de terrenos baldíos como playas, pero de éstos ya quedan muy pocos en la zona céntrica.

En contraposición, el camping presenta por primera vez en Mar del Plata un panorama alentador. Se inauguró esta temporada un espacioso autocamping denominado "El Bosque de Camet", al cual se tiene acceso por el Bv. Marítimo, lindando con el parque municipal Camet. Ubicado entre una frondosa arboleda, admite autos y casas rodantes, carpas y cuenta con baños, agua, luz, proveeduría, juegos para niños, confitería, peluquería, y pueden alquilarse caballos. La tarifa es de $ 11 por día y por carpa. Pueden solicitarse informes y reservas al tel. 791-6564 y 795-9351; en la playa Serena está el autocamping "Pinar de la Serena", también para autos-carpas y casas rodantes. Cuenta con baños, luz, agua, bar y proveeduría. El acceso está pasando el Faro y el Alfar, a 1 kilómetro del camino a Miramar; hay carteles indicadores, la tarifa es de $ 10 por carpa, con derecho a cuatro personas. Más allá, siempre por la ruta a Miramar, a la altura de Chapadmalal, encontramos el autocamping "Las Alces" (el camino de acceso sale justo frente al balneario Luna Roja, hay indicadores). Tiene baños, luz, agua, proveeduría, juegos infantiles y se caracteriza por su buena atención ya demostrada en anteriores temporadas. La tarifa es de $ 9 por carpa, con derecho a 4 personas. Los socios del ACA tienen un 20 por ciento de descuento.

En forma más precaria, en la ruta a Miramar hay varios campings costeros. En esa misma ruta se destacan especialmente los balnearios del Automóvil Club Argentino, cuya nómina y precios pueden solicitarse en las estaciones camineras. Asimismo, en Av. Libertador 850, 1er. piso del ACA, se suministra toda la información relacionada con balnearios y campings en la zona veraniega, al igual que en las centrales de las distintas capitales de provincias.

Con respecto a otros menesteres propios de un veraneo, el "boom" de este año es la psicodélica boîte Enterprise, cuya amplia estructura se asemeja bastante a un "plato volador" (si los hubiera), que a costo superior a los 150 millones (de antes) está enclavada en pleno centro nocturno marplatense, Av. Constitución. Su espacioso ámbito puede albergar cómodamente a más de 600 personas, y según su técnico en sonido está provista del equipo musical más potente del país, lo que permitirá danzar a ritmo sostenido hasta que asome el sol. Lo singular empieza hi bien uno sube las pasarelas que conducen a la puerta, y en ella un "portero" electrónico nos requiere nuestro nombre y nos convida con un cigarrillo. ¡Cosa de mandinga!, diría el paisano. No sabemos si este "electrónico" es tan efectivo como el de Mau-Mau en su elección, ni qué cánones snobísticos se tendrán en cuenta para entrar. Pero vale la pena intentarlo. De la zona también se han enseñoreado los "toboganes", que ya cubren el país.

De los otros veinte y tantos centros nocturnos de la misma avenida (Constitución) siguen en onda Kokeshi, Alca y Zum-Zum; y asomará desde el suelo Banana, una nueva boîte a "bajo nivel". Y ahora pasaremos a lo nutritivo: restaurantes, grills, comederos, etc. Bueno, de esos negocios hay varios en cada cuadra céntrica de la ciudad, para todos los gustos (o disgustos) y para cada bolsillo. Sin embargo mencionaremos al-

→





Después del mar, las sierras; todo en un circuito cerrado.
¿Qué más?...



Arriba, derecha: Balneario del ACA en la ruta a Miramar; hay varios habilitados esta temporada.



Toboganes, el "boom" del año, también en Mar del Plata, y cerquita no más de las boîtes. Como para despuntar el vicio.

TURISMO MAR Y SIERRAS

gunos exclusivos para quedar bien con la amiguita, o... qué más remedio, con la suegra o el jefe de turno.

Encabeza, como todos los años, "La Casa de mi Abuela" (la de él), sita en Pedro Luro 2301; luego el lujosiento "Verdi", San Luis 1954, lo mejor de la cocina italiana y francesa; en ambos hay que hablar de $ 8 a 12 por persona. Para los amantes de los mariscos y pescados (la gran especialidad marplatense): "La Taberna Baska", 12 de Octubre 3031; "El Viejo Pop", frente al muelle, donde anclan los pesqueros, y el clásico "Landeira", en Ayolas 2904, especialidad sopas de pescado y cazuelas de mariscos. Los precios más o menos entre $ 8 y 10 por persona de buen comer. También por $ 7 a 9 puede comerse bien en los céntricos: "La Marmita", "Los Troncos", "El Rey del Bife" y "El Caballito Blanco". Otra forma de comer es recurriendo a las "viandas" que preparan varias rotiserías, por un costo de $ 4 a 5 por platos abundantes y preparados para llevar calientes. Y ahora sólo nos resta agregar el clásico aperitivo o cafecito en la Jockey, la esquina más concurrida de Mar del Plata.

La brevedad del espácio hace que la crónica marplatense llegue a su fin, con una última recomendación: no deje de disfrutar de las nuevas "piletas" frente al mar, ¡son sensacionales!

EL MIRADOR FRENTE AL MAR

Estrechamente vinculada a Mar del Plata por una pintoresca carretera costera, surge Miramar (50 kilómetros), importante ciudad balnearia donde se desplazan los que prefieren menos ruido y playas más apacibles. Un núcleo de grandes edificios diseñados con criterio lógico ya forman abanico sobre el mar, y una avenida costanera que tiene la virtud de no entorpecer el paisaje marinero. Las playas son amplias y de suave declive, el mar vibra en todo su esplendor.

El resto de la edificación está compuesta por chalets y casas de agradable estilo, y sus calles y avenidas son anchas y con buen espacio para el estacionamiento de los automóviles. Tiene buenos hoteles, restaurantes y confiterías. Su casino es chico y coqueto. La vida nocturna no es intensa, pero las reuniones en la rambla se prolongan hasta la madrugada. Es un buen sitio pra los conversadores y también para los "corsas" que no quieren ver limitadas las posibilidades de su automóvil. El ACA tiene una importante estación de servicio, a la cual se suman otras estaciones, talleres mecánicos y gomerías. Los pescadores tienen un excelente muelle de pesca, desde donde puede intentarse el pique de: tiburón, pejerrey y corvina que abundan en la zona. A seis kilómetros del centro se halla el balneario del ACA, que dispone de todas las comodidades, está sobre la desembocadura del arroyo Busquitas. Ya en Miramar se impone una visita al Vivero F. Ameghino, de 450 hectáreas, dentro del cual se halla el médano forestado más alto del país, subiendo al cual puede verse en magnífica visión panorámica el balneario de Mar del Sur.

TANDIL LA PAMPA ONDULADA

Si no fuera por la belleza paisajista de Tandil, sus cerros azules y el magnífico trazado de la ciudad, casi diríamos que vale la pena hacer los 160 kilómetros que la separan de Mar del Plata para recorrer la hermosa ruta 226 que une las dos ciudades. La ruta es pintoresca y atraviesa en su recorrido las suaves serranías de Balcarce.

Aun con el apuro del regreso (para los que vienen de las playas y optan por regresar por la ruta 3) recomendamos pasar en Tandil un par de días, por lo menos para vislumbrar la serena belleza de esa región de las sierras bonaerenses. Hay buenos hoteles, restaurantes y todos los servicios para el automóvil. Y un sentido de la hospitalidad en los tandilenses y... por qué no, en las tandileras, que recomendamos muy especialmente a aquellos que vienen abrumados por el ruido playero.

Daremos entonces en apretada síntesis una nómina de los principales paseos y atractivos de la simpática ciudad sureña:

A sólo tres kilómetros se encuentra un atractivo rincón serrano denominado Los Manantiales, que cuenta con excelentes lugares para camping, frondosa arboleda, una pileta de natación y juegos infantiles; más cerca aún, a dos kilómetros, se halla el Dique del Fuerte, donde se ha formado un gran lago, verdadero complejo náutico tandilense, pues allí funciona un balneario con playa artificial, confitería, club de pesca, un circuito para motociclistas y un gran parque arbolado ideal para el camping. Además cuenta el lugar con amplias playas para estacionar los automóviles, un punto de gran interés turístico es el cerro El Centinela;

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MAR Y SIERRAS: HOTELES RECOMENDADOS

Nombre, ubicación y categoría	Tel.	Precios p/día y por persona
MAR DEL PLATA		
HERMITAGE GTA c/p.		
Bv. P. Ramos 2657	2-3081/87	80,50
PROVINCIAL 1ª esp. c/p.		
Bv. Marítimo y Lamadrid	2-4081	66,25
DEPARTAMENTO CASINO (1ª) c/p.		
Bv. P. Ramos 2300	2-4011/14	27.—
GRAN DORA (1ª A)		
Buenos Aires 1841	2-5002	24.—
ARGENTINO (1ª)		
Belgrano 2225	3-0091/94	26.—
GRAND NOGARO (1ª A) c/p.		
Luro y Corrientes	2-8811/9	33.—
GRAND RIVOLI (1ª A)		
Av. Luro 2260	3-0051/58	20.—
IRUÑA (GTA) c/p.		
Juan B. Alberdi 2250	2-4037/39	27,50
PALACE (1ª) c/p.		
Corrientes 1875	2-0321	20,79
SALLES (HSR)		
Av. Luro y S. del Estero		
DAVER (HSR)		
Santa Fe 1973	2-7187	17,50
KING'S (HSR)		
Av. Luro 2220	3-0081/83	14,50
RAMOS MEJIA (HSR)		
Entre Ríos 1961	2-5949	12.—
MANILA 1ª (HSR)		
Entre Ríos 1648	2-6017/19	13,50
SASSO (GTA)		
Av. M. de Hoz 3545	8-4031	42,50
EL CASTILLO (GT)		
Los Acantilados (ruta a Miramar)	3 (rural M. del Plata)	
SAN CLEMENTE DEL TUYU		
HAMBURGO (2ª A) c/p.		
Calle 1 entre 3 y 21	48	24,60
AGUILA c/p.		
Av. Costanera y 4	171	26.—
SAVOIA c/p.		
Calle 4 Nº 1948	107	23.—
PAMPA MAR		
Calle 1	53	
MORALES c/p.		
Calle 2 c/c.	207	18,15
OASIS c/p.		
Calle 3 entre 1 y 62	52	22,38
KATTY		
Calle 1 y 19	201	
MONTE CARLOS		
Calle 22 y 6	150	18,88
MAR DE AJO		
AMANCAY c/p.		
Blanco Encalada s/n.	142	28.—
EL DESCANSO HOTEL c/p.		
H. Yrigoyen y Azopardo	26	17.—
LA MARGARITA c/p.		
Av. Costanera s/n.	47	20.—
GRAN PLAYA HOTEL c/p.		
Av. Costanera y Espora	1	18,90
MUNICH HOTEL c/p.		
Av. de las Carreras s/n.	110	22,40
SAN BERNARDO		
CHIAVARI		
Chiozza y Esquiú	276/278	10.—
SAN BERNARDO		
San Juan entre Garay y S. Bernardo	275	12.—
SANTA TERESITA		
ATLANTICO		
Av. 30 s/n. entre 2 y 3	118	9,20
NICCOLO		
Calle 32 y 2	(inf. Bs. As.) 45-2767	
BRISTOL		
Calle 2 y 43		
SANTA TERESITA c/p.		
Av. Costanera (e/34 y 35)	2	21,70
DEMPER		
Calle 33 (e/2 y 3)	2	8,50
PINAMAR		
LIBERTADOR		
Shaw y Jasson	268/269	24.—
NEPTUNIA		
Del Tuyú s/n.	246	12.—
RIVIERA		
Del Tuyú y Av. del Mar	657-0594	14.—
EL BUFON DEL REY		
Los Delfines s/n.	(inf. Bs. As.) 31-3238	14.—
ZITA c/p.		
Constitución s/n.	241	24,20
VILLA GESELL		
AUGUSTA		
Av. 2 entre 108 y 109	366	12.—
BELLA VISTA c/p.		
Paseo 113 entre 1 y 3	293	22.—
OLIMPO		
Paseo 119 y Av. 3	216	9,50
RIVIERA c/p.		
Av. 1 y Paseo 107	217	22.—
CITY MAR c/p.		
Calle 19 entre 1 y 2	348	26.—
TEJAS ROJAS		
Av. 1 y Paseo 8	274	
MIRAMAR		
NORMANDIE c/p.		
Calle 19 Nº 910	344 y 266	30.—
PALACE HOTEL c/p.		
Calle 23 Nº 798	258	30.—
TURINGIA		
Calle 28 Nº 1060	280	12,20
TANDIL		
PALACE c/p.		
Gral. Pinto 399	2062	27.—
MANANTIAL COUNTRY c/p.		
Av. Bolívar s/n.	5352	21,50
HERMITAGE		
Av. Avellaneda y Rondeau	4746	11.—
CONTINENTAL		
Gral. Belgrano 677	2081	12.—
SIERRA DE LA VENTANA		
PROVINCIAL c/p.		
S. de la Ventana	23-24	23,10
PILLAHUINCO		
S. de la Ventana		
GOLF		
S. de la Ventana	5	
ANAHI-RUCA c/p.		14.—
Villa Arcadia		

Nota: c/p. (con pensión); el resto alojamiento solamente. Laudo: 23 % c/p. y 20 % alojamiento solamente. Los que figuran sin precio no lo han homologado en Turism al 21/1/70.

el paisaje circundante es de singular belleza.

UNA VENTANA A LAS SIERRAS

Sorprenderá a muchos saber que el sistema de Sierras de la Ventana, enclavado en plena llanura bonaerense, llamó la atención de hombres como Darwin, en su búsqueda del "eslabón perdido". El camino tardó en llegar, pero al final llegó en forma de la espléndida ruta 76 totalmente pavimentada, ante cuyo paso se abren las sierras como alentando al automovilista que las visita. Inexplicablemente, no son más visitadas por los turistas, aunque cuentan con la presencia de gran número de jóvenes mochileros que acampan en sus serranías. Los cazadores también están de parabienes en la región, que cuenta con caza mayor y menor en abundancia: el guanaco y el zorro son considerados plagas, es decir, su caza está permitida durante todo el año, y la liebre y perdices de acuerdo con la temporada y zonas de veda.

Los aficionados a la pesca tienen su paraíso encontrado, pues en los arroyos y ríos de la sierra pueden pescar truchas salmonadas, percas, bagres y a veces hasta "arco iris". Todo ello en medio de un paisaje de singular belleza.

Un extenso "parque provincial" ofrece al viajero excelentes oportunidades para acampar y gozar de las delicias de la naturaleza.

El pueblo de Sierra de la Ventana tiene todos los servicios necesarios en el orden turístico.

Pueden alquilarse caballos ($ 3) y excelentes "sulkies" ($ 5 la hora). Hay pocos lugares nocturnos, pero para los que vienen del ruido de la costa o van a él es un buen descanso compensatorio. De día sobran los paseos, como ser: una visita a Villa Arcadia, parque Delfino, cancha de golf (una de las más singulares del país), donde también se puede jugar o aprender como socio transeúnte; se recomienda ir al puente carretero sobre el río Sauce Grande, en cuyas márgenes hay sitios excelentes para el camping; cerro Bella Vista, cerro Los Amores, estación de Piscicultura, pueblo de Sandungaray (no perderlo) y la estancia Las Vertientes.

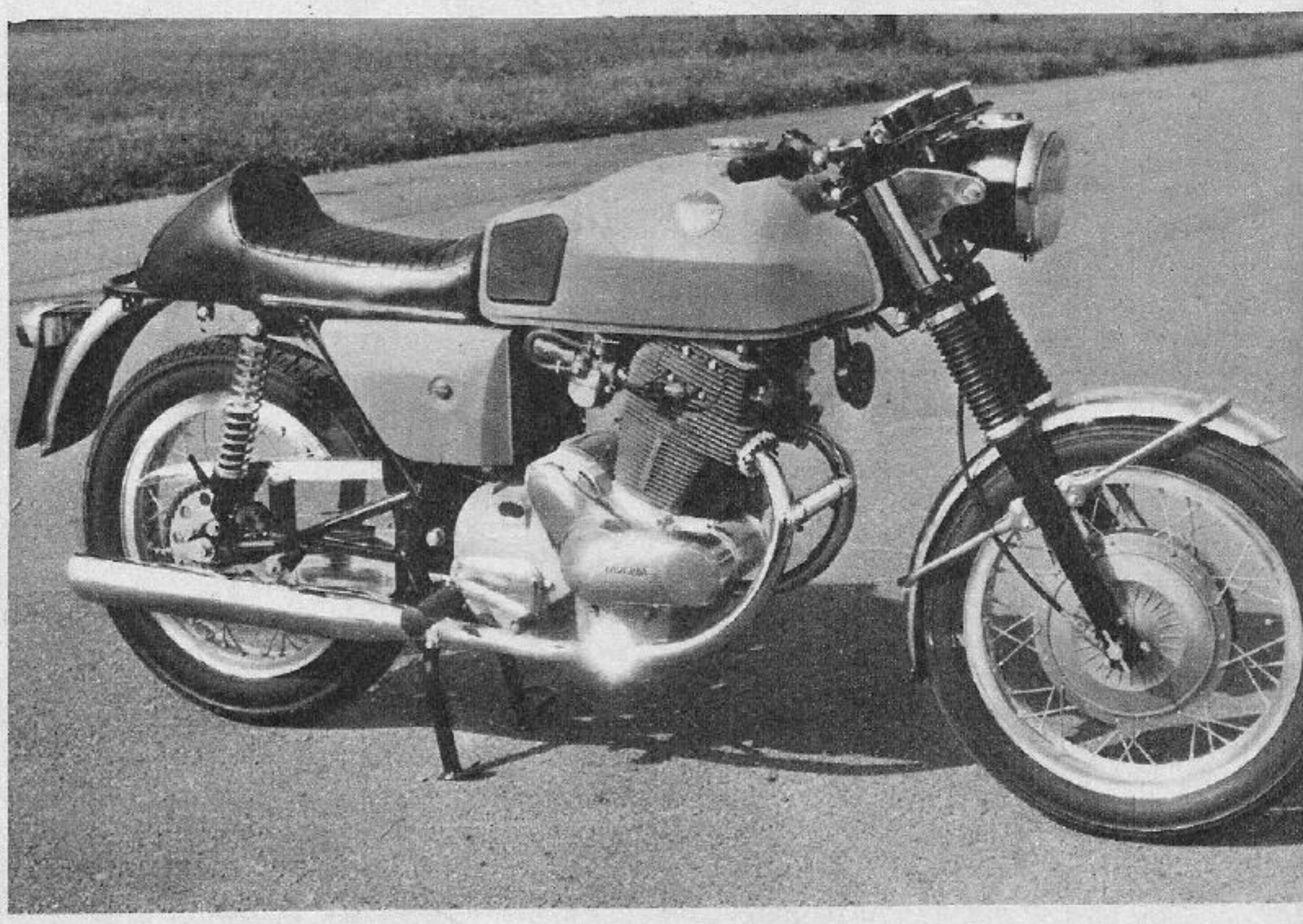
Los que gusten de las alturas podrán ascender al Cerro de la Ventana, 1.163 metros, cerro Tres Picos, con 1.236 metros, y cerro Napostá, con 1.108 (ojo, que a éstos no hay que bajarles los dos ceros). Por el circuito Abra de la Ventana se puede llegar a Bahía Blanca y retomar la ruta 3.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAVERDA 750 SPORT

Además de ser muy fina, comparte con la Guzzi V7 un honor: el de ser la moto más grande del país de las motos. Es la Laverda 750 Sport



Introducida en el mercado italiano hace un año y medio aproximadamente, luego de un largo y escrupuloso período de puesta a punto, la gran Laverda Gran Turismo de 750 cm³ ha constituido un suceso comercial verdaderamente considerable, tanto que ha inducido a sus fabricantes a abandonar la producción de los restantes modelos que figuraban en su catálogo para poder concentrar sus fuerzas en la "750" y cumplir así con la siempre creciente demanda.

Es un suceso éste que se explica perfectamente cuando se consideran las características salientes de este excepcional modelo: un aspecto imponente, pero al mismo tiempo estilizado; una "pinta" deportiva, pero que no repudia las innegables ventajas del modernismo (como el arranque eléctrico, por caso) y prestaciones dignas de todo respeto, acompañadas de una elasticidad tal que permite sin trabas el tranquilo uso en las grandes ciudades.

Visto por lo tanto el cordial recibimiento brindado por el público a la Laverda Gran Turismo (construida ahora solamente en la cilindrada de tres cuartos de litro, que se ha revelado como la de mayor venta), la casa Laverda se ha puesto ahora en la tarea de mejorar y actualizar la GT, y además lanza al mercado una versión más "polenta", la Sport, que consideraremos en esta nota y que está llamada a repetir, si no a superar, el éxito de su predecesora.

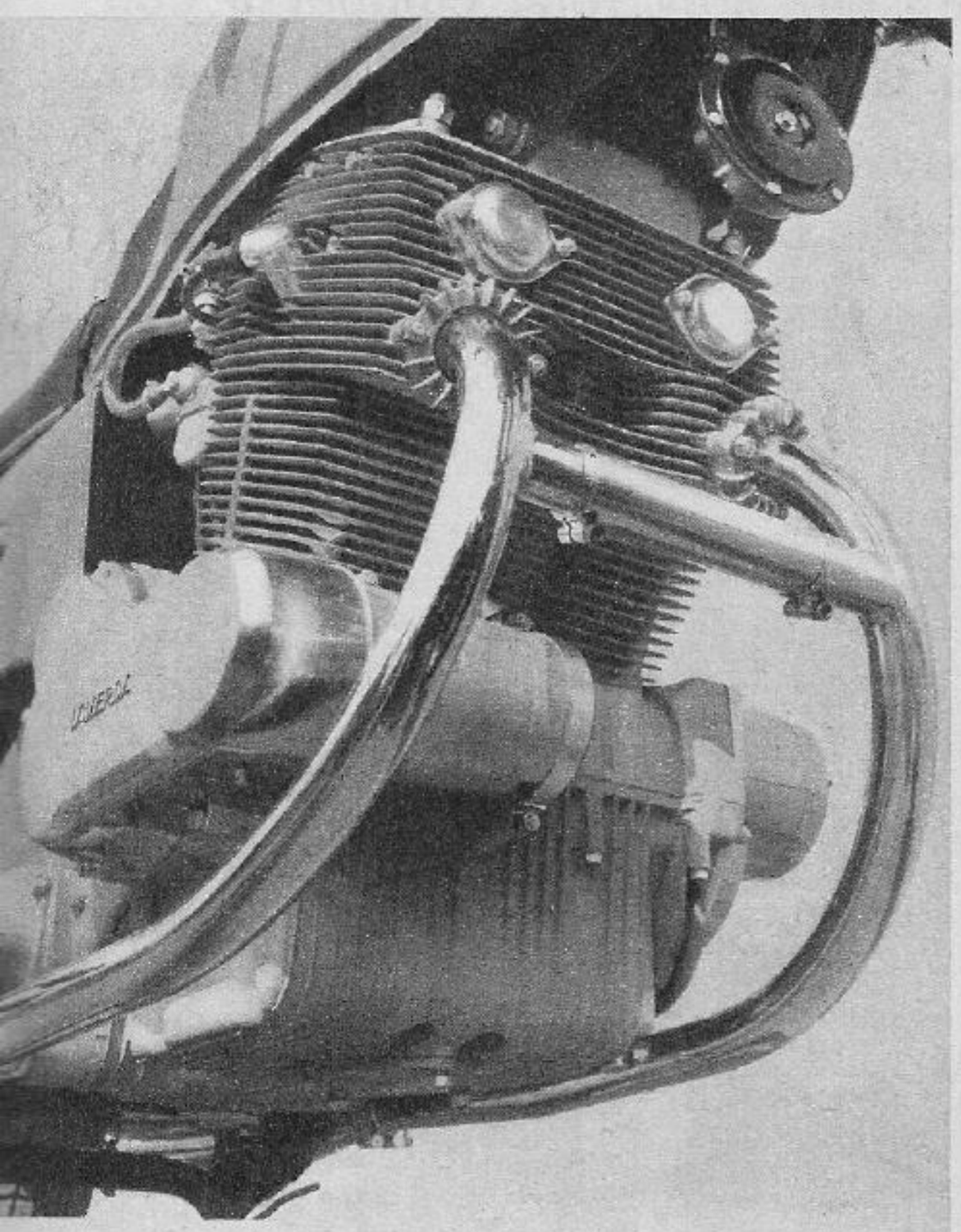
ESTETICA Y TERMINACION

El aspecto de la Laverda Sport 750 repite el aire de familia y sigue en la línea de la ya conocida GT: prevalencia estética del com-

Arriba: ¡Gran pinta, mi general! Observar tanque asiento, gran guantera y motor "en el aire".



Original bastidor. Obsérvense los caños superiores y el anclaje del motor, en la tapa de cilindros. Toda una terminación cuasi artesanal.



Hermosa vista del bicilíndrico. En primer plano los escapes con un travesaño que oficia de tubo compensador de gases. Hermoso cárter de fundición ligera.

A la derecha: Esta es la predecesora de la Sport que presentamos hoy. Es la Gran Turismo y fue un éxito de ventas. En realidad, no es muy diferente al nuevo modelo.

FICHA TECNICA

MOTOR: Bicilíndrico de cuatro tiempos, de cilindros paralelos en un mismo block, inclinados 25° hacia adelante. Block, tapa y cilindros fundidos en aleación liviana. Camisa de aleación especial. Refrigerados por aire.

Alesaje y carrera: 80 mm x 74 mm (x 2 : 743,9 cm3).

Relación de compresión: 9,65 : 1.

Potencia: 60 CV a 6600 rpm.

Distribución monoárbol a la cabeza, comandado por cadena duplex ubicada en los cilindros.

Encendido a distribuidor 12 v y una bobina simple para cada bujía. Batería de 12 v y 24 amp/hora.

Lubricación forzada por bomba accionada por engranajes.

Alimentación por caída. Capacidad del tanque 17,5 lts + 3.

Embrague a discos múltiples en baño de aceite sobre la izquierda.

DIMENSIONES: Largo: 2200 mm. Entrejes: 1500 mm. Altura: 1020 mm. Altura del sillín: 800 mm. Altura de pedana: 300 mm. Peso: 218 kgs.

PRESTACIONES: Velocidades al régimen de torque máximo: en primera: 68 km/hora, en segunda 94, en tercera 130, en cuarta 150 y en quinta 178. Al régimen máximo de 7400 rpm: en primera 73 km/hora, en segunda 102, en tercera 139, en cuarta 163 y en directa arriba de 190 km/h.

LA MOTO

pacto e imponente motor de cilindros ligeramente inclinados hacia adelante y de aleteado cuadrado, y el bastidor casi invisible, oculto por el tanque y el sillín.

El depósito de combustible es por demás original en su styling. Está estrechado en su parte posterior para facilitar la posición de las rodillas del conductor. En su extremo delantero la solución estética no es de las más agrodables, al menos para nuestro gusto, pues la vinculación a la horquilla se efectúa con un desnivel o angostamiento discutible. No obstante, esta pieza que hace tanto a la apariencia de una motocicleta está resuelta de manera tal que le da a ésta un toque distintivo sin por ello romper con lo tradicional. En lo que sí Laverda falló fue en no incluir en este modelo, tan favorable para largos viajes, un dispositivo para asegurar paquetes, pues el enrejado cromado sobre el tanque que traía la GT fue eliminado.

El sillín también fue modificado con respecto al modelo anterior. Prácticamente convierte a la moto en una monoposto, que permite conducir en posición erguida o "apilado", con una "colita" levantada para servir de tope a la ídem. La parte anterior del asiento también es levantada en la proximidad con el tanque, lo que trae indudables ventajas anatómicas. En resumen, altamente funcional y de hermoso aspecto.

El instrumental del tablero comprende un cuentakilómetros con escala hasta 240 km/h, cuentavueltas hasta 10.000, luces indicadoras de carga de dínamo, presión de aceite, de faros encendidos y punto muerto.

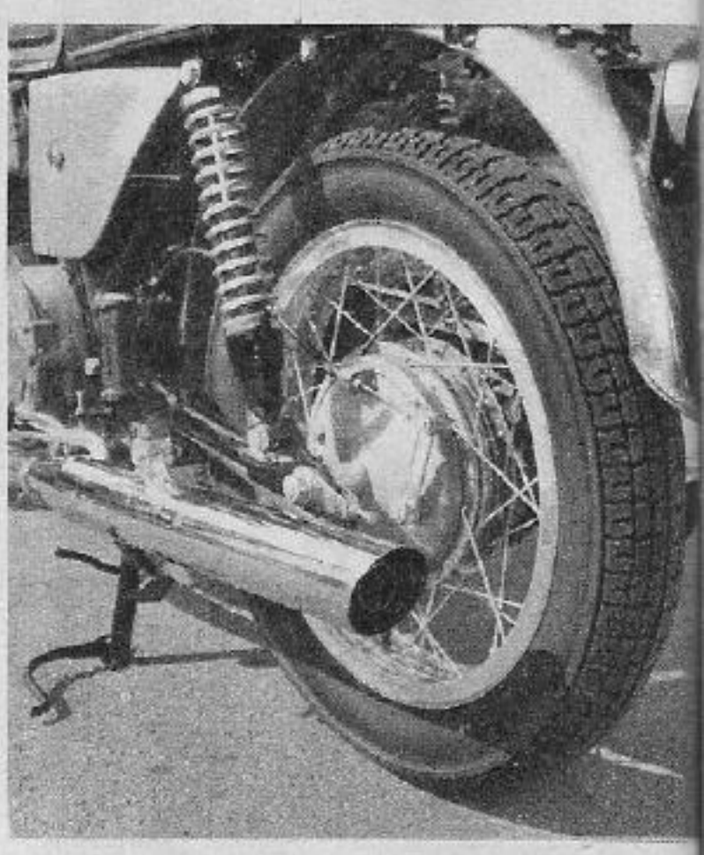
La Sport se entrega con tanque y tapas de guanteras laterales pintadas en rojo italiano, con los guardabarros, de clásico diseño, cromados.

EL MOTOR

Está construido con la mira puesta en lograr una gran robustez. Y así lo demuestra el cigüeñal de cuatro bancadas, los pies de bielas de generosas dimensio-



El manubrio, de punta a punta, mide 68 cm. Las levas de freno y embrague provistas de bolitas de seguridad. El instrumental, bastante amplio.



Detalle de la rueda trasera. La prolijidad en la ejecución es uno de los puntos altos de la Sport.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



nes, las cadenas —triple la de trasmisión primaria, doble la del comando de la distribución monoárbol a la cabeza—. Notable la simplicidad constructiva.

El arranque es eléctrico, marca Bosch, y largamente sobredimensionado, como la batería también Bosch de 12 V y 24 amp/hora. La carburación se efectúa por medio de dos Dell'Orto VHB 30 A de cuba central, el consumo a velocidad de crucero es de 6 litros cada 100 kilómetros, lo que da a la máquina una autonomía de 300 kilómetros.

Posiblemente el detalle más llamativo de esta moto sea el chasis, que aunque casi invisible, como decíamos más arriba, tiene una particularidad que salta a la vista, y más por tratarse de un bicho de gran cilindrada: el motor forma parte de la estructura, y por delante de éste, en consecuencia, se han suprimido el o los tubos que "cerrarían" el cuadro entre la parte superior de la horquilla y la zona de las pedaleras. Igualmente original es la disposición de los caños que pasan por debajo del tanque de nafta, que por ser dobles aseguran una gran rigidez al conjunto sin por ello aumentar excesivamente el peso.

Los frenos son ambos de tambor central, con doble leva el delantero, que es ligeramente mayor de diámetro que el trasero, de una leva sola. Tanto uno como otro están generosamente aleteados para su buena refrigeración Las llantas son de aleación ligera de 18 pulgadas y calzan neumáticos Metzeler 3.25x18 adelante y 4.00x18 atrás.

En cuanto a las suspensiones, la delantera cuenta con dispositivo hidráulico de doble efecto que contiene 180 gramos de aceite en cada uno de sus brazos. La trasera es de brazo oscilante con amortiguadores telehidráulicos y resortes descubiertos a ambos lados de las ruedas, regulables en tres grados.

Su precio, de 890.000 liras (en Italia), la hace desde ya a la 750 Sport una seria competidora, como lo fue la 750 GT de las motos europeas de su tipo, es decir por ejemplo la MV "Cuatro" 600 cm³, la BSA "Rocket", la Norton "Commando" o la Triumph "Trident", que están generalmente unas doscientas mil liras por sobre su costo.



YODO!

Todo un nuevo concepto en iluminación



FAROS AUXILIARES
EXTRACHATOS

LARGO ALCANCE • GRAN PENETRACION • ROMPENIEBLA

OPTICAS ASIMETRICAS

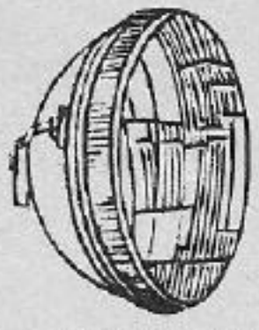


FITAM-CARELLO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
FICAREL SACIFIA

Av. del LIBERTADOR 8000
Tel. 70-8277 - 701-6932 - Bs. As.

Y la gran novedad para su coche



OPTICA DE
DOBLE YODO
ALTA Y BAJA
Con lámparas intercambiables

MANTENIMIENTO DE UN FUERA DE BORDA

TELEVEL

Seguimos hoy con las operaciones de mantenimiento de los motores fuera de borda. Toca el turno al TELEVEL 5 HP, motor de fabricación nacional, monocilíndrico, con enfriamiento a aire por medio de ventilador y que desarrolla su máxima potencia a 4.900 r. p. m. Las operaciones que se indican no tienen todas una periodicidad semejante; más aún, algunas de ellas (caso cambio de platinos) puede que no sea necesario efectuarlas en mucho tiempo. Otras (como control nivel de aceite lubricante en la pata) podríamos decir que son "diarias", es decir, que no cuesta mucho verificar la constancia del nivel de aceite con tanta frecuencia como se desee.

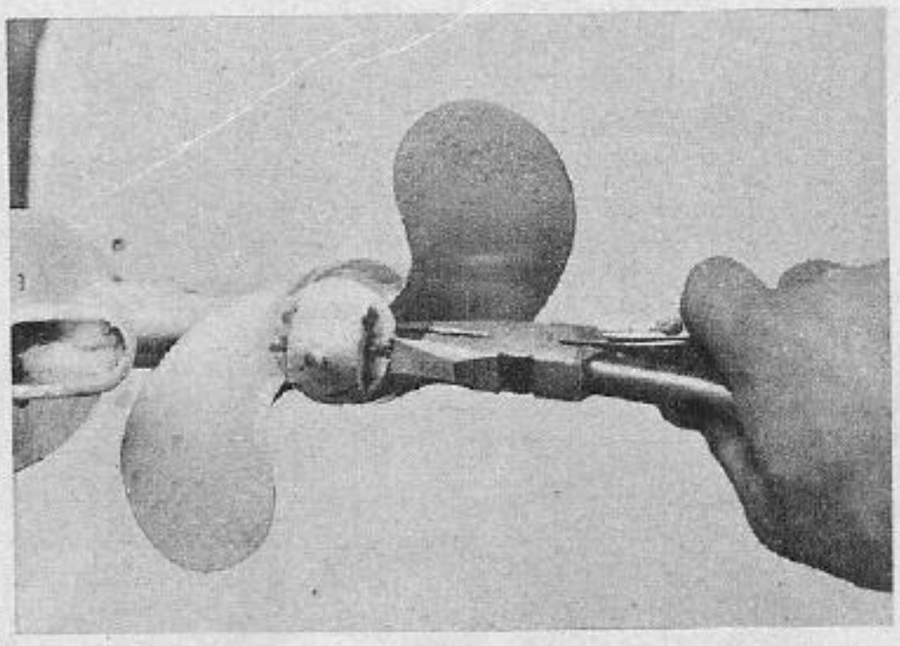
Para complementar la información sobre este motor se da a lo largo de las operaciones que vamos a describir, digamos que es de arranque manual a soga con polea retráctil y la dirección es manual, obteniéndose la marcha atrás por giro del motor, que puede girarse a 360 grados. La mezcla combustible que utiliza es 1 en 25, es decir, una parte de aceite y 25 de nafta común, no especial. El aceite debe ser de una densidad SAE 50, y el consumo según los fabricantes está alrededor de 1,2 litros por hora.

El peso anda alrededor de los 16,5 kilogramos sin combustible. Un último consejo, que no es sobre el mantenimiento pero que conviene recordar. Cuando salga a navegar apriete bien las mariposas de fijación al espejo de popa y a la media hora de marcha vuélvalas a apretar. No le recordamos colocarle cadena porque suponemos que usted sabe que es una magnífica medida de seguridad unir el motor con cadena a algún cáncamo de la embarcación.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

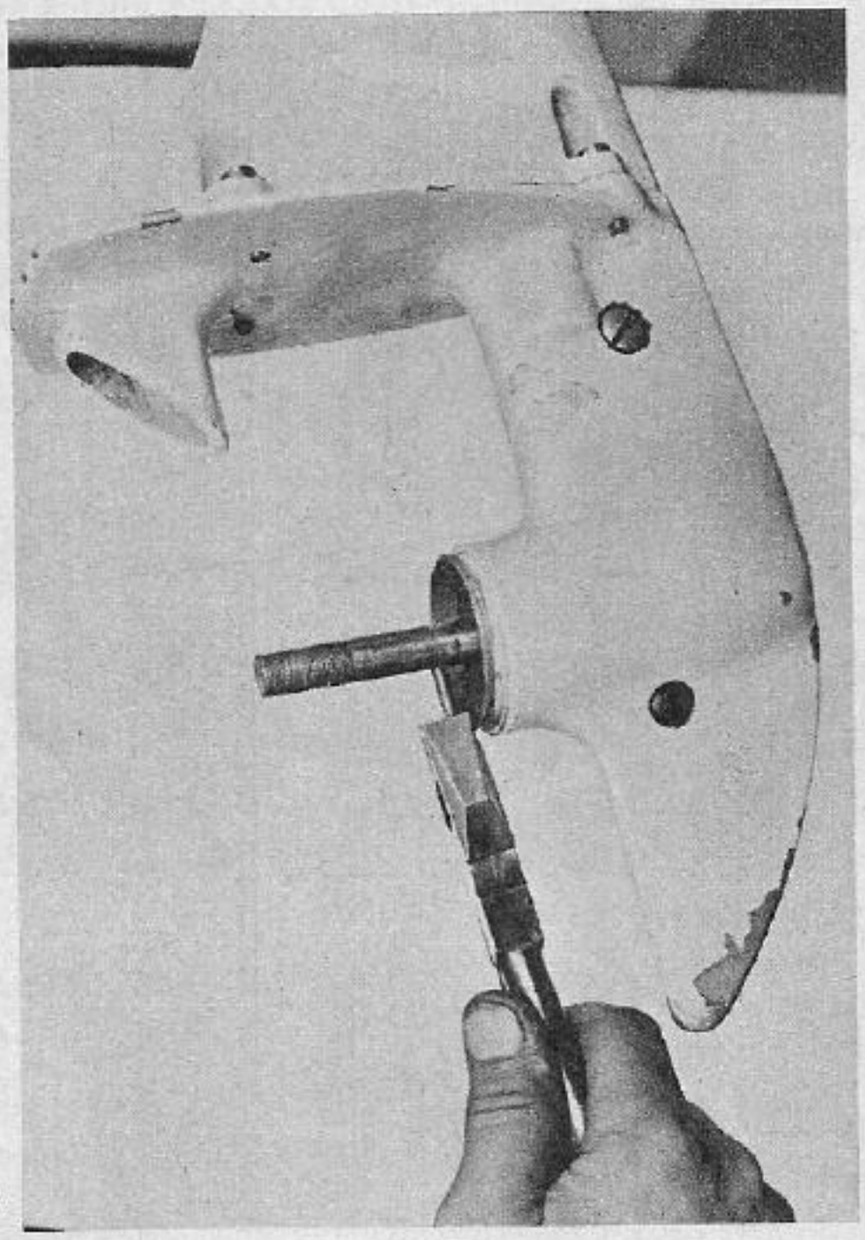
5

Operaciones sencillas pero fundamentales que permiten tener en perfectas condiciones de marcha a este motor. Cambio de hélice, lubricación de la pata, bujías, platinos, descarbonización de lumbreras de escape, etc



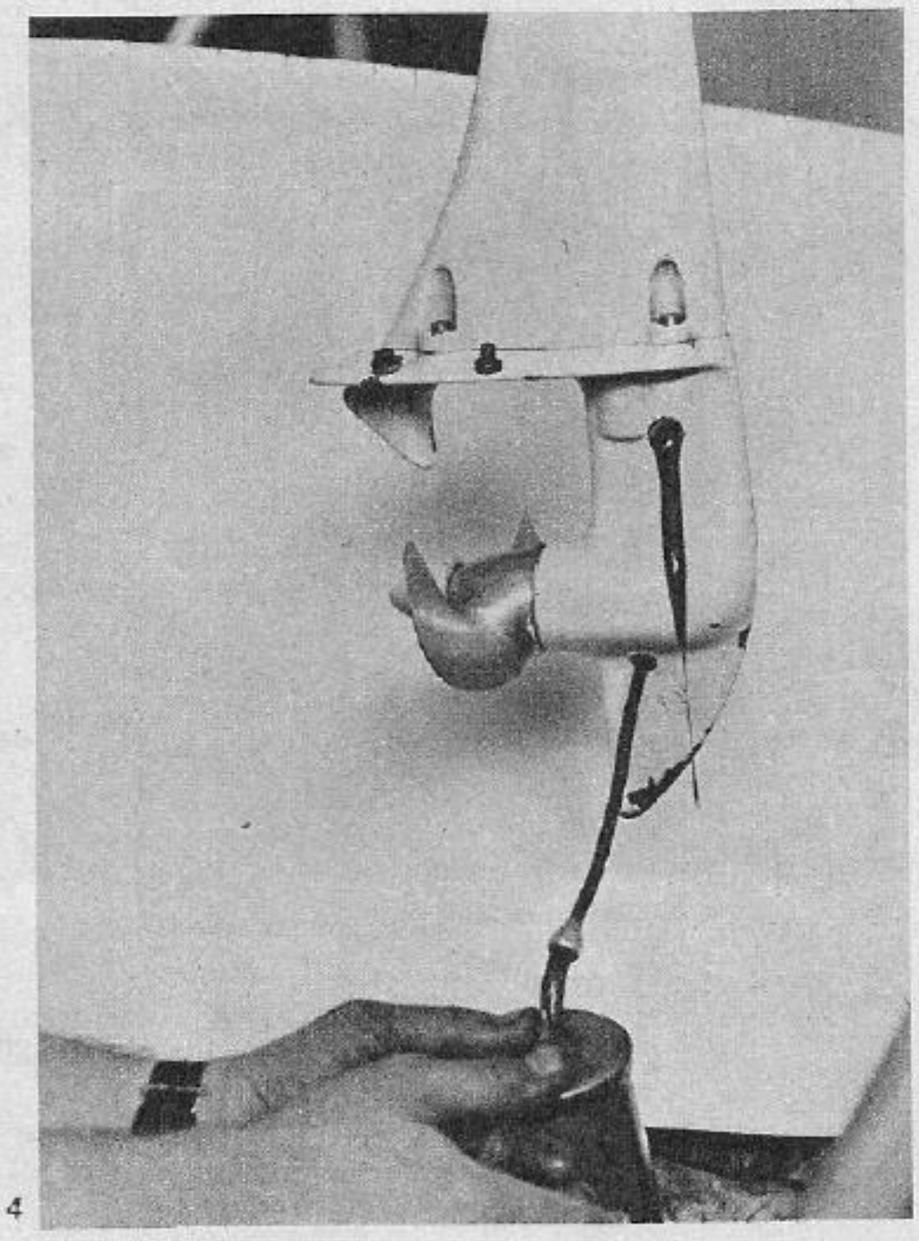
2

2 *La extracción de la hélice se inicia, obviamente, sacando la chaveta que en el caso del motor Televel está construida de bronce. Extraída la chaveta, se debe desatornillar el cono, construido en aleación de aluminio. Tomarlo con la llave fija correspondiente.*



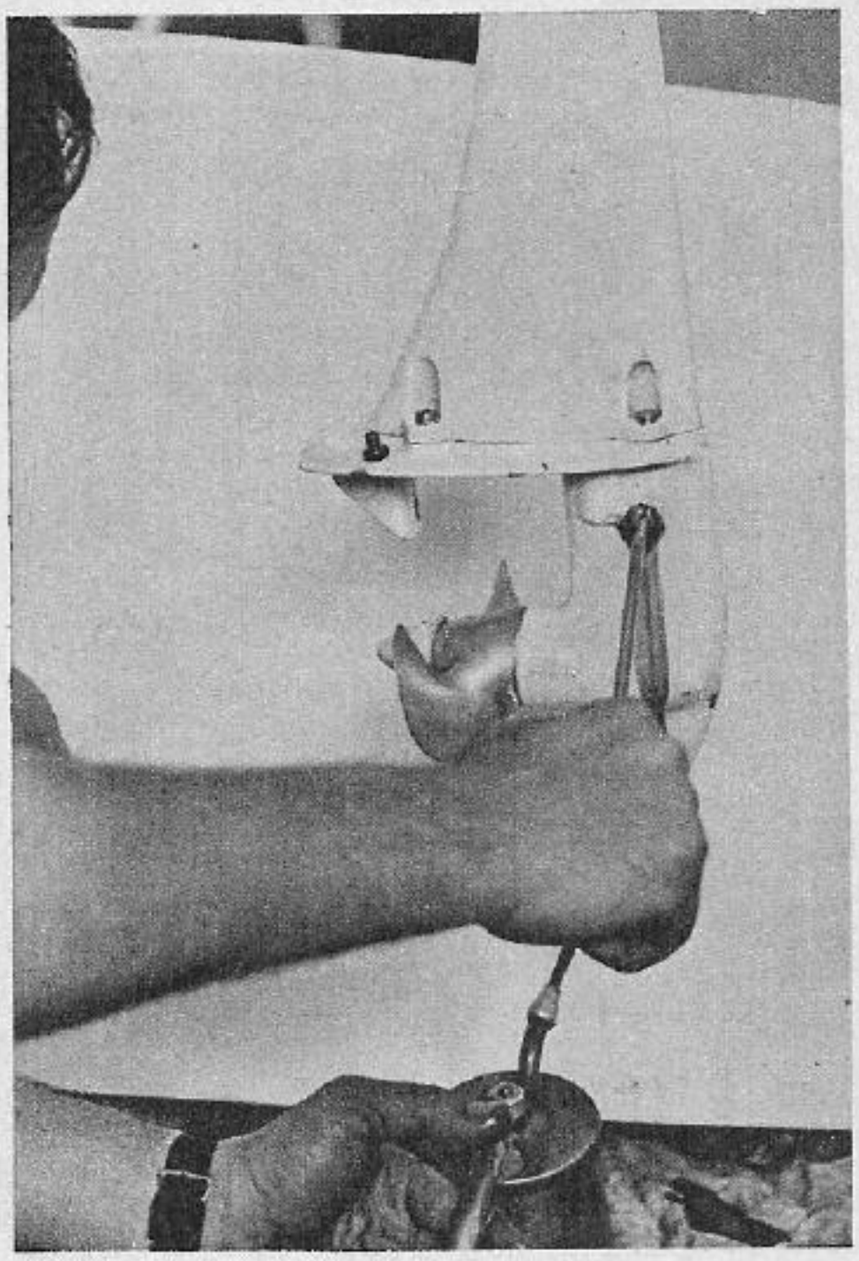
3

3 *Retirada la hélice solamente, queda por sacar la espina, que es de bronce. Esta cumple la función de trasmitir el movimiento de rotación del eje a la hélice y al mismo tiempo es 'tipo fusible", de forma tal que se produzca su rotura antes que sufra daños el motor cuando se encuentra una resistencia adicional. Por eso debe llevarse una espina original de repuesto y no "colocar una más robusta porque la otra se rompió".*



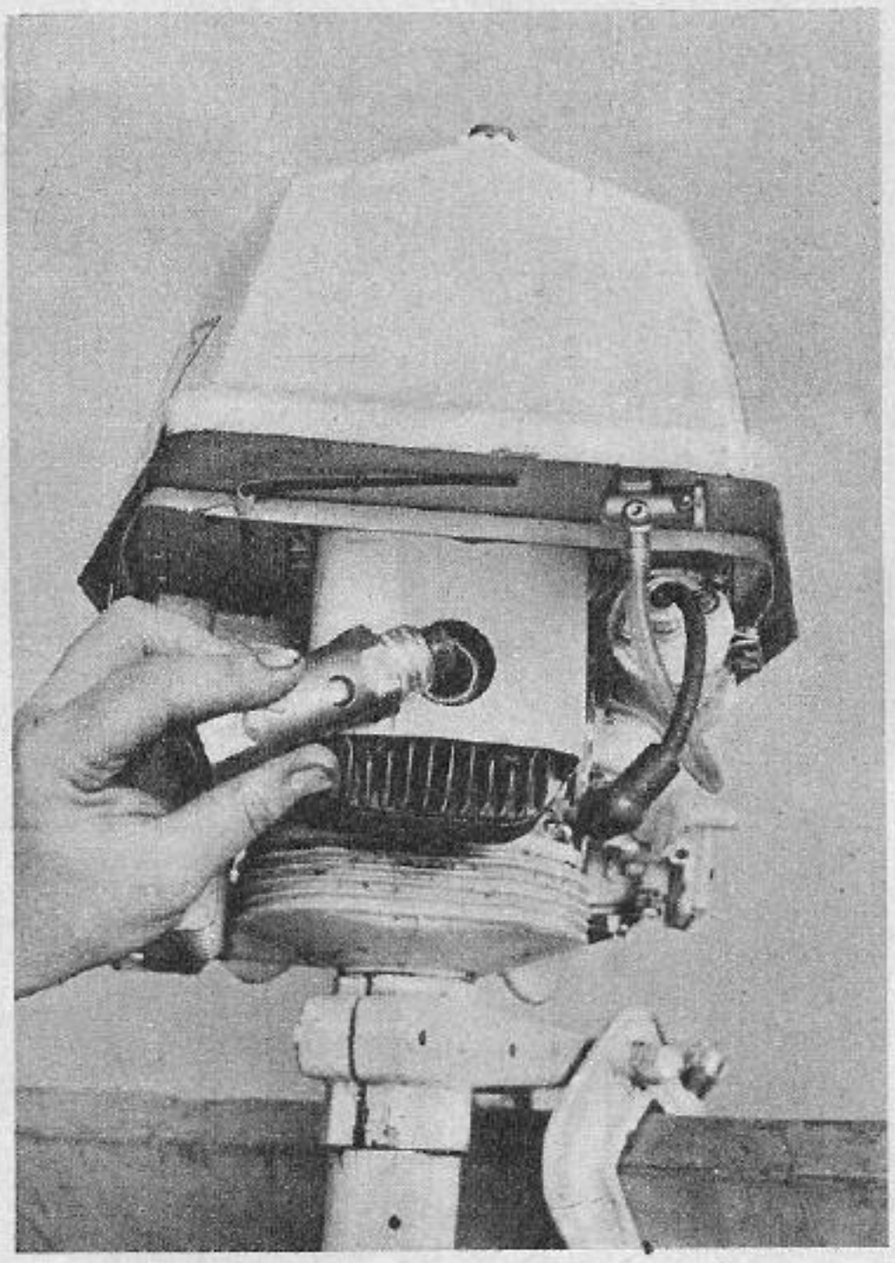
4

4 *Quizá la operación que más beneficios reporte y garantice una mayor duración de la vida del motor es el cuidado que se ponga en la lubricación de la pata. La observación del nivel del aceite debe hacerse periódicamente, manteniéndolo siempre a la altura del orificio superior. Para el cambio del aceite (la densidad recomendada es SAE 90), se quita el tornillo superior y luego el inferior. Drena así el aceite contenido en la pata. Conviene observarlo y en caso que presente signos de tener agua recurrir inmediatamente al mecánico. Lo más seguro es que sean los retenes, pero fuere lo que fuere, no debe echarse a andar el motor hasta haberlo solucionado.*



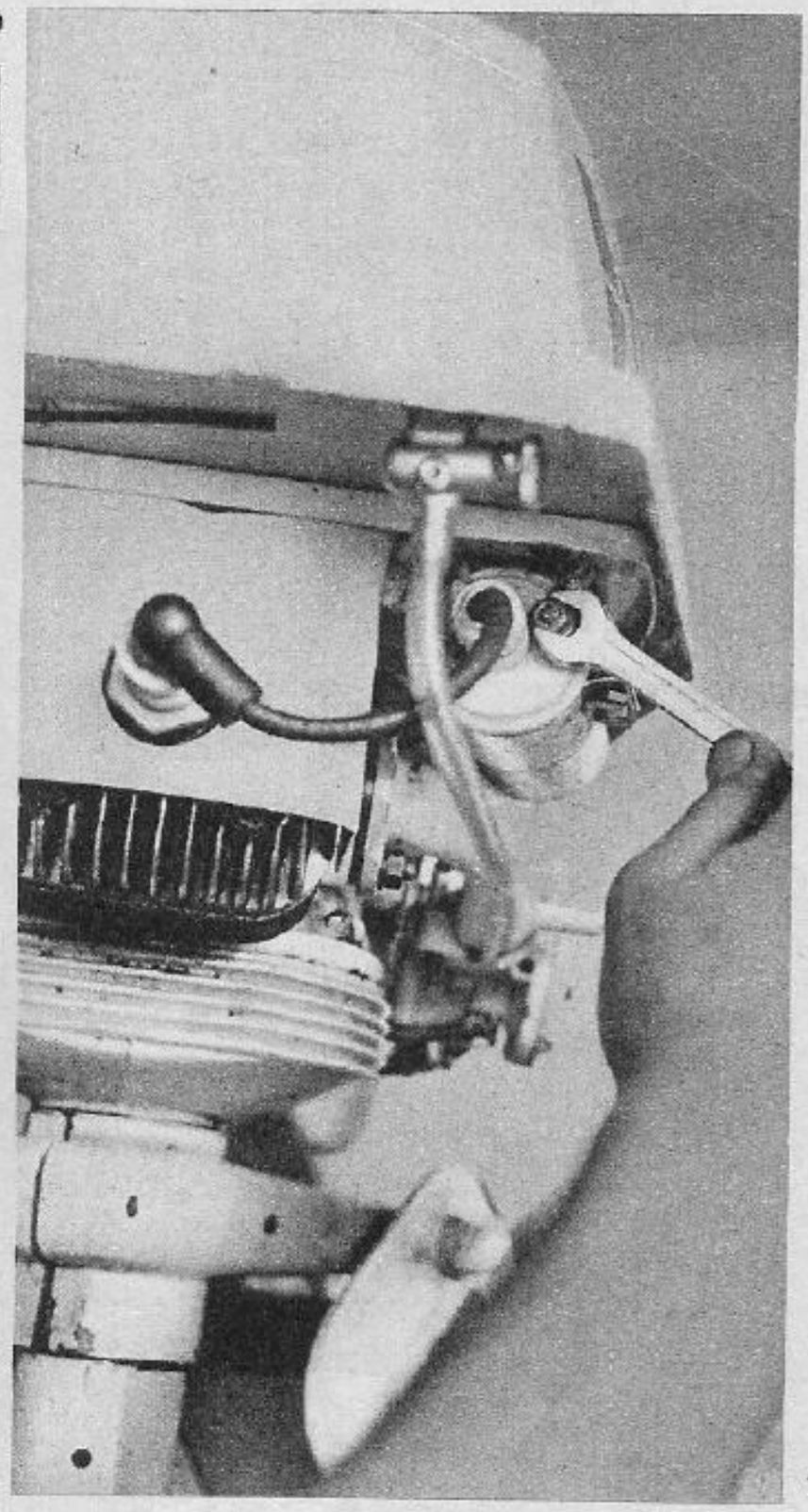
5

5 *En la fotografía anterior ya hemos colocado en posición de "llenado" la aceitera a presión. La operación de llenado (como la de vaciado) debe efectuarse con el motor, o mejor dicho la pata, en posición vertical. Colocada la aceitera en el orificio inferior, se comienza a mandar aceite hasta que sale por el orificio de arriba. En ese momento (y sin dejar de mandar aceite) se coloca el tornillo superior. Una vez ajustado éste se quita la aceitera y se coloca el tornillo inferior.*

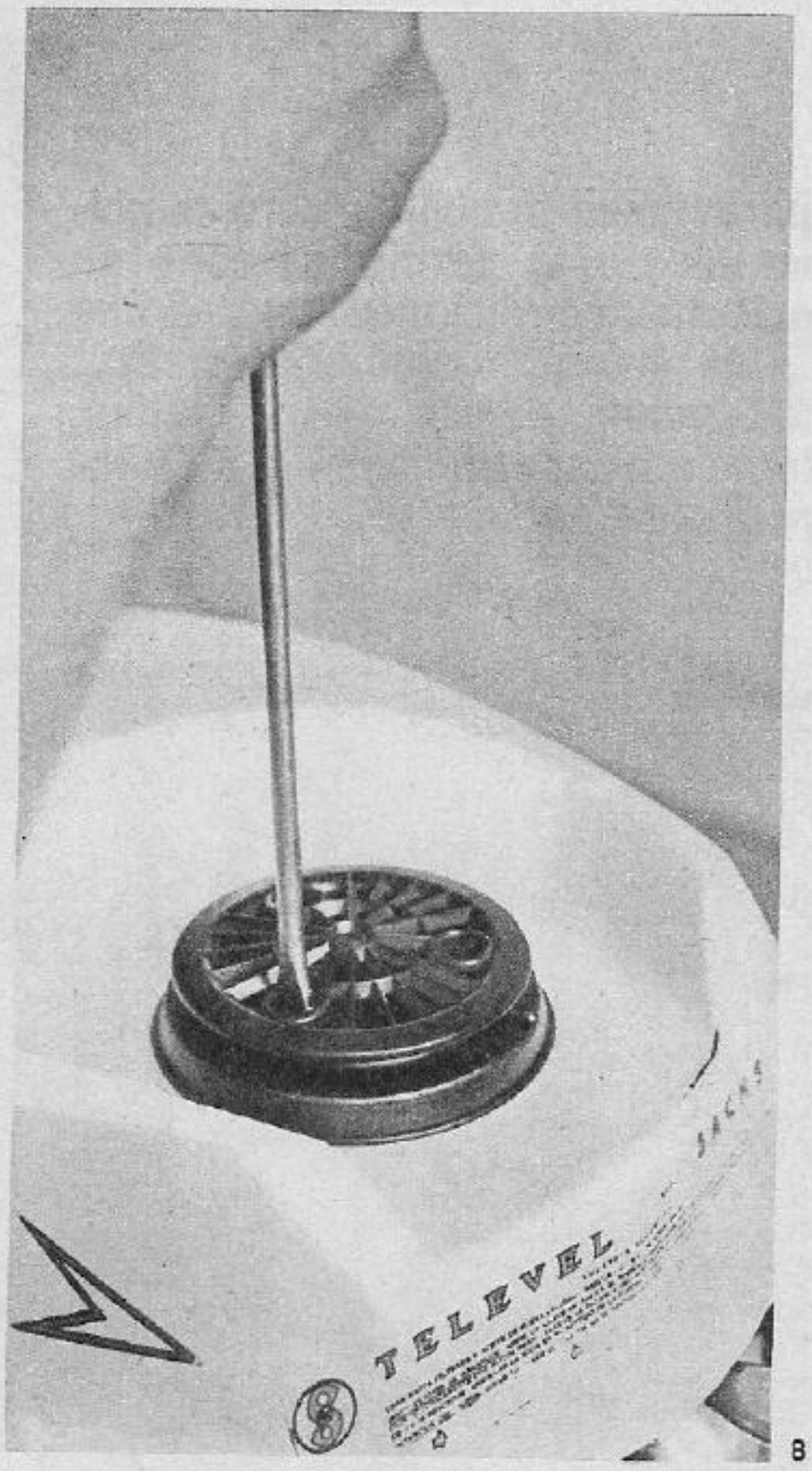


6

6 *La revisación de la bujía lleva encerrada en sí algo más que la eventual reposición o limpieza de la misma. De sus electrodos puede deducirse, por ejemplo, que si presentan un color blancuzco, el motor está trabajando con mucha temperatura o con una mezcla pobre. Si el color es oscuro significa que se anduvo mucho tiempo en el mínimo o que la mezcla es demasiado rica (esto también se nota en que aumenta mucho el consumo de combustible). La coloración "normal" que debe preesntar la bujía es parda.*



7



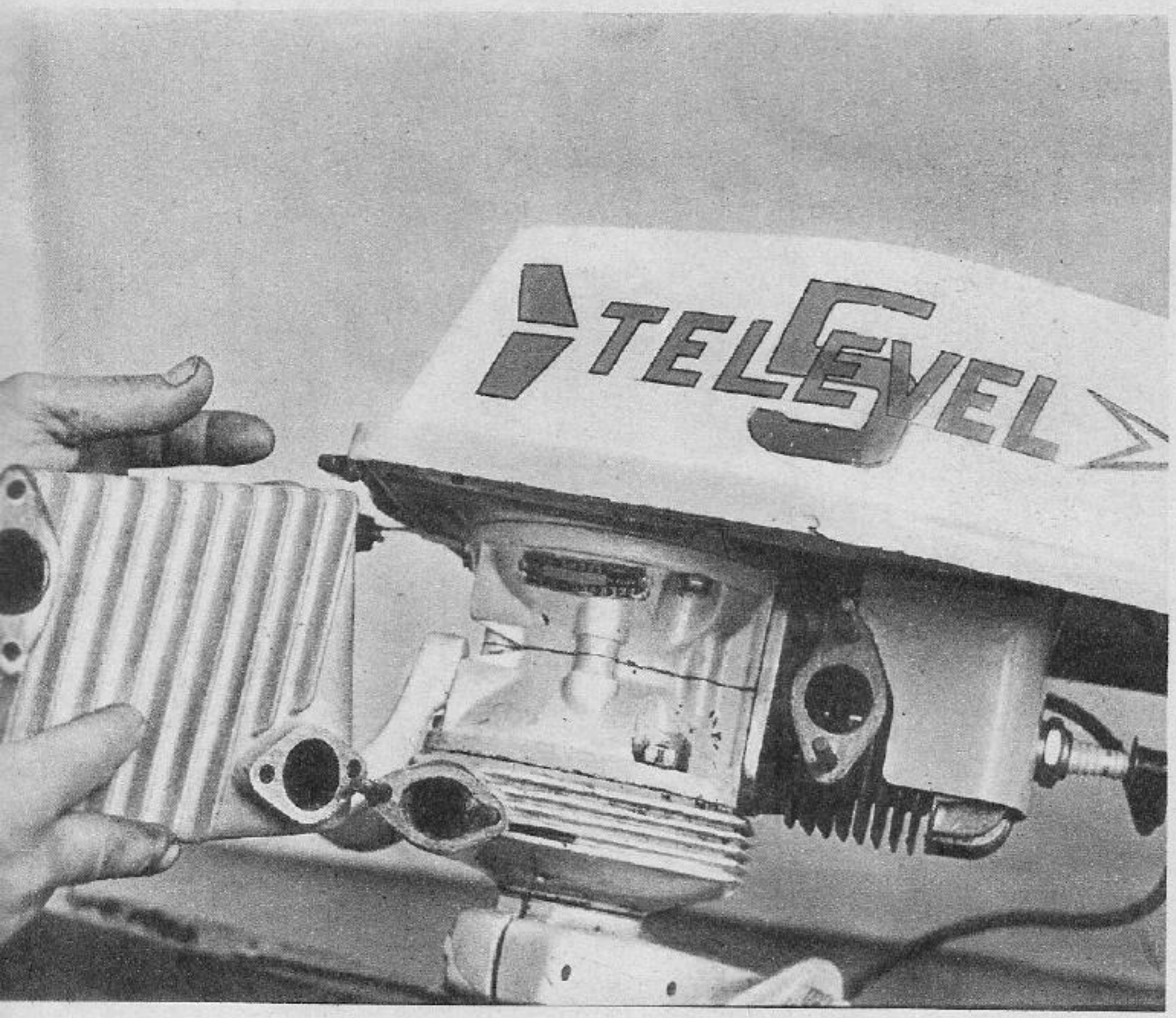
8

7 *Los terminales de la bobina tienen un acceso sencillo, basta una llave de 8 milímetros. Un consejo que damos es que cada operación que se realice sobre el motor y no requiera imprescindiblemente que la bujía esté conectada, se haga quitando el capuchón de conexión de la misma. Ello evitará sorpresas desagradables. La varilla oscura bajo la carcaza es la que permite hacer masa para detener el motor. Conviene, con el motor detenido, observar si hace franco contacto con la arandela que lleva la bujía.*

8 *Para proceder a control, limpieza y/o cambio de platinos, debe comenzar por quitarse la piolera de arranque, lo que se hace con tres tornillos en los que debe afirmarse bien cuando vuelva a armar. En el centro de la piolera se ha previsto la posibilidad de conectar un cuenta revoluciones.*

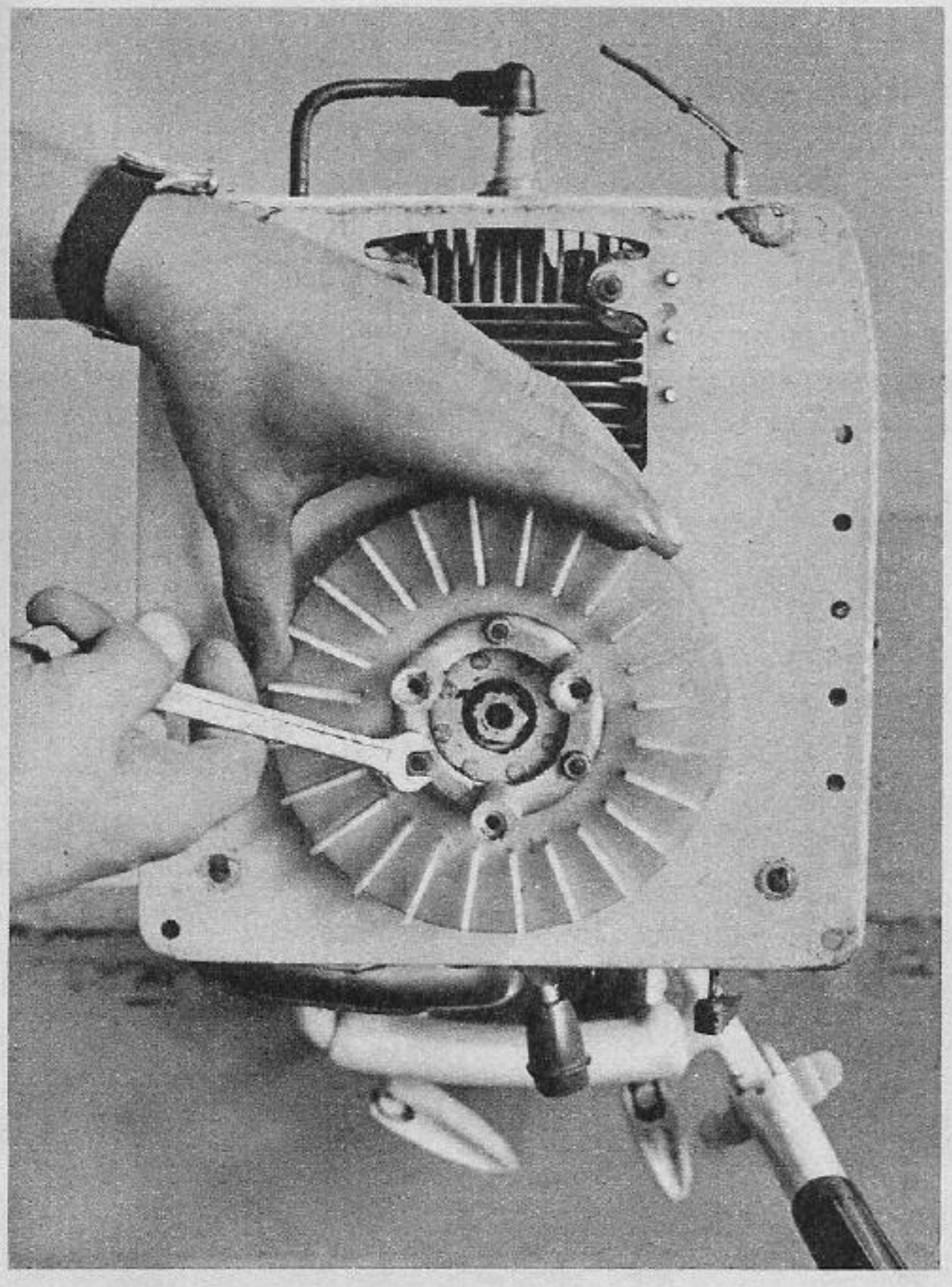
9 *Quitada la piolera, se toma una llave fija de 10 milímetros y se quitan cuatro tuercas que se encuentran alojadas bajo la carcaza Quitada la carcaza, debe sacarse el ventilador, también con llave de 8 milímetros, Quitado el ventilador, se controla platinos, debiendo tenerse cuidado que alguna conexión no vaya a quedar a masa al volver a armar. En el volante mencionado se encuentra una salida apta para conectar una bombita de 6 volts 25 watts. La luz recomendada de platinos es de 0,35 mm a 0,45 mm.*

10 *Algo muy aconsejable es descarbonizar el motor, y no es nada difícil. Mediante una llave de 10 mm se sacan cuatro tuercas y sale el radiador entero. Recordemos que la presencia de carbón produce un fuerte decaimiento en la potencia del motor. De paso, deben cambiarse las juntas, ya que es fácil que al sacarlas se rompan, y aunque así no fuera, cámbielas lo mismo. Con el pistón colocado en el punto medio interior, introducimos por la lumbrera un alambre doblado en forma de gancho y vamos retirando por la lumbrera el carbón depositado. Se debe tratar que no caiga en el interior, pero si así ocurre, se quita la bujía y se le dan dos o tres arranques al motor. Ello produce la expulsión del carbón que pueda haber penetrado.*

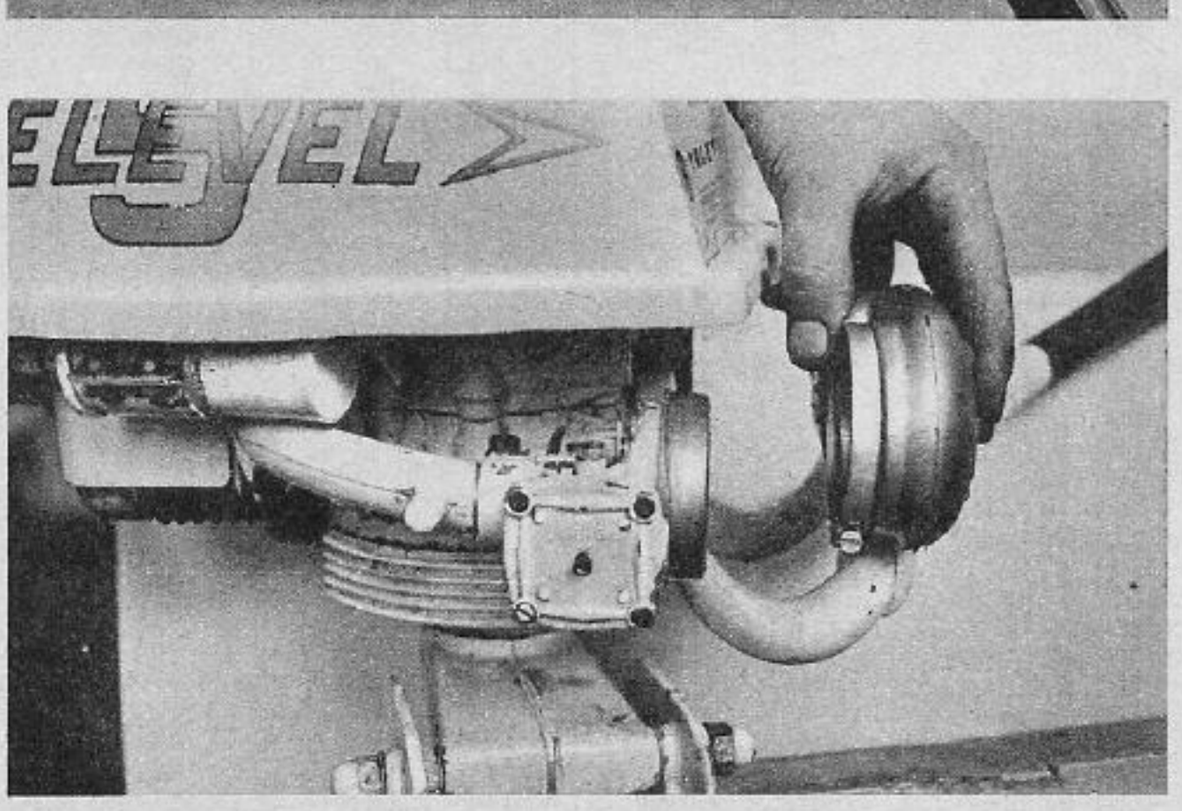


11 12 *Aflojando la brida, sale el silenciador de aspiración. Se presenta entonces claramente el carburador BING, de forma cuadrada, con cuatro tornillos de sujeción. Los dos tornillos ranurados que se ven sobre el carburador constituyen los dos chicler. Por detrás del tornillo superior izquierdo de sujeción del carburador hay una tuerca que es necesario aflojar (no quitar, sino aflojar simplemente) y se corre el carburador hacia adelante (respecto del motor) saliendo fácilmente. Ya con el carburador en la mano es cuestión de ir sacando todos los tornillos que hay, y van a ir saliendo: cuatro tornillos de sujeción, la tapa, la junta anillo, la membrana y plato de membrana, el asiento de esfera y la esfera, el resorte, dos tapones, dos juntas y dos chicler (baja 50 y alta 80), el niple giratorio, arandelas, bulón especial y filtro de mezcla. Al armar solamente puede dudar y mezclar los chicler, pero no es posible porque vienen marcados. Armado el conjunto, se monta con la palabra BING hacia arriba, es decir hacia la zona de los chicler.*

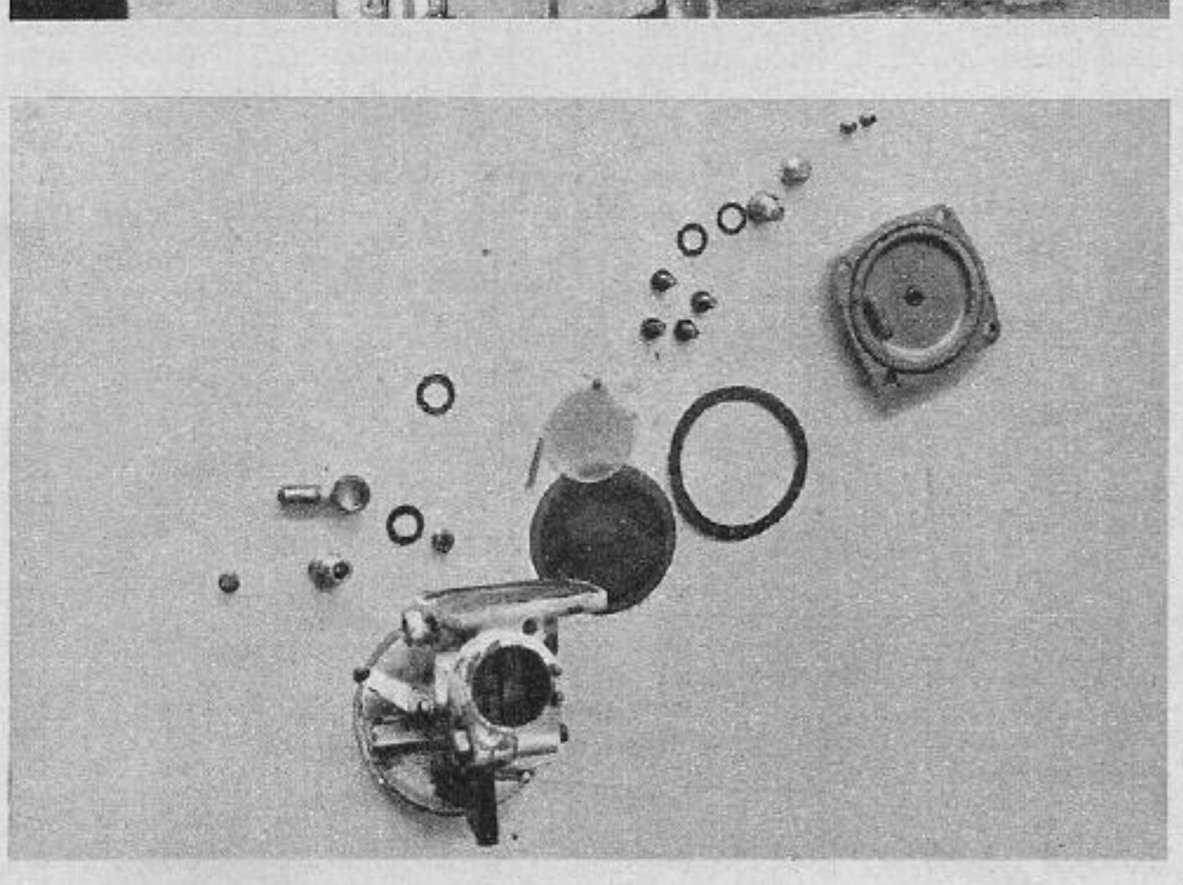
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



9



11



12

en Cordoba DIVERTIMENTI

López Puccio S.R.L.

LA CITA ES EN:

Trianon Riviera

TRAGOS Y MASTICABLES EN TODAS LAS DIMENSIONES

LA CAÑADA CASI ESQ. DEAN FUNES

conozca NARVIK por dentro

RESTAURANT
CONFITERIA
PISCINA
GRILL

NARVIK

IDEAL PARA LUNCH DESPEDIDAS O PEQUEÑAS COMIDAS

AVDA. RAFAEL NUÑEZ 399
CERRO DE LAS ROSAS

en el Cerro de las Rosas, ciudad de Cordoba (a la hora de almuerzo o cena) lo espera...

RANCHO GRANDE

AVDA. RAFAEL NUÑEZ 1020 (CERRO DE LAS ROSAS) CORDOBA T.E. 81-1529

toda hora es buena para...

Neuchatel

SALON DE TE
CERVECERIA
REPOSTERIA VIENESA
RESTAURANT
Av. Rafael Núñez 2203 T. E. 77501
Cerro de las Rosas - Córdoba

Conozca un sitio distinto, con precios que no lo son.
Para cada acontecimiento un menú. Solicite presupuesto.

EN CARLOS PAZ...

KARTHUM

EN CORDOBA

MOORISH Caffé

salón de té - cocktails - música

Hay quienes gustan de lo muy especial... para ellos...

Confitería Molino del Cerro prepara sus exclusivos

MANJARES HELADOS

Delirios creativos para la vista y el paladar y ahora también El Molino, siempre dando más, invita a conocer su íntimo y selecto Moulin Rouge Petit Restaurant

AVDA. RAFAEL NUÑEZ 709 CERRO DE LAS ROSAS CORDOBA

Podemos mostrarle que hay una forma mejor de
- Preparar una rana...
- Preparar otras cosas...
- Hacer un culto de la cordialidad

Mónaco
El Palacio de las Ranas

AVDA. RAFAEL NUNEZ 1100 CERRO DE LAS ROSAS

COCKTAILS - LOMITOS
TEA ROOM
ART GALLERY etc.

AVDA. RAFAEL NUÑEZ 898 CORDOBA

Cerro de las Rosas los lomitos

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	4.500.—
Isabella	1958	4.800.—
Isabella	1959	5.000.—
Isabella	1960	5.600.—
Isabella	1961	6.000.—
Isabella	1962	6.700.—
Isabella	1963	7.300.—
BUICK		
4 p.	1940	1.600.—
4 p.	1941	1.700.—
4 p.	1942	1.800.—
4 p.	1946	2.000.—
4 p.	1947	2.200.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1942	2.300.—
4 p.	1946	2.700.—
4 p.	1947	2.800.—
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
11 ligero	1946/9	3.100.—
11 ligero	1950	3.300.—
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	8.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.900.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	9.500.—
Special	1964	8.500.—
Súper	1965	11.000.—
Special	1965	9.500.—
Súper	1966	12.500.—
Special	1966	11.000.—
Súper	1967	13.500.—
Special	1967	12.000.—
Súper	1968	15.000.—
Special	1968	13.000.—
Súper Lujo	1968	16.000.—
Súper Sport	1968	17.000.—
CHRYSLER		
4 p.	1940	1.600.—
4 p.	1941	1.900.—
4 p.	1946	2.500.—
4 p.	1947	2.600.—
4 p.	1948	2.800.—
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	2.500.—
700	1960	3.600.—
700	1961	3.800.—
700 coupé	1961	5.000.—
700	1962	4.000.—
700	1963	4.300.—
SL	1964	3.500.—
SL	1965	3.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1958	3.600.—
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.800.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	7.200.—
Sedan	1967	8.200.—
Universal	1967	8.500.—
Sedan	1968	9.000.—
Universal	1968	9.300.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1957	3.500.—
Ika	1958	4.000.—
Ika	1959	4.500.—
Ika	1960	5.000.—
Ika	1961	5.500.—
Ika	1962	6.000.—
Ika	1963	6.500.—
Ika	1964	7.000.—
Ika doble tracc.	1964	7.500.—
Ika	1965	7.500.—
Ika doble tracc.	1965	7.500.—
Ika	1966	7.800.—
Ika	1967	8.200.—
Ika	1968	8.700.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	4.000.—
1100	1961	5.800.—
2100	1961/2	7.500.—
750	1962	4.400.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.900.—
1100	1963	7.000.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.500.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	9.000.—
1500 C. Largo	1965	9.800.—
Familiar	1965	9.500.—
Familiar Largo	1965	10.000.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.000.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	13.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	7.500.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	14.500.—
1500 C	1969	12.800.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.800.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	12.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	13.000.—
Falcon Futura	1966	13.500.—
Falcon de Lujo	1967	14.000.—
Falcon Standard	1967	12.500.—
Falcon Futura	1967	14.500.—
De Lujo	1968	14.800.—
Standard	1968	14.000.—
Futura	1968	16.000.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.600.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.800.—
Kombi	1963	4.000.—
700	1964	4.000.—
Kombi	1964	4.200.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	4.300.—
Kombi	1965	4.500.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
LINCOLN		
4 p.	1951	2.200.—
4 p.	1956	3.500.—
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	19.000.—
220 S 4 p.	1961	17.000.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
M. G.		
4 p.	1966	9.000.—
MORRIS		
Mini Minor 1000 ..	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	9.200.—
404 5 banc	1964	9.800.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	10.500.—
404 Stand.	1966	11.200.—
404 de lujo	1966	12.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
PONTIAC		
Sedanette	1947	2.500.—
4 p.	1951	3.400.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	6.700.—
Classic Custom	1962	6.200.—
C. Country	1962	6.500.—
Ambassador 990 ...	1963	7.300.—
Ambassador 990 2 p.	1963	8.000.—
C. Custom 1ª S ..	1963	6.900.—
C. Custom	1963	7.300.—
C. Country	1963	7.400.—
C. Country 660 ...	1963	8.200.—
De Luxe 550	1963	6.500.—
Ambassador 990 ...	1964	9.300.—
C. Custom 660	1964	8.200.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1964	9.500.—
De Luxe 550	1964	7.500.—
Ambassador 990 ..	1965	10.500.—
C. Custom 660	1965	9.500.—
C. Country 660	1965	11.000.—
De Luxe 550	1965	8.700.—
Ambassador 990 ...	1966	11.500.—
C. Custom 660	1966	10.500.—
C. Country 660 ...	1966	12.000.—
De Luxe 550	1966	9.300.—
Ambassador 990 ...	1967	14.000.—
C. Custom 660	1967	12.500.—
C. Country 660	1967	14.000.—
De Luxe 550	1967	11.300.—
Ambassador 990 ...	1968	15.000.—
C. Custom 660	1968	13.500.—
C. Country 660	1968	15.000.—
De Luxe 550	1968	12.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	4.000.—
4 L.	1963	4.000.—
Gordini	1963	4.300.—
4 L.	1964	4.500.—
Dauphine	1964	4.200.—
Gordini	1964	4.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	5.400.—
Dauphine	1965	4.800.—
Gordini	1966	5.900.—
Dauphine	1966	5.200.—
4 L	1966	6.000.—
Gordini	1967	6.500.—
4 L	1967	7.000.—
Renault 850	1967	5.700.—
Gordini	1968	7.500.—
4 L	1968	7.500.—
850	1968	6.200.—
RILEY		
1500	1961	6.000.—
1500	1966	9.000.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	11.000.—
300 S 4 p.	1967	12.000.—
380 2 p.	1967	16.000.—
380 W 2 p.	1967	17.000.—
300 4 p.	1968	12.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	17.000.—
380 W 2 p.	1968	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	9.500.—
III	1964	10.500.—
III	1965	10.800.—
Coronado	1965	11.000.—
G. Turismo	1965	11.200.—
IV	1966	12.000.—
Coronado	1966	12.400.—
G. Turismo	1966	12.800.—
IV	1967	13.000.—
Coronado	1967	13.500.—
G. Turismo	1967	14.000.—
IV	1968	14.500.—
Coronado	1968	15.000.—
G. Turismo	1968	15.550.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p. ..	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p. ..	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.300.—
AZU Furg.	1966	4.800.—
AZU Furg.	1967	5.300.—
AZU Furg.	1968	6.100.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	7.000.—
10 ,, ...	1966	11.000.—
10 ,, ...	1967	12.000.—
10 ,, ...	1968	13.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	7.000.—
D-100 ,, ...	1964	8.200.—
D-100 ,, ...	1965	9.000.—
D-100 ,, ...	1966	10.000.—
D-100 ,, ...	1967	11.000.—
D-100 ,, ...	1968	12.000.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	7.000.—
D-100 ,, ...	1963	7.500.—
D-100 ,, ...	1964	8.200.—
D-100 ,, ...	1965	9.000.—
D-100 ,, ...	1966	10.000.—
D-100 ,, ...	1967	11.000.—
D-100 ,, ...	1968	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	7.000.—
D-100 ,, ...	1964	8.200.—
D-100 ,, ...	1965	9.000.—
D-100 ,, ...	1966	10.000.—
D-100 ,, ...	1967	11.000.—
D-100 ,, ...	1968	12.000.—
FIAT		
Multicarga 1500 ...	1965	7.500.—
Multicarga 1500 ...	1966	8.000.—
Multicarga 1500 ...	1967	8.500.—
Multicarga 1500 ...	1968	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	7.000.—
F-100 ,, ...	1962	7.800.—
F-100 ,, ...	1963	8.500.—
F-100 ,, ...	1964	9.000.—
F-100 ,, ...	1965	
F-100 ,, ...	1966	11.000.—
F-100 ,, ...	1967	12.000.—
F-100 ,, ...	1968	13.800.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA ,, ...	1962	4.600.—
IKA ,, ...	1963	4.800.—
IKA ,, ...	1964	5.000.—
Glad. V Pick-up ...	1964	5.000.—
Glad. X ,, ...	1964	5.200.—
Glad. V ,, ...	1965	5.400.—
Glad. X ,, ...	1965	5.800.—
Glad. V ,, ...	1966	6.000.—
Glad. X ,, ...	1966	6.400.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.500.—
,, ...	1965	6.000.—
,, ...	1966	6.400.—
,, ...	1967	7.000.—
,, ...	1968	7.400.—
,, 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	8.640.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.250.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.400.—
Valiant	18.460.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.267.—
UA-5RA t/doble	16.932.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.000.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
404 Súper Lujo, 4 p.	16.650.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	19.547.—
Clas. De Luxe 380, 4 p. ..	17.809.—
C.-Country 380, 4 p.	20.201.—
Ambassador 380, 4 p.	24.901.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	9.602.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.768.—
Gordini, 4 p.	10.397.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	24.512.—
380W, Compet., 2 p.	21.460.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja ...	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj. ...	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 6 cil.	16.232.—
F-100 8 cil.	16.808.50
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

CILINDRADA			
AJS			
500	46-48	800/1.000
350	46-48	500/ 800
500	49-54	950/1.400
500	60-62	2.500/3.000
650	60-62	2.800/3.500

MERCADO

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 48	900.—
ZANELLA SPECIAL 12S	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.350.—
ZANELLA PONDEROSA	1.700.—

LANCHAS 0 Km

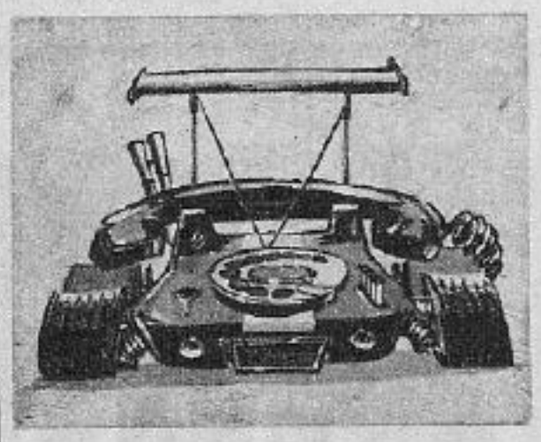
MODELO	MOTOR		MEDIDAS	PRECIO
AVAN-CANESTRARI				
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$ 4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,49-0,68	$ 6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$ 6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$ 8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$ 10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$ 11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$ 12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$ 9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$ 11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$ 11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$ 12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$ 13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$ 15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$ 7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-093	$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$ 20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$ 22.000.—
DELTA-MARINE				
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$ 1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$ 4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$ 5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$ 6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$ 7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$ 5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$ 6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$ 13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$ 15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$ 5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$ 6.900.—
JUANJO				
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$ 8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$ 7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$ 8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$ 9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$ 7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$ 4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$ 2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$ 3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$ 2.080.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS	PRECIO
NAUTICA-BERMUDA				
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$ 4.860.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$ 5.265.50
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$ 5.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$ 6.006.—
Sportmin	Evinrude	33HP	3,79-1,63-0,68	$ 6.650.—
Sportmin	Evinrude	40HP	3,79-1,63-0,68	$ 7.200.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$ 4.880.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$ 5.265.50
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$ 5.467.80
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$ 5.873.30
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$ 6.423.30
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 6.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 6.455.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 6.450.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.020.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$ 9.849.40
S/Sport STD	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 11.699.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 9.138.—
S/Sport d/Lujo	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$ 10.889.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 12.789.40
444	Evinrude	55HP	4,44-1,72-0,80	$ 11.931.40
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$ 13.781.40
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$ 14.831.40
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$ 14.179.40
Mark II	Evinrude	115HP	4,65-1,88-0,72	$ 15.229.40
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$ 21.300.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$ 23.200.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$ 25.400.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 24.800.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 26.500.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 28.700.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 27.100.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 29.000.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 31.200.—
PAGLIETTINI				
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$ 9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$ 8.975.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$ 11.579.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$ 12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$ 13.401.—
Comodin	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$ 14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$ 15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$ 18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$ 20.267.—
REGNICOLI				
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$ 5.050.—
Dorado Pescador	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$ 5.950.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 6.415.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 6.965.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 6.758.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 7.558.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 8.562.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$ 9.817.50
Dorado V2	Johnson	55HP	4,33-1,75-0,75	$ 10.637.50
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$ 12.227.50
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$ 13.937.50
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$ 27.500.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$ 29.500.—

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

— *PARABRISAS CORSA*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL TELEFONO NEGRO

Hola... ¿Corsa?

—¡Sí, sí! (no se escucha nada).

—Habla "La víbora" Acosta, desde Córdoba.

—¿Quién..? ¿La Victrola rota de la tómbola?

—¡NO! ¡HECTOR ACOSTA, DE CORDOBA!

—¡AHHH! ¿Qué hacés viborón?

—Nada. Recopilando chimentos y apostillas para ustedes.

¿Se enteraron que "Pirín" Gradassi estaría por llegar a un acuerdo con Ford? Le habrían ofrecido correr con un Formar bajo la atención de Paco Martos. También participaría en carreras de Turismo Carretera Fórmula "A" con un Falcon F-100. Por el momento no es nada seguro, pero...

—Bien, ¿Qué pasa con Copello?

—Todo hace suponer que Eduardo este año correría solo, por su cuenta. Por lo pronto Nasif está esperando contestación de Ford e ingresaría al equipo de Steven. Ruesch ídem. La gran esperanza de Eduardo es el motor siete bancadas de IKA, que según le prometieron estaría para julio. Por el momento está haciendo algunas reformas sobre el Numa para prepararlo para la primera carrera del año. Otra de las ideas sería construir una máquina similar al Berta LR para dotarlo de un motor tres litros.

—¿Qué novedades tenés acerca del Renault R-6?

—Todo lo que te puedo adelantar es que es casi una fija que sale a la venta en marzo. El precio será de 1.250.000 pesos de los viejos, salvo error u omisión.

—Hola... ¿Corsa?

—Sí, ¿quién habla?

—Cocho López ¿cómo están?

—Bien todos por aquí. ¿qué es de tu vida?

—Y, yo siempre rompiéndome el lomo. Acabo, de llegar de Mar del Plata.

—¿Qué pasa con Steven?

—Mirá, por el momento no hay nada seguro. Hablé con Steven y quedó en contestarme; estoy esperando tener una entrevista personal para charlar con él y me conozca. Tengo entendido que por sobre todas las cosas le interesa la calidad humana de la gente que integra su equipo.

—Macanudo, ¿qué hacés, te volvés a Mar del Plata?

—No, por el momento me voy a quedar en Buenos Aires, y el cinco me voy a Punta del Este.

—No te matés Cocho.

—¡Corsa bueeeenos días!

—Sí, que tal. Estoy en Fiat y tengo una precisa que les puede interesar...

—(Interrumpe) ¿Quién habla?

—No les puedo decir quién soy pero les voy a largar la precisa: Fiat va a lanzar en este año, un modelo de cupé 1.500 que va a pesar nada más que 700 kg. Va a tener capot, puertas y baúl de plástico, motor con toda la polenta del Grupo 2 y pasarruedas recortados. Pero ojo, el auto se va a vender única y exclusivamente vía concesionario Fiat, sin intervención de la Comisión.

—¿Y cuántos van a hacer?

—Creo que van a fabricar entre 700 y 1.000 unidades. Va a ser el equivalente argentino del Lancia HF, ¿vieron? Bueno, no puedo seguir porque hay gente cerca mío. Si sé algo más los llamo la semana que viene... ¡Cliv!

—Hola... ¿Con la redacción de Corsa?

—Sí ¿quién molesta?

—Aquí Pedro Campo. ¿Quién habla?

—Mambrú. ¿Cómo estás, viejo? ¿Qué novedades tenés?

Bueno, algunas... Entre otras que me separé de Steven y de ahora en adelante voy a trabajar como proyectista free-lance, es decir por encargo.

—¿Y por qué esa determinación? ¿Hubo algún desentendimiento?

—No, en absoluto. Desde ya que nos separamos en los mejores términos. Simplemente tenía ganas de empezar a trabajar por mi cuenta propia.

—Bueno, si es para bien de todos y mal de ninguno nos parece excelente.

—...mirá, al final el boom que se armó alrededor de Daytona se desinfló rápidamente sin que se concretaran los arreglos que se preveían.

—Sí, pero de todas maneras hubo un acuerdo con De Cadenet.

—¿Cuál fue?

—El de Jorge Omar del Río, el piloto de Peugeot que a mediados de semana arregló para ocupar la plaza que rechazó Pairetti. Así que la pareja De Cadenet-Del Río estará en Daytona.

—Que tengan suerte...

EL CRONOGRAFO AUTOMATICO DEL SIGLO XXI..!



CHRONO-MAT 1808 - ACERO

¿Qué puede hacer el chronomat?
Medir el tiempo - Calcular las velocidades - Determinar una producción horaria - Multiplicar - Dividir Elevar una cifra al cuadrado - Efectuar una regla de tres - Resolver los problemas de geometría que comprenden el factor π - Calcular intereses o descuentos - Establecer un precio de coste - valorar cambios y paridades monetarias.

¿Quién puede usar el chronomat?
El deportista, el automovilista aficionado o de carreras, el artesano y el industrial, el técnico y el arquitecto, el agente de métodos, el contramaestre y el jefe de taller, el director de empresa, el comerciante en su especialidad, el estudiante y el profesor, el científico y el investigador.

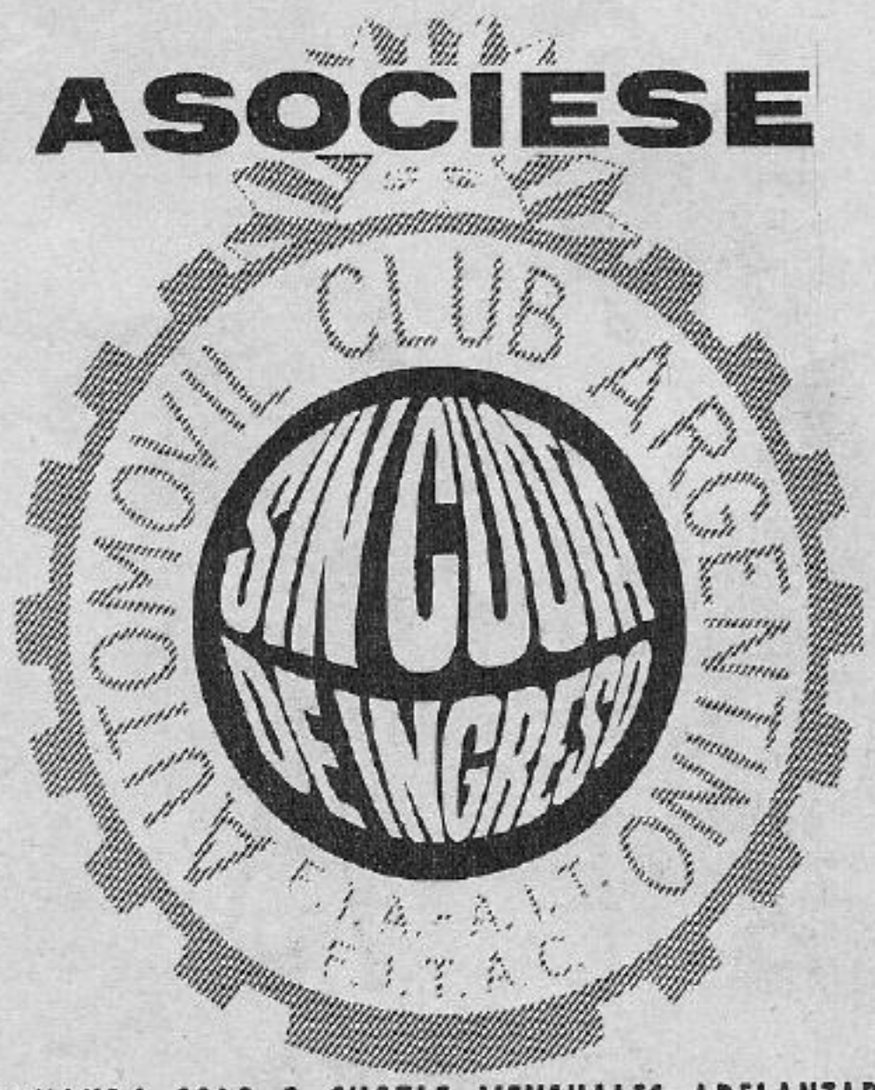
CHRONO-MATIC: 2111-ACERO
Calendario - Con Rotor Planetario (Perfección en Cuerda Automática)



BREITLING
GENÈVE

EN ARGENTINA:
BREITLING: Permiso Nº. 1046 - Apartado Especial Nº 32 Distrito Nº 6 - CORDOBA

ASOCIESE



ABONANDO SOLO 3 CUOTAS MENSUALES ADELANTADAS

PLENARIOS	POR MES	m$n.	900.- ó $ 9.-
ACTIVOS "A" INTERIOR	„	„	700.- „ „ 7.-
ACTIVOS "B" INTERIOR	„	„	450.- „ „ 4,50

SOLICITE FOLLETOS SOBRE SERVICIOS Y BENEFICIOS

INFORMESE EN DEPENDENCIAS PROPIAS, REPRESENTACIONES Y ESTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS

MAS DE 440.000 SON SOCIOS

HOMENAJE A PERKINS EN ALBERDI

DE ALBERDI CON AMOR: ASAD

El sábado pasado el popular pueblo de Alberdi, que Perkins hizo famoso, ofreció su homenaje simple y sincero el Campeón de Turismo Carretera. Todo lo que pasó el sábado en la estancia y por la noche en el pueblo. El día que Alberdi fue "ciudad"

A las ocho de la noche del sábado, cuando el sol ya se había escondido, en la ruta 7 y el camino de acceso a Juan Bautista Alberdi se había formado una inmensa caravana que hacía suponer una "cuadrera". Sin embargo la razón de la fila india de automóviles (más de 100 vehículos) era otra muy distinta. Gastón Perkins, hijo adoptivo de Alberdi, iba a ser homenajeado por su título de Campeón de Turismo de Carretera.

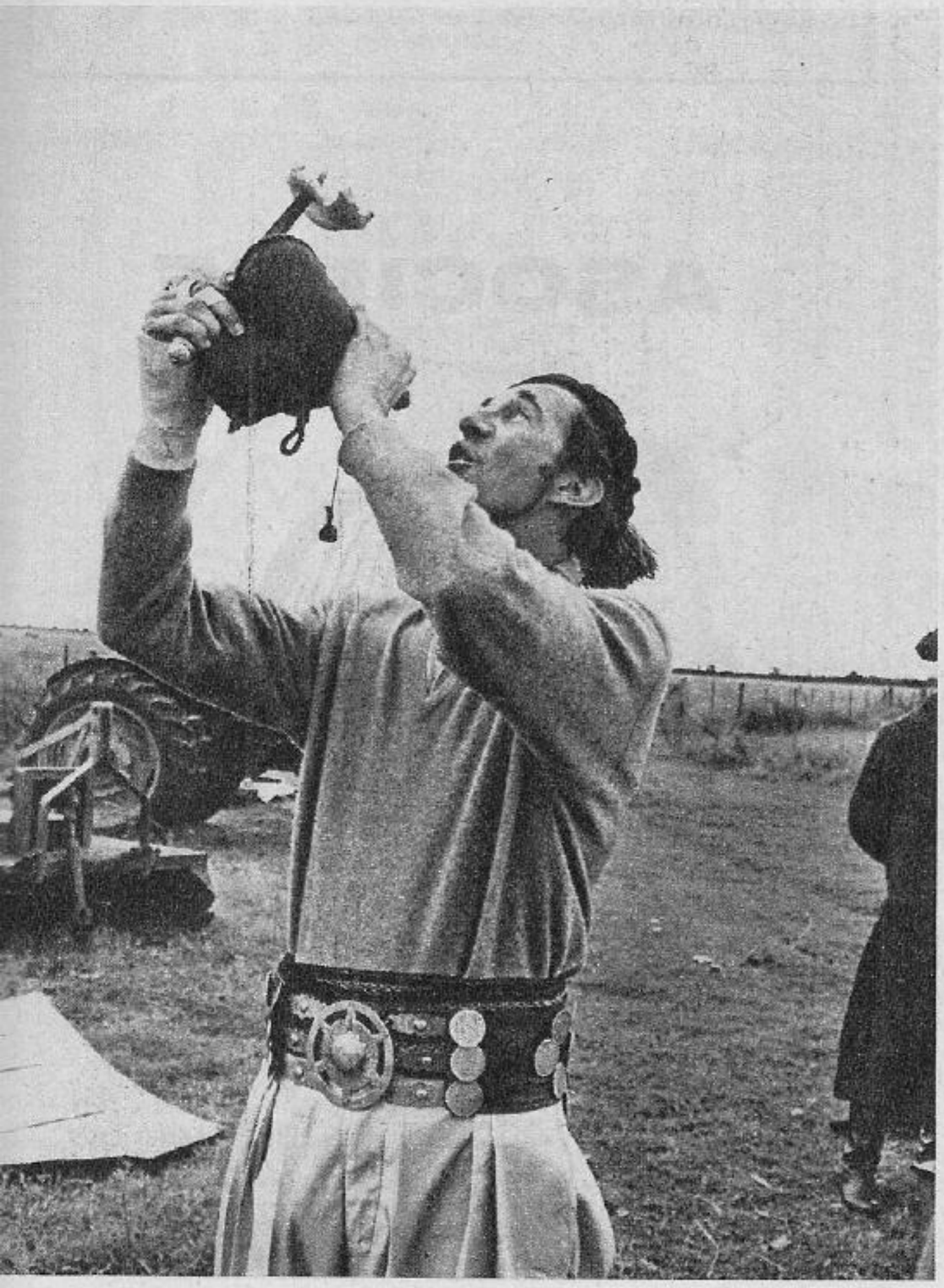
Y como era de esperar, pasó de todo. A eso de las ocho y media con la pickup conducida por Johnny Perkins llevando a Gastón, Zurita y el intendente de Alberdi, don Luis Buscatti, se puso en marcha y detrás la comitiva integrada por todas las familias motorizadas del pago. La entrada a la ciudad fue apoteótica, la gente del campo de los Perkins vitoreando a su ídolo y patrón, todo Alberdi y hasta una pareja que recién salía de la iglesia luego de haber dicho el "sí" de rigor homenajeó a su campeón con el ramo de azahares de la novia. Y por supuesto que su derecho tenían porque que de un pueblo de apenas 2.500 habitantes salga un campeón de TC no es cosa normal y Alberdi se da ese lujo.

El asunto comenzó con el arribo al Club Matienzo (la contra del Club Deportivo Alberdi, rivalidad de pueblos que le dicen) ofreció una copa a Gastón y colaboradores igual que al periodismo e invitados especiales. De ahí derecho al Club Deportivo donde esperaba el asado con cuero que se había comenzado a hacer el viernes (necesita 24 horas de parrilla y mucho arte) rociado con tinto o blanco a gusto. Los discursos, entrega de premios (a Gastón le entregaron un facón de plata sensacional), la palabra de Gastón, Zurita y del periodismo presente y luego... canciones camperas, milongas, bailecitos... y también versos recitados por los mejores de Alberdi y zonas adyacentes.

Un día de fiesta para Alberdi que rindió su homenaje al campeón. Porque Alberdi tiene el suyo...



1





4

6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por CARLOS F. FIGUERAS - fotos HUGO PEREZ CAMPOS

O, TINTO Y CANCIONES



2



3



5

7

1

Mientras los paisanos, Gastón y Johnny verseaban, cantaban y recitaban, Domingo "Alain Delon" Demarco se dedicaba por entero a Estela Molly. Algunos hablan de romance... por lo menos a las tres de la madrugada salió a buscar un ansiado flan con dulce de leche que Estela le pidió... ¿? Habrá que esperar porque en una de ésas lo perdemos.

2

Y este era el panorama a las 8 de la noche. Una larga fila de autos que llegaba hasta la ruta 7 y al frente la camioneta (ya famosa) del equipo de Gastón.

3

Bolna, facón, bota, bombachas y rastra. Gastón de paisano, o "canario" como él dice. El Bellantyne que lo abriga no viene al caso. Quedó demostrado que sabe tomar vino de la bota. Nosotros no pudimos.

4

Tommy con su tío Martín, Angela (perrita en mano), "Pichucho" verseador de profesión. Gastón recita y precisamente no fue: "En el cielo las estrellas... en el campo las espinas..."

5

Johnny vestido de gala al comando del auto "presidencial". En la caja Zurita, Gastón y el señor Luis Buscatti el intendente de Alberdi. El mismo que pensaba que el periodismo se llevaría una mala imagen de su pueblo porque el acceso estaba barroso. Se equivocó señor Intendente...

6

Juan Carlos Zurita ayuda "paternalmente" a Tommy Perkins, hijo de Gastón a dar cuenta de una Coca-Cola. Atrás su flamante esposa. Algunos dicen que se estaba entrenando para cuando lleguen los suyos...

7

Plaza principal de Alberdi. La caravana ya llegó a destino y Gastón Perkins, campeón de TC 1969 habla a "su" pueblo agradeciendo todo el esfuerzo que pusieron para efectuar el homenaje. Alberdi fue "ciudad" aunque sea por una noche.

HOMENAJE A PERKINS EN ALBERDI

8



9





11



8
El pueblo de Alberdi agasajó a Gastón y le regaló un facón de plata sensacional. El mismo que el Flaco muestra en alto mientras piensa en hacerlo debutar al día siguiente cortando un costillar . . .

9
Y aquí la prueba. Una pareja de recién casados recibe a Gastón con un saludo. Más tarde la novia le entregaría su ramo de azahares. Alberdi tiene un campeón y eso es mucho más de lo que esperaban.

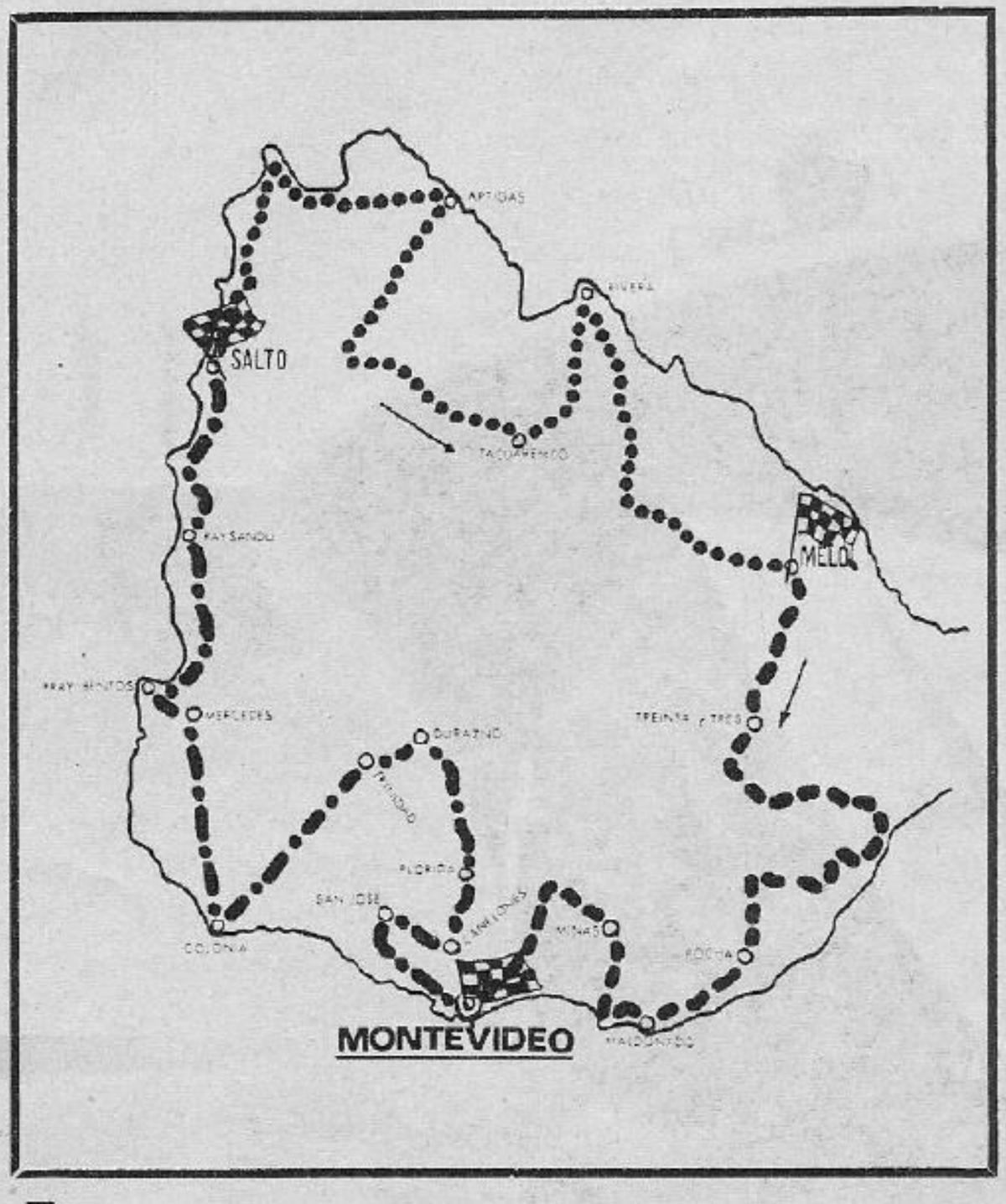
10
Infatigable Tommy Perkins en faldas de Martín (el menor de la familia Perkins). Por ahí asoma la cabeza de un perro muy abrigado y tranquilo.

11
Asado en el Deportivo de Alberdi. Doña Carmen Peers de Perkins (madre de Gastón), hijo Gastón y nuera Ivonne Gibson de Perkins. Una familia que ama sus pagos y trabaja por él.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RALLY EN URUGUAY

COPA DE ORO 19 CAPITALES



El 19 de febrero comenzará a disputarse por caminos que abarcan todo el territorio de la República Oriental del Uruguay una prueba que pese a haberse realizado anteriormente en sólo dos oportunidades, amenaza con convertirse en un evento clásico: la Copa de Oro 19 Capitales, auspiciada por el diario "El País", "Teledoce" y "Radio-Sport", con la organización y fiscalización de la Asociación Uruguaya de Volantes y el Club Uruguayo de Rally.

La prueba, que está reservada para automóviles de Turismo comprendidos entre los grupos 1 al 6 del "Anexo J" y divididos a su vez en tres categorías (hasta 1.300 cm^3; de 1.300 a 1.700 cm^3 y de más de 1.700 cm^3) no sólo recorrerá el país sino que como su nombre lo sugiere, tocará en su recorrido a la totalidad de las capitales departamentales del Uruguay en su recorrido de 2.800 kilómetros.

El interés máximo de la "19 Capitales", radica en la masiva participación de pilotos argentinos que confrontarán con sus pares uruguayos en los variados caminos que incluyen asfalto, tierra, ripio, puentes angostos sin baranda, sierras, etc. Debe destacarse que de esos 2.800 km, nada menos que 1.900 se correrán con promedio libre, lo que vale decir que del Rally que es al petit Gran Premio que puede ser, hay un solo paso. Las tres etapas se correrán en días consecutivos y para matizar se incluyen algunas pruebas especiales en autódromos.

En la edición anterior los triunfadores fueron un Mercedes Benz 220 (uruguayo) en la categoría grande y un Taunus FT 1500 de los que se arman en Uruguay en la categoría "B", que fueron las dos únicas clases en las que se agrupó en esa oportunidad a los participantes.

Para facilitar las inscripciones de pilotos argentinos, se ha dispuesto que en nuestro país se reciban las mismas en las sedes de la A.A.R. (Bogotá 3381), del C.A.R. (Alberti 338), de la A.A.A.S. (El Salvador 5109) y la Asociación Cordobesa de Volantes (Lavalleja 581, Córdoba).

EN ROSARIO ¡DIVERTIMENTI!

López Puccio S.R.L.



Restaurant Grill - Confitería

Banqueles y despedidas junto al rio el clima ideal para su cena y almuerzo.

MINI RANCH

Frente al Monumento a la Bandera

cocktail de camarones
gran paraná
calamares rellenos
paellas

il Piccolo Navio

SAN LUIS 709 / AIRE ACONDICIONADO
PLAYA ESTACIONAMIENTO

cacha bacha

Su copa
Su momento

Pje. A. Storni 761 (Frente Plaza López)

Restaurante-Confitería Bailable



Pulpería POSTA 36 con vista al rio

Reuniones empresarias
casamientos - homenajes

Buchanan 36 - TE 552307 - Rosario

PARA EL VERANO DE ROSARIO

Confitería EL LAGO

LA MONTAÑITA - Parque Independencia

PARRILLA

La cabaña

El rey del chivito

Todas las noches
conjuntos de tango y folklore
anexo choperia

Rivadavia y Balcarce - Rosario

parrilla choperia

LA ROTONDA



CARNE AL FIERRITO
PLATOS Y POSTRES ARABES

J.J. PASO 7462
(CASI ESQ. CIRCUNVALACION)

ZUCUNDUM

su night club personal

Aire acondicionado



Br. RONDEAU Y RICARDO NUÑEZ

CHOPERIA - BAR "EL PUENTE"

EL PUENTE

AMPLIO SALON CUBIERTO Y TERRAZA SOBRE EL RIO PARA REUNIONES.

Increibles sandwichs de varios pisos - Superpollos y verdaderos entrecots a las brasas - Pastas - Minutas para llevar - ATENCION PERSONAL

Sarmiento y Avda. Costanera

LIBRE ESTACIONAMIENTO



Reencuéntrese con El Tango

PEÑA El Farolito

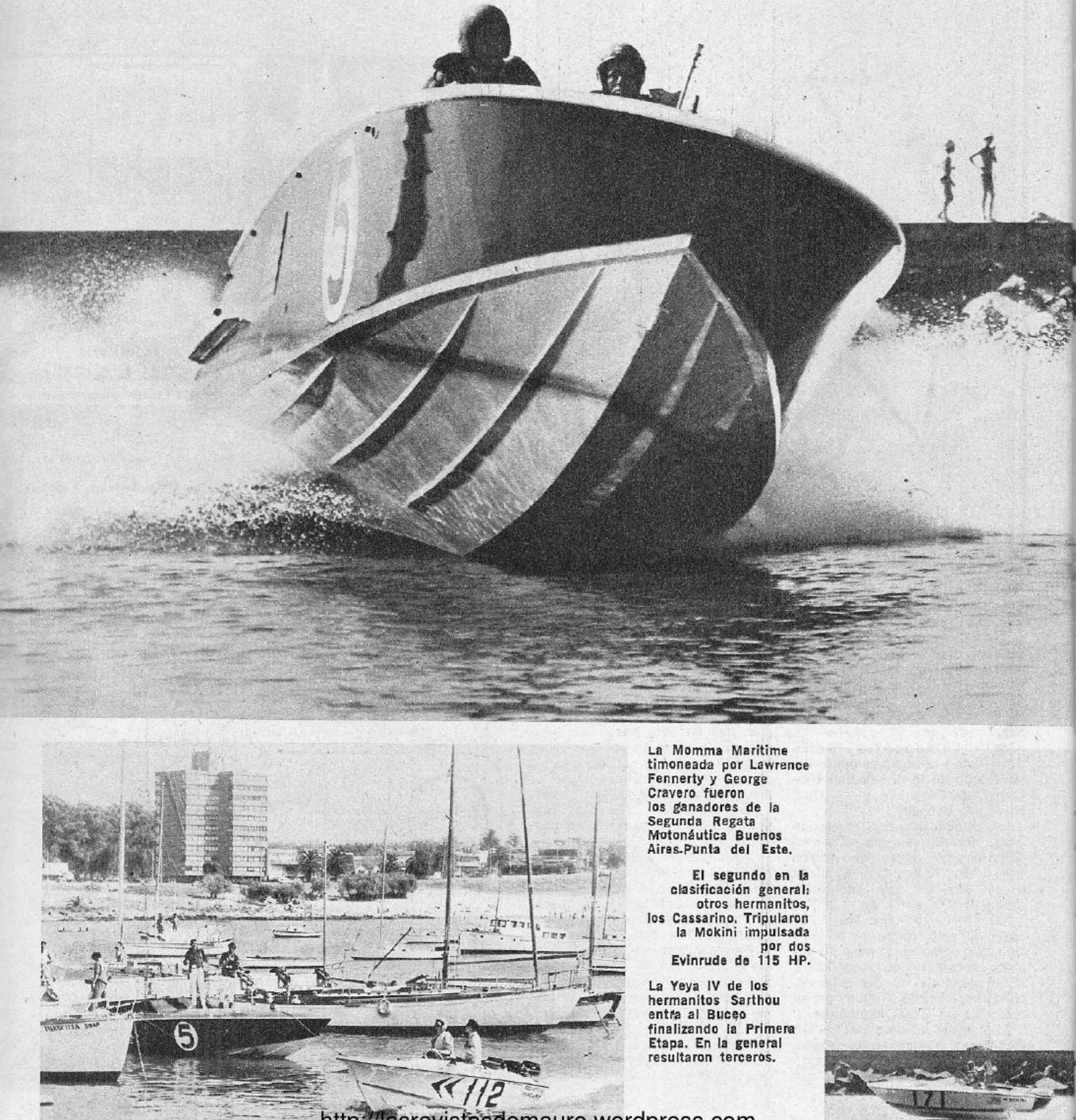
Todas las noches

Tucumán 1137



REGATA MOTONAUTICA BUE

EL VICIO HIZO PU



La Momma Maritime timoneada por Lawrence Fennerty y George Cravero fueron los ganadores de la Segunda Regata Motonáutica Buenos Aires-Punta del Este.

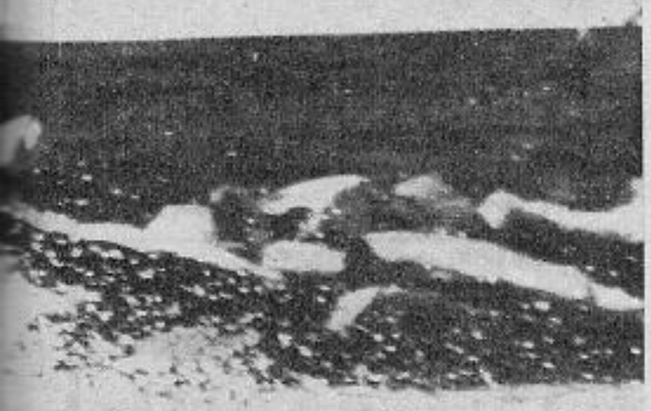
El segundo en la clasificación general: otros hermanitos, los Cassarino. Tripularon la Mokini impulsada por dos Evinrude de 115 HP.

La Yeya IV de los hermanitos Sarthou entra al Buceo finalizando la Primera Etapa. En la general resultaron terceros.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOS AIRES - PUNTA DEL ESTE

NTA



Lawrence Fennerty ganó la Cinta Azul y el uruguayo Daniel Cassarino volvió a imponerse a los argentinos. Los hermanos Sarthou fueron los argentinos mejor clasificados. Quedó demostrado que la off-shore es un vicio y que ya ninguno de los que corrieron se lo saca de encima

Los días 17 y 18 de enero se disputaron las dos etapas de la Segunda Regata Motonáutica Buenos Aires-Punta del Este. El reglamento en vigencia para esta competencia había limitado a cinco metros la eslora mínima para participar en ella, con lo que quedaba transformada en una "petite off-shore". La idea fue tender netamente a la clase off-shore, reglamentación que es casi seguro se ha de aplicar en forma absoluta el año que viene donde por lo tanto la eslora mínima ha de ser 6 metros. Así pues vimos inscribirse a todas las lanchas que habían participado en el Gran Circuito Río de la Plata, cuyas características principales se dan por separado, con la incorporación de dos nuevas unidades: Andaripola y Piraña, que competían en la clase cruceros con cabina. Para aquellos que quieran ya saber las causas de la victoria de la Momma Maritime nos permitimos recomendarles que comparen no solamente la potencia instalada en la misma con el resto de las embarcaciones sino principalmente las medidas. Tiene 3,45 metros más de eslora que la mayor de las otras competidoras y es sabido que para andar rápido hay que tener buena eslora. Completó la nómina de inscriptos la uruguaya Mokini, vencedora del año pasado y que en los papeles quedaba algo disminuída frente a las lanchas argentinas.

El Yacht Club Argentino en San Fernando fue nuevamente escenario de la revisión de las lanchas y de la reunión previa de los pilotos donde se aclararon todos los detalles de la prueba.

PRIMERA ETAPA

A las siete de la mañana, con lancha piloto, se dio por iniciada la competencia. La punta fue decididamente de Juan Carlos Sarthou quien aventajó por mucho a la Momma Maritime, detrás de la cual se ubicaban Alberto Regnicoli, Cassarino, Bretón, Barbot; más atrás quedaban la Piraña y el Andaripola. Mientras tanto Merrick Lewis, que no había podido largar con la Maritime cuyos Mercury 140 seguían sin funcionar desde que llegaron, ya estaba en Ezeiza tomando un avión que lo llevaba de vuelta a sus pagos.

A poco de completar la primera hora de carrera se producía el abandono del Andaripola y poco después el de la Semillita IV. El mismo Fernando Barbot lo explicaba en Punta del Este: "Comencé a sentir un lejano silbido y pensé que era el casco que lo producía; me quité el casco y desapareció, pero al ratito lo sentí nuevamente y de repente la lancha se clavó en forma impresionante. La investigación posterior que hicimos dio como resultado que el V-drive estaba engranado. La causa fue un pequeño tornillo que quedó flojo y por el que perdió todo el líquido lubricante con el resultado dicho."

Alberto Regnicoli no anda con suerte. La obturación del sistema de combustible por fibra de vidrio escapada de las paredes del tanque de nafta (plástico) reforzado lo obligó a desertar cuando sus 3 Mercury 125 eran toda una garantía de que podía estar bien prendido en la punta.

Mientras tanto la punta seguía en poder de la Yeya IV y era tal la ventaja que habían sacado que la Momma Maritime no se distinguía. Cuando habían largado, Carlos Sarthou opinaba que con el estado del río no aguantaba manejando más de diez minutos, máxime que era su primera "salida al río" en carrera. "Pensé que íbamos a sacudirnos como cocktelera y no fue nada por el estilo. Más aún, a los 15 minutos de partir metimos los alerones y a pesar de la marejada íbamos tranquilos y bien serenos. El casco demostraba en carrera las virtudes que se habían previsto en su diseño". Pero este fin de semana no iba a ser favorable para los Sarthou. Un motor se fue de vueltas. Néstor se tiró al agua para ver qué pasaba encontrando que no sólo faltaba la hélice sino todo aquello que va adentro del torpedo. Más adelante, en Montevideo, se recordaría que hace mucho tiempo Alberto Reverdito tuvo una situación parecida; ya que según se comentaba son cosas que pasan una vez por década y a Carlitos le vino a pasar aquí. Resignados a correr con dos motores (el que había perdido hélice y torpedo era el de estribor) fueron a arrancar los otros y sólo uno lo hizo. Luchaban con eso cuando los pasó el americano Fennerty y luego Cassarino.

Santiago Gastón Breton por su parte también tenía problemas pero se había dado el gusto de ir prendido de Cassarino durante gran parte del trayecto. Los problemas de Breton residían en que el motor con que corría era el mismo con el que Reverdito y Jorge Regnicoli se habían dado sendas "pinas" en el acuódromo y que no había sido objeto luego de los cuidados necesarios. Tanto fue así que el mismo Rosenteel en Montevideo se admiraba que hubiera llegado hasta allí.

Finalmente, luego de casi dos horas y media, Fennerty llegó al Buceo después de una aproximación que casi lo lleva a la isla de Flores. La duda sobre el segundo lugar la disipó Cassarino cuando ubicó a su Mokini con casi cuatro minutos sobre una Yeya IV que "rengueaba" ostensiblemente por las causas apuntadas. A las tres horas y media llegó Breton y cerca del mediodía la Piraña.

EN MONTEVIDEO

Lancha en seco y muchos trabajando. Allí se puso de manifiesto la organización que había montado Oscar Pagliettini. La Yeya recibió una pata nueva y se trabajó en los escalones postizos del casco. Se revisaron a fondo los otros dos motores y se dio una revisada general a todo. Mientras tanto Alfredo Hernandorena era comisionado por Pagliettini para trabajar en el motor de Breton, al que se desarmó casi por completo. El mismo Jorge Dufau lo planteó así: "Hasta que ese motor ande perfecto o estemos convencidos todos, nosotros y el piloto, que no puede correr, se trabaja sin parar sobre el mismo". Mientras tanto el avión del astillero Pagliettini volaba a Buenos Aires a buscar repuestos y volvía a Montevideo antes de la noche. La actividad terminó cuando la Yeya IV quedó en condiciones y cuando, a pesar de todo el esfuerzo, no ocurría lo mismo con el motor de la Delta Marine Tigre.

A la mañana siguiente, antes de →





la largada, los Sarthou fueron probando casi hasta Flores y tuvieron la mala suerte de romper la barra de acero (más de media pulgada de diámetro) que vincula los motores. Soldada de emergencia, quedó la Yeya IV lista para tratar de descontar esos minutos que la ubicaban bien cerquita del segundo puesto, que era, obviamente, lo que más interesaba. Por su parte la Momma Maritime ni siquiera cargaba nafta ya que, por dudas surgidas en Buenos Aires sobre la que podrían disponer en Montevideo, había largado de Dársena Norte con nafta más que suficiente como para llegar hasta Punta del Este.

LA SEGUNDA ETAPA

La Momma Maritime paseó sin problemas y ofreció en la llegada un hermoso espectáculo donde sus 9,75 metros de eslora y sus Mercruiser que sumaban 900 caballos levantaron mucha espuma para deleite de varios miles de espectadores. Excelente idea la de obligar a virar una boya frente a 1 Marangatú y ubicar luego la llegada próxima al muelle. Sin embargo la atención estaba pendiente de la lucha entre la Mokini y la Yeca IV. Pero ese fin de semana tenía sabor oriental y Cassarino, con una alegría que no podía ocultar, volvía a colocarse delante de Sarthou. Este había tenido problemas con los motores y según sus propias palabras "si en la primera etapa terminé con dos motores solos, ahora prácticamente tengo uno y medio".

El domingo de noche hubo muchas caras conocidas en el Yacht Club Punta del Este: Fernando Barbot, Alberto Regnicoli, Hugo Tedín representaban a los "abandonados" que llegaban a felicitar a Cassarino por su victoria en este nuevo "duelo rioplatense". Juan Carlos Sarthou y su hermano Néstor principalmente, mostraban que el "vicio" de las off-shore ya los contaba entre sus adeptos. Alberto Regnicoli y Fernando Barbot por el estilo. Se hablaba de triángulos a Colonia, Martín García, etc. Oscar Pagliettini hablaba con filosofía de los inconvenientes que habían postergado sus dos lanchas y se preparaba a disfrutar de unos días de descanso en esa tierra en la qué otra vez se nos recibía como a hermanos pero se nos ganaba el partido.

CHISMES DE PUNTA

Alberto Regnicoli sostiene que la mala suerte está en los motores de estribor y quiere que Pagliettini le haga un casco para tres motores a babor. A lo sumo, y eso después que Oscar le demostrara lo difícil del proyecto, aceptó que de los tres uno vaya en el medio, pero, según sus propias palabras "ni un chiquito más allá, eh!".

Los hermanitos Sarthou habían pensado en quedarse algunos días y disfrutar de la Yeya IV. Los inconvenientes conocidos hicieron que la lancha volviera vía Carmelo por tierra y aquellos se quedaran "a pie", debiendo cancelar las numerosas solicitudes de paseo que habían recibido por parte de algunas criaturas locales, que si bien eran locales no eran tan criaturas.

Lawrence Fennerty recibió por su primer puesto la bonita suma de 300.000 pesos uruguayos (unos 400.000 pesos moneda nacional ó 4.000 pesos ley 18.188). Su acompañante George Cravero es oriundo del sur de Norteamérica, educado en Italia, trabajó en Nueva York y está radicado en Londres, pero según sus propias palabras "cuando Lawrence cobre el premio voy a andar bien cerquita".

La largada de la segunda etapa se demoró algo para permitir que Cassarino solucionara algún problema eléctrico. Este gesto fue apreciado por Daniel quien dijo que había llegado primero con la Mokini para recibir como correspondía a quienes habían tenido con él esa gentileza.



Nuevamente la embarcación ganadora. La Momma Maritime diseñada por Walt Walters e impulsada por dos Mercruiser de 450 HP cada uno.

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Embarc.	Piloto	1ª etapa	2ª etapa	Total
1º	M. Maritime	L. Fennerty	2h 28m 1s	1h 20m 50s	3h 48m 51s
2º	Mokini	Daniel Cassarino	2h 52m 39s	1h 43m 56s	4h 36m 35s
3º	Yeya IV	Juan C. Sarthou	2h 55m 31s	1h 47m 50s	4h 43m 21s
4º	Piraña	José Fera	4h 46m 25s	2h 21m 21s	7h 27m 46s

PREMIOS

La embarcación Momma Maritime se adjudicó los siguientes premios: Cinta Azul por ser la embarcación que hizo el recorrido en menor tiempo; premio a la primera embarcación en arribar propulsada por motores internos; premio al astillero mejor clasificado. La Mokini por su parte se llevó premio por segundo clasificado absoluto, premio por primer clasificado con motores fuera de borda y premio a la lancha de menor cilindrada. La Yeya IV premio por tercer clasificado y la Piraña premio por primer clasificado en embarcaciones con cabina y premio a la embarcación clasificada en último puesto.

SEGUNDA REGATA MOTONAUTICA BUENOS AIRES - PUNTA DEL ESTE
17 y 18 de enero de 1970
NOMINA DE PARTICIPANTES

Nº	Embarcación	Piloto y copiloto	Motor	HP	Eslora	Manga	Casco	Cubierta	Constructor y diseñador	País
5	Momma Maritime	Lawrence Fennerty George Cravero	2 Mercury	450 c/u	9,75	2,43	Rojo	Rojo	Maritime Products Walt Walters	USA
171	Mokini	Daniel Cassarino Alejandro Cassarino	2 Evinrude	115 c/u	5,79	2,32	Blanco	Blanco	Astillero Cassarino Astillero Cassarino	Uruguay
112	Yeya IV	Juan Carlos Sarthou Néstor Sarthou	3 Mercury	125 c/u	6,15	2,21	Blanco	Blanco	Kiekhaefer Oscar Pagliettini	Argentina
2	Piraña	José Fera Alberto Dramis	2 Gray	280 c/u	9,48	3,38	Negro	Baldeo	José Armat Germán Frers	Argentina
17	Delta Marine Tigre	S. Gastón Breton Fernando García	1 Mercury	125	6,30	2,20	Blanco	Naranja	Delta Marine G. Breton y Julio Claude	Argentina
3	Andaripola	Norberto Canuso Oscar Crespo	1 Evinrude	210	5,83	2,28	Blanco	Blanco	Astillero Pagliettini Astillero Pagliettini	Argentina
111	Carla II	Alberto Regnicoli Hugo Tedín	3 Mercury	125 c/u	6,15	2,21	Amarillo	Blanco	Astillero Pagliettini Oscar Pagliettini	Argentina
181	Semillita IV	Fernando Barbot Jorge García	1 Interceptor	300	6,30	2,20	Naranja	Naranja	Jorge García y Cía. G. Breton y Julio Claude	Argentina
338	Maritime	Owen Merrick Lewis William Rosenteel	3 Mercury	140 c/u	9,14	1,28	Rojo	Rojo	Maritime Products Maritime Products	USA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolivar)*, Francisco J. De Cesare *(Río Negro)*, Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*, Luis Montpellier *(Santa Fe)*, Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*, Pedro A. Pignataro *(Santa Cruz)*, Federico Etcheverry Boneo *(Salta)*.

Argentina, 27 de enero de 1970 — **Nº 197** — **Unica sección - 2 páginas**

SANTA FE

Crespo: Seguridad y mesura

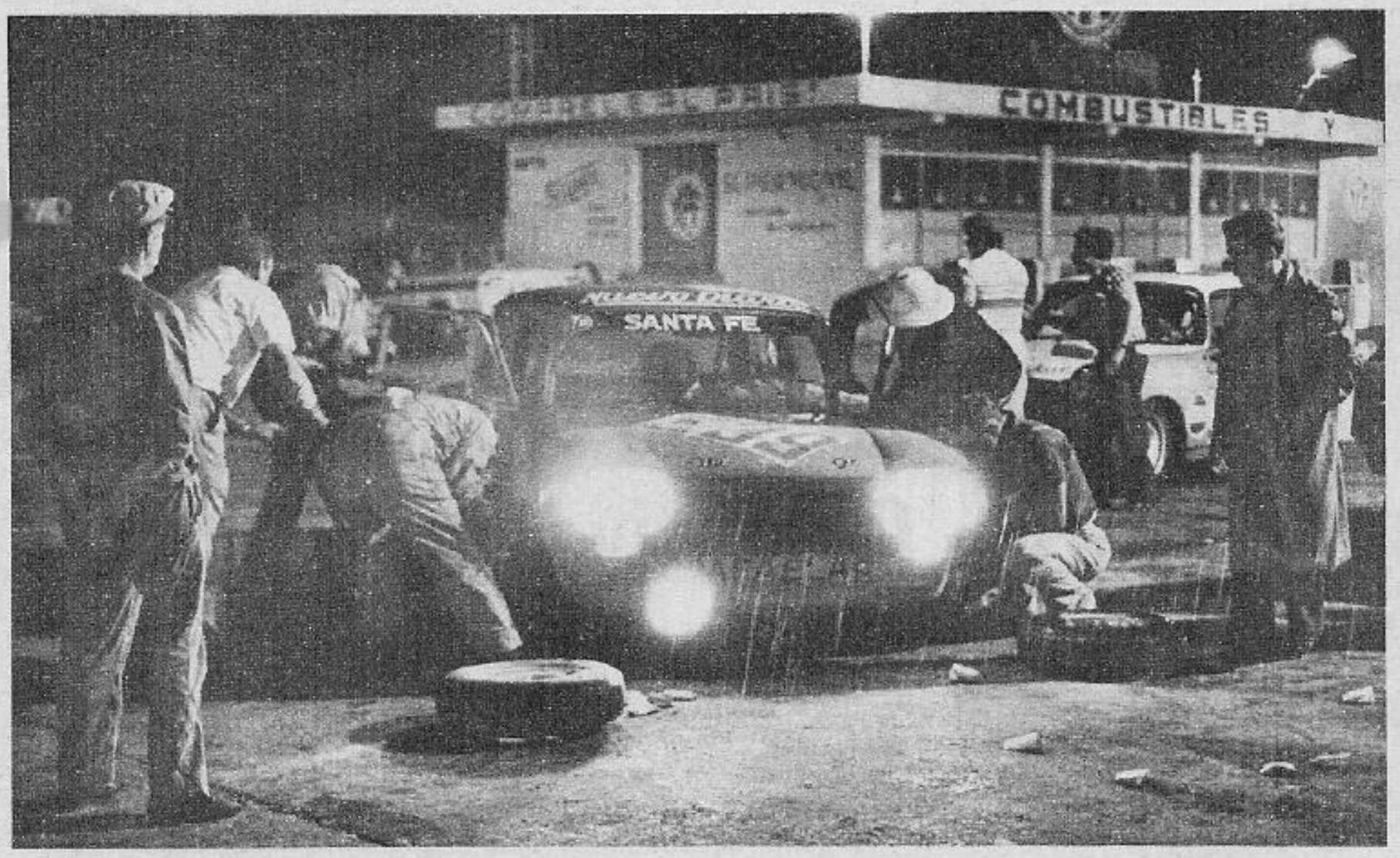
De la misma época de Grossi y Prono es Oscar "Cacho" Crespo. Su última actuación: bastante meritoria por cierto fue en las 25 Horas en pareja con el "Gordo" Grossi.

Su campaña comienza en el año 1966 con un NSU Prinz maquinita que en esa época ya poco tenía que hacer en su categoría frente a los omnipotentes De Carlo. Aunque ese año, de cualquier forma, el que se llevó las palmas fue un Fiat 600. Durante las temporadas del '66 y '67 obtuvo destacadas actuaciones, entre otras cosas ganó el zonal entrerriano mejor llamado Campeonato del Litoral. El primero de ellos conduciendo una Cupé De Carlo preparada por él y Cicutto. Al año siguiente lo hizo con otra cupé preparada por Ferrea. En realidad es allí, en el zonal entrerriano y en sus circuitos de tierra donde en medio de unos matetes sumamente intrincados aprendió realmente a conducir.

Para la temporada '68 adquirió una berlina Fiat de la Comisión de Concesionarios, la misma que manejara Reutemann. Los dolores de cabeza que le proporcionó este auto al principio fueron muchos. Por más que se le buscaba la vuelta nunca podían pasar de los 104 HP. Más tarde la misma Comisión le cambió el motor, y entonces sí las cosas comenzaron a cambiar.

Sus planes para esta temporada no están aún totalmente definidos. Probablemente, de comprar un auto nuevo sería un Fiat 600 el cual se lo prepararía Grossi. ¿Por qué no un coche más grande? La razón es que corre por diversión y no está a su alcance la inversión de varios palos de los de antes en la compra y mantención de un auto de una categoría mayor. Esto resulta una verdadera lástima ya que como piloto está en condiciones de aspirar a mucho más. A primer golpe de vista es de los que impresionan como lentos. Sucede que es de los que doblan como sobre rieles, sin derrapes, sin fuertes volantazos, en una palabra, es lo menos espectacular del mundo, pero a la hora de la verdad, en los relojes, es donde se aprecian sus cualidades. Con respecto a su forma personal de ser podríamos establecer una comparación con su modalidad conductiva. Es serio, callado, pasa casi inadvertido hasta que de pronto emerge y deja entrever con una frase o simplemente con un hecho su fuerte personalidad. Madurez, seguridad y mesura son los términos justos para definir a este joven de veintiséis años. Pero, a no pensar que es un viejo. ¡No! Es un tipo cordial y alegre, lo que sucede que no es eufórico. Es un amante de la isla y es común verlo con su lancha serpenteando sus riachos remolcando una dos piezas sobre un par de hermosos skis.





CORDOBA

Ford T en Río IV temporada diferida. Vuelve Tarducci

RIO IV. — En esa ciudad se llevó a cabo la última fecha por el campeonato de Ford T semipreparados. El resultado de la misma fue el siguiente:

1º Carlos Renz
2º Enrique Somensini
3º Miguel Biglianco

El campeonato fue ganado por Carlos Renz ocupando la segunda colocación Enrique Somensini.

No fue posible la concreción de la Temporada Internacional de Turismo Anexo "J" que estaba organizando el Córdoba Automóvil Club para febrero en el Autódromo Oscar Cabalén.

Fundamentalmente el factor que privó para la determinación de suspenderla fue el financiero. Motivado en parte por una demora en la puesta de acuerdo final con

→

una petrolera y también el hecho del escaso tiempo que restaba para la organización en sí.

El Gobierno de la Provincia había resuelto auspiciar directamente a la Temporada. No obstante la idea es llevarla a cabo ya con más tiempo el año próximo. Es realmente una verdadera lástima tener que aguardar un año ya que por algunos detalles solucionables nada más que con un poco de tiempo, nos veremos privados este verano de una Temporada que hubiera resultado realmente atractiva.

——oOo——

Villa María. — El piloto local Mario Tarducci retornará a la actividad en la presente temporada. Participará en competencias de Turismo Carretera Fórmula "A" y también en la Clase Turismo. La marca con la cual lo hará no la tiene aún totalmente decidida. Podrían ser un Torino o un Chevrolet.

PCIA. DE BUENOS AIRES

REINA, CIRCUITO NUEVO Y DEMAS YERBAS

Salto. — Organizado por el Club Atlético Compañía General de esa localidad tuvo lugar el 27 de diciembre pasado la realización del Segundo Festival Tuerca. En el mismo se llevó a cabo la elección de la Reina Tuerca 1969. La señorita María Cristina Durante fue la elegida en el concurso. María Cristina representó en el certamen a Franklin Hortal, Favergiotti y Cía. Concesionarios Fiat. Princesas primera y segunda respectivamente resultaron Matilde Graciela Ruitti y Celia Telleria.

Dolores. — La Peña "El Gato que Faltaba" de esa localidad continuará durante la presente temporada colaborando con el piloto Roque Laborito. Este corredor participará en la categoría Turismo Carretera Fórmula "A" y también en la "B" al comando de un Ford Falcon.

Balcarce. — Mariano Calamante, el veterano corredor, poseedor de una de las más prolijas cupés de Turismo Carretera anunció que participará este año en las competencias de trepada de montaña. También incursionará en la Fórmula "A" con un Chevrolet Super.



Desde ya invitamos a estas tres monísimas niñas a que nos visiten cuando vengan a la Capital.

General Las Heras. — En esa localidad se llevó a cabo la inauguración de un circuito de 2.500 metros de longitud total. El mismo será utilizado para la práctica de carreras de Fiat 600 Cafeteras y Limitada del 27. La peña General Las Heras estaría gestionando su afiliación a la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo.

Chivilcoy. — El piloto local, Juan Ayarza Garré, retornaría a la actividad este año. Tendría oferta por parte de la gente de Prat para conducir la Liebre 1½ naranja.

SANTA CRUZ

RACONTO DE KARTING

PICO TRUNCADO.— Durante el año 1969 se desarrollaron varias carreras de Karting en esta localidad y Puerto Deseado, las que fueron organizadas por la Comisión de Karting de Gas del Estado. Participaron un total de quince corredores de las siguientes localidades: Pico Truncado, Jaramillo, Puerto Deseado y Trelew, y tanto la parte organizadora como el comportamiento del público en todas las competencias fue ejemplar. Se cumplieron trece competencias: en el siguiente orden:

25 de mayo en Pico Truncado
15 de junio en Puerto Deseado
22 de junio en Pico Truncado
13 de julio en Pico Truncado
27 de julio en Puerto Deseado
17 de agosto en Pico Truncado
31 de agosto en Puerto Deseado
21 de septiembre en Pico Truncado
5 de octubre en Puerto Deseado
12 de octubre en Pico Truncado
14 de noviembre en Pico Truncado
23 de noviembre en Puerto Deseado
7 de diciembre en Pico Truncado

Se corrieron dos categorías: 100 c.c. con caja y 100 c.c. sin caja, resultando campeón Roberto Navarro, representante de la localidad de Jaramillo. Las competencias disputadas en Pico Truncado se realizaron en el kartódromo construido por Gas del Estado en el barrio que posee en dicha localidad; el mismo se encuentra asfaltado, posee tribunas amplias y realizadas en cemento, el dibujo del circuito es muy interesante ya que posee varias curvas, contando entre ellas con una "ese" bastante trabada. El domingo 4 de enero se realizó, como culminación de la temporada, un asado en la localidad de Jaramillo en el cual se consagró al campeón y se realizó la entrega de premios del campeonato. Dentro de pocos días vamos a tener la oportunidad de visitar el kartódromo para interiorizarnos de sus principales características y conversar con la Comisión de Karting de Gas del Estado en Pico Truncado para conocer los planes de competencias para este año.

CHACO

Se puso en marcha el Operativo Autódromo

Resistencia. — La Comisión Pro-Autódromo, que encabeza Santiago Guarnieri ha comenzado las gestiones tendientes a iniciar a la brevedad posible su construcción.

La gente del Automoto Club de dicha provincia entrevistó al gobernador con el objeto de interiorizarlo acerca de las conveniencias de la provincia al contar con un autódromo acorde a las exigencias del momento. El coronel Miguel Angel Basail escuchó atentamente la sugerencia y se mostró muy interesado.

De acuerdo con versiones extraoficiales el gobierno provincial se haría cargo de solventar los gastos que demandará la adquisición del terreno, quedando la otra parte, la que comprende trazado, pista, pavimentación, boxes, palcos, y demás obras por cuenta del Chaco Automóvil Club.

La iniciativa es desde todo punto de vista digna del mejor aplauso. No dudamos que muy pronto Chaco contará con un autódromo que le permitirá entrar en lo grande del automovilismo nacional.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS SPIDER DE AVANTE

Parodi y Garibotti comenzaron la construcción de dos SP Spider que serán equipados con motores tres litros. Nueva tendencia de una categoría que busca lo mejor



La maqueta del futuro spider descansa sobre la mesa de dibujo. Se calcula que podrán estar totalmente terminados para la primera carrera de abril.

El aspecto general se asemeja mucho al de un Mc Laren, Aún no está decidido quiénes serán sus pilotos.

En la calle Blas Parera, ahí no más, pegadito a la Panamericana, va tomando forma definitiva el nuevo taller de AVANTE, una casa de tres plantas especialmente dedicada a la construcción de automóviles de carrera. Sus propietarios Parodi y Garibotti, se encuentran a esta altura del año a la pesca como la mayoría de sus colegas. La idea de ambos es la de estructurar un equipo con el patrocinio de alguna firma importante que tendría la exclusividad de propaganda sobre los autos. Más o menos la idea que barajan muchos en este momento. Avante ofrecería dos autos spider con motor tres litros, los que podrían estar terminados para la primera carrera del mes de abril. También dentro de los planes se encuentra el proyecto de construir un monoposto de Fórmula 1, el que podría estar listo para mediados de año aproximadamente. Hasta el momento todo no pasa de conversaciones más o menos firmes, la última palabra no está dada, aunque parecería que la idea habría encontrado buen eco en una firma lumínica.

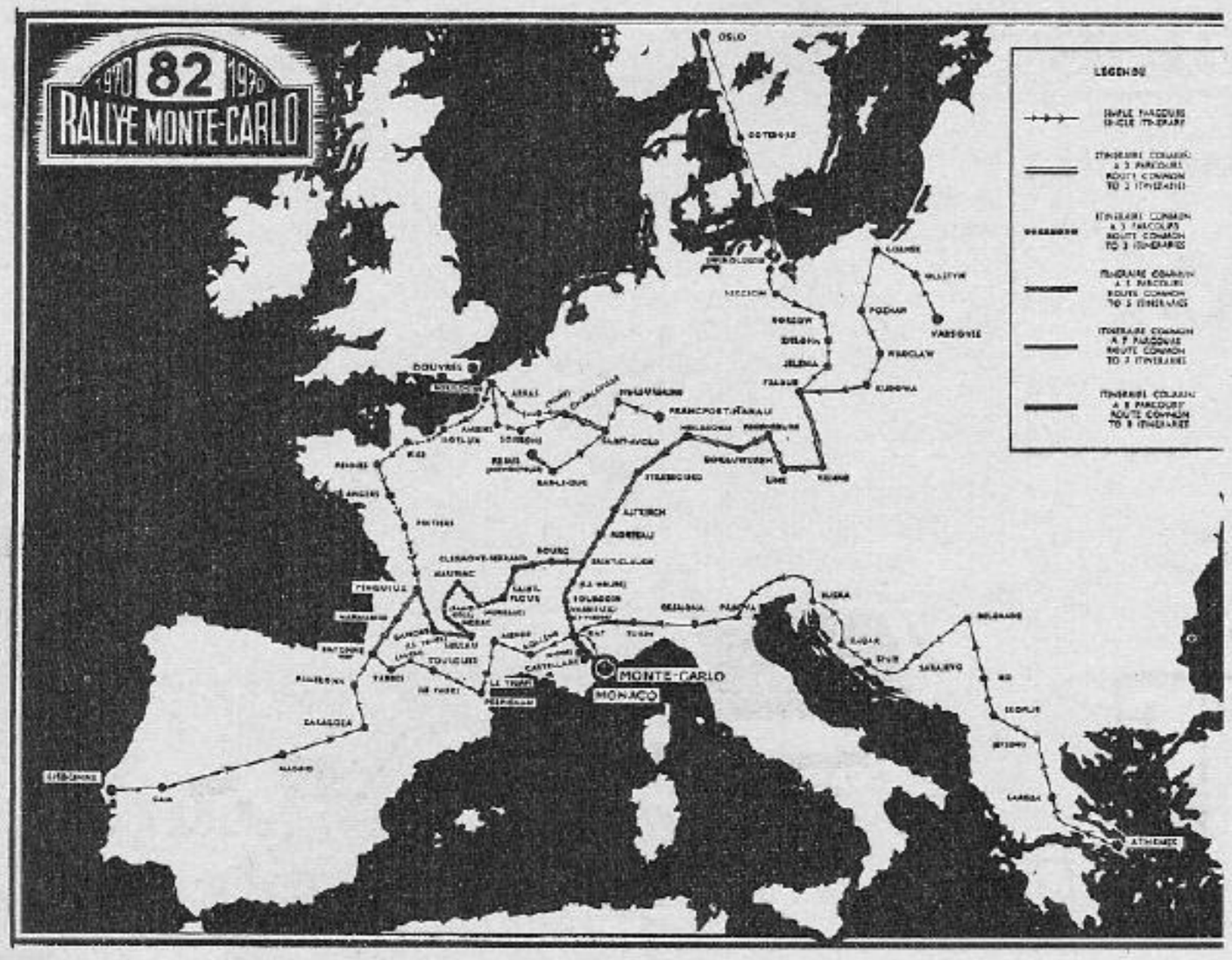
La idea con respecto a la elección de los pilotos es la de contar con uno de renombre y otro poco promocionado que posiblemente se busque entre el grupo de gente joven de Turismo Anexo "J". La organización en carrera, como así también la asistencia técnica de los autos y todo lo que se refiere al mantenimiento correría por cuenta de Avante.

Los autos son de tipo cuña con cierto parecido a un Mc Laren. La caída de la trompa finaliza en una toma de aire en la zona de presión máxima; otra toma de aire para refrigeración se encuentra en la mitad del capot. Al centro del auto y a la derecha se encuentra la abertura del cockpit con una pequeña puerta a su costado. Sobre la parte trasera se encuentran cinco tomas de aire. Dos laterales para la refrigeración del sistema de frenos, dos superiores y una posterior desplazada hacia la derecha. La porción trasera finaliza en una cola de pato o spoiler fijo.

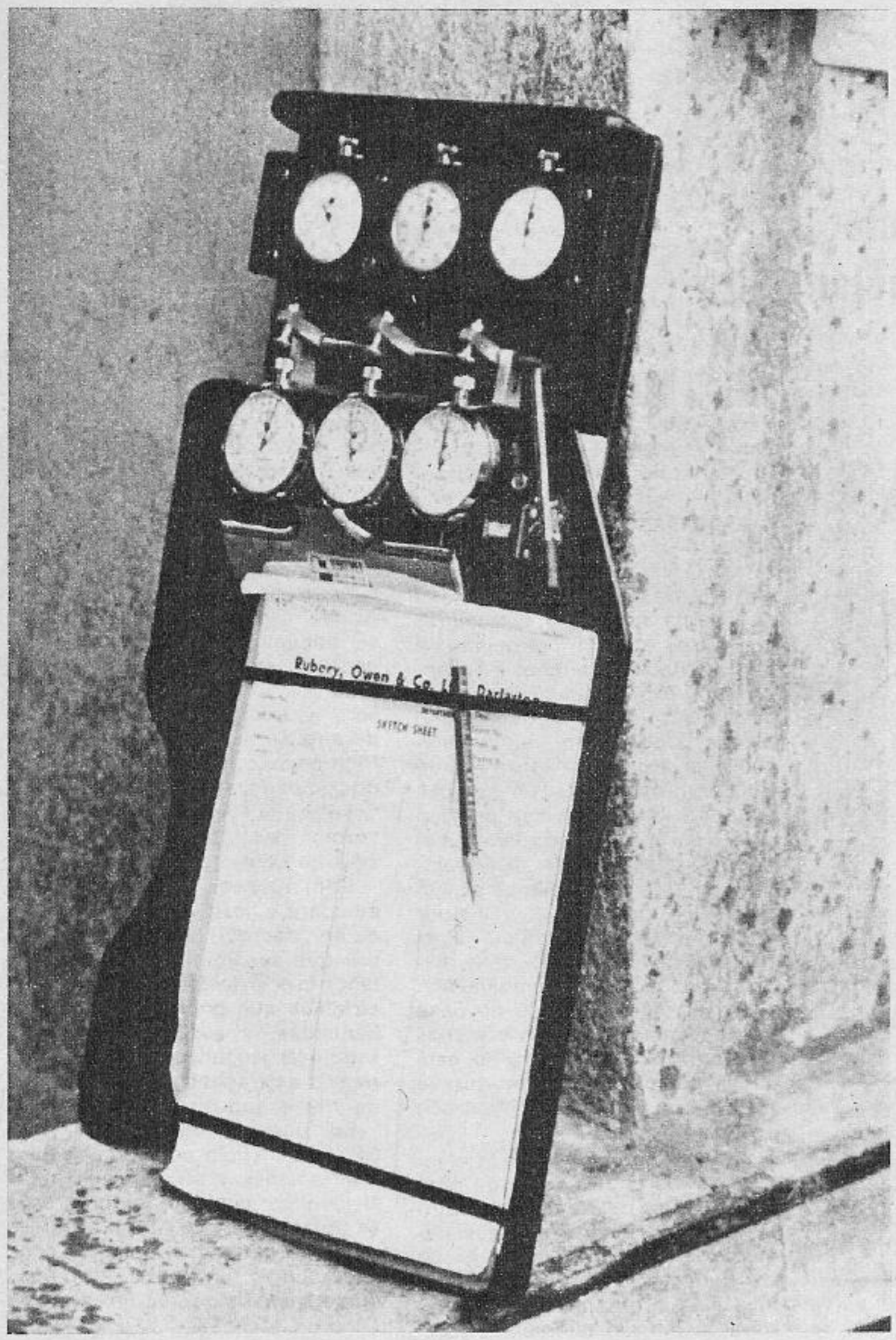
Con respecto al motor que equipará a los autos, no hay nada en concreto. Lógicamente tendrá que ser un seis en linea. De tener que arriesgar algo nosotros diríamos que podría ser un siete bancadas, y aun de tener que seguir arriesgando más, pensaríamos en Pacheco. Todo en tren de hacer suposiciones.

Lo cierto es que la categoría SP se beneficia con todas estas realizaciones y en consecuencia el público también; el progreso es aplastador y basta para darse una idea comparar los autos con los que se corría hace dos años con alguno de estos proyectos.

S. C.







El crudo invierno europeo, este año más ensañado que nunca con el Viejo Continente, sirve de escenario al rallye más famoso del mundo. Aquí su ganador, Bjorn Waldegaard, a su paso por Turín.

Erik Carlsson, con Gunnar Palm como navegante, fue el primero —**y hasta hace unos días el único**— en ganar por dos veces consecutivas el dificilísimo Rallye de Montecarlo.

Fue en 1963 y 1964, y para lograrlo utilizó en ambas oportunidades una máquina de pequeña cilindrada, pero noble y fiel como un caballo criollo, el recordado SAAB de tracción delantera, tres cilindros, dos tiempos y apenas 998 cm³!... Aquel par de triunfos en la tradicional y exigente prueba monegasca fue suficiente para consagrar a Carlsson y Palm como dos monstruos de la categoría, y aunque luego haya declinado uno y seguido en vigencia el otro, nadie puede ya olvidar la importancia y calidad de aquellos triunfos.

Hoy, al cierre del Rallye de Montecarlo de 1970, un nuevo nombre, también sueco, se abre paso



Lars Helmer ha salido del Porsche para recibir la copa y la botella de champagne. Waldegaard, en cambio, deberá esperar que los fotógrafos se sacien de su imagen para poder brindar por la dura victoria.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MONTE '70

Por segunda vez consecutiva, el piloto sueco Bjorn Waldegaard y su navegante Lars Helmer se adjudicaron el agotador Rallye de Montecarlo. Segundo, en gran actuación, se clasificó el ganador del Tour de France '69, el francés Gerard Larrouse

a través de la nieve y el hielo que cubre los caminos de la congelada Europa de enero, para ubicarse en idéntica posición que Carlsson al obtener su segunda victoria consecutiva: Bjorn Waldegaard, un muchacho alto, rubio, de cuerpo robusto, cara rozagante repleta de sonrisa y temperamento ganador, cerebro "fresco" y manejo de locos.

Hoy en día los rallyes han variado mucho desde los no muy lejanos años en que se ganaba con autos como el SAAB de Carlsson o los Mini de Paddy Hopkirk, Timo Makinen o Rauno Aaltonen.

Ahora los rallys han prendido muy fuerte en Europa, y con el añadido de pruebas semi-"stradali" como el Tour de France y la Vuelta de Córcega, la categoría ha ido perfeccionándose más y más al punto que un BMW 2002 TI o un Escort ya no son suficientes para imponerse si las condiciones no le son del todo favorables, y la otrora poco competitiva Copa de Damas adjunta a cada carrera, hoy se gana sólo con aparatos como el Opel Commodore del Equipe Greder que maneja Marie-Claude Beaumnt.

Al igual que Vic Elford en 1968, y que él mismo en 1969, Waldegaard obtuvo su segundo triunfo en **"Monte"** piloteando un poderoso Porsche 911R, una máquina de seis cilindros opuestos, 2.247 cm³, 240 HP a 7.800 vueltas, dos árboles de levas a la cabeza —uno por línea de cilindros—, refrigerado por aire por medio de una turbina, estructura autoportante de chapa de acero, y una velocidad máxima que, lejos del ahora histórico SAAB alcanza casi 250 km/h.

Aunque muchos piensen que en un rallye no hace falta potencia, la tabla de posiciones indica que ésta tiene una importancia casi fundamental. Detrás del rojo Porsche número 6 de Bjorn Waldegaard y Lars Helmer, llegó otro auto de la misma marca, el inconfundible 911R blanco con trompa anaranjada del francés Gerard Larrouse, que tuvo a mal traer a Waldegaard en los tramos de montaña de los Alpes.

Tercera se clasificó otra máquina de las encuadradas como veloces, el Alpine —Renault de Jean-Pierre Nicolas, quien también viajaba con grandes posibilidades hasta que roturas graves en los neumáticos lo fueron rezagando. De todos modos Nicolas se las ingenió para recuperar hasta el tercer, puesto, no así su compañero Jean-Claude Andruet, cuyo Alpine 1.600 sufrió una seria avería en el tren delantero al estallar uno de los neumáticos, desviándose hacia una de las banquinas elevadas de nieve, en Mauriac. Parece que a los rápidos aparatitos franceses los persiguió el mismo problema, las gomas.

Cuarto se clasificó Ake Anderson, con otro Porsche, y quinto fue Roger Clark, quien por fin logra terminar en **"Monte"** luego de varios intentos con Ford Escort, y a pesar de haber sido campeón europeo de la especialidad y de haber triunfado en casi todos los rallyes más importantes de Inglaterra y el continente.

En el sexto puesto pudo acomodarse la primera máquina italiana, el Lancia Fulvia de Amílcar Ballestrieri, precediendo a otros dos Escort, los del finlandés Timo Makinen, y el francés Jean-Francois Piot.

La última fase de la carrera contó con la participación de 60 vehículos, pero veinte de ellos no pudieron finalizarla por problemas mecánicos.



CLASIFICACION
RALLYE DE MONTECARLO

Carrera Internacional

Pos.	Piloto	Nacionalidad	Marca
1	Bjorn Waldegaard ..	Sueco	Porsche 911R
2	Gerard Larrouse ...	Francés	Porsche 911R
3	Jean-Pierre Nicolas .	Francés	Alpine-Renault 1600 SP
4	Ake Anderson	Sueco	Porsche 911R
5	Roger Clark	Inglés	Ford Escort Twin-Cam
6	Amílcar Ballestrieri .	Italiano	Lancia Fulvia HF 1600
7	Timo Makinen	Finlandés	Ford Escort Twin Cam
8	Jean-Francois Piot ..	Francés	Ford Escort Twin Cam
9	Sergio Barbasio	Italiano	Lancia Fulvia HF 1600
10	Jean-Luc Saloman ...	Francés	Citroën DS21

La Copa de Damas fue ganada por la señora Marie-Claude Beaumont como piloto y la señorita Martine de la Grandribe, su navegante, a bordo de un Opel Commodore preparado en los talleres del señor Henri Greder.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

TRANSMISIONES AUTOMATICAS

LA FIRMA:

MUZZIN PARDAL POLICELLA

ANUNCIA QUE HA ORGANIZADO UN CURSO DE TRANSMISIONES AUTOMATICAS **"PARA ESPECIALISTAS"** SOBRE LOS ULTIMOS MODELOS EN TRANSMISIONES. QUE SERA DICTADO POR EL PROFESOR **"ROBERTO SAN PEDRO DI FILIPPO"** SECUNDADO POR SUS EX DISCIPULOS OSVALDO A. PARDAL Y OSVALDO POLICELLA

INSCRIBASE:

TALLER MECANICO ESPECIALISTA EN TRANSMISIONES AUTOMATICAS.

AJUSTES - PERITAJES - ASESORAMIENTOS

REPARACIONES INTEGRALES - TRABAJOS GARANTIDOS.

QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T. E. 795-8243

A ½ cuadra MAIPU 700

REPUESTOS DKW - AUTO UNION

D.K.TODO

MONROE 2691 T.E.73-9275

NUEVA DIRECCION

MONROE 2691

T. E. 73-9275

CONSAGRADAS!... NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA "DAVID" PATENTE Nº 1. 11061 PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR.



Importa, Fabrica y Distribuye:

CASA DAVID S.A.

Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.

Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

PRODUCTORA

ANEXO J67 ®



Av. J. B. JUSTO 4300

COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS.

SONORIDAD EN AUTO-RADIO Y CAR-STEREO



LA TOUR,

le ofrece la marca de su preferencia **NIPPON, KENIA, INTERELECTRIC, STERVOX** y Radios, **BENDIX, PHILIPS, AUTOVOX, MOTOROLA, SONDERS, TRANSYCA.**

J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) **T. E. 85-0678, Capital**

Donde Ud. comprara calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

COLOCACION en el ACTO

Sandrini



VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA

BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - 50-7572,

ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON

GARANTIA ESCRITA

POR 12 MESES

Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino



VICAR S.C.A.

Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

Visite n/Stand en la Exp. Nac. del Rodado Enero - Febrero/70 - Mar del Plata

---

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

IMPORTACION-FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO



CALENTADOR: c/garrafa de 2 y 3 kgs. de gas.

FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.

PARRI. LA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO

Fábrica: **Ameghino 557 V. Martelli**

Tel. 740-3662.

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

CADA 10 LAVADOS **1 GRATIS**

WASHER S.C.A.

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR

Lavado al "Champú" secado a aire

Pte. Figueroa ALCORTA 6438

NO ESPERE A LOS REYES... TENEMOS LO QUE UD. NECESITA

Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para **PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B y 504.**

Precios especiales a talleristas y revendedores. **Otorgamos Créditos Personales.** ENVIOS AL INTERIOR.

PICHINCHA 1657
TEL. 26-2327 - BS. AIRES
AV. PAVON 787
TEL. 22-3166 - AVELLANEDA

EL EMPORIO DEL PEUGEOT



AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos e esta sección deberán concurrir persona mente a la Redacción de PARABRISA CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Secció Avisos Corsificados, de martes a vierna

---

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

.....

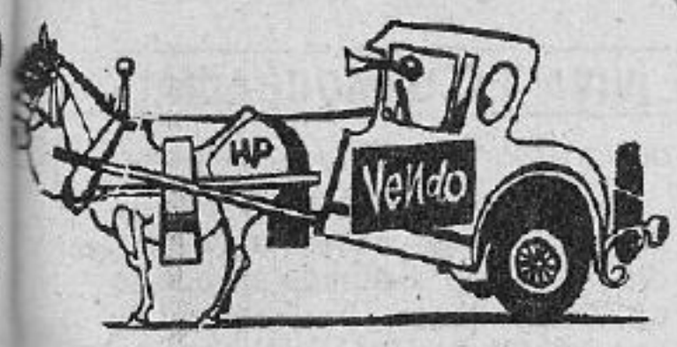
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de 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 adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente

---

CARROCERIA "FIAT" 1500 CUPE, vendo en el estado calamitoso en que se encuentra. Fue "torteada" en las 25 horas. Un



tropezón cualquiera da en la vida. También la permuto por otra en buen estado. Pago diferencia. Tratar: Sr. Rusconi, tel. 68-1483.

PARRILLA VOLVO P-544. Compro urgente parrilla nueva o usada pero en perfecto estado. Para modelo 1960. Tratar: 32-1105.

MOTO DKW. En inmejorables condiciones. Precio razonable. Gomas nuevas. Ideal para esta época. Agil y veloz. Vendo contado. Tratar: 50-9575, de 18 a 20 horas.

BLOCK F-100 semi-armado. Reacondicionado por Padovani. Se ofrece al precio ¡REGALO! de 50.000 pesos moneda nacional (Ley 18188 $ 500). Lo vende ALBERTO GOMEZ, en UGARTECHE 3270.

KARTING. Compro con caja de velocidades para uso particular. Escribir detallando características y precio a Enrique Martínez, Andrés Lamas 1289, Capital.

FORMULA-4. Vendo 2 tapas de cilindros preparadas por Osvaldo Antelo para motor Renault. También 10 llantas centro de Fiat 1500 de 13 pulgadas, ancho desde 6 a 8 pulgadas. Seis llantas de 12 pulgadas centro Fiat 1500. Tratar: Raúl Expósito, Avda. San Martín 7160, Capital.

MANUALES DE AUTOS EN GENERAL, vendo, y lote de repuestos para Auto Wanderer. Puevrredón 475 (sastrería).

CUPE MERCURY 1947. Carburador 4 bocas, frenos a disco, palieres flotantes, motor y caja F-100, butacas, jaula antivuelco,



instrumental completo, cubiertas Cinturatto italianas. VENDO O CAMBIO por cupé Fiat 1500 q Peugeot 404. Preparación Anexo "J", 215 kilómetros/hora a 5.700 rpm. Paso de la Patria 845, Valentín Alsina.

VENDO 5 CUBIERTAS "Cinturatto" con cámaras especiales para Fiat 600. Tel. 755-1089, de 12 a 15 horas, de lunes a viernes.

SPORT PROTOTIPO 0 KILOMETRO. Listo para largar. Preparación Padovani-Montal. Motor DODGE 310 HP, garantidos. VENDO O PERMUTO. Ver y tratar: LORENTE S.A. Pavón esquina Salta.

VALIANT IV TC. ¡¡Verlo es lo importante!! Materiales y mecánica de alta precisión. Carrocería modificada por Baufer. Decir único no está de más. Tratar: Tandil 49, Villa Ballester.

SPORT PROTOTIPO. Modelo fuera de serie, con o sin motor Dodge de 4.000 cm³ y 310 HP, 6.000 rpm, 0 km (desarmado para mayor garantía). Entrego listo para largar con atención mecánica en 2 carreras (sin cargo, 4 mecánicos). Construido en forma tal que de acuerdo con el Reglamento de SP 1970 queda convertido en un Spider (sin techo) único. Encuadrado en Turismo Carretera Fórmula-B. VENDO 50 % al contado, resto con facilidades sin interés (pagaderos con los premios). O acepto Fórmula 1 ó 2, buen estado, con o sin motor, en buen estado, como parte de pago. Tratar: PAEZ 1790, Capital (altura Gaona 2300). Sr. Schenone o Blanco.

VENDO HOT-ROD, desarmado, motor Chevrolet, 7 bancadas. Tratar: Pasaje D. Mack Spangemberg 2128/32 (altura Cabildo 650), Avellaneda, tel. 208-7613.

CHASIS CRESPI F-4. Ultimo modelo. Impecable, con gomas. Oportunidad. Ver: Albarelos 3050 (casi Avda. Gral. Paz).

VENDO O PERMUTO LANCHA SPORT, por lancha o auto. Motor Oldsmóbile Rocket, preparado 340 HP. Equipo Iskenderian, 6 carburadores, bomba rotativa de avión, butacas Baufer, instrumental Jaeger, caja inversora de marchas importada de los EE.UU. Total $ 1.800.000 ($ 18.000). Llamar Sr. Hernán, tel. 743-4487 ó 54-6577.

MINI MOTO "SACHS TELEVEL" 98 cm³. Flamante, ideal para el verano. Velocidad tope aproximada: 40 km/hora. Precio contado Ley 18.188 $ 3.500 (m$n. 350.000). Verla y comprarla en: Iberá 1581 (a media cuadra de Libertador, frente al Tiro Federal), de 8 a 12 y 14.30 a 19.30. Tel. 71-6679, de 20 a 22.

FORD FALCON 0 Km. motor F-100. Vendo con o sin motor. Caja ZF, frenos de disco en las 4 ruedas. Hay facilidades de pago. Acepto permuta. Dirigirse a Gonzalo Barceló, Gaspar Campos 454 (Juan B. Alberdi y J. M. Moreno) en Caballito, tel. 90-9664 y 99-2167.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Ahora puede aprender *plástico reforzado* con fibra de vidrio cómodamente en su casa, por correo. Recuerde: "El plástico da dinero". Envíe sus datos: nombre y apellido, edad, dirección a H. VON HASENN Y ASOCIADOS, Casilla de Correo 1238, Correo Central, y recibirá "El Fascinante Mundo del Plástico".

PAUL ZUCHINI vende sport biplaza motor Dodge, estado impecable muy barato. Ver sábado y domingo de mañana. Pazos 2203



esquina Hernandarias (a 2 cuadras de la Av. Gral. Paz y Díaz Vélez) Lomas del Mirador, prov. Buenos Aires.

CUPE TC F-100 VENDO. Chasis Ford 56, discos en las 4 ruedas, caja "ZF" con o sin motor o permuto por cupé Fiat 1500. El Palenque y L. M. Drago, ruta 8, km. 40, ver Sr. Pacioni, de 15 a 22.

CUPE CHEVROLET Mod. 47 de lujo. Tapizado "Torino", color negro. Ver después de las 19 horas. Tratar: Santander 463, Capital Federal, tel. 923-5744.

A FORDISTAS: Vendo pintura original Ford. Belco 300, color verde, inglesa. Un galón Imperial de pintura y uno de Thinner. Y además, aspiradora para automóvil, importada, sin uso, marca "Sears" 12 J, 60 Watts, 15.000 rev. por min. Peso 2 libras. Aspira 25 pies cúbicos por minuto. Tratar: 90-2174. Preguntar por Daniel.

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

Parabrisas CORSA

correo

¡Y SE ARMO LA DISCUSION!

de E.G. Ortega, Capital Federal.

Sr. Director: Sin ánimo de entrar en una polémica trivial, deseo como lector formular ciertas apreciaciones a la vehemente carta del Sr. Ricardo Ochoa publicada en el Nº 194 a raíz de un aviso puesto por el Sr. Carlos Martelli en el que ofrecía en venta un Bentley 3 litros, Speed Model, 1927.

Como Ud. acota, Sr. Director, la mentira tiene rueditas de diez pulgadas, pero también a esas ruedas hay que centrarlas o hacerles un balanceo dinámico a la luz de determinado enfoque realista.

Como soy ex miembro del Bentley Drivers Club, y en su momento fui dueño del Bentley 3 litros que ahora detenta el señor Martelli, leí el aviso; no lo hice con la prevención del Sr. Ochoa, sino con nostalgia por el mejor auto que tuve en mi vida y no me afectó que se lo llamara "Le Mans". Entendí (era obvio) que el vendedor quería significar que era un modelo 1927, pues ese año, y por primera vez, la marca ganó las 24 Horas, *y no que era uno de los coches que participaron en la prueba.* Afirmar tal cosa hubiera sido un absurdo, por cuanto los tres autos intervinientes por distintas causas desaparecieron. Hace cuatro años, en una revista del Bentley Drivers Club, se decía que podría haber aparecido el chasis de uno de ellos, pero la noticia no se confirmó.

Al decir el señor Martelli qué el coche *está original,* para un modelo de hace 43 años, se infiere que *está lo más original posible.* Desafío al Sr. Ochoa a que encuentre en Inglaterra, incluso en el Museo Montagu, a un Bentley 3 litros *absolutamente original.* En Inglaterra, Sr. Director, el Bentley D.C. agrupa a más de 7.000 socios y *ninguno de ellos tiene el coche en impoluto estado de fábrica* por numerosísimas razones, de las cuales detallaré las principales, ya que de paso arrojará luz sobre el 3 litros cuestionado del Sr. Martelli. Para comenzar veamos los frenos. De acuerdo con las reglamentaciones de tránsito británicas, a todos los Bentley que ruedan en las Islas se les han adaptado frenos hidráulicos a pesar que los mecánicos originales eran muy efectivos y el manual del coche prevenía sobre ellos. Los faros traseros eran de goma en forma de escafandra de buzo (pongo a disposición del Sr. Director fotocopias de anuncios de nombrados porque se le había perdido la propia. Es verdad que, como dice Ochoa, el Bentley de Martelli tiene distribuidores y no magnetos. Pero también esto tiene sus matices. Originalla época publicados en The Motor) pero tampoco se puede pretender que hayan durado 43 años, siendo el material perecedero. Es por ello que el Bentley de Martelll, tiene, como todos los ingleses, réplicas de los faros traseros fabricados por la casa Hoffman y Burton, a los que además se les adaptaron relays de luz de "stop" para que pudieran circular por las calles sin herir susceptibilidades de los policías de tránsito. De más está decir que otro tanto hacen en Inglaterra ya que *todo poseedor de Bentley se niega a que el coche deje de rodar y sea considerado una mera reliquia de museo.*

W.O. Bentley construyó los coches hasta 1930 en que la Rolls Royce absorbió a su industria. Hasta ese momento los fabricó prácticamente sobre pedido: *era un coche para individualistas* y cada uno le exigía lo que quería en materia de accesorios y opcionales. En el caso del Speed Model, es decir el que tenía dos carburadores SU y pistones de alta, era opcional un tanque de nafta de ochenta litros de capacidad con un ingenioso dispositivo de reserva y la clásica "B" alada en el centro (que el coche de Martelli posee). En ese caso la rueda de auxilio se corría al lado izquierdo, pues según la opinión de Stanley Sedgwick (actual presidente del BDC) los aficionados la utilizaban para *contrapeso* en caso de no llevar acompañante, pues recuérdese que el Speed Model tiene chasis flexible y una carrocería de Vandenplas, es decir de hule con costillar de madera. Ni en aquella época, ni hoy, se puede decir que existen dos Bentley iguales, porque hasta en el instrumental diferían; unos usaban Smith y otros Lucas, lo mismo que en el sistema eléctrico. Respecto de los faros Marchal, en aquel entonces lo más "banana" era cruzar el canal, ir al continente y adquirir las ópticas francesas para distinguirse de los demás (very british, indeed . . .). Estos faros son los que tiene el Bentley de Martelli y así vinieron de Inglaterra cuando los trajo el extinto Eric Forrest Green. La tapa a rosca era una limitación de la época, el coche *venía sin ventilador* (era opcional) y la colocación de agua requería guantes gruesos con riesgos de quemaduras en caso que el agua "hirviera", cosa bastante normal, sobre todo en verano. Por eso los aficionados británicos le pusieron tapa a resorte (justamente llamada Le Mans). *Y si mal no recuerdo, la tapa a rosca del Bentley de Ochoa era del de Martelli originalmente.* Su anterior dueño se la dio al último de los mente el Speed Model tuvo magnetos ML (quizá el doble encendido y la disposición fueron reminiscencias de W.O.B. como constructor de aviones en la primera guerra) pero demostraron ser el talón de Aquiles del coche. Exigían demasiado trabajo a los engranajes y si éstos no estaban colocados con una precisión milimétrica, sufrían rápidamente un deterioro total. Los caminos ya no son los de antes y el tránsito menos. En alta velocidad, los magnetos eran y son insuperables, pero en baja provocaban tirones en la trasmisión, y por el "atraso" los coches recalentaban enseguida. Los ingleses fueron realistas y adaptaron ingeniosos distribuidores que exigían de los engranajes un trabajo mínimo y daban al coche una marcha excepcional en cualquier rango de velocidad. Los del Bentley de Martelli fueron también fabricados por la casa Hoffman y Burton y traídos a Buenos Aires, ya que si se pretendía que el auto anduviera en nuestro farragoso tránsito, había que apelar a medidas extremas para protegerlo.

Como Ud. verá, Sr. Director, se puede parafrasear a Hegel y decir que "todo lo racional es relativo y viceversa". Pero lo que no da lugar a dudas es que *el Bentley 3 litros de Martelli puede ser motivo de orgullo para cualquier "iniciado"* y sin menoscabar el coche de Ochoa, diré que la última restauración de que fue objeto fue obra de un ciudadano norteamericano y su propio dueño reconoció *que dejaba mucho que desear.* Ignoro el estado actual del coche de Ochoa (se perdió de vista hace siete años) pero *sin duda sería interesante una confrontación con el de Martelli,* a través del ojo crítico de redactores de Parabrisas CORSA. ¿No lo cree Ud. así?

(N. de la R.: Los subrayados de la carta precedente pertenecen al remitente.

R) Interesantes las acotaciones del lector Ortega que sin embargo no desmienten las afirmaciones del lector Ochoa. En cuanto a su última sugerencia, si se llega a un acuerdo entre las partes, "cuando quieran y donde quieran" y el "ojo crítico de CORSA" podría ser ayudado por el de algún experto en la materia para garantizar una total idoneidad.

¡VIVA LA DEMOCRACIA!

de Ignacio Mastronardi, Castelar.

Señores del automovilismo, la náutica y las cosas nuestras: días pasados visitando el puerto de Olivos tuve oportunidad de ver salir a navegar a unos barquitos a vela de los cuales suele hablar (o escribir mejor dicho) uno de vuestros colaboradores. Y me surgieron algunas dudas.

1) Algunos de ellos llevaban brújula y lógicamente me pregunté para qué la llevaban si en ningún momento se alejaron de la costa.

R) Eso que Ud. vio era una brújula, pero su nombre náutico es compás y los chicos la usan para correr regatas. Con ese instrumentito inventado por los antipodas chinos (no sabemos por qué se oponen a las podas, ya que éstas resultan tan saludables para los árboles especialmente) pueden apreciarse claramente las más mínimas variaciones de dirección que sufre el barco a consecuencia de los borneos (y también las sumatras) de viento. ¿Entendido?

2) Para tirar los barcos al agua usaron una grúa y al estar el bote en el aire vi con sorpresa que no tenían quilla. Ahora digo yo: ¿no se dan vuelta?

R) ¡Delito de lesa náutica! ¡Qué terráqueo es Ud. don Mastronardi! No diga grúa, diga pluma, es más fino. El barco sí tenía quilla, porque todos los barcos tienen quilla. Lo que pueden no tener es quillote, *que es ese contrapeso que tienen los barcos abajo y que es fijo. Pero entonces tienen orza, que es una especie de quillote escamoteable, como diría Cantinflas. La mayoría de los barcos chicos (de baja cilindrada) tienen orza.*

3) ¿Por qué si dicen que el yachting es un deporte de reyes los nautas se visten como marcianos?

R) Atenti piate. El yachting fue *un deporte de reyes. Ahora cualquiera puede practicarlo con el solo requisito de ser príncipe, duque, conde, marqués, imán, jeque, archiduque o vizconde. En su defecto, si uno es un rata bastará con parecer que se detenta alguno de esos títulos o equivalente en moneda extranjera. Con respecto a su pregunta los nautas se disfrazan de marcianos por a) no mojarse; b) no tener frío; c) que no los reconozcan (si andan perseguidos por los piojos); d) no ahogarse; e) aumentar (artificialmente) de peso; f) no arruinar las pilchas nuevas; g) para que no los reconozcan los bagres; y h) porque realmente son marcianos.*

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

hay 1.000.000 de argentinos en el área de LU 13 radio necochea



Queremos darles una oportunidad de conocerla gratis, a los restantes 22.000.000.

LU 13 se ha caracterizado siempre por ser "gaucha".

Le gusta entablar estrecha relación con su diario millón de oyentes.

Por eso hoy se le ha ocurrido extender ese diálogo fecundo.

Aun cuando sólo sea a dos de los restantes 22.000.000 de argentinos.

E invitarlos a conocer su rica zona. Y las famosas playas de Necochea.

Y las otras.

Por qué no?! Si allí también llega la voz de LU 13.

Corte el cupón.
Y envíelo a nuestra emisora. Gran Galería Central, Necochea
Estaremos orgullosos de regalarle a 2 argentinos una gran semana de vacaciones.
En Necochea, todo pago, viaje por avión, hotel, casino.
Y recompensar así esa audiencia "extra" – de cada verano – que nos envían todas las provincias del país.

Buena suerte.

El sorteo se realizará ante escribano público, el día 11 de febrero a las 18 hs. en el auditorio de la emisora. Sus resultados serán publicados en medios gráficos nacionales y el ganador notificado por telegrama colacionado.

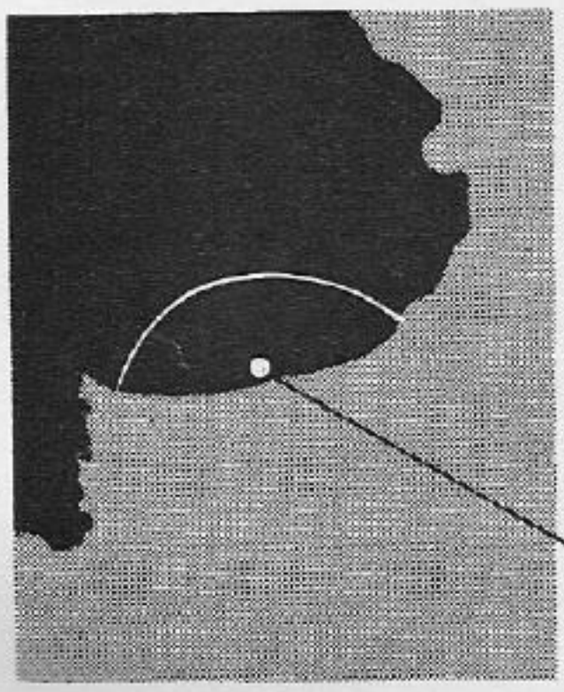
La participación es libre y gratuita.

NOMBRE: .....

DIRECCION: .....

LOCALIDAD: .....

PROVINCIA: .....



LU 13 radio necochea

Gran Galería Central, Necochea

Hay muchas formas exageradas de encenderte, Commander.

Fósforos, yesqueros y encendedores exagerados hay muchos.
Claro que hay un solo cigarrillo muy exagerado,
muy exagerado... pero cierto.
Commander.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com