$ 150 Nº 190

Parabrisas

CORSA

Al 15 de Diciembre de 1969

NUMERO EXTRAORDINARIO
104 PAGINAS Y UN DISCO

Las revistas de Mauro



LLEGA LA TEMPORADA INTERNACIONAL

RECLAME
a su vendedor
SIN CARGO
EL DISCO
asi manejan los campeones
PAIRETTI Y
PERKINS

SP: ACTO FINAL

ROAD TEST FIAT 1600

esto publicidad



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 190 del 9 al 15
de diciembre de 1969

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe 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 696, 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.

EDITORIAL

"No está muerto quien pelea", dijeron los del equipo Shell cuando las cosas pintaban negras negras para ellos, al promediar la temporada. Y la verdad que el dicho fue llevado a hecho, tanto que el domingo pasado se alzaron con el Triangular —vía Néstor García Veiga Trueno Sprint— y con el campeonato argentino de Sport Prototipo —vía Eduardo Copello Numa II—.

Un apoyo al deporte y una inversión promocional que rindieron sus frutos suculentos, pese al susto y a la desazón que imperaron a media estación competitiva, pero los resultados son los que cuentan y los mismos fueron óptimos para el team de la Dinámica. Confiamos que otras empresas se larguen a la pileta como Dios manda el año próximo y que el automovilismo deportivo nacional, un tanto alicaído esta temporada que está llegando a su término, pegue una acelerada para poder continuar la parábola ascendente que deberá seguir.

Otros que este año se mandaron el "sweepstake" fueron los chicos de Ika-Renault. Falta definirse el campeonato de F-1 y si aquí gana Ternengo, el rombo Renault se habrá ido bien para el Norte, llevándose todos los campeonatos en que intervinieron: Turismo anexo "J" en la categoría "A" (Renault) y "C" (Torino); Sport Prototipo (Torino); Turismo Carretera (Torino) y Fórmula 4 (Renault). Buena cosecha para buena labor y constancia.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA

Los muchachos del TC se trasladan el próximo domingo al sur. En Comodoro Rivadavia se disputará la última competencia del año de la categoría. El campeonato ya está definido en favor de Gastón Perkins, pero no obstante esto aún queda vacante el segundo puesto, que irán a buscar entre otros Oscar Mauricio Franco y José Manuel Faraoni. El escenario de la competencia será el Autódromo General San Martín, cuyo perímetro es de 3.764 metros, contando con numerosos desniveles que alcanzan a 17 metros en las partes más pronunciadas. La recta principal tiene 520 metros y la opuesta 400 metros, también cuenta con un curvón de 301 metros. En general el circuito es veloz con un total de once curvas con trazados que permiten tomarlas en general a una buena velocidad, todas cuentan con peraltes que oscilan entre 4 y 8 %. El programa ha sido preparado sobre la base de dos series a treinta vueltas cada una y una final a 40. El recorrido total para cada una de las series será de 112,920 kilómetros, y el de la final de 150,560 kilómetros. Las series se integrarán por los competidores de acuerdo al tiempo obtenido en las pruebas de clasificación, correspondiéndoles participar en la primera batería a los que hayan obtenido número impar y en la segunda a los de números pares. La final admitirá un máximo de 20 competidores, en caso de que haya más pilotos en condiciones de hacerlo la selección se realizará teniendo en cuenta los mejores registros en las series.

En concepto de premios el Auto Moto Club de Comodoro Rivadavia ha instituido la suma de 7.050.000 pesos. Las clasificaciones se llevarán a cabo el sábado, los participantes dispondrán de un máximo de veinte minutos para obtener el tiempo definitivo. Y el sistema que se utilizará será el de tandas. La reunión dará comienzo a las 15 horas.

REGULARIDAD

La Asociación Pro Casa de La Rioja en Buenos Aires organiza para el próximo domingo una competencia de regularidad para corredores de tercera categoría y debutantes. La misma se denominará Primera Carrera de Corta Distancia. El recorrido abarcará Villa Urquiza, Merlo, Navarro, Lobos, Cruce Pontevedra. La carrera incluye también un asadito criollo y guitarreada en la entrega de los premios y trofeos. Las inscripciones se reciben en Triunvirato 4440, los lunes, miércoles y viernes de 19 a 20 horas. También en Añasco 1041 en el mismo horario.

MOTONAUTICA

En el lago del Autódromo Municipal General San Martín en el Parque Almirante Brown a partir de las 14 horas. Se disputará la última fecha por el Campeonato Metropolitano que organiza el Club Motonáutico Argentino con el auspicio de la Federación Motonáutica y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Habrá competencias para las categorías Turismo Anexo "P", Turismo, Hidroplano con motor fuera de borda, Mojarra y Fuerza Libre.

STANDARD Y CAFETERAS

En la localidad de Dorrego, organizado por el Club Social y Deportivo, se llevará a cabo una interesante reunión mecánica. La misma tendrá lugar en un circuito de los denominados "estancieros", en Santa Lucía. La extensión del mismo es 1.134 metros y su estado es bueno a pesar de ser totalmente de tierra. Habrá una competencia para coches standard de hasta 850 cm³. Y la gran final que consistirá en una serie a 30 vueltas para la categoría Cafeteras de hasta 1927.

En concepto de premios se entregarán $ 150.000. La entrega de premios se realizará el mismo domingo en la sede del Club Social, e incluirá números artísticos y baile.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

TREPADA DE MONTAÑA

Sin puntaje para el campeonato de la especialidad se disputará el próximo sábado la competencia de Trento Bondone en Italia.

—¡Oye, chico!, ¿estás seguro que has refuelado el carro en la gasolinera?

—¡Atiza! ¡Cómo no voy a estar seguro si aparqué especialmente para echarle esencia! Aunque... ahora que lo pienso bien, no estoy seguro si refuelé o tomé unos sorbetes de grosella en la droguería.

—¡Chico! ¡Eres un verdadero desastre, te debería dar una golpiza por lo pelma que eres...



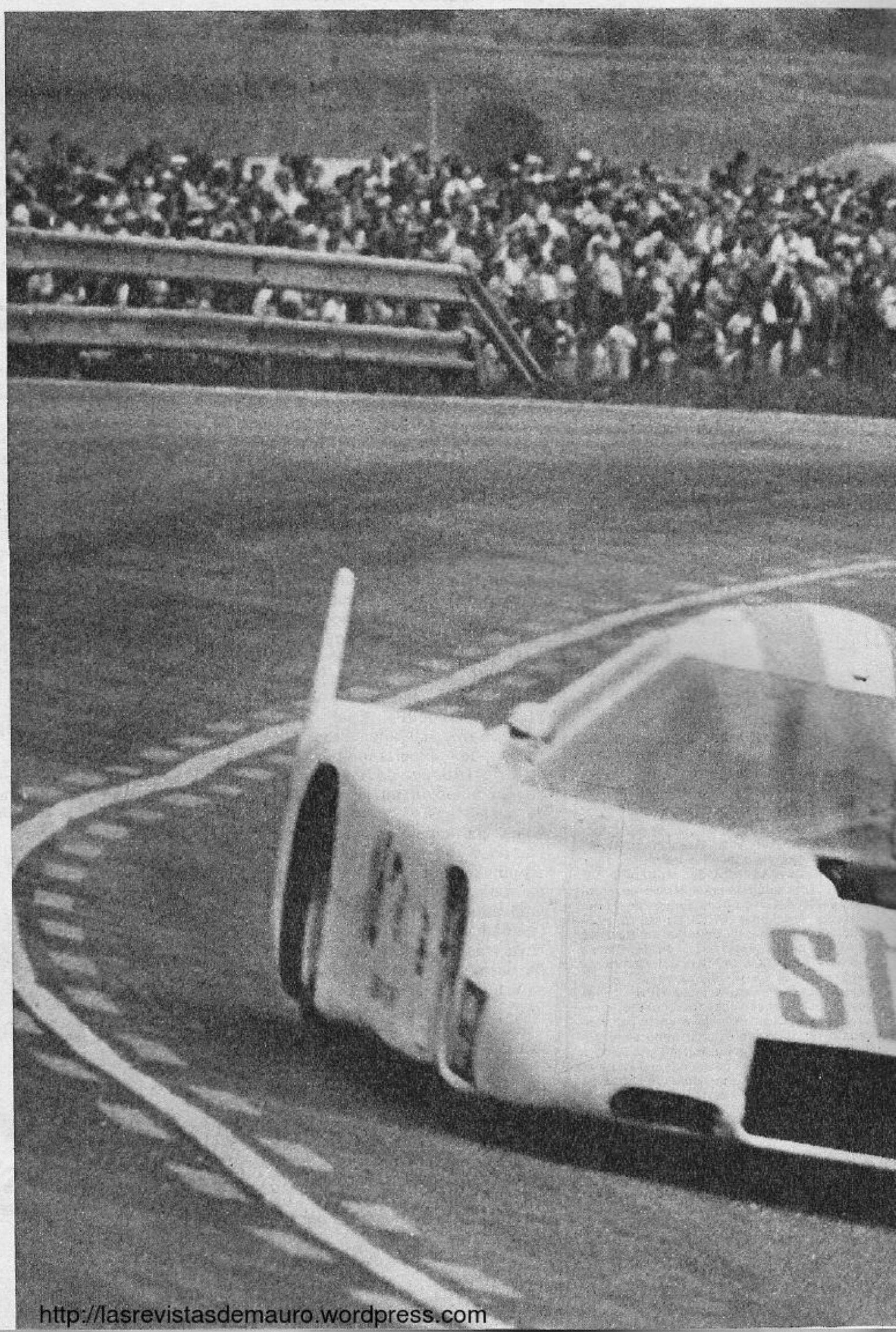


COPELLO CER

Néstor García Veiga dibujó los dos primeros lados del Campeonato Triangular que remató en Paraná Eduardo Copello, ganando la tercera prueba. Con este resultado García Veiga se llevó el Triangular y Copello se adjudicó el Campeonato Argentino de SP

por GERMAN SOPEÑA y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

fotos de HUGO PEREZ CAMPOS y MARIOLINO CASTELLAZZO



La incertidumbre nos carcomía las entrañas. Padecíamos sin duda la úlcera del campeonato, especie de mal provocado por la tremenda duda que sólo se dilucidaría en la última carrera del año. Paraná debería funcionar como cierre del año de la mejor categoría del país y por lo tanto allí fueron todos con sus mejores armas. Tres —Cupeiro, Copello y Marincovich— peleaban entre ellos el campeonato. García Veiga, ganar el Triangular. Todo el mundo trataba de cumplir el mejor de los papeles para asegurarse un buen fin de año, lo cual en otras pa-

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RÓ EL TRIÁNGULO

labras significa un pasaporte de buenos contratos para el año próximo. Para colmo cabían mil especulaciones. Si ganaba Cupeiro se llevaba el campeonato y listo. Ahora, si ganaba Copello o Marincovich había que pensar qué pasaba con los puestos subsiguientes, de la misma manera que si no ganaba ninguno de los tres, cosa que tranquilamente podía suceder, porque en la práctica García Veiga era casi el número puesto desde el mismo momento de la clasificación. Por eso conviene seguir una ilación lógica de lo acontecido de cómo García Veiga no ganó la carrera, de por qué Eduardo Copello salió campeón y donde se explica cómo variaron fundamentalmente las cosas cuando el auto del celtíbero Cupeiro explotó irrespetuosamente a la salida de una curva.

SOBRE LA CLASIFICACION DEL SABADO...

Ahí se evidenció la verdad más fuerte de la temporada de SP. El niño García Veiga como piloto, el Trueno Sprint con motor Chevrolet *by Joseph* como su medio mecánico.

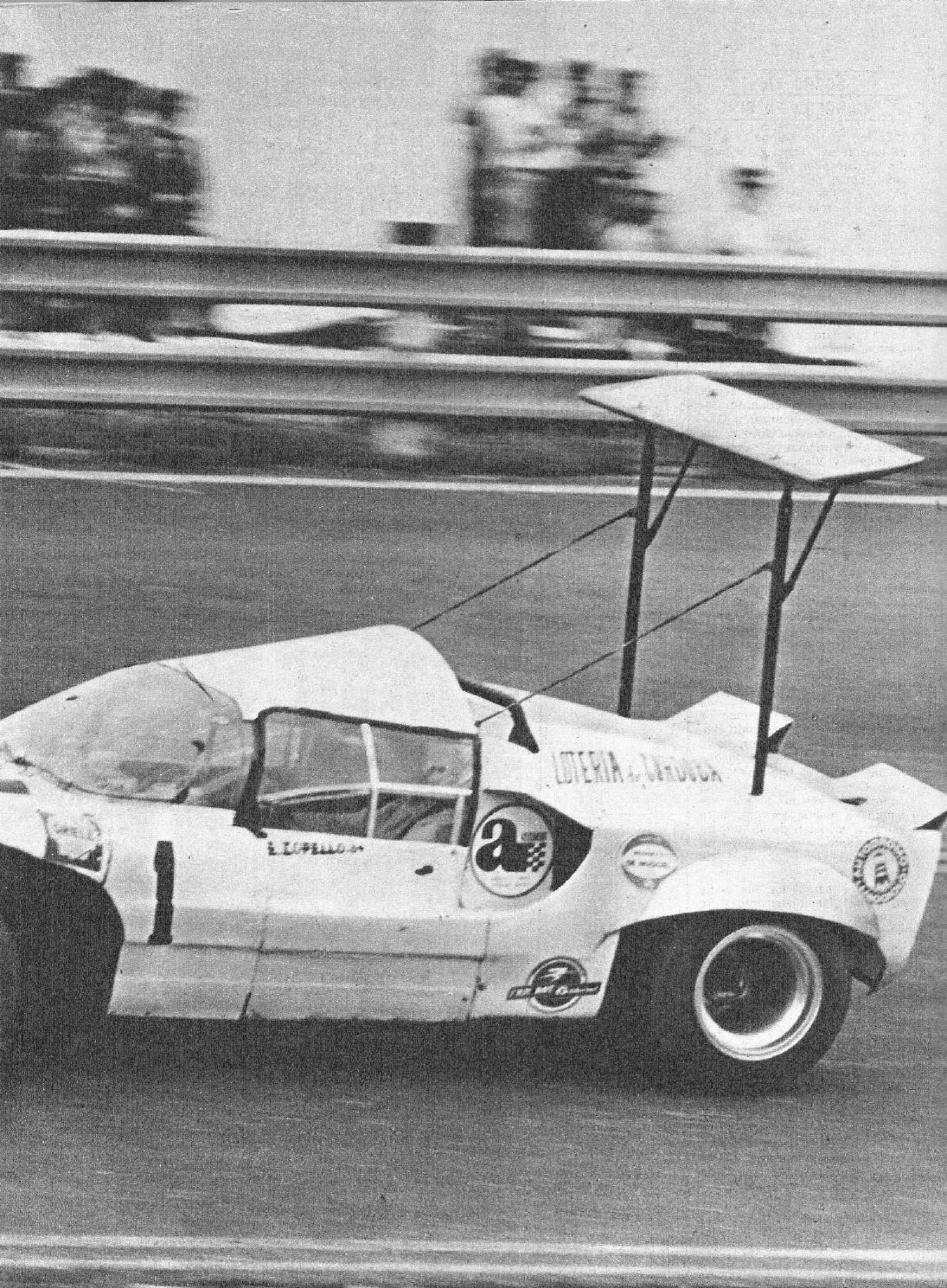
Al comienzo de las pruebas asustó un poco Copello al conseguir un tiempo oficial de 1m 30s., pero cuando el Nene GV consiguió su 1m 28s 7 que le aseguraba el primer lugar en la partida, la cuestión quedó definitivamente aclarada. Pese a que Copello bajó en forma ostensible su tiempo anterior hasta llegar a 1m 29s 2, tiempo apenas superior en una décima al de Luis Di Palma, que evidencia que los dos autos tenían motores iguales. En efecto, Copello administraba con su pie derecho uno de los motores "gordos" de Berta, ya que llegado el fin de fiesta y ante la urgente necesidad de ganar el campeonato para la marca, en las huestes tornadistas se dejó de lado todo individualismo partidista y sobre el Numa se montó un motor de Berta para aumentar la chance de Copello. Inclusive Copello probó la Liebre IIB para decidir cuál auto le gustaba más. Prefirió el Numa.

Después de los tres nombrados quedaron los demás un poquito lejos, porque Cupeiro, que fue el cuarto clasificado, no pudo bajar el 1m 31s. De todas maneras lo más demostrativo de todo fue lo que García Veiga le confió a otro piloto, finalizada la clasificación: "Sinceramente, puedo bajar el tiempo en carrera o mantenerme tranquilamente en él todo el día". Lo cual significa tener un auto para andar cómodo aun punteando. Tomamos la máquina del tiempo y pasamos directamente al domingo.



Entre el Numa y la Liebre, el campeón se decidió por el Numa. Alguien dijo: "más vale malo conocido que bueno por conocer". Con el motor "gordo" Copello pudo llegar a la corona.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



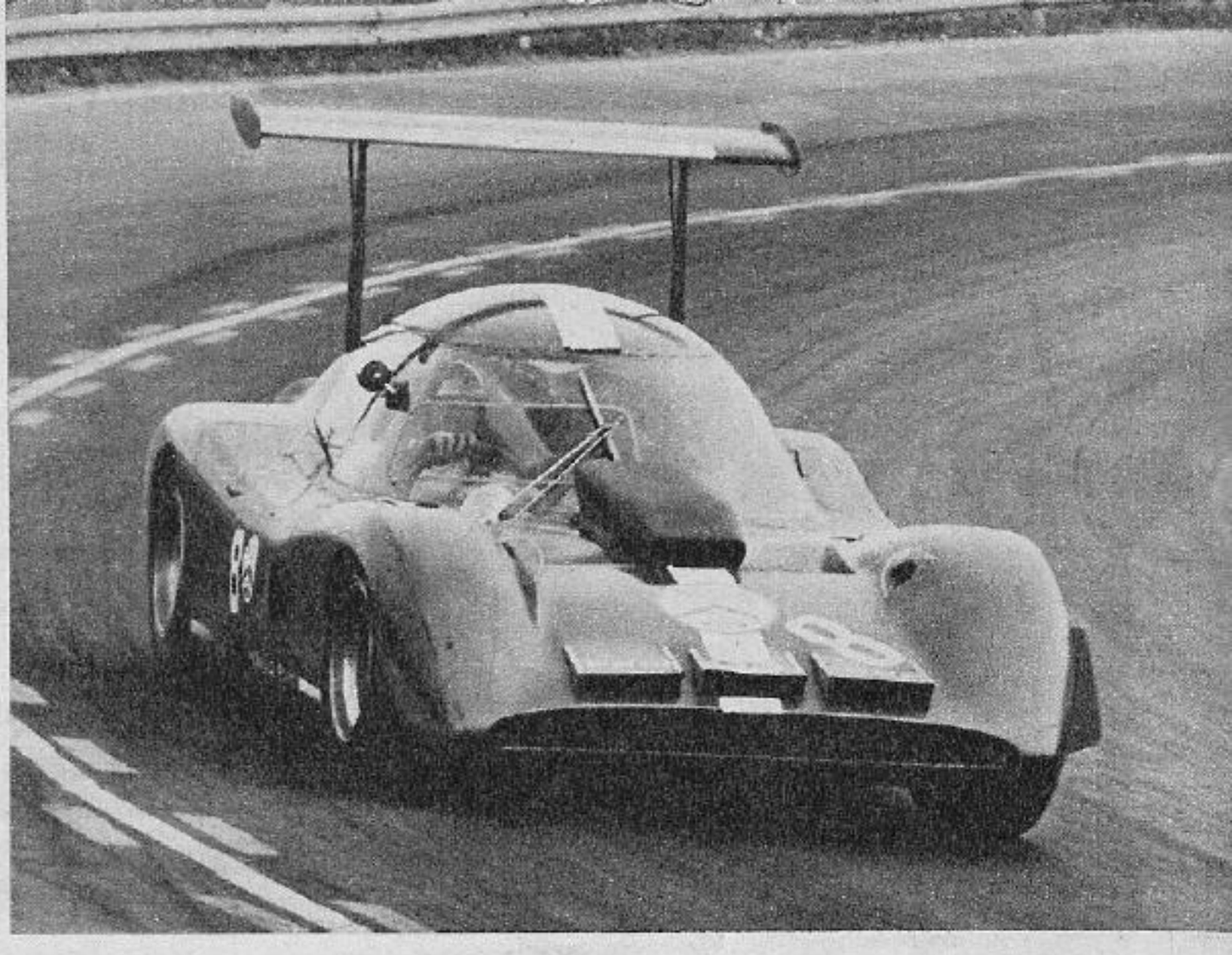
SOBRE LA CARRERA EN SI

La jornada de Paraná se puede dividir en antes y después de la detención de Jorge Cupeiro, como primera etapa definitiva, y antes y después del retraso de García Veiga, como segunda y final característica del domingo 7 o día de Eduardo Copello. Hasta que se detuvo el "Gallego", horrenda traición de una biela en la segunda serie, la carrera se desarrolló como se evidenció en la primera vuelta de la primera serie. García Veiga puntero y regulando la marcha haciendo realidad aquello de que el mejor piloto es el que gana por la mínima diferencia. Inmediatamente detrás del Trueno se jugaba Eduardo Copello sin poder alcanzar a García Veiga, manteniéndose a una distancia constante de Cupeiro, Di Palma y Vianini, que lo seguían en ese orden. Vale decir que la carrera estaba planteada de una forma muy definida. García Veiga puntero sin problemas, Copello segundo ídem y Cupeiro tercero ídem. Si las cosas seguían así hasta el final, se producía una situación muy cómica: Cupeiro y Copello empataban en el campeonato con doce puntos cada uno. Salvo imprevistos, era lógico que eso sucediese hasta que sobrevino el imprevisto de la biela afuera, que realmente fue imprevisto, porque el motor de Cupeiro venía muy saludable tirando una presión de aceite normal. Y después, con todo definido, llegó el momento del sorpresivo atraso de García Veiga con una rueda rota y el final de gloria para Copello que además del campeonato remató el año ganando la última carrera. Pero eso fue al final de la tercera serie y antes que eso hay muchas otras cosas dignas de la mayor atención.

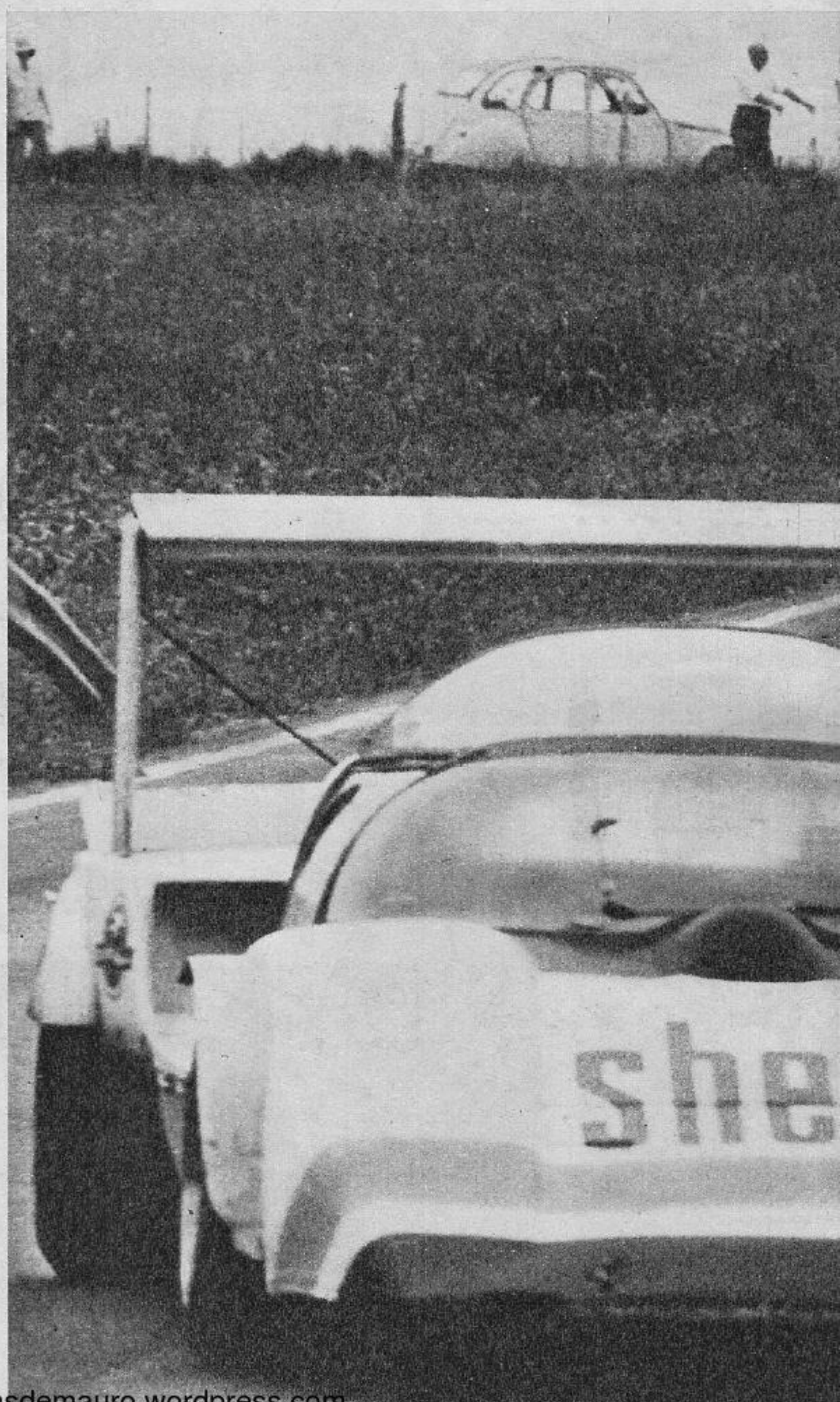
Primera serie: La fila India se definió inmediatamente y se mantuvo así del primero al último giro con la sola detención de Marincovich con su motor en cinco cilindros. Resulta que el sábado estaba demasiado largo de multiplicación y como no tenía relaciones de caja para cambiar, optaron por reemplazar el puente trasero 3,70 por el 4,11 a 1. La relación no era ideal, porque el motor se iba demasiado en vueltas al acelerar, en seguida rebotaban las válvulas y el motor comenzaba a fallar. Dosificando más la aceleración, Marincovich logró finalizar bien la serie, aunque lejos de los punteros y del campeonato. Para colmo tampoco tenían gomas de mayor diámetro para compensar la relación del diferencial.

Segunda serie: Una sola variante a diferencia de la anterior. Entre los cinco primeros

Un auto que no tuvo mucha suerte durante la temporada. Carlitos Pascualini hizo todo lo que pudo con el Pronello-Ford. Los coches andan, los motores no.



Arriba derecha: El ganador repetido en Fórmula Dos. Carlos Loie Reutemann no tuvo inconvenientes en ganar por muerte.



Un pelotón compacto y alegrón. Ruesch adelante, con Marito García a la cola, Alberto Bruno y el Fisanotti de Gradassi. Los de punta ya pasaron.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


12
Shell
ESSO
ESSO
OBERON
Mobilgas
14

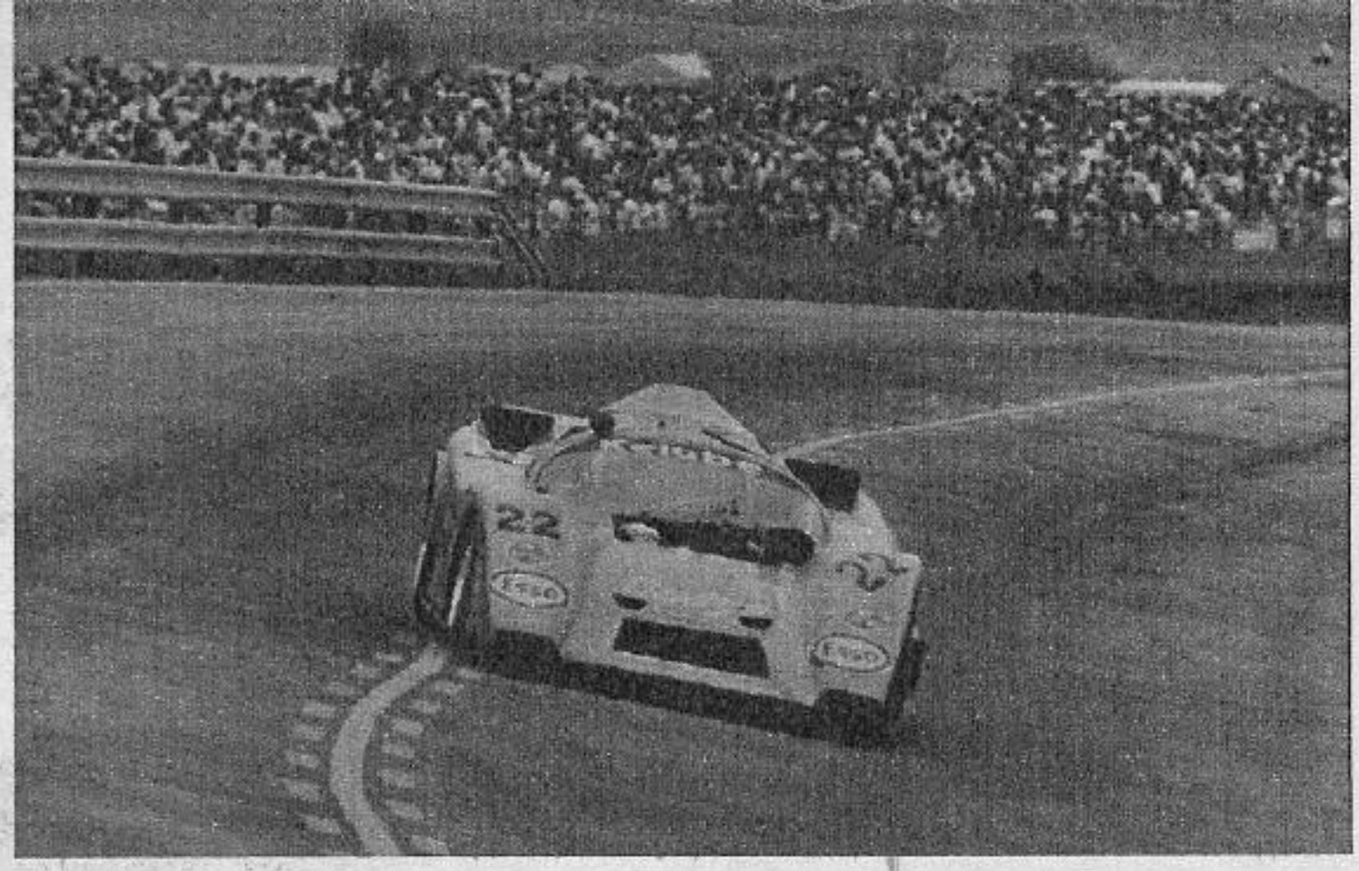
se intercaló Pascualini, que además de largar bien se colocó quinto detrás de García Veiga, Copello, Cupeiro y Di Palma y adelantando a Andrea Vianini. Explotando a fondo su Huayra se acercó a Luis Di Palma hasta superarlo y ganar la cuarta plaza, que después se trasformaría en la tercera por el abandono de Jorge Cupeiro. A la salida de una curva reventó el motor Chevrolet; entonces todo cambió. Copello ya no tenía por qué apurarse tanto y la lucha por el campeonato estaba definida. Por la carrera en sí, nadie le podía discutir el primer puesto a García Veiga; por lo tanto al terminar la serie el orden fue: García Veiga, Copello, Pascualini, Di Palma, Vianini, Marincovich y Ruesch.

Tercera serie: García Veiga a ganar el Triangular, Copello a ganar el campeonato y Pascualini a ganar la batería final. Eran los objetivos lógicos de la última largada. Y Pascualini salió indudablemente a ganar. Se ubicó en la cola de García Veiga en excelente largada hasta el momento de atacar y tratar de superarlo. Copello, expectante, Di Palma hizo parar a la tribuna cuando pasó a Copello andando muy fuerte y Pascualini mientras tanto detenía de golpe su carrera por una razón muy poderosa: biela rota. Se destruía así el primero de esos tres objetivos. Quedaron entonces García Veiga, Di Palma, Copello hasta que el motor de Luis también sonó y en la octava vuelta pierde el primer puesto "NGV" por un fuori-pista. Primer puesto, carrera y campeonato para don Eduardo Copello.

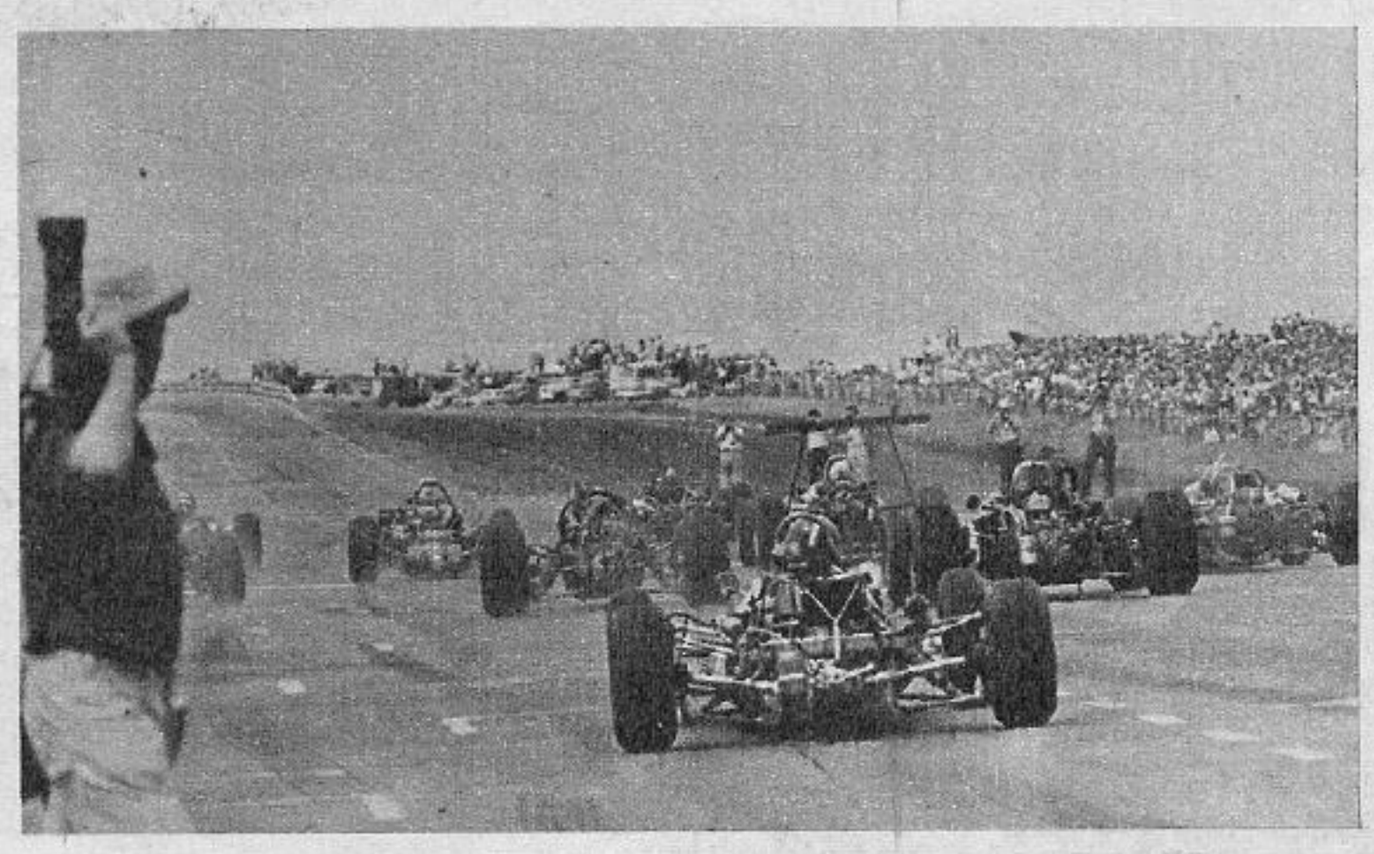
SOBRE EL TRIANGULAR EN PARTICULAR

Pleno éxito. Una especie de adelanto de lo que nos espera la temporada próxima. Una figura que más que un triángulo fue una línea recta: el eje San Juan-Maggiolo-Paraná. Una línea bien trazada en organización y desarrollo. Se batieron records de circuitos junto con un plantel de máquinas nunca vistas en categorías criollas. A ello contribuyó un grupo de aparatos con tónica 1970. Entreactos con máquinas de Fórmulas Dos y Cuatro dieron la oportunidad que el año no les había brindado en la medida de sus necesidades. En cuanto a los SP, la idea de dividir las carreras en series de diez vueltas cada una sirvió para demostrar que así es como les gusta a todos. Las demoledoras sesiones terminan por cansar al público y a los participantes. En la forma en que se programó este Triangular, hubo esa necesaria pizca de suspenso que cualquiera quiere ver en este deporte. A

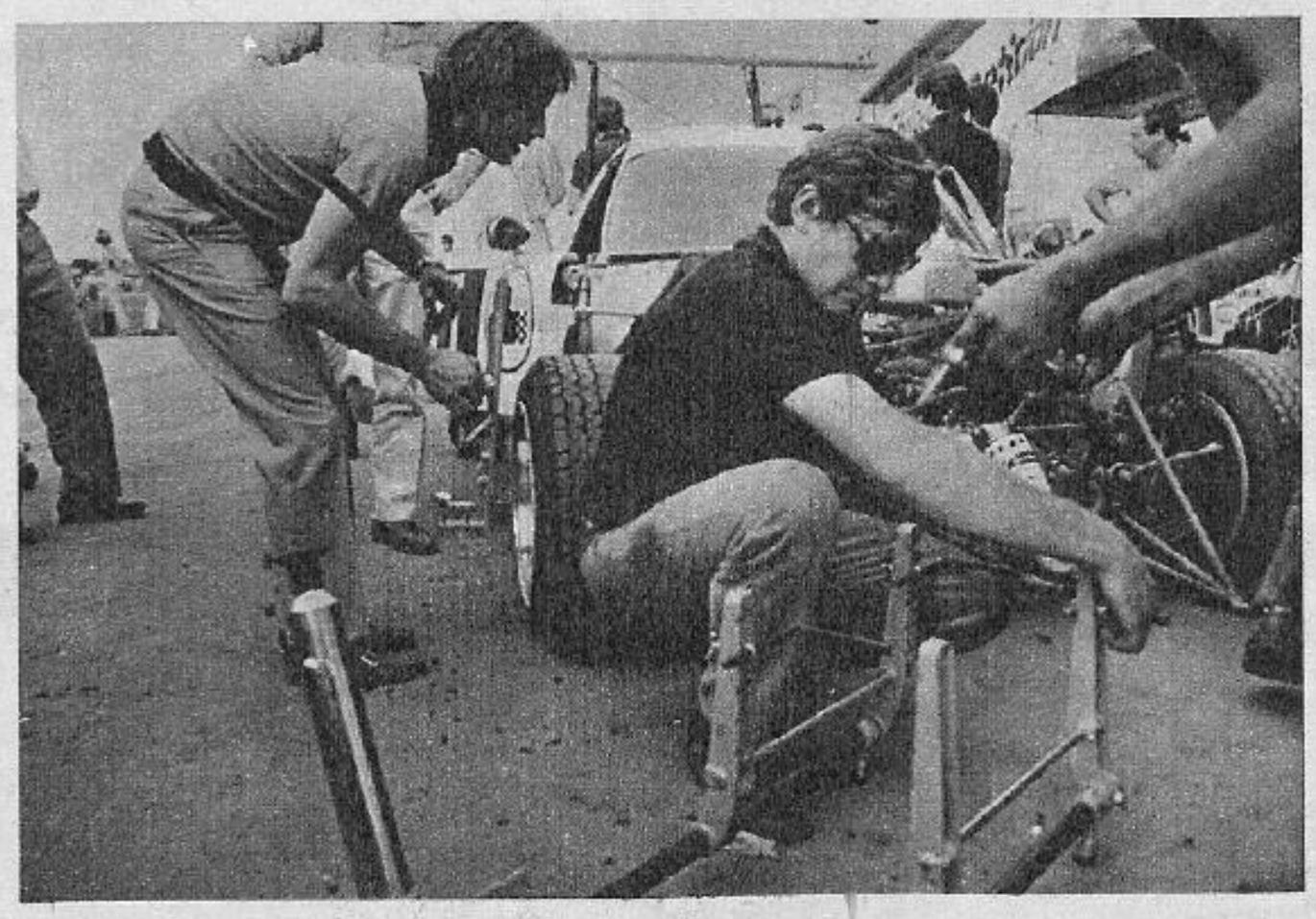
→



Uno de los SP mejor terminado y bien concebido. Falta potencia, pero cuando la tenga, es un auto ganador. Al volante nada menos que Pirín Gradassi.



Aunque todavía falta bastante, la imagen se va asemejando a las que nos vienen de Europa. F-2 está tomando color, claro que muy de a poco.



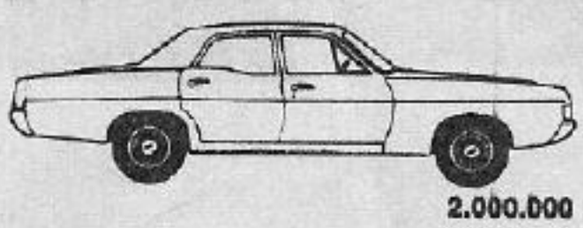
Luis Di Palma muy serio corrige un error del triglubio del calimastrador de sortijas ariscas. Finalmente lo logró. Mientras estuvo en carrera dio lección.



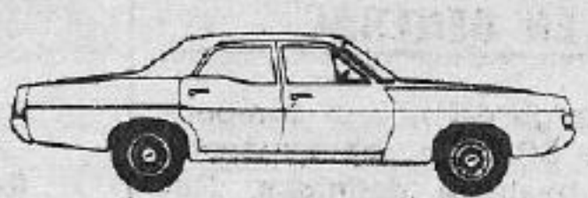
No señor, no acertó. No es un corso, ni el carnaval, ni un circo. Es un equipo y que funciona muy muy bien como tal. El responsable, el Gallego Cupeiro. Una biela le jugó una mala pasada.

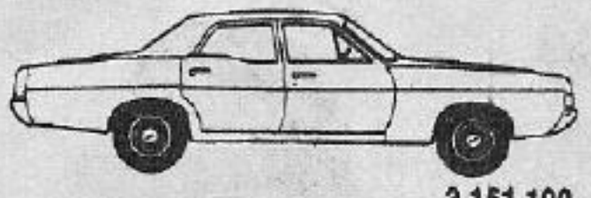
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

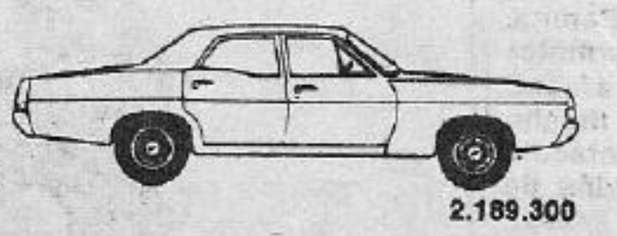
Piense cómo es el Fairlane que Ud. necesita.

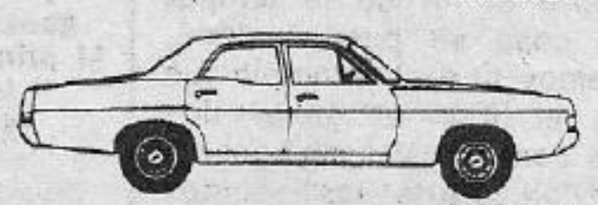

2.000.000

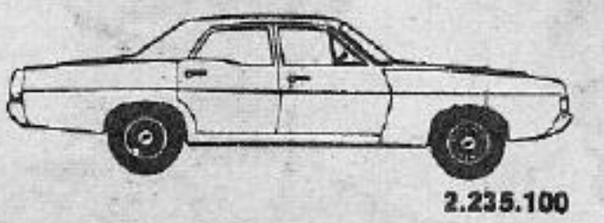

2.052.900

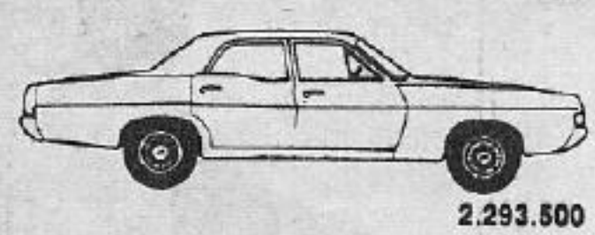

2.091.100

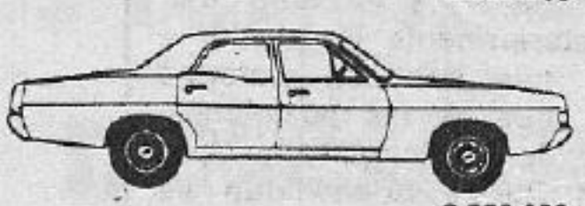

2.151.100

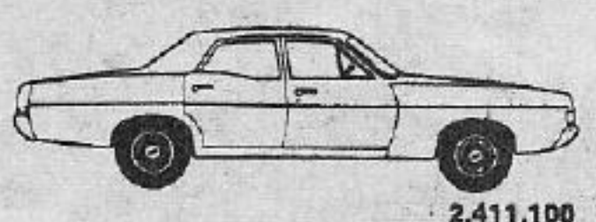

2.169.300

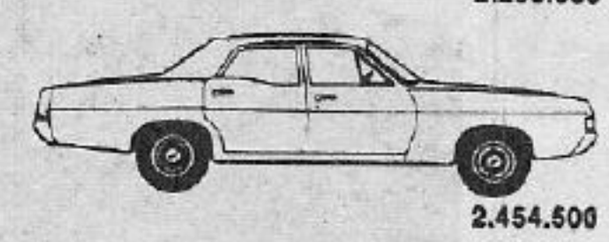

2.222.200

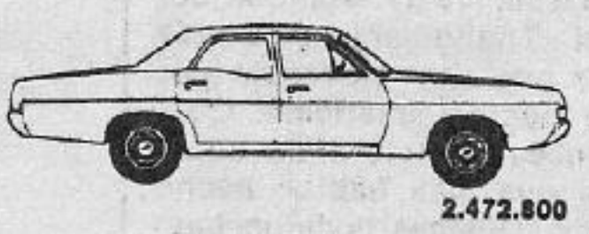

2.235.100


2.293.500

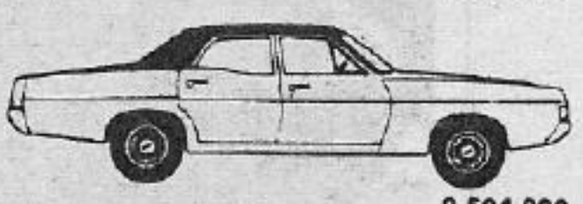

2.353.000

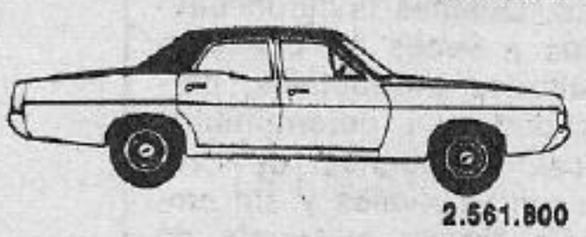

2.411.100

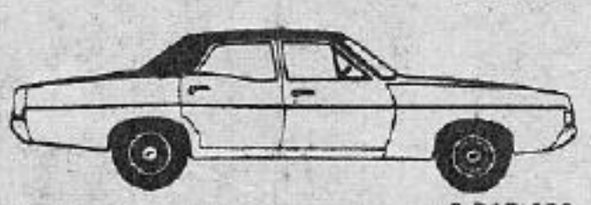

2.454.500

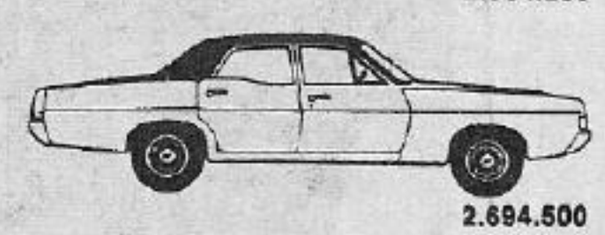

2.472.800

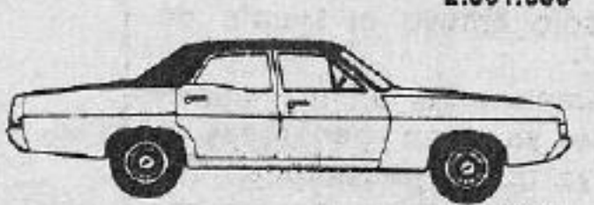

2.486.300


2.504.200


2.561.800


2.619.400


2.694.500


2.761.000

Está entre estos.

Ud. puede necesitar el Fairlane con potencia de reserva en el motor y por ello preferirlo con el V-8 de 185 HP.

O elegir el motor de 6 cilindros y 7 bancadas de 132 HP.

De cualquier forma ambos motores son Ford y desarrollados para Fairlane.

Puede quererlo con techo vinílico o no (negro o blanco).
Otra posibilidad es que prefiera la dirección de potencia a la directa (cuestión de comodidad).

Si decidió elegir los cristales tonalizados, pueden ser todos así o solamente el parabrisas.

Ford admite que hay diferentes usuarios con necesidades particulares. De allí su política de opcionales.

Y una opción básica: Fairlane viene en seis modelos fundamentales: De Luxe, 500 y LTD V-8. De Luxe, 500 y LTD 6 cilindros y 7 bancadas.

Evidentemente el Fairlane no es uno solo ni tiene un precio único.

Son 6 modelos básicos y muchos precios posibles, tantos como combinaciones de opcionales prefiera hacer.

El que Ud. necesita es uno de ellos y tiene 20.000 km. o 12 meses de garantía.

Garantía Ford.

FAIRLANE Ford

Precios de lista a la fecha

pesar de existir un ganador repetido (ganador de las dos primeras pruebas del torneo), en esta última una simple e injusta falla (mecánica o humana) determinó el cambio de nombre en los titulares. A pesar de ello y de la excelente carrera realizada por el Maestro Copello, se puede resumir este último domingo del SP '69 con la frase que Marincovich le dijo al Nene García Veiga en el parque cerrado cuando los motores se habían apagado: "No te hagás problemas, Nene... que vos fuiste el ganador". El Triangular se llamó GARCIA VEIGA.

SOBRE EL CAMPEONATO EN GENERAL

A lo largo del año el campeonato de SP tuvo momentáneos dueños bastante definidos. Recién sobre el fin de la temporada la cosa se puso incierta. Recordemos que al principio fue Cupeiro el líder al ganar dos carreras consecutivas. Luego fue Marincovich el de los triunfos en Córdoba (2) y en San Juan (1). Posteriormente le tocó a Copello, que con dos victorias pasó al tope de las posiciones. Al final de la temporada aparece un nuevo dueño que se llama García Veiga. Aunque domina el Triangular no puede competir por el campeonato por falta de puntos anteriores. Quedó entonces el título entre aquellos tres que más habían hecho en el año. Quienes tuvieron buenos autos a veces no cosecharon resultados productivos, porque sin duda en determinados momentos los coches de Pronello no tenían rivales y sin embargo sólo obtuvo el triunfo de Rafaela.

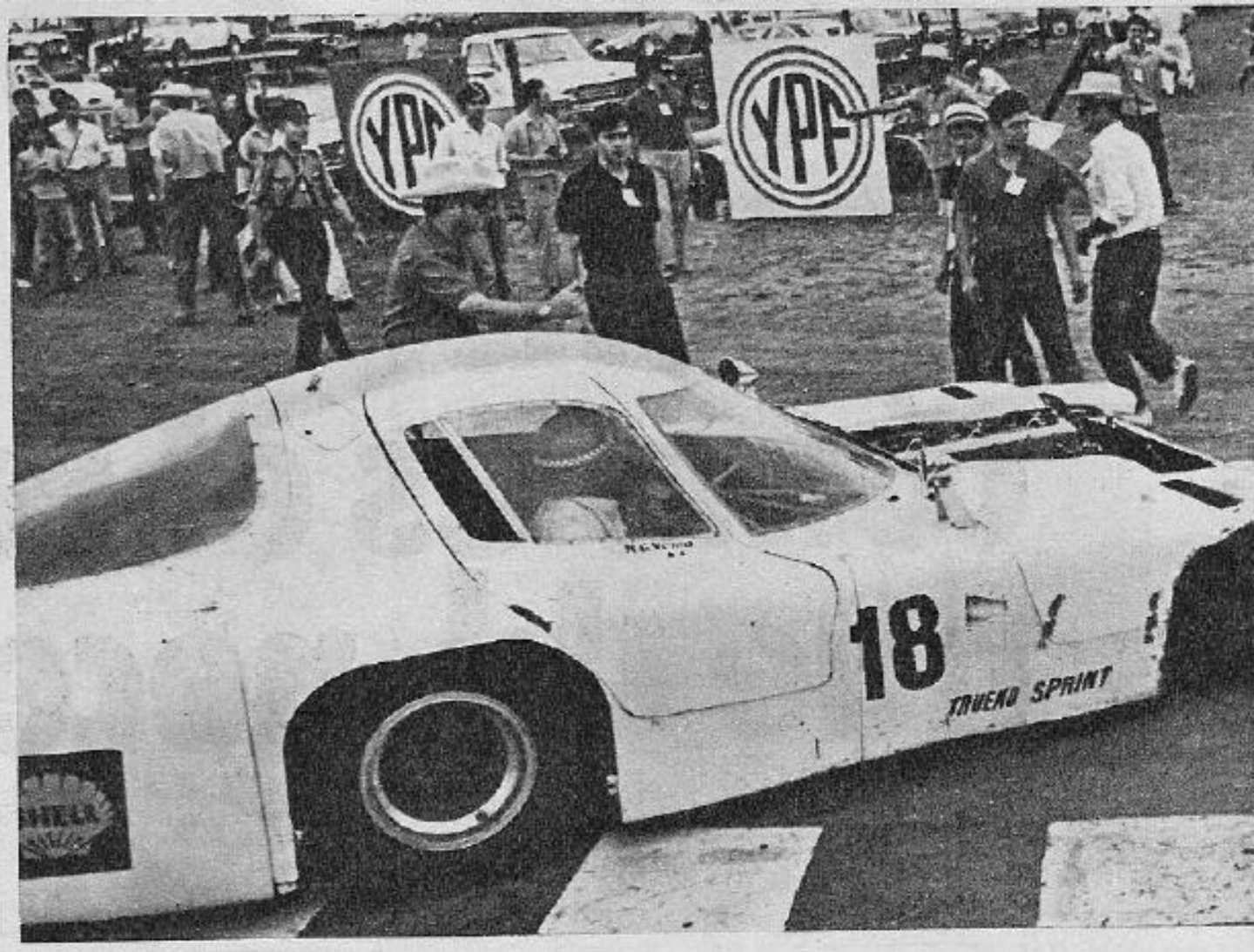
Llegamos a las últimas carreras que ya eran generosas y donde ya no se necesitaban Torinos convencionales, porque sobraban autos en cada carrera. Por lo cual el público gana en espectáculo, la categoría su elevación de nivel técnico. Para un año está muy bien, de eso no cabe duda. Hemos comenzado a ver carreras de autos.

SOBRE CANTOS RODADOS...

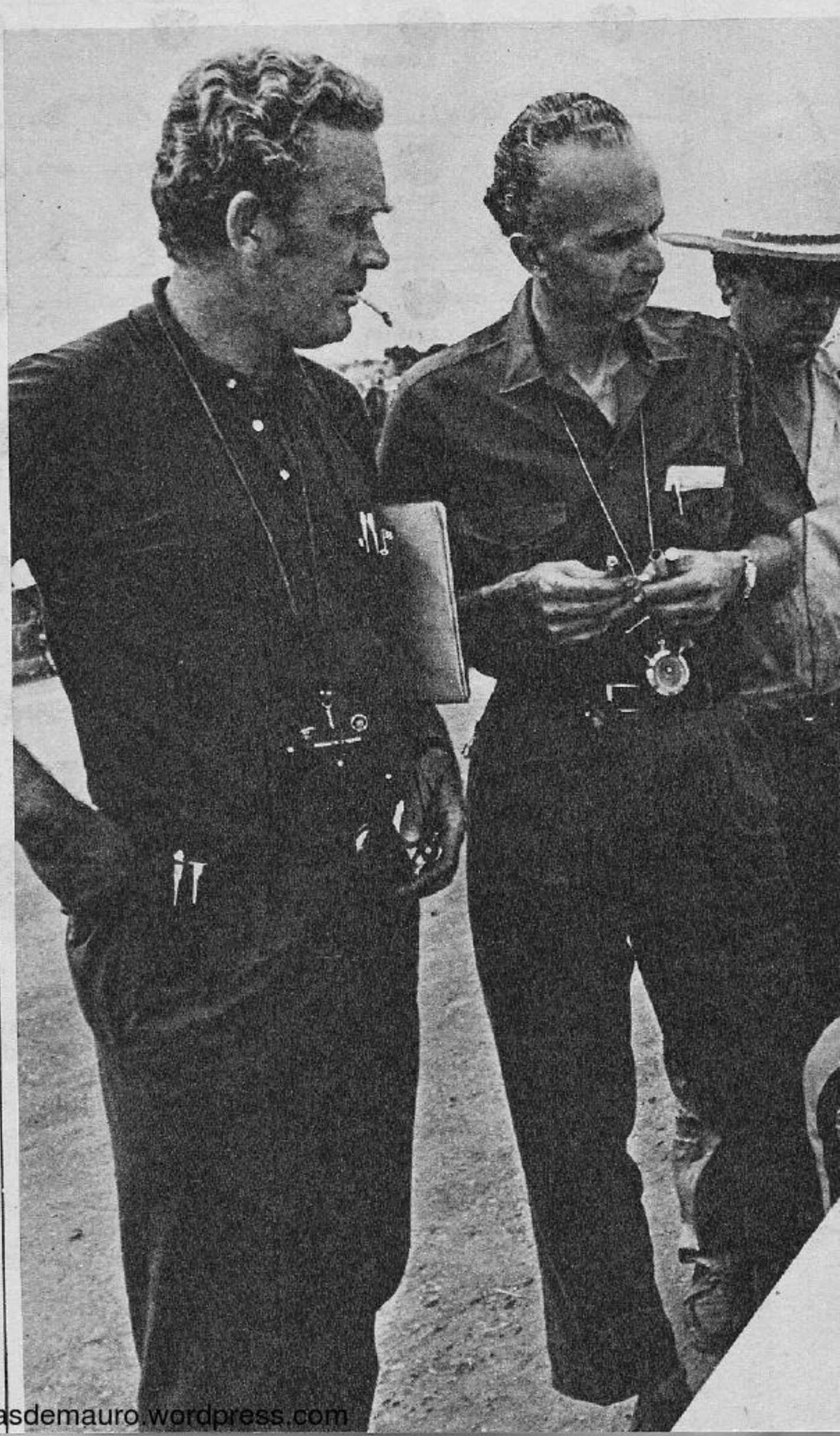
Consecuente con la característica de invertir la racha, los propietarios de la buena y la mala o inversamente, esta última de la temporada de SP cobró a Luisito Di Palma entre sus "víctimas". El sábado llegó a las pruebas de clasificación con su Liebre toda pintada de blanco porque la iba a correr Copello. Que patatín... que patatán... en definitiva a don Eduardo no le gustó el coche y se quedo con el suyo. Salió entonces. Di Palma a hacer su tiempo (1m

→

El Nene García Veiga entra a parque cerrado con la cubierta que le hizo perder la que pudo ser su tercer carrera al hilo. Igual, todo estaba demostrado. El Triangular se llamó García Veiga.



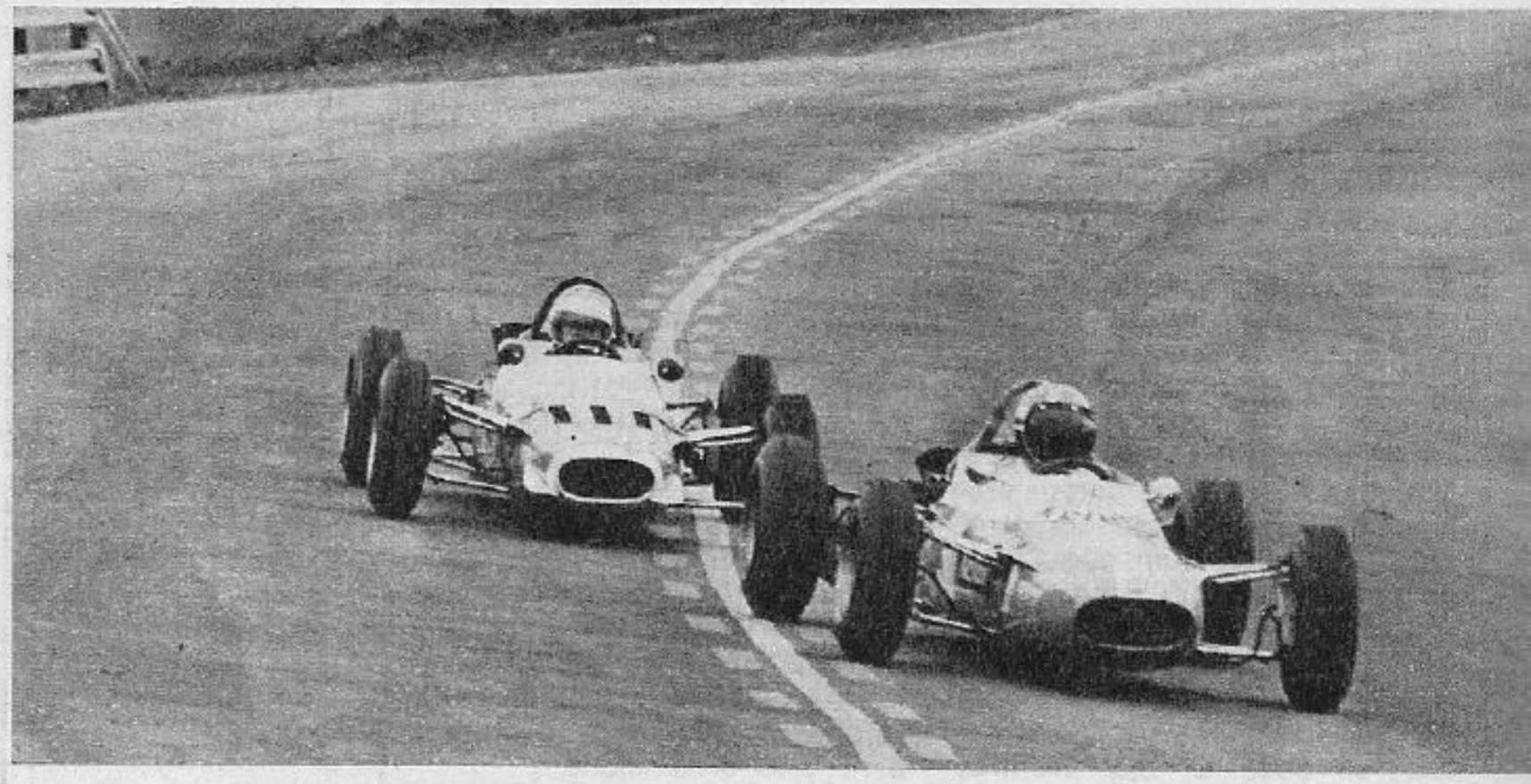
Arriba derecha: Ragno campeón y detrás Andretta, ganador en Paraná. Al primero, el motor lo dejó afuera. No hubo mucho espectáculo con perdón de Tulio Crespi.



Los tres responsables de lo que fue un éxito. Horacio Steven, constructor y director de su equipo. Ricardo Joseph, el que hizo funcionar el motor Chevrolet y el Nene García Veiga que supo llevar y dosificar su Trueno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







guiatti y viso

no basta tener buenos reflejos, también es necesario tener buenos frenos



por usted y la tranquilidad de los suyos, obtenga la más segura y eficaz respuesta cuando presione el pedal del freno

EXIJA SIN VACILAR

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

Piense que el flúido, caños, bombas y cilindros de freno Wagner Lockheed han sido creados para que sus frenos obedezcan al instante.

Cuide su vida y la de los suyos. Exija Wagner Lockheed

A 20

29s 3) pero notaba que le faltaban en el cuentavueltas 400 puntitos. Contribuyó quién sabe qué a ello y Luis se fue a dormir. Procedieron entonces los mecánicos al desarme, ajuste y revise y ¡cuál fue la sorpresa! cuando en la bandejita apareció un trozo de metal retorcido. Un cojinete había renegado de su posición. Corrieron a comunicarle la nueva a Luis a las doce de la noche. Di Palma fue terminante: "Y bueno, carguen el camión y nos vamos para Arrecifes. Pero hete aquí que Copello tenía un motor "flaco" y comenzó el trabajo de desarme bajo la batuta de Berta a altas horas de la noche. A las cuatro de la madrugada Luis fue a cerrar un poco el ojo mientras los demás terminaban todo. No durmiendo ninguno, por supuesto. La Liebre estuvo en la línea de largada. El arrecifeño entró a jugarse y ganar metros en las frenadas e intentar colarse en el lote. Al terminar la serie inicial el piso del coche estaba inundado de aceite. "Me hacía resbalar los pedales..." Hasta que en la última se le cortó una manguera de agua provocándole el agarre del motor y una posterior biela cortada. Hasta la próxima temporada.

FORMULA 2: OTRA VEZ REUTEMANN

Carlos Reutemann a los pocos instantes de haberse largado no sólo punteaba, sino que llevaba una ventaja de 50 ó 60 metros. Esta vez le tocaba ganar a él y nadie lo podía discutir. Pero los motores de la Comisión Fiat que están montados sobre los autos del ACA no rendían lo mismo. Caldarella no podía pasarlo de 7.000 rpm porque le comenzaban a rebotar las válvulas. Una victoria más del equipo ACA que no aporta mucho a la categoría pero que es una base para los planes futuros del ACA... correr la temporada europea de Fórmula Dos. Dentro de muy poco viajarán miembros del ACA a Europa a cumplir las funciones que les corresponden.

FORMULA 4: AL FINAL ANDRETTA

¿Qué podemos decir de F-4? La carrera no fue muy atractiva para el público. Volvemos a lo de siempre, la categoría puede ser bárbara para los que corren, hay lucha y pelea entre los autos de punta, pero se ven disminuidos cuando el público los compara con autos mucho más grandes y veloces. Claro está que hay que entender que esta categoría debe ser entendida como verdadera escuela de pilotaje y para esto sí funciona.

El campeón Ragno era el que se llevaba la carrera hasta que el motor no quiso más. Entonces el chico Andreeta (con montones de records de vuelta por todos lados) se hizo con un triunfo importante.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

El domingo, Gastón Perkins estaba todo vestido de blanco como una novia o como casi todos los corredores. Pero no con mameluco antiflama sino con un pantalón y una campera, lo que significaba que sería un espectador más. El coche estaba borrado de la lista con el cigüeñal roto desde el día anterior.

Medio flojo estuvo el parejo Cacho Ruesch (primer ..... del país. La primera serie le dio el justificativo, se fue de la pista y recorrió varios metros por la banquina despareja. En los traqueteos se trabó una de los varillajes de un carburador y desde ese momento el motor no se ponía muy de acuerdo consigo mismo.

...Vicente Formisano: "Claro que la afirmación no es tan absoluta. Hay coches que doblan y otros que por hache o por be no doblan. El Nene García Veiga ne-

→

Arriba izquierda: El otro Nene, Ternengo, sufrió mil y un problemas. Un gran auto y un motor con traumas. Su V8 no andaba nada, nada. Lo pasaban como a gordo en maratón...

Arriba derecha: Otro de los valores, Carlos Marincovich, Subcampeón por sus tres triunfos sobre Cupeiro aunque a igual cantidad de puntos.

CAMPEONATO ARGENTINO DE SP

Posiciones finales

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Copello, Eduardo	13
2º	Marincovich, Carlos	11
3º	Cupeiro, Jorge	11
4º	Ruesch, Carlos	9
5º	Bordeu, Juan M.	7
6º	Di Palma, Luis	6,50
6º	García Veiga, Néstor	6,50
8º	Pascualini, Carlos	6
9º	Pairetti, Carlos	5
10º	Vianini, Andrea	3
11º	Riva, Tulio	2,50
11º	Ballbé, Carlos	2,50
13º	Perkins, Gastón	1,50
14º	Galbato, Carmelo	1
14º	Aranzana, Evaristo	1
14º	Estéfano, Nasif	1
14º	Franco, Oscar M.	1
14º	Urruti, Federico	1
19º	Paulони, Norberto	0,50

Nota: Carlos Marincovich es subcampeón por mayor cantidad de victorias.

CAMPEONATO ARGENTINO DE F. 4

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Ragno, Carlos	30
2º	Pino, Eduardo	18
3º	De Rossi, Héctor	10
4º	Andreeta, Carlos	8
5º	Monguzzi, Angel	4,5
6º	Bullrich, Alberto	4
6º	Stegmann, Guillermo	4
6º	Belloni, Ricardo	4
9º	Bucci, Eduardo	2
9º	Avale, Osvaldo	2

CAMPEONATO ARGENTINO DE F. 2

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Reutemann, Carlos	41
2º	Caldarella, Benedicto	34
3º	Kissling, Raúl	17
4º	Santamarina, Ernesto	9
5º	Prono, Héctor	7
5º	Favergiotti, Fernando	7
7º	Barragán, Luis	6
7º	Riva, Tulio	6
9º	Montore, Domingo	5
10º	Alvarez, Alberto	2
10º	Bravi, Jerry	2

TORNEO TRIANGULAR ACA CAMPEONATO

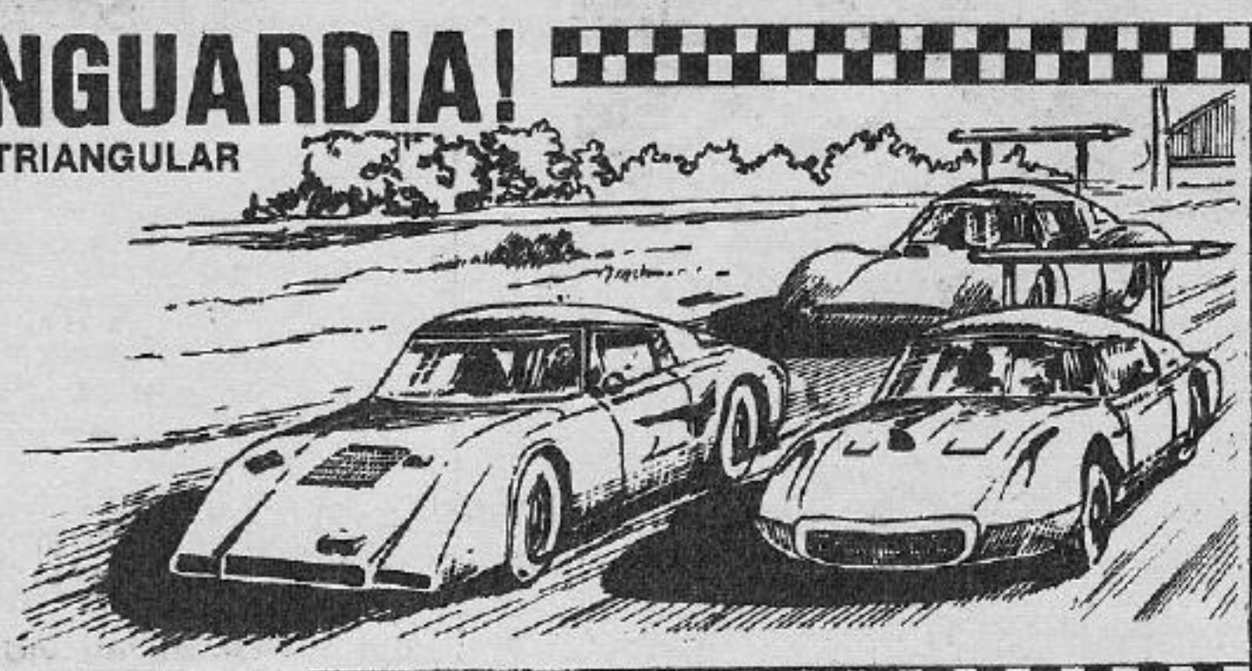
Pos.	Piloto	Pts.
1º	García Veiga, Néstor	45
2º	Pascualini, Carlos	20
2º	Copello, Eduardo	20
4º	Vianini, Andrea	15,5
5º	Cupeiro, Jorge	13
5º	Marincovich, Carlos	13
7º	Gradassi, Héctor	10,5
8º	Fangio, Héctor	6,5
9º	Paulони, Norberto	4,5
10º	García, Mauricio	3
11º	Ballbé, Carlos	2,5
12º	Riva, Tulio	2
13º	Pairetti, Carlos	1,5
14º	Estéfano, Nasif	1

SIEMPRE A LA VANGUARDIA!

AUTODROMO DE MAGGIOLO (30-11-69) TORNEO TRIANGULAR

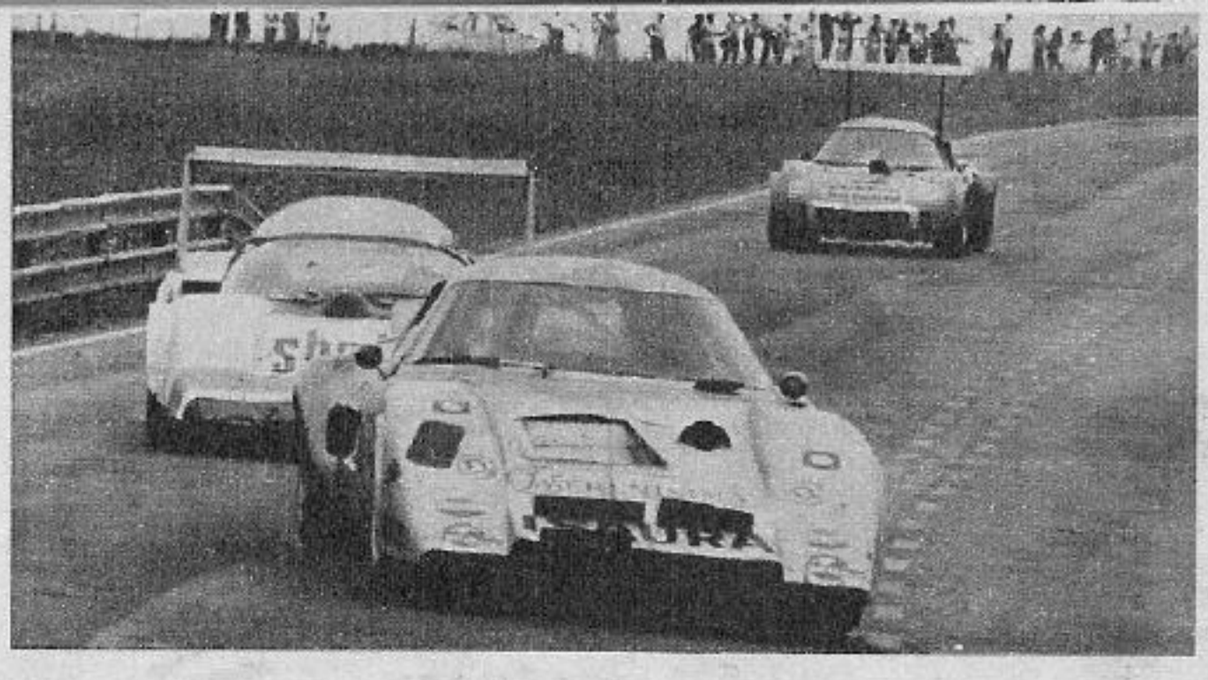
1º N. J. García Velga
2º Carlos Pascualini
4º Gastón Perkins

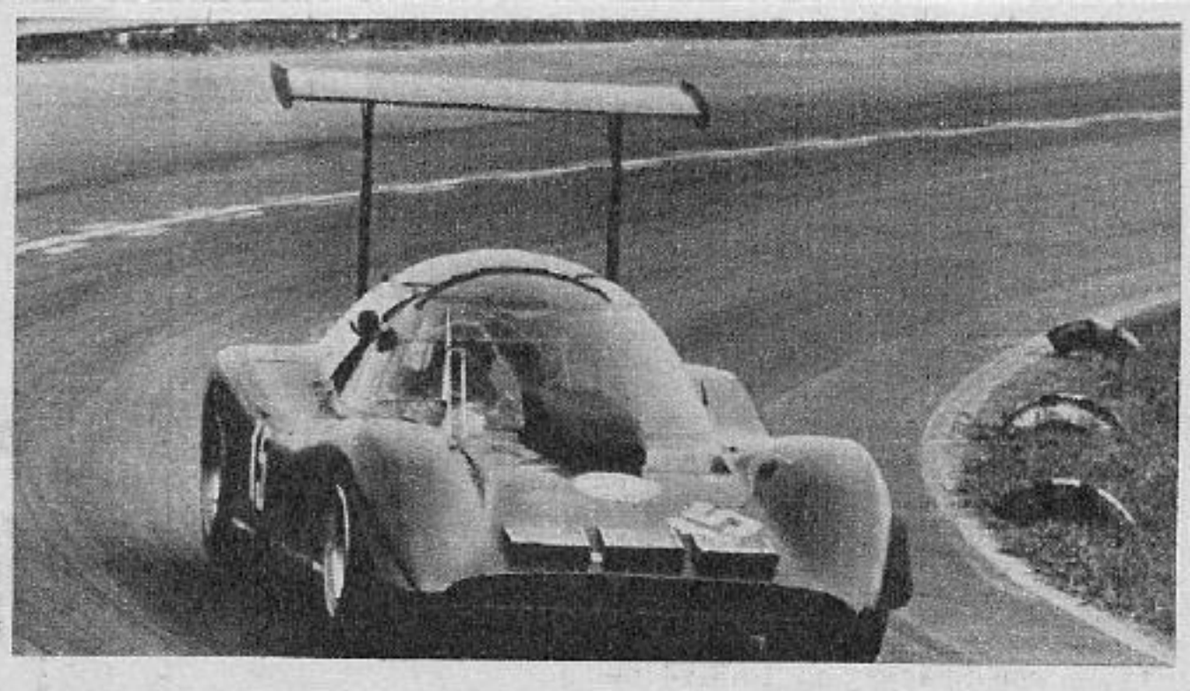
están equipados con productos YACO



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





TORNEO TRIANGULAR ACA

Tercera competencia. Autódromo Ciudad de Paraná de 4.088,53 m 7/12/89

CLASIFICACION

SPORT PROTOTIPOS

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	18	García Veiga, Néstor	Trueno-Chevrolet	15m15s5	10
2º	1	Copello, Eduardo	Numa II-Tornado	15m16s1	10
3º	3	Cupeiro, Jorge	Martos-Chevrolet	15m17s	10
4º	5	Di Palma, Luis R.	Liebre II-Tornado	15m27s4	10
5º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	15m36s2	10
6º	8	Pascualini, Carlos	Pronello-Ford	15m40s6	10
7º	2	Marincovich, Carlos	Martos-Chevrolet	15m40s9	10
8º	4	Ruesch, Carlos	Numa II-Tornado	15m58s7	10
9º	22	Gradassi, Héctor Luis	Fisanotti-Dodge	16m00s2	10
10º	27	Pairetti, Carlos	Formisano-Chevrolet	16m11s8	10
11º	10	Estéfano, Nasif	Matetón-Tornado	16m17s	10
12º	20	Bruno, Alberto	Trueno-Chevrolet	16m21s2	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 160,782 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el Nº 3 de Jorge Cupeiro (Martos-Chevrolet) en la tercera vuelta en 1m29s8/10 a un promedio de 163,905 km/h.

Segunda Serie

1º	18	García Veiga, Néstor	Trueno-Chevrolet	15m11s5	10
2º	1	Copello, Eduardo	Numa II-Tornado	15m13s5	10
3º	8	Pascualini, Carlos	Pronello-Ford	15m16s	10
4º	5	Di Palma, Luis R.	Liebre II-Tornado	15m26s2	10
5º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	15m36s8	10
6º	2	Marincovich, Carlos	Martos-Chevrolet	15m43s4	10
7º	4	Ruesch, Carlos	Numa II-Tornado	15m44s	10
8º	20	Bruno, Alberto	Trueno-Chevrolet	15m56s7	10
9º	27	Pairetti, Carlos	Formisano-Chevrolet	15m59s5	10
10º	22	Gradassi, Héctor Luis	Fisanotti-Dodge	16m00s7	10
11º	10	Estéfano, Nasif	Matetón-Tornado	16m39s4	10
12º	24	Paulonl, Norberto	Paulonl-Chevrolet	16m51s2	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 161,477 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el auto Nº 1 de Eduardo Copello en la 5ª vuelta en 1m29s1/10 a un promedio de 165,193 km/h.

Tercera Serie

1º	1	Copello, Eduardo	Numa II-Tornado	15m39s2	10
2º	4	Ruesch, Carlos	Numa II-Tornado	15m42s7	10
3º	2	Marincovich, Carlos	Martos-Chevrolet	15m48s5	10
4º	22	Gradassi, Héctor Luis	Fisanotti-Dodge	15m57s1	10
5º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	16m17s5	10
6º	20	Bruno, Alberto	Trueno-Chevrolet	16m20s	10
7º	10	Estéfano, Nasif	Matetón-Tornado	16m27s3	10
8º	24	Paulonl, Norberto	Paulonl-Chevrolet	16m32s3	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 156,821 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el coche Nº 5 de Luis Rubén Di Palma en la 3ª vuelta en 1m29s4/10 a un promedio de 164,635 km/h.

CLASIFICACION FINAL

1º	1	Copello, Eduardo	Numa II-Tornado	46m08s8	30
2º	2	Marincovich, Carlos	Martos-Chevrolet	47m12s8	30
3º	4	Ruesch, Carlos	Numa II-Tornado	47m25s4	30
4º	18	García Veiga, Néstor	Trueno-Chevrolet	47m28s5	30
5º	11	Vianini, Andrea	Martos-Dodge	47m30s	30
6º	22	Gradassi Héctor Luis	Fisanotti-Dodge	47m58s	30
7º	20	Bruno, Alberto	Trueno-Chevrolet	48m37s9	30
8º	10	Estéfano, Nasif	Matetón-Tornado	49m23s7	30
9º	24	Paulonl, Norberto	Paulonl-Chevrolet	s/t	29

PROMEDIO DEL GANADOR: 159,476 km/h.

FORMULA 4

1º	6	Andreeta, Carlos	Crespi-BMW	18m11s8	10
2º	75	Pino, Eduardo	Crespi-Renault	18m16s1	10
3º	22	Bucci, Eduardo	Crespi-Renault	18m27s4	10
4º	3	De Rossi, Héctor	Crespi-Renault	18m34s8	10
5º	40	Lavaiiol, Jaime	Crespi-Renault	18m38s8	10
6º	82	Bouvier, Jaime	Crespi-BMW	18m40s4	10
7º	60	De Martino, R.	Crespi-BMW	18m41s6	10

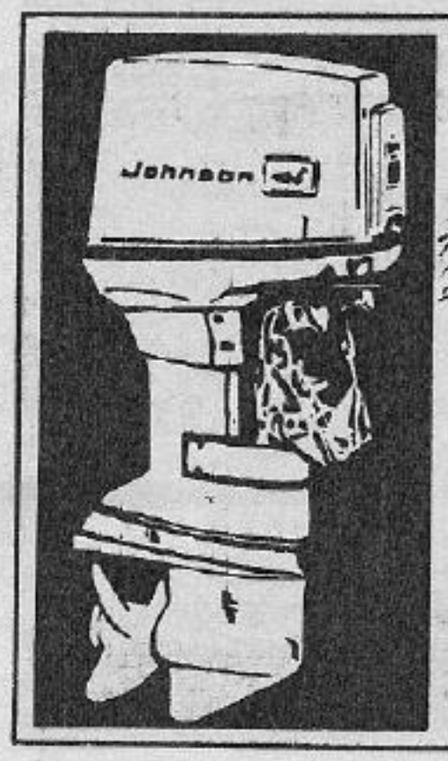
PROMEDIO DEL GANADOR: 134,810 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el coche Nº 6 de Carlos Andreeta (Crespi-BMW) en la cuarta vuelta en 1m45s4 a un promedio de 139,642 km/h.

FORMULA 2

1º	64	Reutemann, Carlos	BWA-Fiat 1500	16m43s9	10
2º	62	Caldarella, Benedicto	Brabham-Fiat 1500	17m01s1	10
3º	47	Barragán, Luis A.	Rafaela-Fiat 1500	17m08s5	10
3º	82	Riva, Tulio	Rafaela-Fiat 1500	17m08s5	10
5º	30	Montore, Domingo	Montore-Fiat 1500	17m36s	10
6º	74	Alvarez, Alberto	Alvarez-Fiat 1500	18m20s2	10
7º	20	Favergiotti, Fernando	Valacco-Peugeot	18m31s7	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 146,615 km/h.



La nueva línea JOHNSON ya está disponible desde 25 HP hasta 115 HP

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
CASA STEWART S.A.

AGENTES DISTRIBUIDORES
ASTILLERO AROLDO CAMPANILI
Av. 24 de Septiembre 1968 - CORDOBA
CANESTRARI & Cía.
Av. Libertador 3083 - VICTORIA (Bs. Aires)
ASTILLERO REGNICOLI S.A.
Av. Libertador 1881 - SAN FERNANDO (Bs. Aires)

Johnson
...los confiables



goció el par de curvas con diez puntos de clasificación, siempre igual, por el mismo lugar. Copello también mereció alto puntaje por su comportamiento, Pascualini también y un par de ellos más también... después, pará de contar."

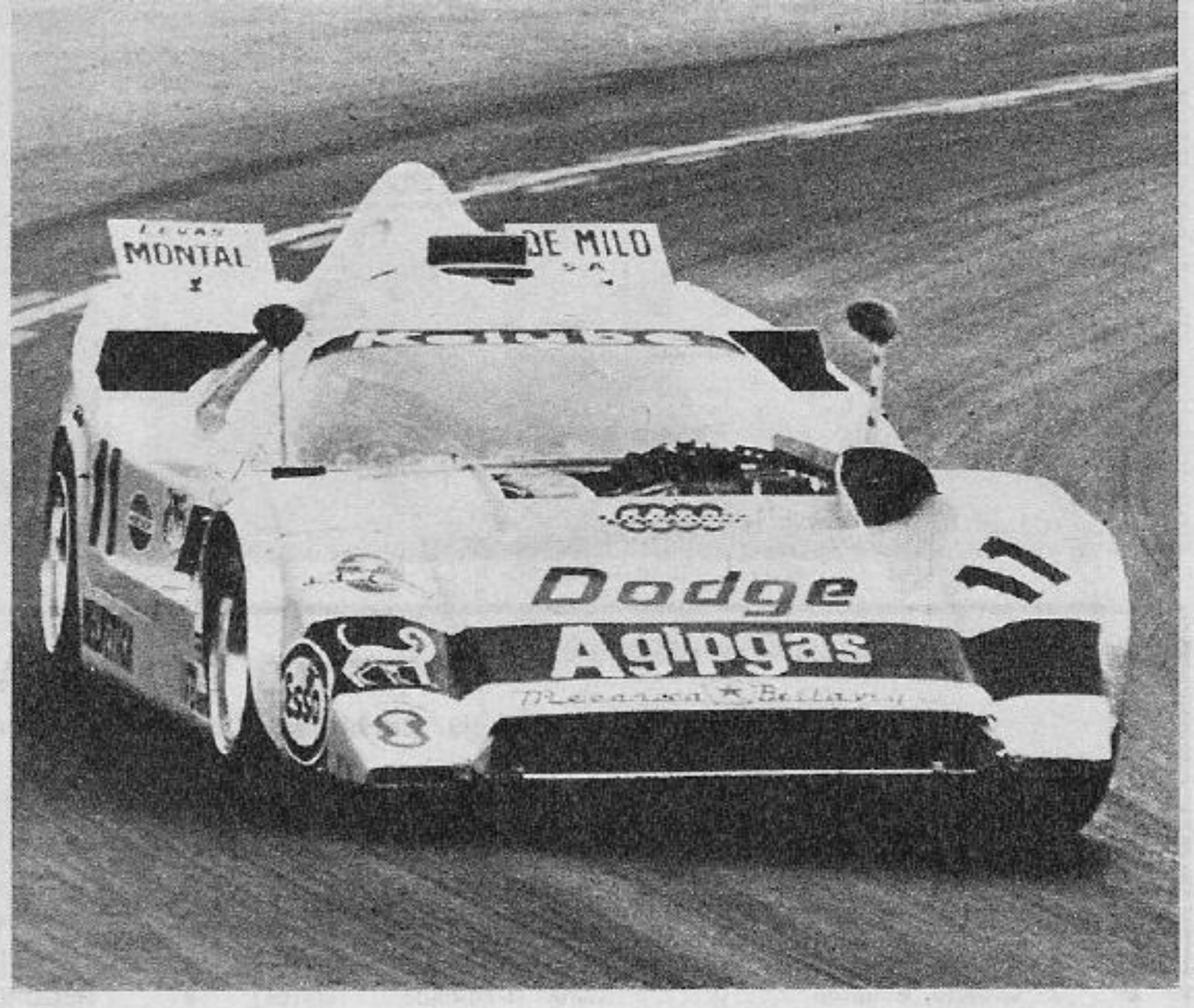
El bueno de Andrea Vianini con muchos problemas aparentes, alquiló un avioncito y se vino a la carrerita con Dolores. Dio la vuelta de clasificación en 1m31s4 pero para las carreras decidieron cambiar las ruedas por unas un poco más anchas. Así fue como al finalizar la primera serie, surgieron los reproches de Andrea por haberse portado mal, al rozar contra los portamazas. "No lo podía colócar en las curvas..." Hacia el final de la mañana se resintió un balancín. "A lo mejor una pasada de vueltas aunque no sé a cuántas..." Siguió corriendo en cinco cilindros y un pistón en posición de descanso.

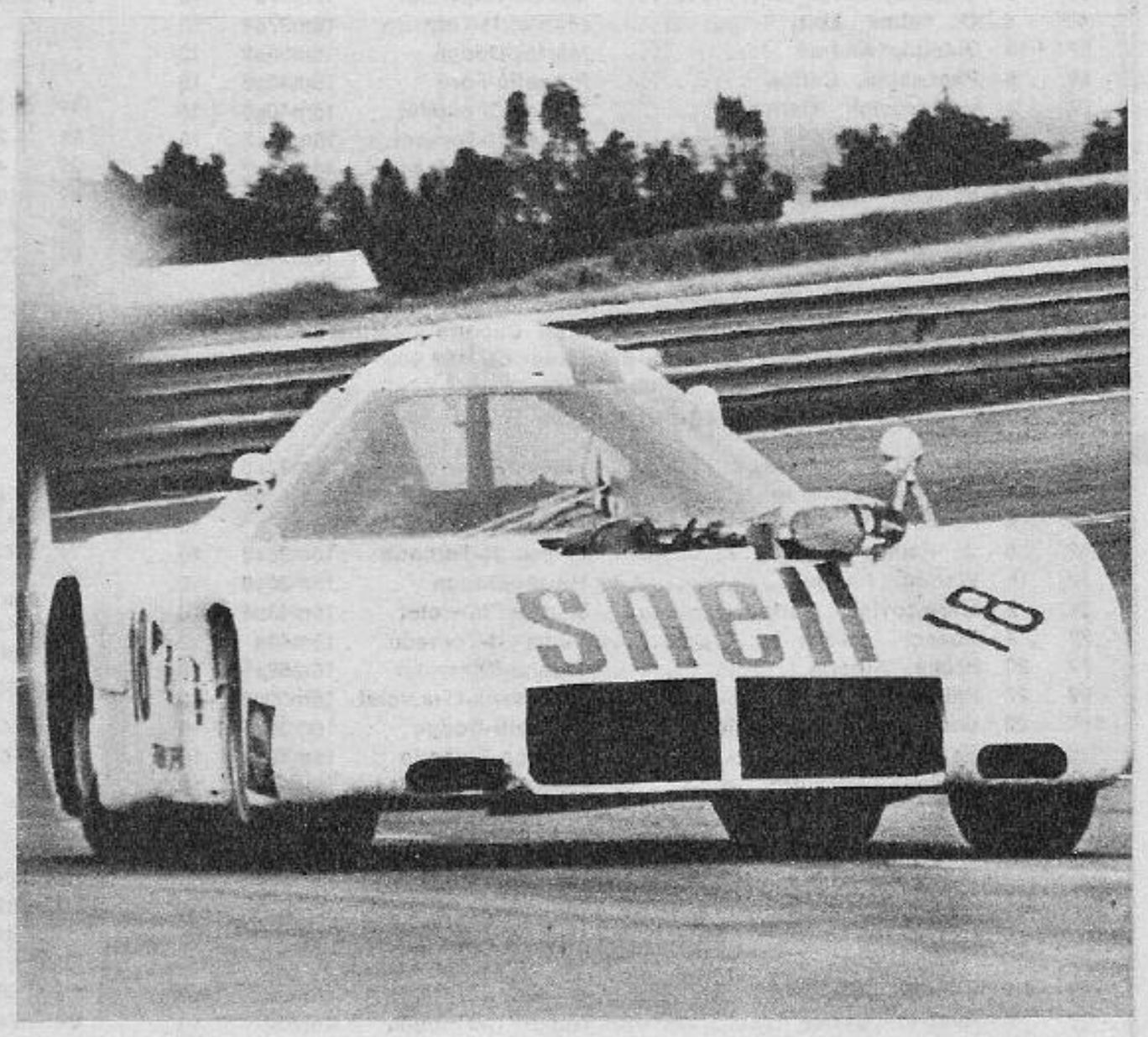
Gran piloto, pero falta velocidad y potencia. Andrea Vianini llegó siempre pero no en los puestos que merece. ¿1970? Quizá...

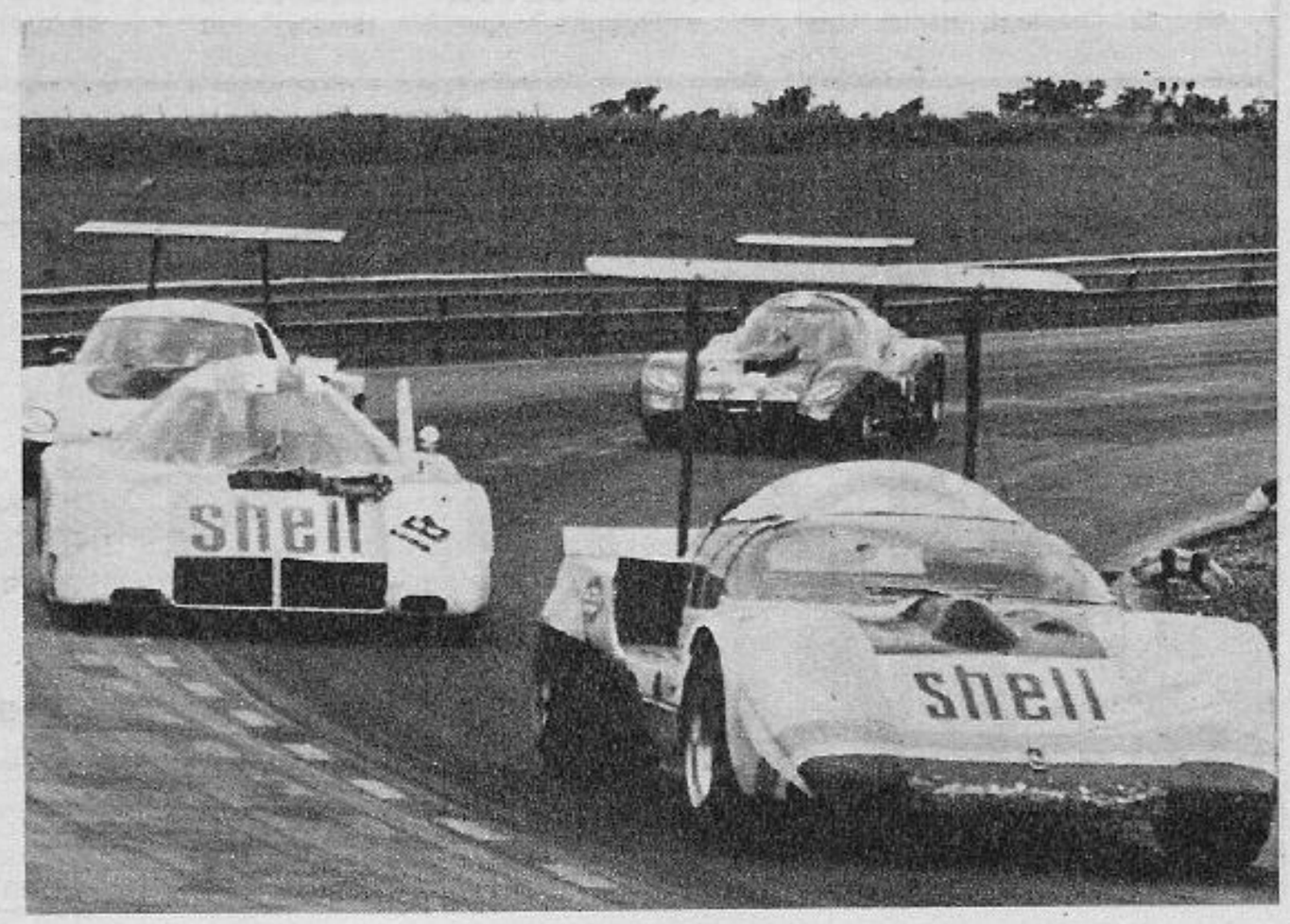
En el mismo momento que el Nene Ternengo entraba a los boxes el Huayra de Pascualini dejaba detrás de sí una nubecita sugestiva al tiempo que bajaba a la banquina hasta detenerse definitivamente. Así terminaron la última del año los Pronello-Ford sin duda bien construidos y eficientes productos de Villa María. Los motores nunca tuvieron un nivel estable. Cuando no se rompieron les faltó potencia. Pero nunca gozaron de confiabilidad. Tanto les podía ir bien una mañana como desastrosamente mal a la semana siguiente. Así llegaron al final sin haber encontrado la gente de V8 un ideal de rendimiento. El Nene Ternengo anduvo con problemas en el coche, en ningún momento el motor entretuvo al piloto feliz... lo pasaban como a poste en plena recta. Por su parte Pascualini (varios record de vuelta a lo largo de la temporada) siguió con su pertinaz pésima suerte en carrera. Bajó del coche con una resignación total y ni siquiera levantaron el capot para ver por dónde había salido la biela del motor armado en Pacheco.

Hasta aquí todo marchaba bien. Tranquilo en la punta y rumbo a su tercer victoria. Lamentablemente no pudo ser. ¡Pero qué importa! Suficiente, Nene.

Como en el colegio una vez terminadas las clases es necesario el boletín de clasificación. Algunos deben mejorar la letra. Otros portarse mejor y dejar de ir a las sierras o al mar para poder rendir al máximo. Por eso seguimos con el Campeonato de Aseo iniciado la semana pasada y que termina con este fin de temporada dejando sentadas las clásicas costumbres de disciplina militar que se vienen aplicando. Sería muy oportuno por ejemplo que el mayor Benvenuto se dedicara a revisar el aseo de uñas y orejas de competidores antes de cada carrera. El boletín de clasificaciones de los niños fue el siguiente: Niño Ruesch en prolijidad y aseo, 2; indiscutible campeón de las desaseados; Eduardo Copello y Tulio Riva, 3 y Eduardo se salva porque salió campeón de SP; Di Palma mejoró a 4 puntos. En el otro extremo está el niño Andrea Vianini con un 9 puntos. En conducta, mal Pronello que se pasó todo el año discutiendo cosas en las que tenía razón pero... ¡eso no puede ser!







Copello, García Veiga, Di Palma, Pascualini. Los que dieron el espectáculo siempre. Pilotos de punta y máquinas lógicas. Esto es SP.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RALLY ENTRE RIOS:

SIN RESULTADOS OFICIALES

La lluvia caída el día anterior pudo haber empeorado numerosos tramos de tierra y ripio del Rally Vuelta de Entre Ríos, que organizó la Asociación Argentina de Rally por caminos de esa provincia. Salieron de Gualeguaychú 60 binomios y al cierre de esta edición no se habían dado a conocer los resultados oficiales de la misma. Por eso dejaremos para el próximo número una reseña completa de lo que allí aconteció. De todos modos, estamos en condiciones de adelantar el ganador extraoficial de la general, el binomio de Lomas de Zamora, Escalerandi-Pizzo a bordo de una cupé Fiat 1500 con desempeño destacado. En la clase "A" el asunto está entre Atiles-Forno (Renault 1093) y Pérez-Pérez (Auto-Unión). En la grande el posible ganador es Genera-Lastra con Torino 38CW.

Por otra parte consignamos que el binomio formado por el escribano Ayllon y Jorge Augé Bacqué por un error del navegente (Panzi Augé) fue encontrado en la localidad de Tartagal, provincia de Salta. "Fue un error de navegación sin importancia..." dijo bastante displicente Jorge Augé Bacqué al bajar del auto en una calle sin salida en la ciudad nombrada.



JUJUY TM: POCO Y NADA

Con pocos inscriptos, un circuito bastante mediocre y varias cositas más se corrió el Premio Jujuy Pórtico Maravilloso de la Patria. El trazado era de 2.650 metros en Alto Comedero cuyo recorrido está pavimentado en una cuarta parte, en tanto el resto es de tierra compactada. Esta es la primera vez que Jujuy tuvo una carrera de TM con puntaje para el Campeonato Argentino, aunque sólo en la clase A y C pues en la "B" por falta de número no se le pudo otorgar el puntaje indicado en el reglamento. El sábado no hubo clasificación debido a que la lluvia anegó en ciertas zonas el circuito jujeño.

En clase "A" se impuso Angel Monguzzi a un promedio de 108,157 km/h. sobre el Renault de Carlos Colavino. Tercero fue Roberto Carubbia con otra máquina Renault

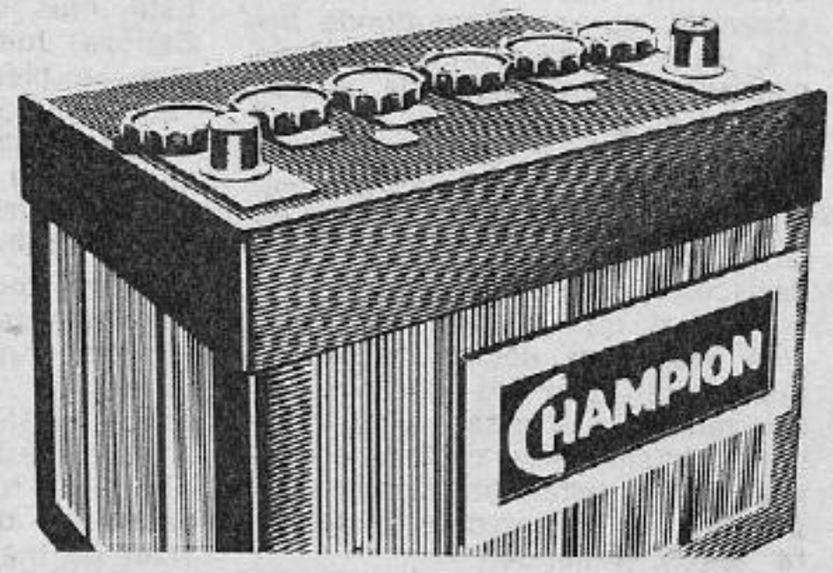
En la "B" no largó Mayorga que rompió el motor poco antes de la carrera y el asunto quedó en manos del piloto Bonny Blasco con un Peugeot 404. Segundo Carretero con Fiat 1500 cupé y tercero Palmieri. Cinco máquinas fueron las que largaron.

"Larry" fue el ganador en la grande a un promedio de 120,955 km/h. sobre 25 vueltas (el resto era a 20), quedando segundo Carubbia y tercero Angel Monguzzi con Torino oficial.

Muy poco... casi nada.



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



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



CHAMPION

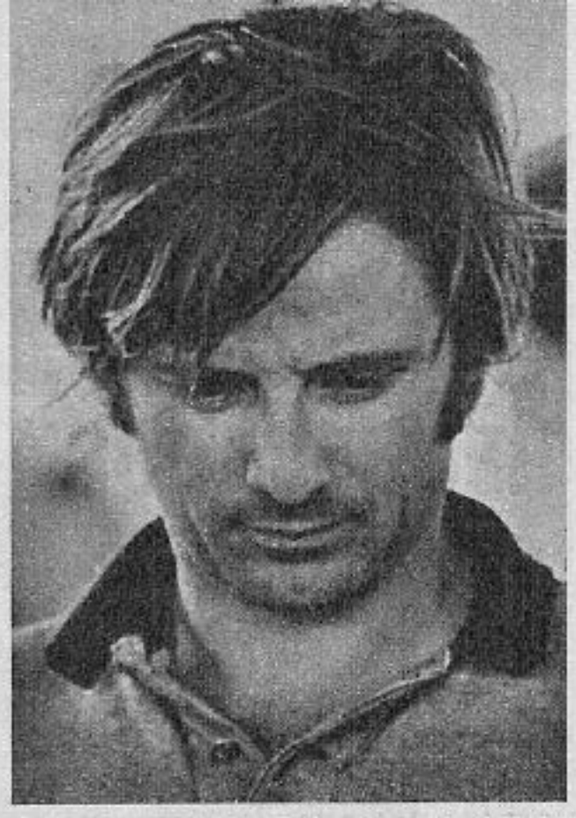
CORDOBA

BERTA BAUTIZO LA CURVA NUMERO DOS

Hasta el momento ningún piloto tuvo un accidente en la segunda curva del autódromo cordobés. Oreste, probando el SP le puso nombre

por HECTOR ACOSTA





Son gajes del oficio. Oreste Berta pasó un susto, pero el accidente no tuvo mayores consecuencias. Se exageró demasiado la importancia del mismo.

Después del porrazo y el desarme, los colaboradores de Berta miden y controlan cuidadosamente el bastidor. Adelante se ve parte de la carrocería de plástico con muy pocas trazas del golpe.

Todos coincidían en que, quien se dé la piña en el segundo curvón del autódromo Oscar Cabalén, era candidato fijo al yeso. Es el viraje donde más fuerte se entra, dado que es la terminación de la recta más larga del circuito.

Allí Carlos Pascualini, probando el Huayra, tuvo un trompo hace algunos meses que fue la experiencia más temerosa de su carrera deportiva. Felizmente, en su caso, no alcanzó a tocar la valla. Berta no tuvo esa suerte.

En el mismo lugar donde 48 horas antes nos había concedido tres primicias, incluso una sobre el SP internacional, Oreste nos contaba restregándose las manos cómo había sido su espectacular despiste que le provoca una seria situación para poder terminar a tiempo el coche. Indudablemente que lo que más le preocupa es su compromiso con "La Razón", privadamente, y con el aficionado argentino, públicamente. Sabe que es noticia de una manera distinta a lo acostumbrado. Se resigna a tener que hablar de algo tan desagradable. Pero, adopta el mismo papel que cuando —hace casi cuatro meses— tuvo su primera piña importante en Nürburgring. Ahora se ríe. "Esta es la primera piña en el orden nacional", afirma. "La que tuve con el Torino fue el debut internacional".

Detrás de él sus colaboradores se afanan en poner en condiciones rápidamente el SP averiado. Están contentos porque en la medición efectuada del reticulado, se comprobó que no había sufrido deformación alguna y que, salvo pocas cosas, todos los demás fierros servirán. Todos comentan la forma en que se magnificaron las cosas. Nadie tuvo en cuenta que en el autódromo cordobés cualquier fuera de pista se transforma en accidente, por la proximidad de las vallas. El topetazo fue lo suficientemente fuerte como para dañar, pero no para destruir.

Cualquier golpe a 180 km por hora trae sus consecuencias, pero nunca las que en su primer momento se dijeron.

Berta comentaba casualmente eso: "Esta es mi profesión. ¿O es que no puedo tener ningún error? Ahora, ¿por qué lo agrandan? Y no faltó el periodista que vino a preguntarme las características del auto que "iba" a presentar en la temporada. Te imaginás que todavía no me había repuesto del susto, y me viene a preguntar eso".

"No caben grandes explicaciones sobre el fuera de pista. Entré por donde no debía, descuidado, y me sorprendió un poquitito el auto y terminé afuera." Claridad de conceptos. Y algo más. Honestidad. Le preguntamos si hubo alguna rotura previa o algo que hubiera facilitado el cambio brusco de dirección. "No, no, en absoluto. Yo creo que se debe todo a la reacción del motor, porque es un motor que la potencia viene un poco de golpe, de una manera más bien rara para nosotros. Y en fin, me sorprendió, no lo esperaba, no venía por donde debía, justo en ese momento estaba pasando una mancha de aceite, y pienso que se puso todo de acuerdo para que terminara como terminó." Le acotamos que sufrió el clásico problema de la relación peso-potencia ante la falta de acostumbramiento.

"Si nos queda a nosotros una sola cosa para decir. Los pobres que corren con los Can-Am tienen mucho más potencia (600 HP) con el mismo peso de este coche, por lo que están en peores condiciones. Es el único estímulo para seguir andando."

¿Tenés ganas de seguir andando? "En realidad lo estoy pensando un poquito, me parece, no sé... Ganas de probar autos tengo, a veces, pero me parece que ya tengo que dejar de andar arriba porque ya van dos veces que me salgo de la pista y dos veces que no me pasa nada, pero la tercera podría ser. Así que, me van quedando pocas ganas de probar. Uno de los problemas es que, si uno es piloto de pruebas no tiene que hacer otra cosa, porque tiene que estar pensando pura y exclusivamente en lo que tiene el auto. Y no puede estar pensando en otros problemas asociados con las carreras. Voy a tratar de que esté un poco más Luis (por Di Palma) y menos yo."

Y Luis ¿qué opina? "No sé, no sé si le gustará, pero creo que es el trabajo de él. Además también vendrá Cacho Franco que me mandó a decir que viajaba cuando yo quisiera."

Y hablando de mensajes. Dos importantísimos telegramas recibió Berta mientras nos confesaba abiertamente las causas de su fuera de pista. Uno decía: "Ahora más que nunca fuerza hermanito. Estaremos juntos en la temporada. Cariños. Juan Manuel Fangio". El otro, también insuflaba optimismo: "Lo sucedido no tiene importancia. Empezaremos de nuevo con más fe que antes. Arriba ese ánimo". La firma: El Clan de Ricardo y los Peralta Ramos.

Confesamos que fue una inyección valiosísima de confianza. Un apoyo moral que servía para desterrar las versiones antojadizas. Entonces saltó el "yo" de adentro y surgió esta confesión: "Te juro que si no fuera por el portamazas delantero que hay que hacerlo traer de Inglaterra, en 48 horas el auto hubiera estado rodando. Es el auto más dócil y lindo que manejé en mi vida. Andaba bien. Va a andar mejor."

"Yo creo que en una semana vamos a estar probando otra vez. Incluso lo del portamazas vamos a tratar de solucionar el problema aquí, porque no va a tardar menos de quince días en caso de que todo ande muy bien. Pero te repito: el auto es una barbaridad, y va a correr en la Temporada Internacional como que me llamo Oreste".

Atrás quedaba el mal momento, el susto, el disgusto, la amargura, el sabor acre en la boca. Sólo en su memoria se mantenía la película que daba cuenta del momento más dramático que haya vivido. Una trayectoria equivocada, el auto que se cruzaba un poco, un instante de duda, la reacción con el pedal acelerado a fondo, el coche que apunta para afuera, el golpe en el guarda-rail, el auto que dispara para el otro lado de la pista, ciento cincuenta metros interminables, la visualización del talud, el aferrarse fuerte al volante y el choque definitivo contra la tierra. Tras el impacto, el salto hacia afuera, una goma que lo asusta al desinflarse y la corrida hacia un lugar más seguro Luego, de vuelta al auto, comprobación de los deterioros y el pensar de que no tenía cinturón de seguridad puesto, que recién se había ajustado el casco y que, atención a una posible cábala, las dos veces que se ató bien el casco —en Alemania y ahora— tuvo un accidente.

Su integridad física no se vio disminuida en nada. Muchas veces se ha golpeado más, jugando con sus hijos. Una pregunta final: ¿alguien le cree que no va a seguir probando autos?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En los 90 locales Cincotta

ahora hay muy interesantes ofertas de contado

Ud. puede también aprovechar las más cómodas ofertas en cuotas y manejarse con la **Tarjeta de Crédito Cincotta,** que le permite reponer o reparar neumáticos en cualquier lugar del país sin desembolso inmediato alguno.

Y . . . rodando, rodando,
Ud. va ganando!



CINCOTTA

Servi-venta Integral del neumático en todo el país.

CAPITAL FEDERAL: Gascón 1374/78; Alvarez Thomas 1125; Av. Cruz 1023; Av. N. de la Riestra 5478; Independencia 1901; Directorio 3497/99; Nazca 2890; Tellier 785/87; Lope de Vega 1192
GRAN BUENOS AIRES: AVELLANEDA: Int. Beguiristain 59 - BURZACO: Hipólito Yrigoyen 1374 - CAMPANA: Rivadavia 600 - CASTELAR: Zeballos 2696 - CIUDADELA: Gaona 1120 - LANUS: Av. Gral. San Martín 3137 - LA PLATA: Calle 13 Nº 108 / 10 - MERCEDES: Calle 25 esquina 14 - MERLO: Rivadavia 25080 - MORON: Mendoza 202 - MUNRO: Av. Mitre 3086/88 - OLIVOS: Av. Maipú 3201 - QUILMES: Hipólito Yrigoyen 822 - SAN FERNANDO: Constitución 1202 SAN JUSTO: Av. Provincias Unidas 4499 - SAN MARTIN: Salguero y Mitre - SAN MIGUEL: Av. Mitre 685 - TEMPERLEY: Hipólito Yrigoyen 10212 - ZARATE: Hipólito Yrigoyen 702.

CROMO S.A.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Helo aquí con todas sus virtudes y todos sus defectos. En realidad pocos defectos y bastantes virtudes. Un coche que cumple los requisitos del gusto argentino en materia automovilística. Así es el Fiat 1600 y así fueron las sádicas torturas a que lo sometimos y aguantó con hidalguía. El viajecito y otros capítulos

El acceso a la butaca izquierda, a poner la primera y a ¡brrrumm ...brrrruuuummmm...! fue más rápido de lo esperado. También fue súbita la alegre disposición a iniciar las pruebas de manejo y ruta.

Contribuyó a ponernos rápido dentro del 1600 el controlado circular de boletas celestes, folios verdes, papeletas rosadas y órdenes de órdenes para dar la orden de salida. Todo tiene en Fiat, allá en la calle Juramento, un aire de burocracia a la latina. De que si no aparece la papeleta celeste igual te podés ir con el coche con una orden de alguien y una conciencia de que no hay derecho a dejarte esperando hasta que aparezca. Probadores viejos y siempre de prestado que somos, tenemos ya cosechada una pequeña experiencia al respecto. Ir a buscar un coche a cualquier establecimiento automotriz para hacer el posterior Road-Test significará inexorablemente "amansarse" en algún cómodo sillón no menos de tres horas ni más de cuarenta y ocho. Pero desde el golpazo de teléfono recibido en la redacción con el "Pueden venir a buscar el coche cuando quieran" hasta el regreso a la playa de estacionamiento de aquí enfrente no pasaron más de dos horas y pico reales (haciendo los descuentos).

Aunque no lo crean —¡ustedes, positivistas!—, todo este preámbulo tiene mucho que ver con el tema que verdaderamente nos ocupa. Tanto como que el espíritu de una empresa se refleja en muchos aspectos del producto que de ella sale. En otras palabras:

$$\frac{n\text{-}y^2}{x} = 0$$

Y al Fiat 1600 lo construye, precisamente la Fiat. Respondiendo a un plan de marcha que tiene metas a mediano y largo alcance, tanto económicas como de producción.

Pasadas las primeras etapas de nuestra incipiente industria del auto, cuando había que comprar lo que se ofrecía o seguir trotando por las veredas, las cosas entraron en otro terreno. A la gente se le empezó a ofrecer la posibilidad de elegir. Pasó entonces a tener importancia la calidad del producto y el gusto del mercado. Pero así se derivó consecuentemente en esta especie de tercera etapa que recién se inicia, donde a igual calidad y dirigiéndose ya a determinados y bien diferenciados sectores del mercado, hay que especular con los precios como elemento de decisión. El 1600 ($ 1.495.000) es el primer paso de Fiat hacia la conquista del triunfo y el monopolio de esa parte del mercado.

EN LA BUTACA

Las puertas son amplias, el espacio es grande, la palanca es linda tralalá, tralalá. Este pequeño desvarío sirva de introducción a las primeras impresiones vividas en los segundos posteriores a la

→

entrada de la cabeza en el habitáculo y la posterior ubicación del resto del cuerpo en posición de descanso sentado. Un acceso y descenso cómodo, sin necesidad de apelar a incómodas acrobacias se destacó en el principio de los primeros momentos como el primer juicio favorable a la nueva máquina. Con un par de objeciones: el picaporte interior es pequeño y está en una posición poco cómoda. Digamos incluso que instintivamente la mano no lo busca, en el momento de abrir la puerta, en el lugar que está. "Hay que encontrarlo" palpando el tapizado de la puerta si uno no quiere bajar la mirada. Puesto el coche en marcha y ya hechos a la calle, surgió la segunda ítem criticable a las puertas: el apoyabrazos está demasiado bajo y no cumple su función de tal. Debería estar colocado unos diez centímetros más arriba.

Acto seguido, la recorrida panorámica por el interior. El tablero es de un buen gusto realmente recomendable. Imitación madera de punta a punta, con sobrios y funcionales instrumentos. La madera que no es tal (cubre el tablero una placa de plástico adhesivo imitación madera) responde evidentemente a la necesidad de abaratar en lo posible todos los elementos que no sean vitales para las prestaciones mecánicas o de confort del coche. La misma teoría se aplica en Italia en el modelo 125, cuya carrocería y principios generales son iguales a este 1600. Aunque en el modelo italiano han sido más generosos en la aplicación de soluciones mecánicas más efectivas (el motor de aquél es un doble árbol que en un futuro también se hará en el país, y las suspensiones traseras difieren de las del 1600). En cuanto a instrumental el tablero es muy completo. El motivo principal lo constituyen dos diales circulares de gran diámetro, uno para el velocímetro y otro para el cuentarrevoluciones. Dentro de la esfera del velocímetro se aloja el odómetro total, y debajo de él el "giornalero"; señalador luminoso de anormal funcionamiento del alternador, señalador luminoso de insuficiencia en la presión de aceite, señalador luminoso de límite en la reserva de combustible al final del recorrido de la aguja que indica el nivel del tanque. Dentro de la esfera del cuentavueltas (electrónico) se distribuyen las luces indicadoras del cebador colocado y el freno de mano puesto, como también el termómetro de la refrigeroción del motor. En medio de los dos diales, en la parte superior, un rectángulo luminoso indica las luces de posición encendidas, con otro color las altas e intermitentemente las luces de giro.

Entre las manos —en ese momento de salir— empuñábamos el volante, al que calificamos con diez puntos. Muy cómodo a las manos, y sobre todo por el lugar donde se colocó el accionamiento de la bocina. El volante es de dos rayos que configuran un diámetro. Lo que, aunque parezca una paradoja, no es así; al estar los dos radios alineados permiten formar un plano bastante grande, con un ensanchamiento central que al oprimirlo hace sonar el claxon. Este diámetro, en su intersección con la circunferencia del volante, está rematado por dos pulsadores que permiten con comodidad bocinear sin sacar las manos del aro. Detrás del volante, en la barra de dirección, a la izquierda, se encuentran los dos bracitos que conectan el cambio de luces y el indicador de viraje, respectivamente. A la derecha hay otro bracito plástico que pone en funcionamiento el limpiaparabrisas, con dos posiciones: una los hace moverse de aquí para allá en forma ininterrumpida; la otra posición —para cuando llueve poquito— los hace andar intermitentemente. Barren una vez, paran unos segundos, y vuelven a barrer ida y vuelta.

En el extremo izquierdo del tablero está el par de teclas que encienden las luces de los faros y del tablero independientemente. En el centro de la imitación madera, las palancas que accionan la eficiente instalación de ventilación (aire) y de calefacción (agua). Ambos sistemas cumplen su cometido "in extremis".

Faltan cosas, también, a pesar de lo completo del tablero. Claro que las cosas que no están se omitieron precisamente por la necesidad de especular con el bajo precio del nuevo modelo. En el largo viaje que nos tocó emprender, la necesidad de una radio se hizo por momentos imperiosa. La radio no existía y en su lugar estaba allí —como para recordarnos su ausencia— una tapita que cubre el agujero destinado a la instalación del aparatito que habla. En cambio, sí trae un encendedor que presumimos bien útil en el caso de que funcione, porque el nuestro no. Para terminar con esto del tablero, vale recalcar las prácticas, funcionales e inteligentes bandejas que se han dejado debajo del volante y debajo de la guantera, en ambos extremos del tablero, para acomodar allí todas esas cosas que siempre andan sueltas por los coches porque no existen lugares donde colocarlas. Para reforzar estos espacios útiles, rodeando la palanca de cambios, sobre el túnel cardánico, han solucionado esa parte generalmente crítica estéticamente, mediante una bandeja que forma un conjunto tipo consola. Esa bandeja cumpliría también —pudimos comprobarlo— su función de sumidero de todo lo que andaba por allí flotando de asiento en asiento, cuando no en el piso.

Bajando los ojos (o sintiendo los pies) descubrimos que, para no variar con nada, allí estaban los tres pedales ortodoxos: embrague, freno, acelerador. Entre el freno —suave y efectivo, a nivel de pedal— y el acelerador, un cómodo desnivel y lógica separación. Sumamente aptos para el punta y taco ante emergencias difíciles y/o conducción deportiva. No obstante, esta disposición será también sumamente práctica para el usuario común. Pero buscando más hacia el panel lateral izquierdo del plano de los pedales allí está también el botón que acciona los "sapitos" que mojan al limpiaparabrisas. Pero en el 1600 este botón bombeador tiene también una diferencia con el resto de los autos ofrecidos en plaza: al oprimir el botón, simultáneamente con los chorritos de agua se ponen en movimiento los limpiaparabrisas, movimiento que se interrumpe al soltar el botón.

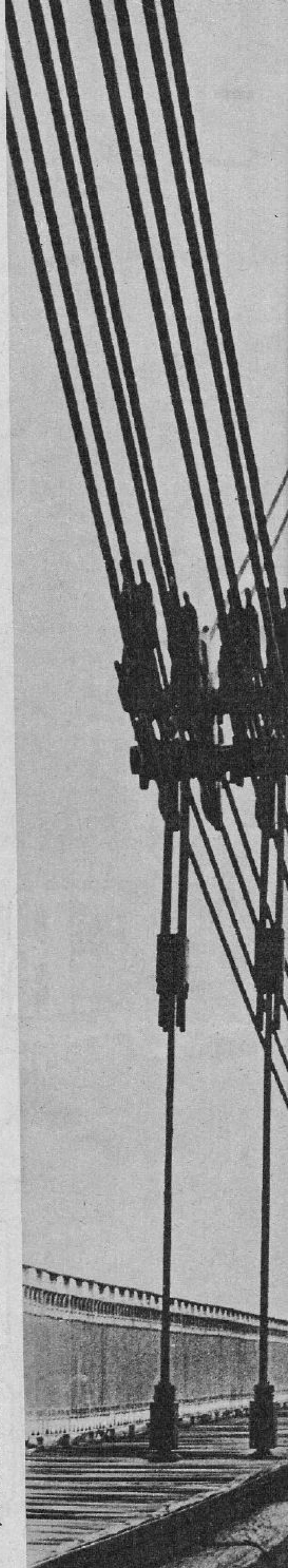
El interior es sorprendentemente amplio con relación al tamaño total del auto. Producto de una inteligente distribución de espacios por parte de los diseñadores: un agujero para que el motor entre justo sin estar inaccesible para cualquier reparación; otro agujero más que actúa de baúl con capacidad más que suficiente, y un tercer agujero más grande que los demás para poder acomodar a cinco personas sentadas cómodamente. El conjunto de espacios armoniza perfectamente y le otorga la personalidad que identifica al modelo. Personalidad que para la mayoría de las opiniones recogidas es sumamente actualizada (tendencia a llegar al paralelepípedo perfecto) pero no llega a una definición drástica Es pasiva, por eso agrada —en diferentes magnitudes— a todo el mundo. Lo que no ocurre con aquellos coches de líneas agresivas o demasiado personales, los que o gustan a rabiar o desagradan rotundamente. Para acentuar este "propósito de caer bien" se han elegido para la pintura colores agradables y que combinan armoniosamente con el símil cuero de los tapizados.

DESPUES, A LA PISTA DE PRUEBAS

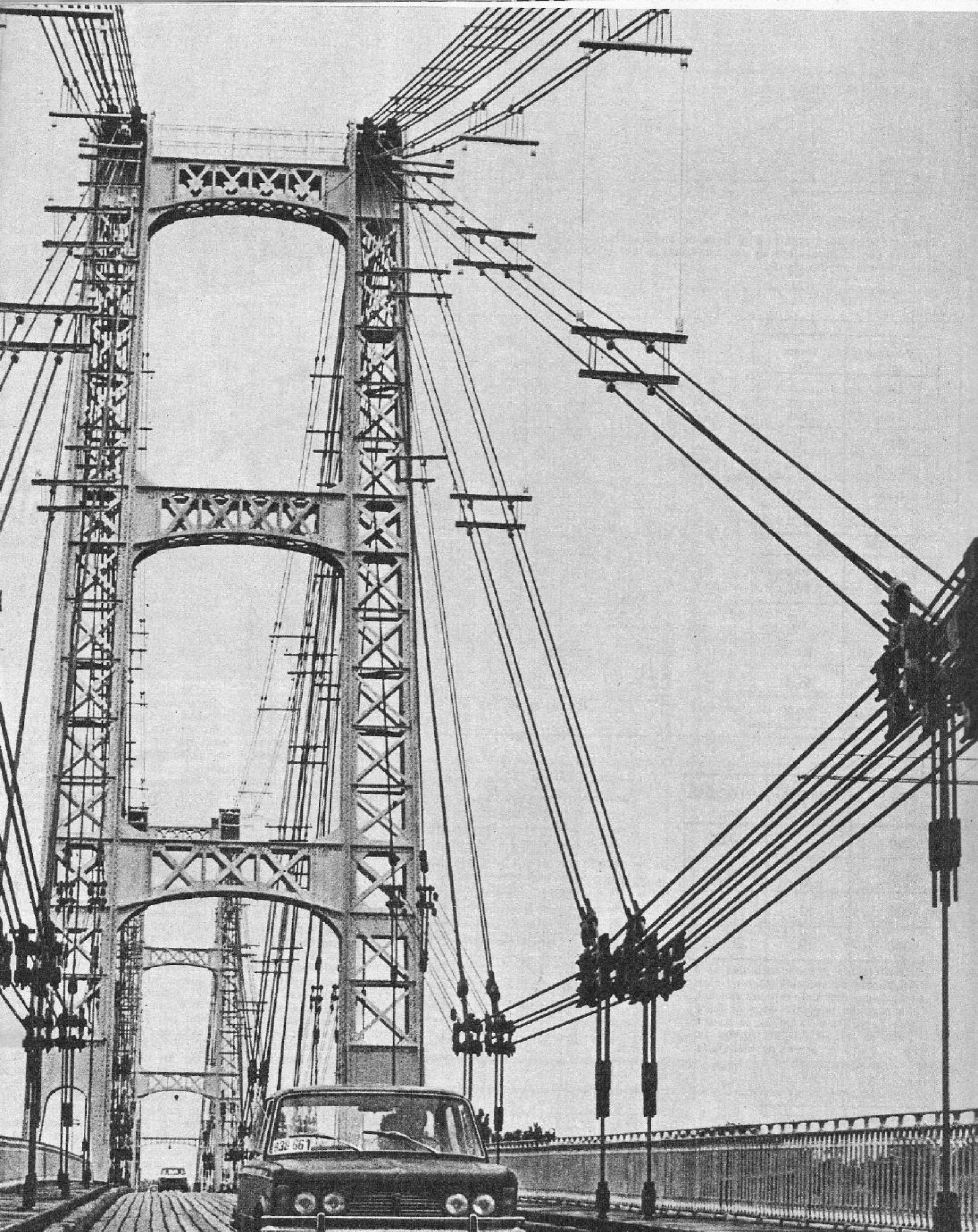
Probeta en mano y tubos por todos lados, comenzamos el verdadero Test por lo que consideramos el principio, tomando en cuenta que el coche aún no había sido ablandado: las pruebas de consumo. De aquí para allá en la autopista de Ezeiza y en el papel los primeros resultados, consumo sumamente bajo a velocidades medias y lentas. Claro, nadie se iría a Mar del Plata a 60 km/h, pero si lo hiciera consumiría un poco más de 20 litros de nafta.

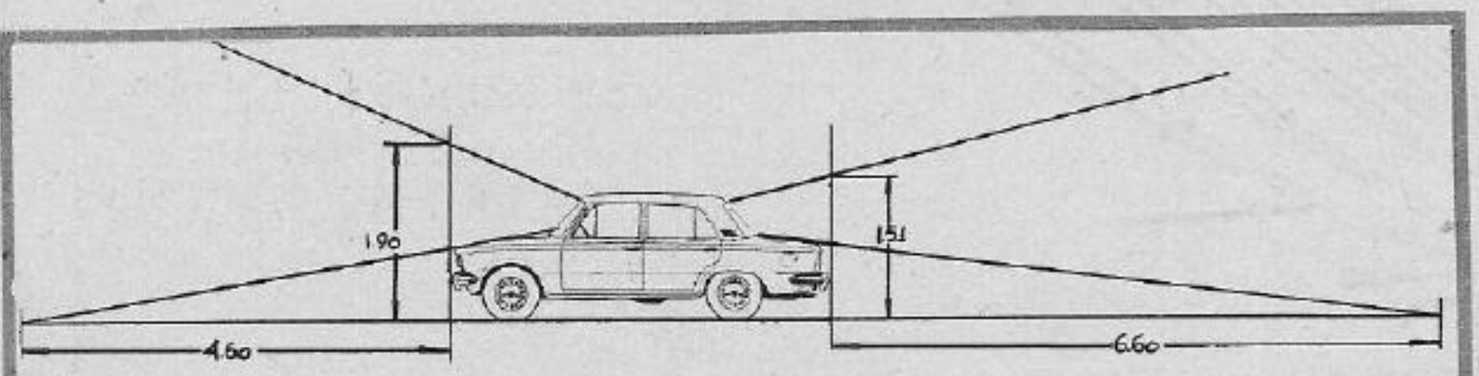
Del consumo nos fuimos, fin de semana mediante, a realizar la corrección del velocímetro para poder iniciar las pruebas de performance. Descubrimos que la corrección para las velocidades estaba un 8-10 por ciento por sobre la velocidad real cronometrada. Esa corrección nos sirvió para pasar al test de aceleraciones. Test que ya se había iniciado en algún pícaro semáforo, para sorpresa de más de uno de mayor cilindrada.

Henry Manney hizo para Road & Track el Road Test del 125 en Europa. Pensemos que aquel coche tiene doble árbol a la cabeza y otras prestaciones un poco más evolucionadas. El logró con aquel coche una máxima de 50 km/h en primera; llegó a los 80 km/h en 2ª; 125 km/h en 3ª y 160 km/h en 4ª. Nosotros, con este "1500 modifle", logramos 40 km/h en 1ª; 68 km/h en 2ª; 105 km/h en 3ª y 153 en 4ª. Descubrimos una elasticidad satisfactoria del motor para salir en cuarta desde los 60 km/h y en tercera desde mucho más abajo. Hicimos el kilómetro lanzado con fuertes vientos laterales cronometrando 23s 6/10 en una pasada y 24s 2/10 de vuelta. Esto arrojó un promedio de 150,6 km/h. Evidentemente, la máquina es rápida. →



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

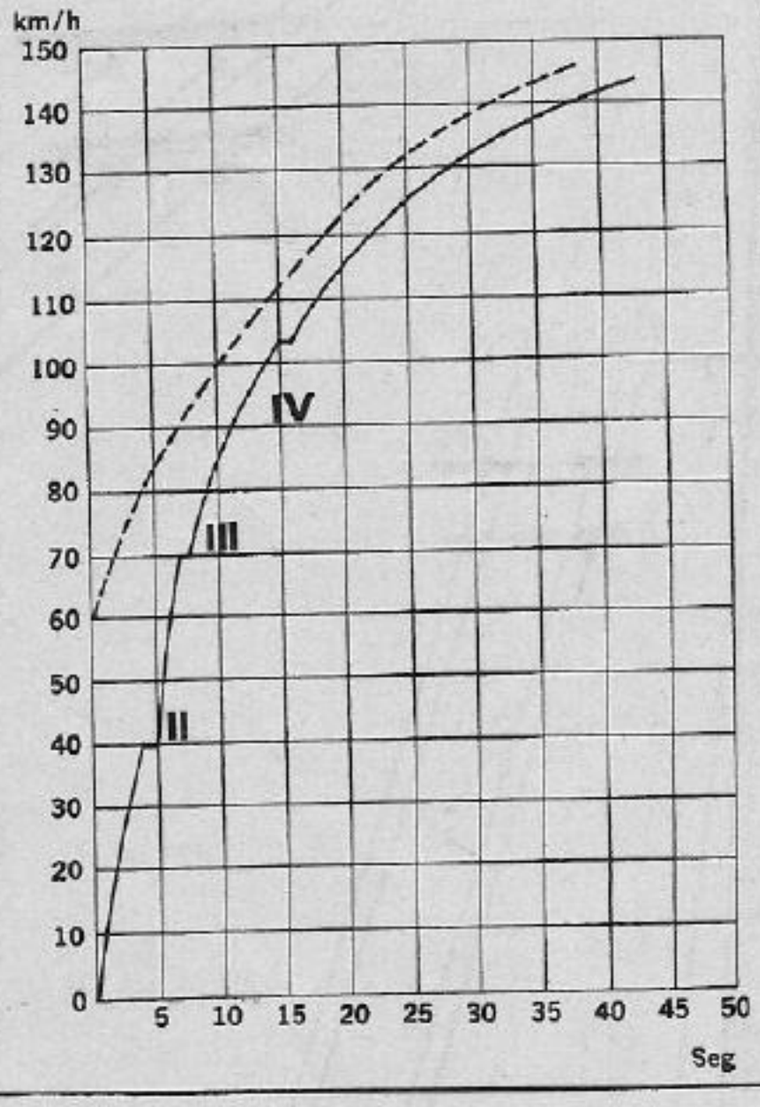




Excelente visibilidad gracias a la línea de cintura bien baja. Esta línea coincide con el borde inferior del parabrisas, y por lo tanto permite un extraordinario ángulo visual.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-40	3,8
0-60	5,8
0-80	9
0-100	14,5
0-120	22,4
0-140	37,2

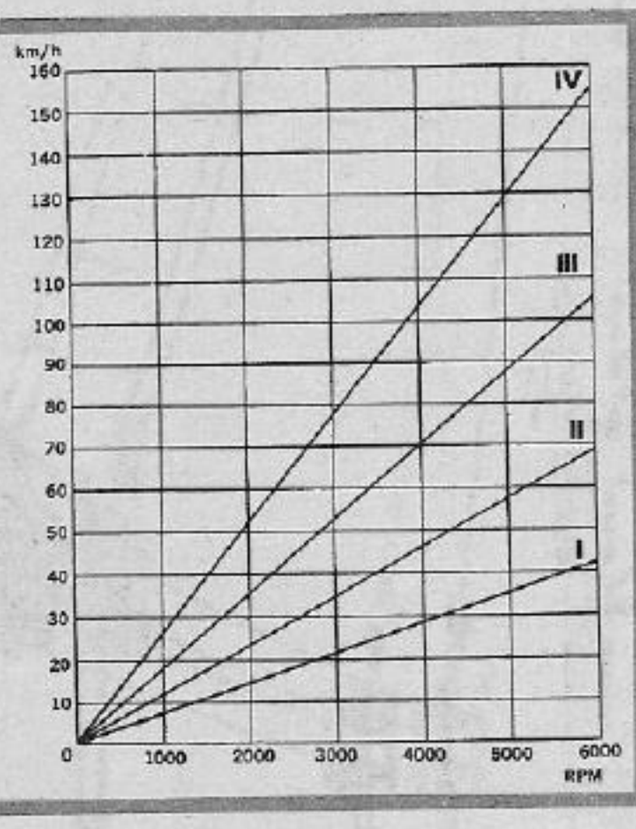
Velocidad km/h	Tiempo Seg
60 – 80	4,6
60 – 100	10
60 – 120	18,4
60 – 140	32,7



Aceleraciones de 60 a 140 (línea punteada). Las caídas en la curva de línea continuada corresponden a los cambios de velocidad.

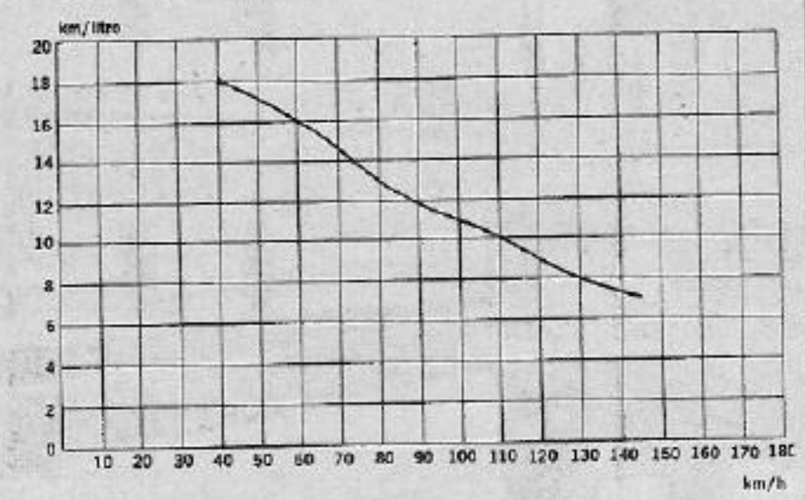
RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	7,02
1000	II	11,45
1000	III	17,67
1000	IV	26,35

Evidentemente nos encontramos ante una caja de velocidades muy bien escalonada. Con una primera normal, una segunda bastante larga (a 6.000 rpm llega a los 70 km/h), lo mismo que la tercera (105 km/h). De ahí el placer de manejarla.

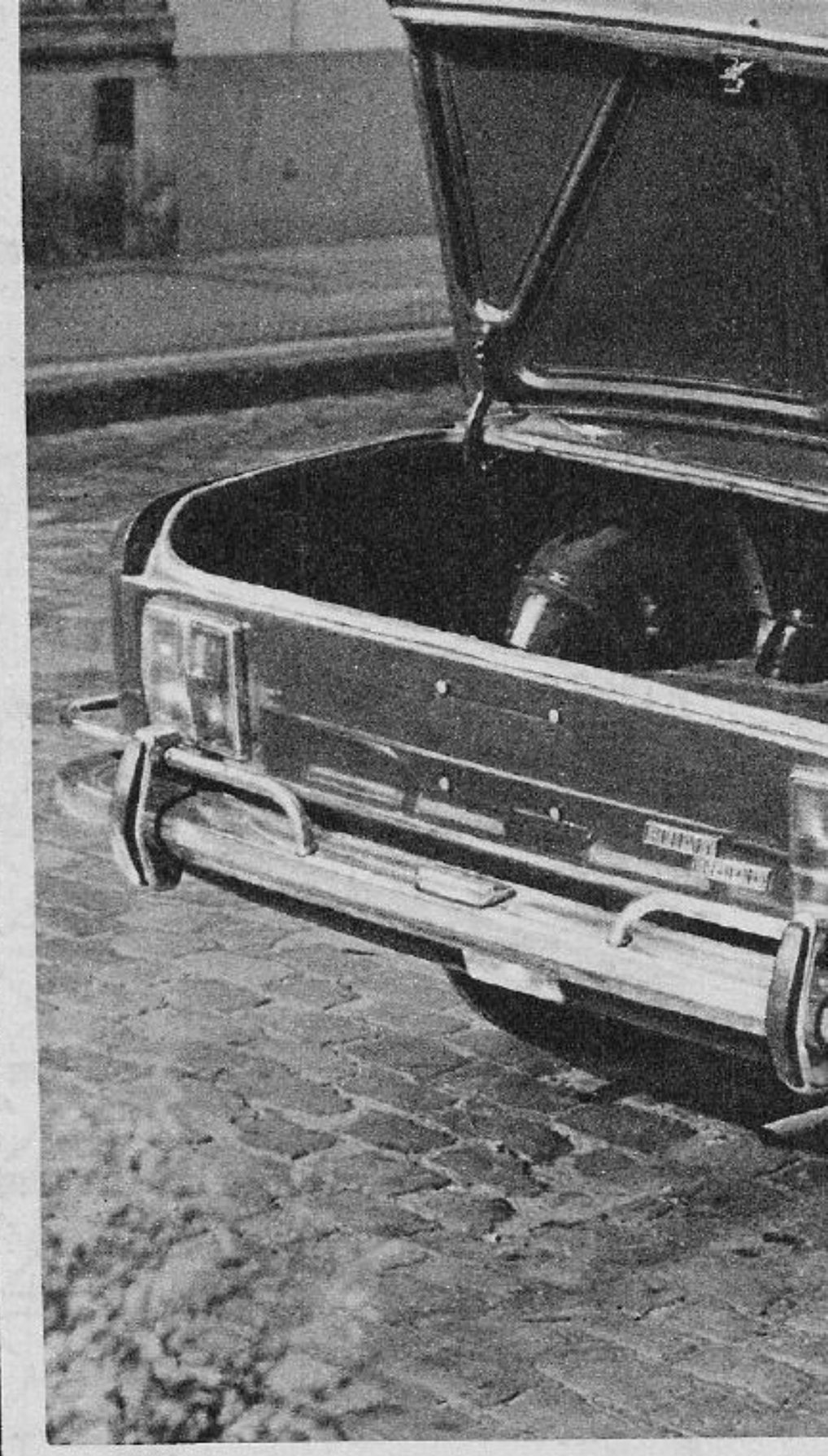


Arriba: Todo esto entró en el baúl y sin apelar a la maza de 20 kilos: una valija grande de 64x48x17 cm: cuatro medianas de 54x39x15 cm, y dos chicas de 44x37x13 cm. Todas de la marca Rosenthal, que son tan buenas...

Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	18
60	16
80	13
100	11,5
120	9,2
140	7,2



La curva de consumo de combustible refleja bien claro lo económico que resultó el 1600 a velocidades bajas. A velocidades altas, aunque más normal, también es de bajo consumo.



Para pasar de inmediato a las pruebas de frenado. O a la intención. Porque nuestra unidad adolecía de un enfrentamiento entre las pastillas de freno y los discos, quienes al parecer se tenían rabia. Problema que se da con alguna frecuencia cuando las pastillas se cristalizan y dejan inútil el complejo de fricción delantero. De más está decir que a 80 km/h y en la pista de pruebas clavamos el freno a la tabla para aterrizar bamboleándonos en la banquina. Vueltos a la calle Juramento y mediante la excelente disposición del estupendo Pandolfi, pudimos volver a salir con la posibilidad de que el 1600 detuviera con el pedal las dos ruedas de adelante. Así logramos las cifras de frenado que resultaron seguras a cualquier velocidad. De 140 km/h a 90 km/h en 106,70 metros, con tiempo de reacción del conductor incluido es un resultado satisfactorio.

Todo en orden. Radio de giro medido (nada extraordinario) y visibilidad también calculada con la cinta métrica (estupenda por los cuatro costados) y luces controladas en la práctica (lo mejor de lo visto en nuestra revista hasta aquí), estábamos listos para iniciar el viaje demoledor de máquinas y pasajeros. Y a ver qué pasa.

EL VIAJE

Faltos de radio y faltos también de cinturones de seguridad —dos ítem muy necesarios para la ruta por diferentes razones—, nos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



VELOCIDADES MAXIMAS DE LOS CAMBIOS DE MARCHA

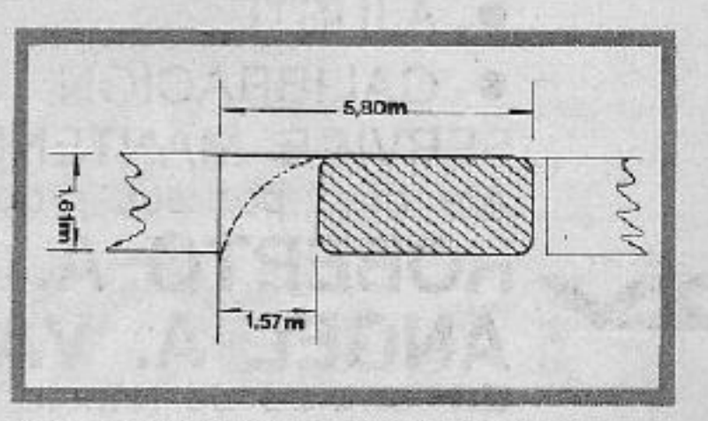
1ª-2ª	40 km/h
2ª-3ª	70 km/h
3ª-4ª	103 km/h

VELOCIDAD MAXIMA

150,6 km/h.

CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocímetro indicaba (km/h)	Correspondía velocidad real (km/h)
44	40
65	60
82	80
108	100
128	120
149,7	140



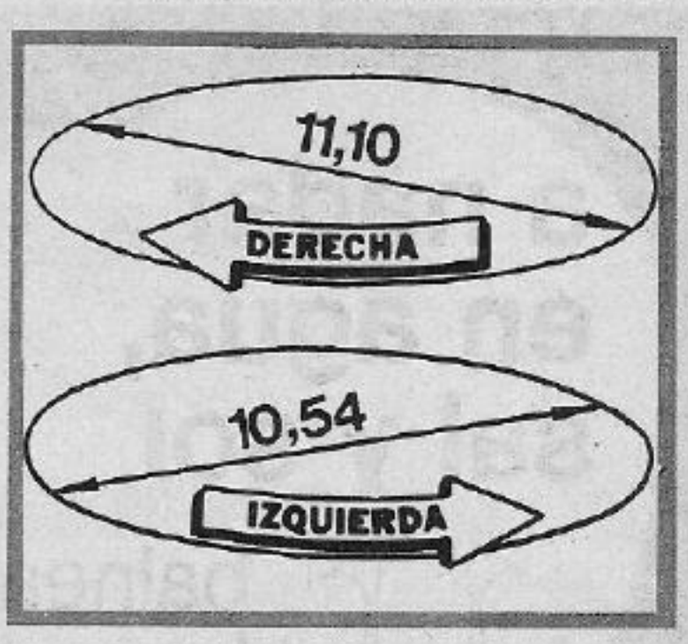
Con estas medidas, usted tiene que salir de un estacionamiento.

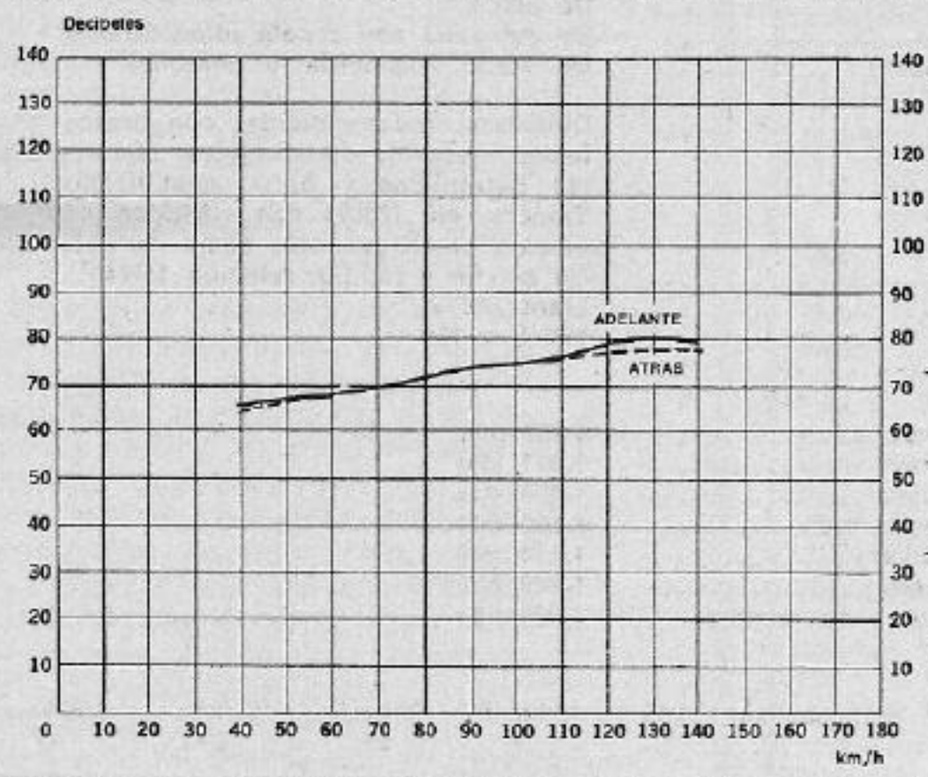
DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
20 Km./h. a 0	2,7 m	0,40	D. T. = 3,10
40 Km./h. a 0	5,5 m	6,20	D. T. = 11,70
60 Km./h. a 0	8 m	17,80	D. T. = 25,80
80 Km./h. a 0	11 m	27,40	D. T. = 38,40
100 Km./h. a 0	14 m	47,30	D. T. = 61,30
120 Km./h. a 0	16,5 m	68,5	D. T. = 85

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

Diámetros de giro con el volante de dirección a tope a la derecha y a tope a la izquierda. Nada extraordinario.

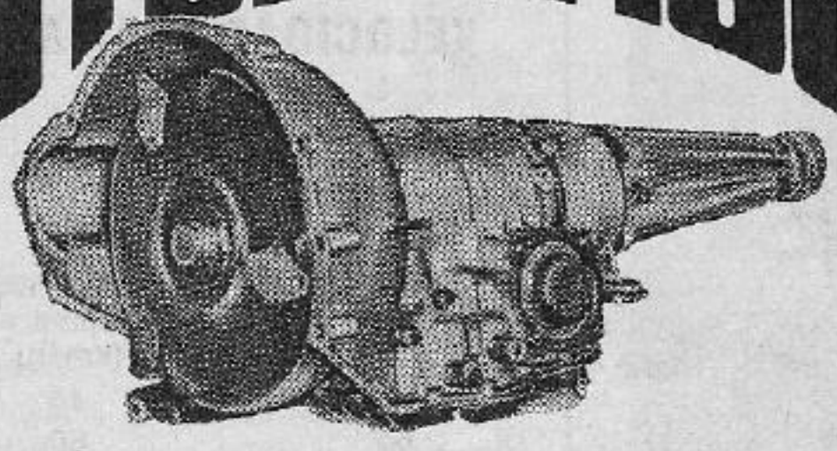




- Martillo neumático (134)
- Subterráneo pasando por una estación (113)
- Ruido en una ciudad con tránsito intenso (98)
- Ruido en una fábrica promedio (73)
- Ruido en una oficina (52)
- Ruido promedio en una casa habitación (32)
- Nivel mínimo promedio de percepción auditiva. (13)

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
40	66	65
60	69	68
80	72	72
100	75	75
120	79	77
140	80	78

CAJAS AUTOMATICAS



DIRECCION HIDRAULICA

- REPARACION
- AJUSTE
- CALIBRACION

SERVICE MANTENIMIENTO

Atendido por sus propios dueños

ROBERTO A. ZANESE Y ANGEL A. VARONE

Ex-socios de Mario Muzzin y Cía.

Visitenos en:

Av. de los Incas 5411/13

T. E. 52-7669 - Capital Federal



FIAT 1600 - FICHA TECNICA

Motor	115 C. 2038/20
Cantidad de cilindros	Cuatro en línea
Diámetro y carrera	78 x 85 mm
Capacidad cúbica	1.625 cm3
Relación de compresión	8,8:1
Potencia máxima	88 HP a 5.200 rpm
Carburador	Weber DCHD o Solex C 34 PAIA/2
Encendido (orden)	1-3-4-2
Avance inicial de montaje	10 ± 1º
Variación manual del avance inicial de montaje	± 5º
Avance automát. del distribuidor	21 ± 2º
Avance a depresión	15 ± 2º
Luz de platinos	0,42 - 0,48 mm
Bujías	Marelli CW 240 LP - Champion N9-Y
Luz de electrodos	Marelli: 0,5/0,6 mm. Champion: 0,6/0,7 mm
Embrague	Monodisco seco, con comando hidráulico
Trasmisión	Arbol tubular, en dos secciones, con apoyo central. La primera sección está unida al cambio mediante junta elástica; la segunda está unida a la primera y al puente trasero por juntas cardánicas.
Puente trasero	Con par de reducción final hipoidal
Relación	10:41
Frenos	Hidráulicos, con servo a depresión
Delanteros	De disco
Traseros	De campana con zapata autocentrante
Freno de mano	De mano (Izquierda o derecha)
Suspensión	Delantera, independiente, con brazos oscilantes, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera, eje rígido con elásticos longitudinales y amortiguadores como los delanteros
Dirección	De sin fin y rodillo, relación 1:164
Ruedas	Llanta 13"x5"
Neumáticos	175 S x 13"

Dimensiones

Largo máximo	4.267 mm
Ancho máximo	1.611 mm
Altura máxima	1.398 mm
Distancia entre ejes	2.505 mm
Trocha delantera	1.311 mm
Trocha trasera	1.288 mm
Peso (en orden de marcha)	1.020 kg

Performance

Velocidades máximas en cada marcha	42 km/h 1ª	70 km/h 2ª	105 km/h 3ª	155 km/h 4ª

a nadar en agua, sal y sol



balneario lago de los cisnes

camino de cintura

en su 13ª temporada

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TEST FIAT 600

acomodamos en las butacas del Fiat 1600 para iniciar el tradicional viaje "a ritmo de test", lo cual significa más o menos unos cuatro mil kilómetros en tres días, caminos de asfalto, ripio y tierra y, para colmo, con bastante lluvia por momentos. Además, esta vez —flamante túnel subfluvial por medio— nos encaminamos hacia la Mesopotamia, zona que hace rato no se tocaba en viaje de test.

Dijimos butacas y en realidad no son tales, sino verdaderos asientos muy cómodos, ya que ofrecen casi el soporte lateral de una butaca de carrera a pesar de la falta de cinturones y agregan la ventaja notable que significan los asientos desplazables y el respaldo reclinable. Jugando así con esas dos posibilidades se puede conseguir la posición ideal que busque tanto el conductor como el acompañante. Atrás también es bastante grande —considerablemente más que el 1500— y los viajeros del asiento trasero (en todo momento ocuparon el auto cuatro personas) no tuvieron las habituales palabras de cansancio que surgen después de unas horas de viaje. Por lo menos si hablamos de los asientos y de la comodidad interior.

Otra cosa diferente es el andar propio del auto, ya que la suspensión es sumamente agradable desde un punto de vista deportivo (durita, trasmite al volante todo lo que pasa por el piso), pero con un pequeño punto negativo que se manifiesta en el tren trasero. Allí nos encontramos de lleno con el problema "reducir lo más posible para lograr un auto barato". Así como no trae cinturones de seguridad o el tablero está recubierto por un papel

→



Gacelux: Confortable y señorial su diseño propio y exclusivo es la expresión de la moderna técnica y concepción PAGLIETTINI

c/fuera de borda 60/125 HP o c/dentro-fuera de borda hasta 120 HP

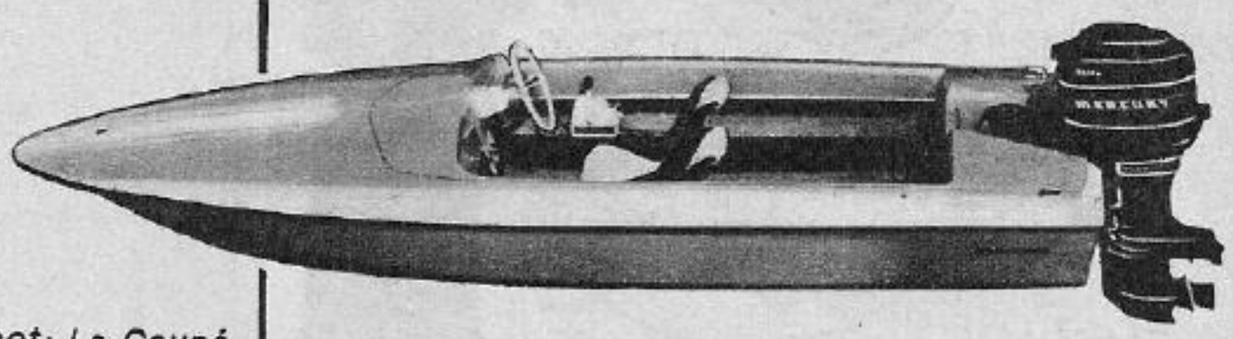
Experimentada ampliamente en la 1ª regata oceánica Bs. As. Montevideo - P. del Este (1º absoluto en Turismo)

PAGLIETTINI



diseño 70

Manera (mucho más diferente) de vivir



Codinet: La Coupé Sport del agua! Diseño propio y exclusivo de PAGLIETTINI Perfomance inigualada en competencias.

c/fuera de borda 30/65 HP.

account publicidad

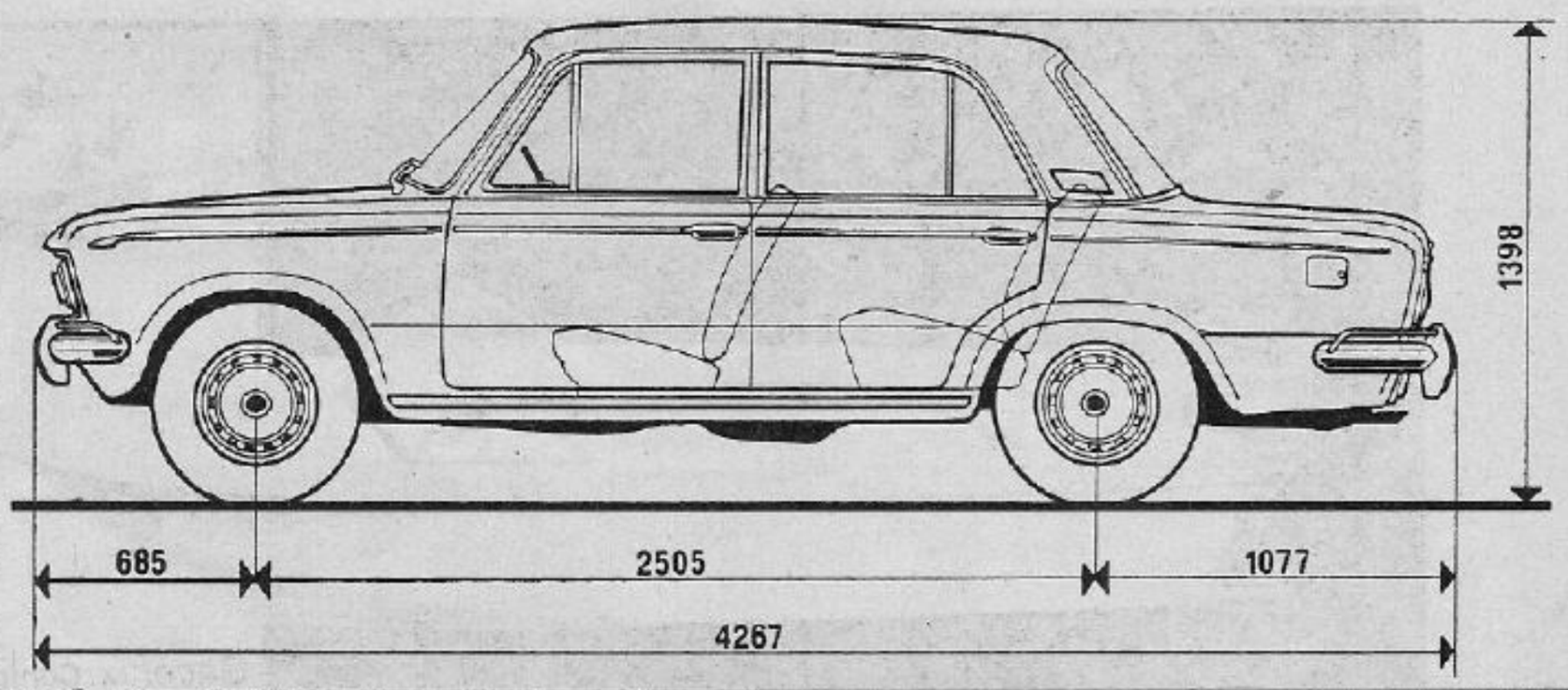
PAGLIETTINI 70

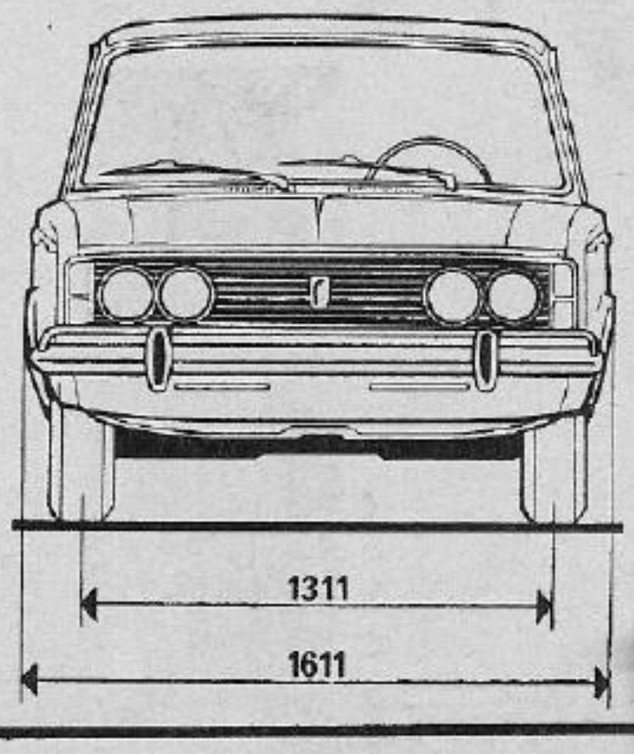
con motores **MERCURY - MERCRUISER**

mucho más que una manera (diferente) de vivir

Gacelux y Codinet se exhiben en los siguientes AGENTES PAGLIETTINI (visitelos y... acerque su vida a una diferente manera de vivirla):

Capital y G. Bs. As.: Autonáutica, Av. Libertador 6946; Eurocamping, Paraná 761; Laprida Náutica, Laprida 2150; Náutica Flores, Av. Rivadavia 6556; Dell C., A. Brazo Chico, Vía C. S. Fernando, Lancha Galofré; Paillot Náutica, Av. Libertador 15701, S. Isidro; Regnícoli y Cía., Av. Libertador 2074, S. Fernando; Z. G. Autonáutica H. Yrigoyen 269, Quilmes.
La Plata: Romero H., Calle 7 Nº 240 (entre 29 y 30) - **Junín:** Basterreix y Cía., Julio A. Roca y Belgrano.
Tres Arroyos: Klaromecó Camping, Maipú 222 - **Mar del Plata:** Rucamoar S.A., Salta 2545.
Rosario: Turisendo A., Tupungato 1481 - **Sta. Fe:** Bieler N., Rivadavia 3523.
Córdoba: García Velazco Náutica, Av. M. T. de Alvear 24 - **E. Ríos, Colón:** Benítez Hnos. San Martín 389.
Federación: Nerio Antonio Burna, Bmé. Mitre 191; **Paraná:** García Girard Hnos., San Martín 1049.
Misiones, El Dorado: Jech y Cía., Av. San Martín 2960; **Posadas:** Náutica Leo, Belgrano 125.
Tucumán: Indiana, San Martín 1050 - **Salta:** Corralón San Antonio, Av. Chile 1450.
Mendoza: Giannacari H., Catamarca 44; **Luján de Cuyo:** Náutica Luján de Cuyo, San Martín 1068.
C. de Patagones: Brestavizki Hnos., Avellaneda y Bynon.
Chubut, C. Rivadavia: Arbus, San Martín 928 - **Río Negro, Cipolletti:** Bordignon B., 9 de Julio y Belgrano.







No busque diferencias en la CALIDAD SKF. No existen.

La calidad de los rodamientos SKF fabricados en todas partes del mundo es siempre la misma. La tecnología, la maquinaria moderna, los aceros; hacen que la CALIDAD SKF sea una sola. La mejor.

SKF

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S.A.C. e I. - PERU 565 - T. E. 33-3061 - VIAMONTE 1450 - T. E. 40-2417/19 - MENDOZA: SAN LUIS 43 - CORDOBA: Av. GRAL. PAZ 305 - TUCUMAN: SALTA 126 - ROSARIO: CORRIENTES 380



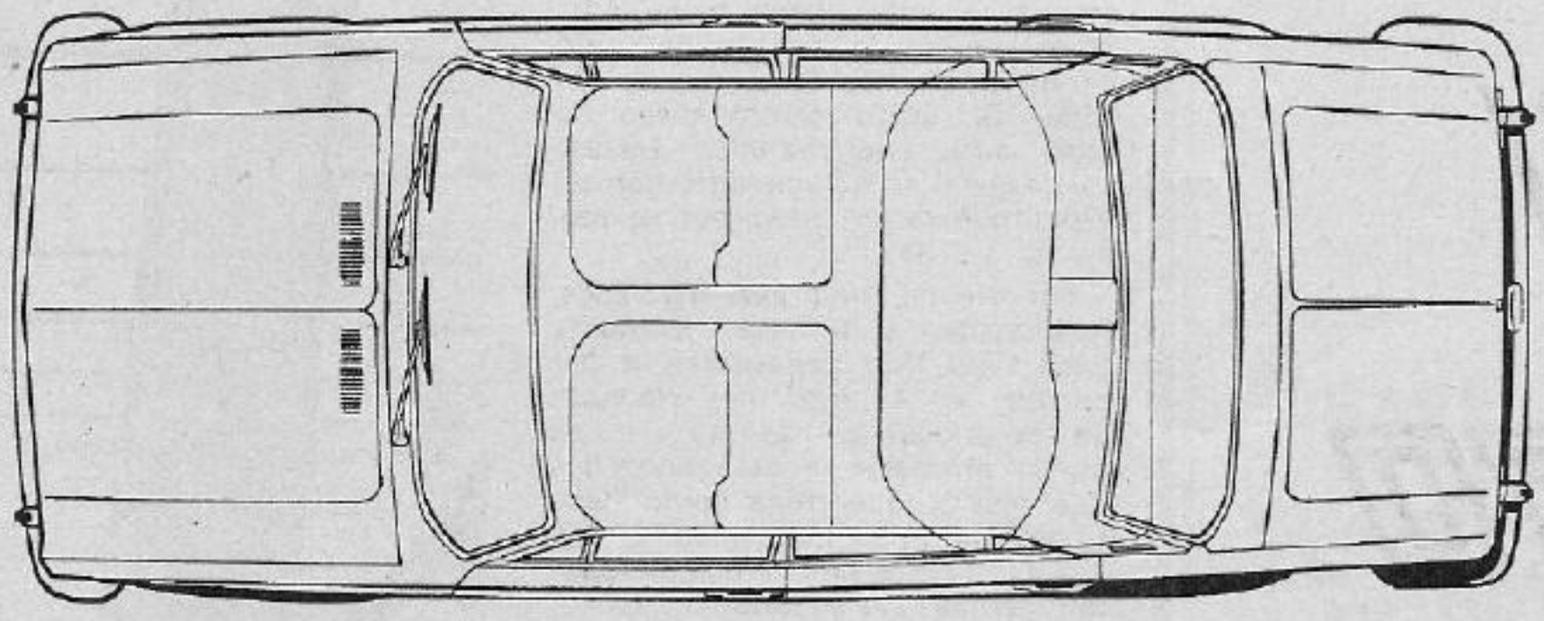
La manija para abrir las puertas es empotrada. La grilla sirve para que salga el aire del habitáculo y por una válvula secreta no entren ni aire ni tierra ni agua.

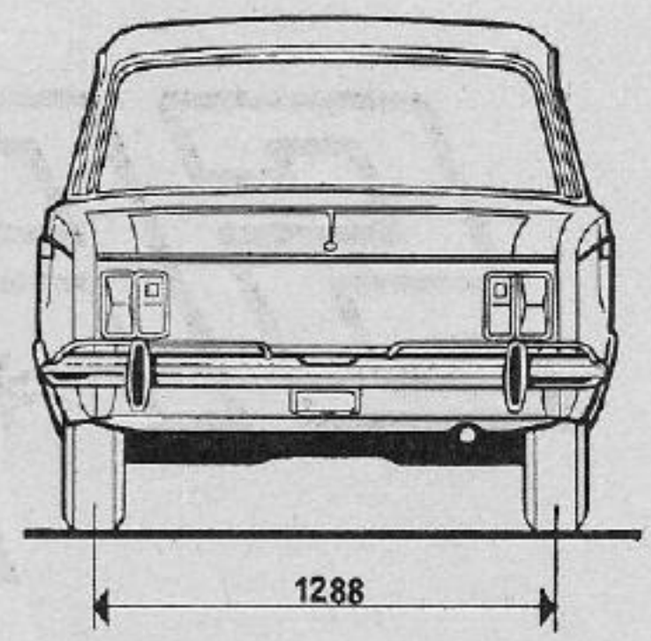
A la derecha: Detalles de defensas, luces y cola bien resueltos.

plástico de imitación madera, el tren trasero del Fiat 1600 debe ser el punto menos atractivo de todo el auto desde el punto de vista de un diseño moderno.

Se trata del clásico sistema de propulsión Hotchkiss, o sea un eje rígido suspendido por elásticos de ballesta longitudinales que en esta ocasión sólo son dos por lado. Pero como el eje se vincula a la carrocería **únicamente** por medio de los elásticos y los amortiguadores, resulta que se observan varios defectitos originados en esta solución nada ejemplar. Concretamente: 1) andando rápido en la ruta siempre se siente un casi imperceptible desplazamiento lateral de la cola. Casi imperceptible pero constante como producto de la falta de una barra Panhard que le otorgue una buena fijación trasversal. Por eso el Fiat es un coche que por más que viaje en una recta siempre obliga a manejarlo levemente con el volante. 2) Por falta de unos tensores longitudinales resulta que el eje trasero zapatea como loco cuando se lo exige en una acelerada o frenada brusca. Los elás-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







ticos —que absorben todos los esfuerzos— se tienden a enroscar y todo el eje salta rítmicamente en el aire a pesar del piso liso si se acelera o frena como decíamos. Sobre piso irregular, obvio es, la circunstancia se acentúa.

Ahora bien: en Italia, el Fiat 125 tiene solucionado el problema con dos bracitos reactores fijados a la cañonera del diferencial que controlan esos movimientos alocados. Razones de economía seguramente los perdieron en el camino en el caso del Fiat 1600. Con ellos sería otra cosa.

Exceptuando eso, el resto de los controles o mecanismos tienen en la ruta un comportamiento relevante. La suspensión delantera es excelente y la relación de la caja de dirección prácticamente ideal. De la caja ni hablar. Con decir que una ama de casa de Bragado sostuvo que llevar diariamente los chicos al colegio no constituía ningún problema... Las cuatro relaciones de caja están perfectamente elegidas y aprovechan como se debe la "nerviosa" performance del motor, que entre 3.500 y 5.500 vueltas ofrece una respuesta absolutamente cómoda para el andar ágil. Y siempre hay un cambio para buscar ese régimen, con el agregado que cambiar de marcha en el Fiat es simplemente un placer. Para arriba o para abajo, todo sale rápido y bien (si se hace, por supuesto, rápido y bien).

La visibilidad es comodísima en

→

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

SP* 70

LA UNICA
CON PERMISO PARA
DISPARAR...
(...Y COMO!)



BACOT PUBLICITARIA

NUEVA MOTOCICLETA SP* 70

UNA AUDAZ CONCEPCION DE TECNICA Y DISEÑO

TABLERO ESPECIAL CON CUENTAVUELTAS Y VELOCIMETRO
FRENO SUPERSPECIAL - PRIMERA CON ALTERNADOR

GILERA

CREADA PARA GENTE DE HOY POR
GILERA ARGENTINA S.A.C. e I.

TEST FIAT 1600

general y muy buena hacia adelante, ya que la cintura del auto es un poco más baja que la del 1500. El único punto ciego de todo auto —el parante trasero izquierdo— se solucionaría con un espejito exterior, pero por el momento no hay.

Los frenos, una vez regulados, funcionaban y frenaban como la gran siete. Sin arriesgarse a decir que es el auto más frenante de la industria nacional, sí se puede afirmar que está entre los que más y que frena como debe frenar un auto que anda a 150 km/n. Y sería bueno que muchos fabricantes lo anotaran.

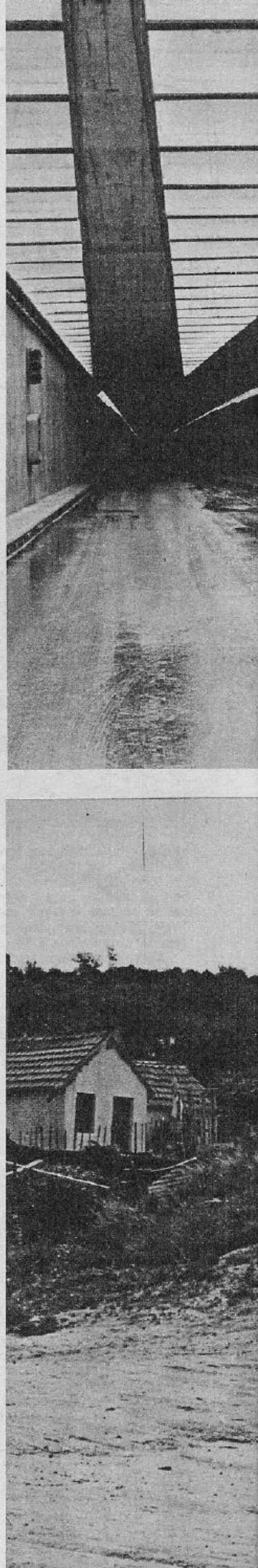
En cuanto a la tierra, la lluvia y demás, se obtuvo una conclusión interesante: prácticamente no hay filtraciones. Aparte de ello, viajar en tierra o ripio era casi lo mismo que andar en asfalto.

Un detalle que olvidábamos y que es lo mejor del auto. **Las luces son sensacionales.** Sin ser faros de iodo, las luces altas iluminan mucho más lejos de lo que cualquiera necesita aun andando a fondo. Y como bien dijera un minero de Tilcara: "Compraré uno de estos focos para mi casco de minero". Con lo cual creemos que no vale la pena agregar más.

Concluyendo:

El auto cumple con sus propósitos. Causa sorpresa entre los curiosos saber que cuesta prácticamente lo mismo que el noble 1500. Con evidente mejor prestación mecánica. Lo que también abre un interrogante entre los descreídos: ¿Cuánto durará el motor, más exprimido? Los defectos de suspensión que tiene seguramente serán solucionados en futuras series. Por ahora, quienes sean noveles propietarios deberán cambiar primicia en el barrio por derecho de piso inevitable en todos los modelos debutantes. La palanca en el piso agrada por reminiscencias a los mayorcitos y por aire "sportif" a los jovencitos. Al mismo tiempo que elude posibles problemas de varillaje. El coche es seguro en la ruta, y viajando a velocidades de crucero del orden de los 120-130 km/h. Ideal para familias legales e ilegales con todos sus exponentes. El interior, realmente cómodo, habilita tanto para ciudad como para viajes, sin padecer ninguna clase de incomodidad, a cinco personas. Decíamos ya que la línea moderna, suave y pacífica hace que el coche resulte agradable a los distintos gustos estéticos de nuestros heterogéneos ciudadanos. Se agrega a ello los acertados y "para todo gusto" colores con que sale de fábrica. Desde un cauteloso borra vino hasta un chillón ocre, ideal para jovenzuelos disipados.

El arrollador plan económico de la firma italiana está en marcha. El 1600 será termómetro de futuro. Por ahora, ya ha pasado satisfactoriamente el primer parcial, gusta, fue aceptado, está considerado como un coche que supera sus límites de mercado por ser un "europeo a la americana" o un mediano con pretensiones de grande. No cuesta un disparate de billetes, los pedidos de concesionarios están cubiertos hasta el próximo otoño.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





PARA EL HOMBRE DE HOY!

EL HOMBRE DE HOY activo, dinámico, debe proyectar una imagen de pulcritud a toda hora.

EL HOMBRE DE HOY sabe que su apariencia personal es definitoria en muchas circunstancias.

EL HOMBRE DE HOY confía en su íntimo aliado Hombre de Artez Westerley.

LOCION PRE-ELECTRIC para antes de afeitarse.

CREMA DE AFEITAR con o sin brocha.

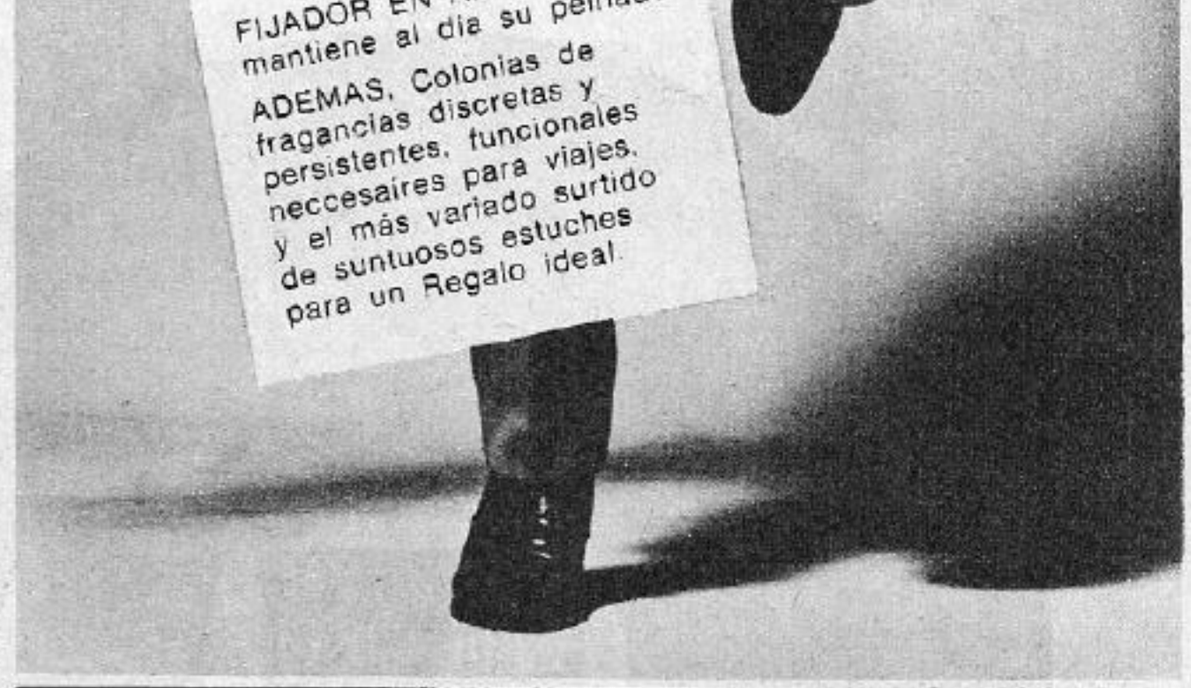
LOCION AFTER SHAVE tónica o hidratante.

TALCO INVISIBLE A.W fórmula equilibrada.

DESODORANTE HOMBRE de alta persistencia.

FIJADOR EN AEROSOL mantiene al día su peinado.

ADEMAS, Colonias de fragancias discretas y persistentes, funcionales neccesaires para viajes, y el más variado surtido de suntuosos estuches para un Regalo ideal.



HOMBRE
de artez westerley

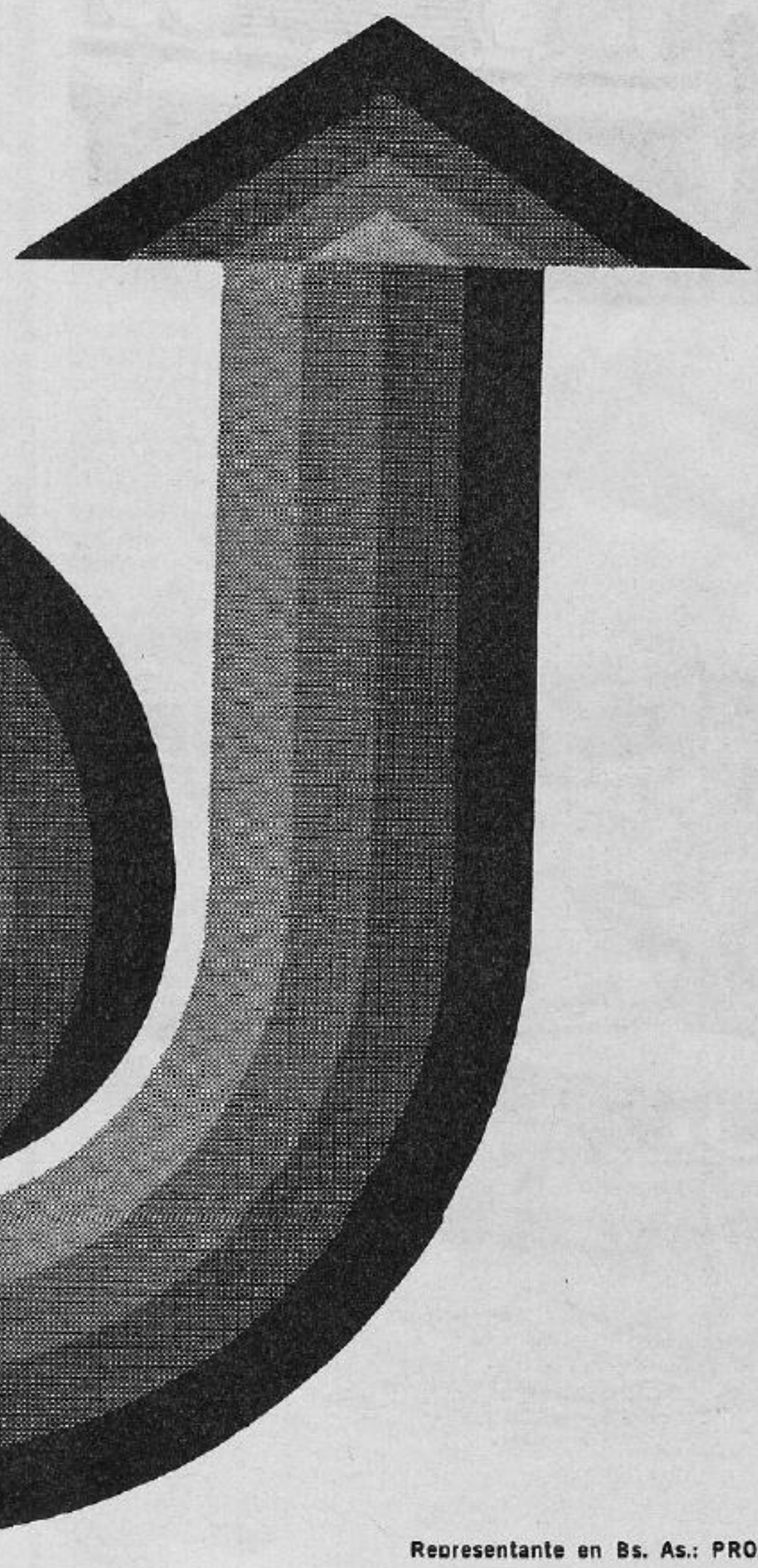


nuestro "norte" es progreso

canal 7 Jujuy inaugura la repetidora más potente del país

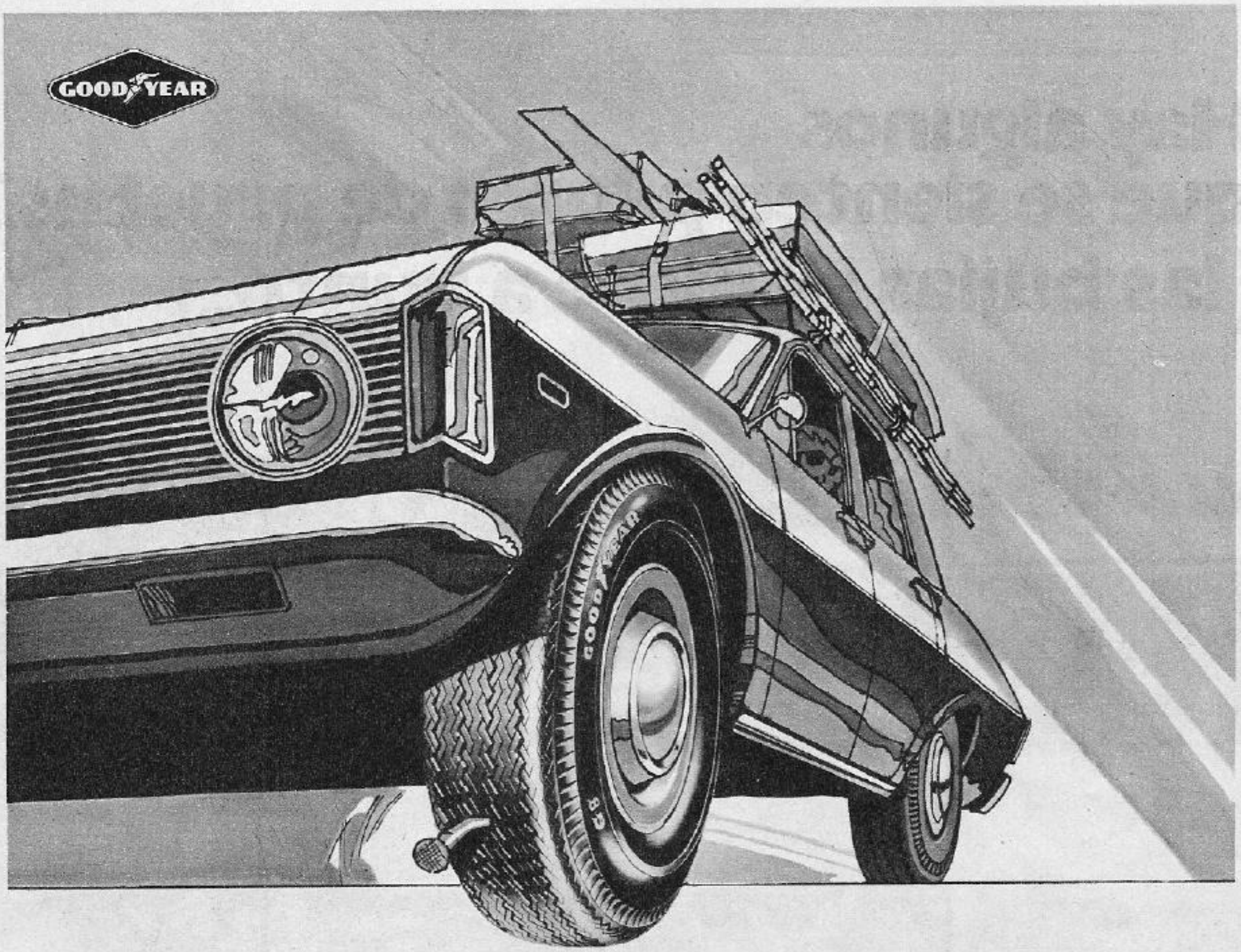
La antena más alta de Argentina, que irradia desde 2.180 mts. sobre el nivel del mar, hará el milagro. Canal 7 duplicará geográficamente su área de cobertura, llevando su dinámica imagen a muchísimos hogares más.
Esta nueva repetidora será la más potente del país. Abarcará las zonas industriales más importantes, y servirá de estímulo al constante progreso norteño.

Repetidora "Comandante Marcelo Barbieri"



Representante en Bs. As.: PROARTEL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



VACACIONES MAS SEGURAS CON CUBIERTAS SIN CAMARA ¡ANTIPINCHADURAS, ANTIRREVENTONES!



Dele ahora a su familia vacaciones más felices y la máxima seguridad. Equipe su coche con las G8 "S" Sin Cámara de Goodyear ¡antipinchaduras! ¡antirreventones! Donde ellas siguen andando, las cubiertas con cámara piden auxilio.

Goodyear fabrica en la Argentina Cubiertas Sin Cámara desde 1954.

ponga cubiertas

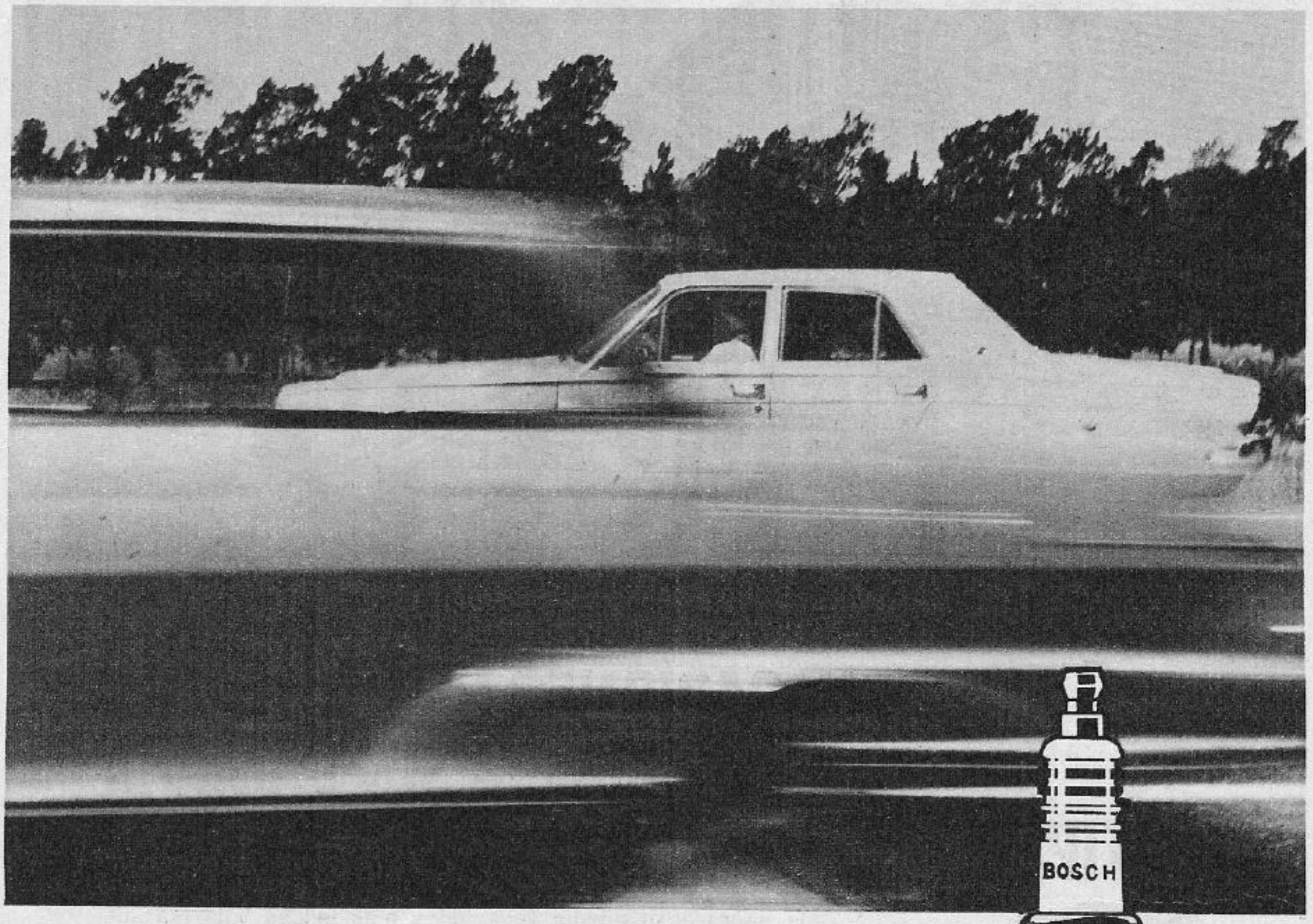
G8S sin cámara

¡y no cambiará más sus cubiertas!

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

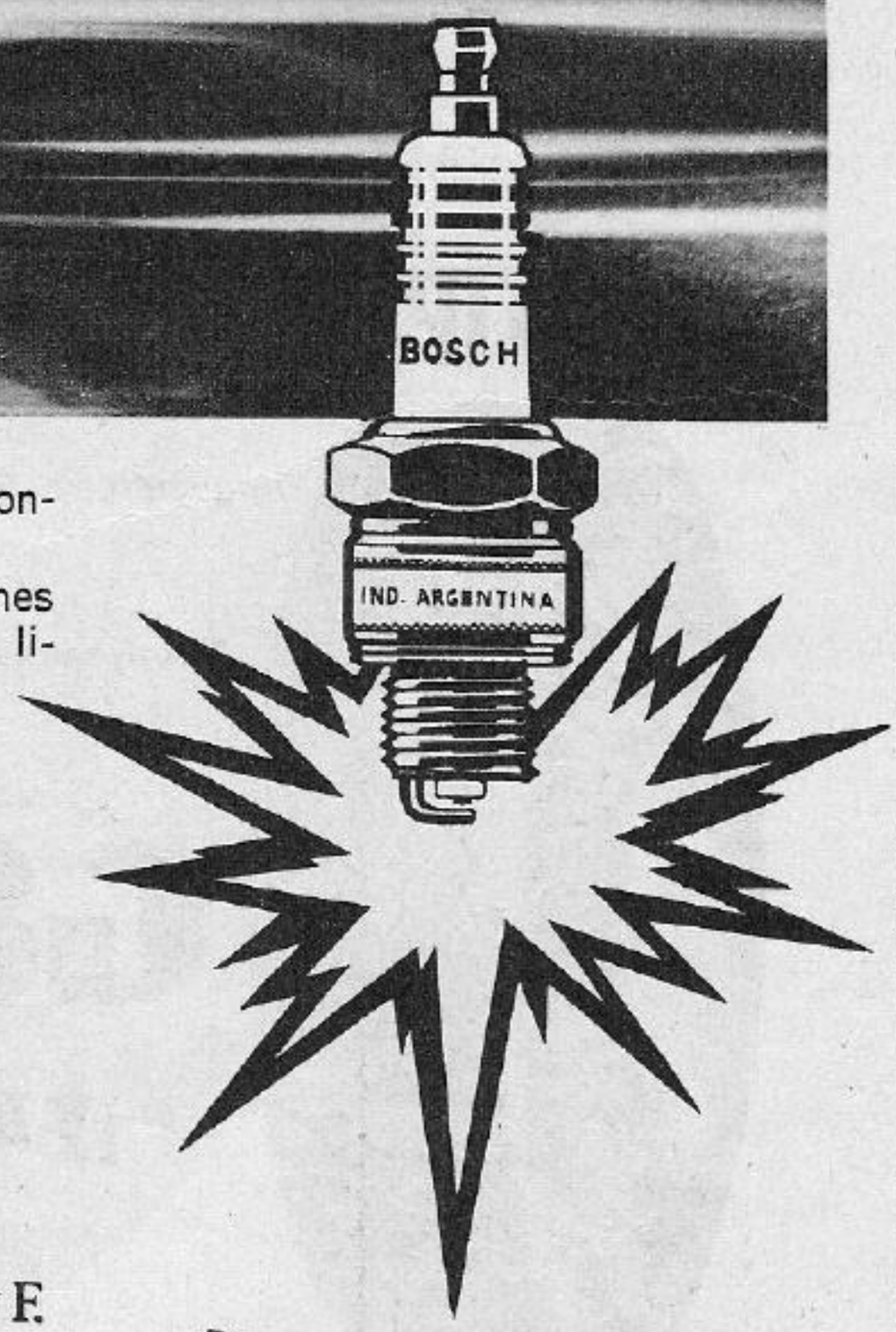
Hay algunos que se sienten "pilotos de pruebas"... (las bujías siempre a punto...)



Tienen una cinta asfaltada delante que invita a darle al máximo... Se deleitan dejando atrás a medio mundo... Tienen precisión en la maniobra... Dominan el coche a la perfección... Hacen el cambio en el momento exacto...

Claro que las Bujías les responden.

Son bujías BOSCH, para quienes salen a la ruta... y dejan en libertad sus impulsos!



BOSCH

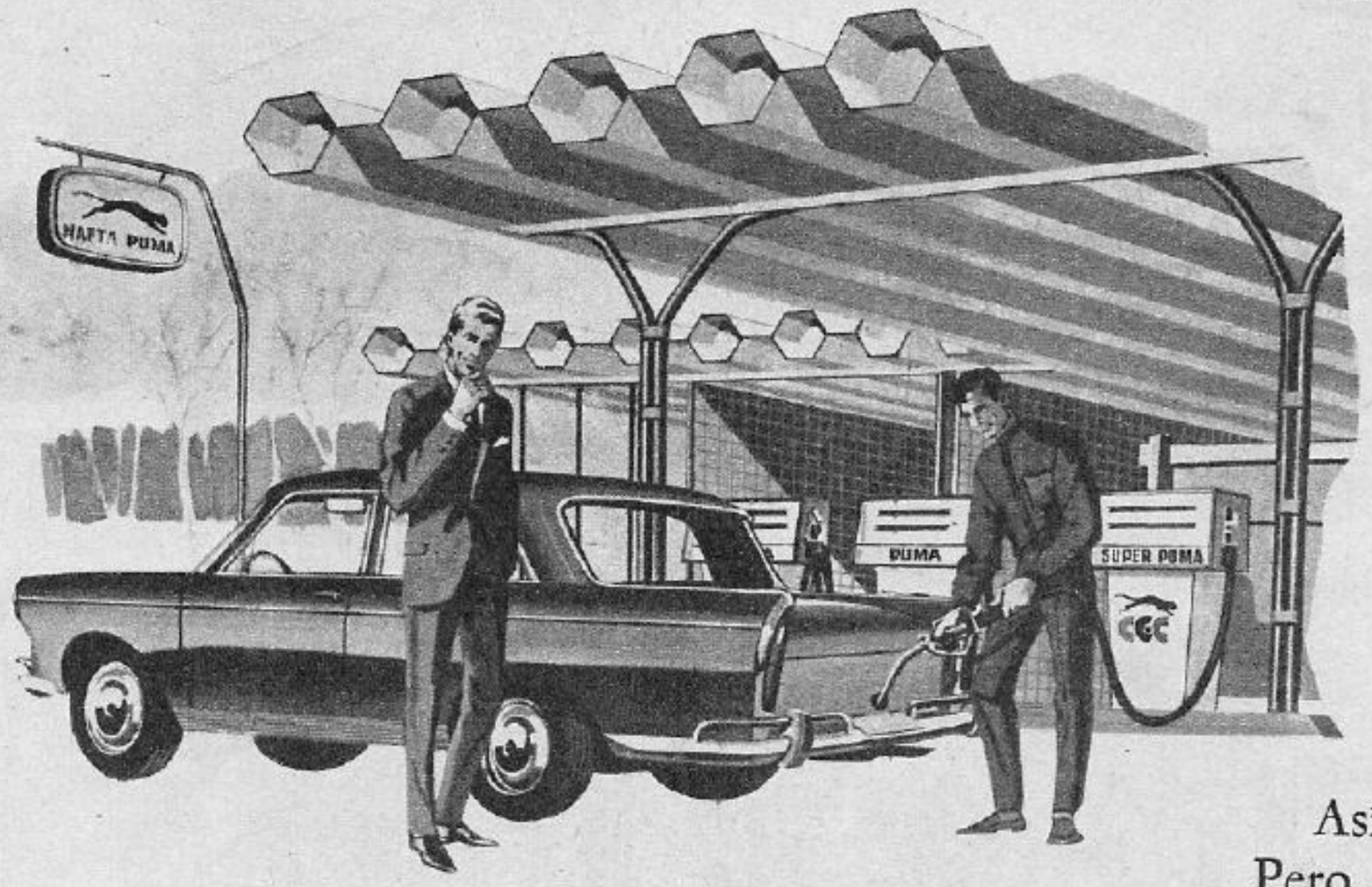
BUJÍA DE ENCENDIDO

ROBERT BOSCH ARGENTINA S.A.I.C. y F.
Crámer 1222 - Buenos Aires - Tel. 78-4041/45

thermo-elastic

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fue como si el auto conociera el camino.



Evidentemente, manejé yo.
Así que es imposible.
Pero... lo que es la costumbre.

De tanto venir a la Estación Puma, hasta me pareció que el auto andaba solo.

Y lógico, son macanudos. Tratan en forma diferente, como si uno fuera un cliente exclusivo.

Pero lo más importante es que desde que cargo Nafta Puma, al motor lo noto ágil y vigoroso, como recién asentado.

Es razonable que así ocurra, pues es una refinada mezcla de hidrocarburos y potentes aditivos.

Y los Lubricantes Viscosine...!

Si lo cuento... parece un chiste. Pero tuve la impresión de que el auto me traía a mí.

NAFTA PUMA

...gánele al camino.

COMPAÑIA GENERAL
DE COMBUSTIBLES S. A.

GOWLAND - PUBLICIDAD

LLANTAS ESPECIALES:
TODO ANDA SO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OBRE RUEDAS...

...principalmente los autos.

Para que todos sepan a quién recurrir y qué utilizar cuando decidan el cambio de sus llantas standard por llantas sobremedida, va este panorama de lo que produce la industria nacional para satisfacer todos los gustos y exigencias

Como se acostumbra generalmente, todos los vehículos vienen provistos normalmente con cuatro piezas redondas que sirven de nexo entre el automóvil propiamente dicho y el suelo. Se incluye además una pieza más destinada a reemplazar en caso eventual alguna de las cuatro piezas mencionadas. Estas piezas, conservadoramente redondas, se denominan "ruedas". Dejando de lado el neumático —componente de la rueda—, nos queda la llanta. Que tiene generalmente un ancho y diámetro predeterminados por la fábrica que entrega la unidad. Aunque no parezca, esto tiene mucho que ver con lo que sigue.

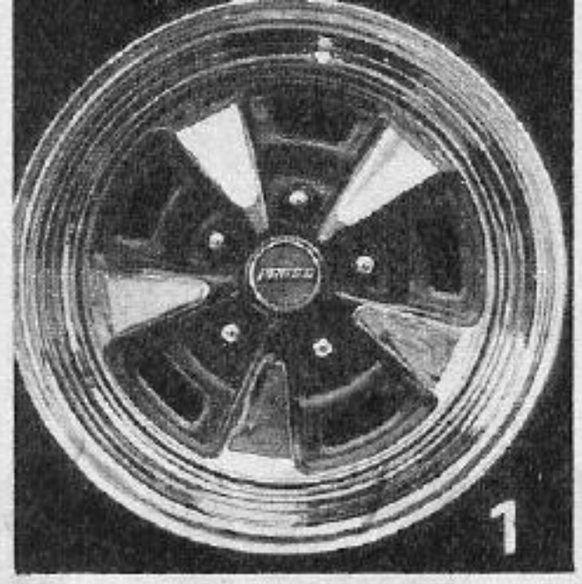
El auge que han tomado últimamente todos los implementos deportivos, consecuencia de la popularización del automovilismo, impulsa al usuario común, normal, tranquilo y civilizado a trasformar su auto "silvestre" en un aparato tremebundo, ruidoso, provisto de 43 faros delanteros, butacas, instrumental e inclusive llantas anchas o "ensanchadas", "all'uso sportivo". Tendencia que notamos directamente, ya que a nuestra sección "Correo" llegan no pocas cartas preguntando "hasta qué medida puedo ensanchar las llantas de mi Peugeot 4-4", o "dónde puedo conseguir llantas de un millón de pulgadas para un 380W". Claro que todo lo que se introduce en un auto standard estudiado por una fábrica para rodar en determinadas condiciones y dentro de ciertas tolerancias, debe estar construido también manteniendo

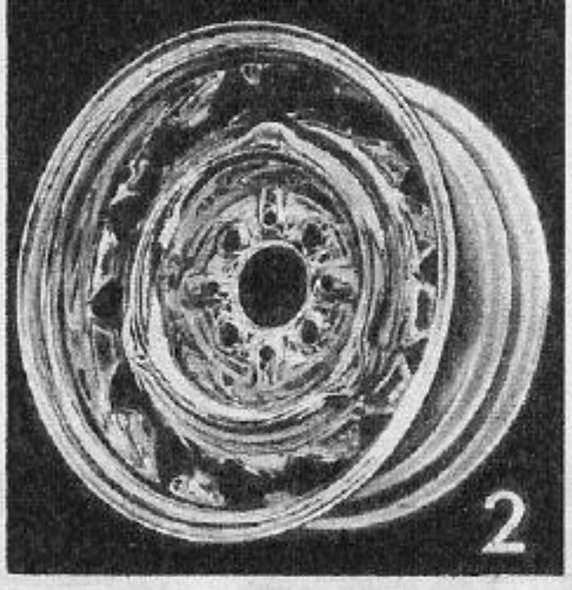
por: CESAR M. SORKIN

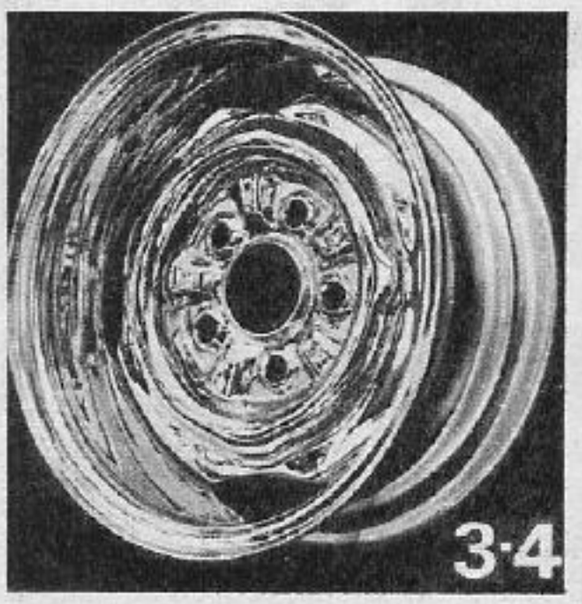
LLANTAS ESPECIALES

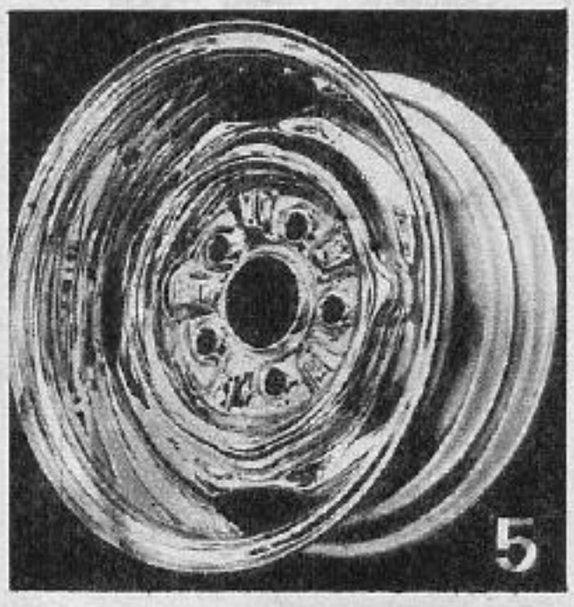
Marca de la llanta: PROTTO

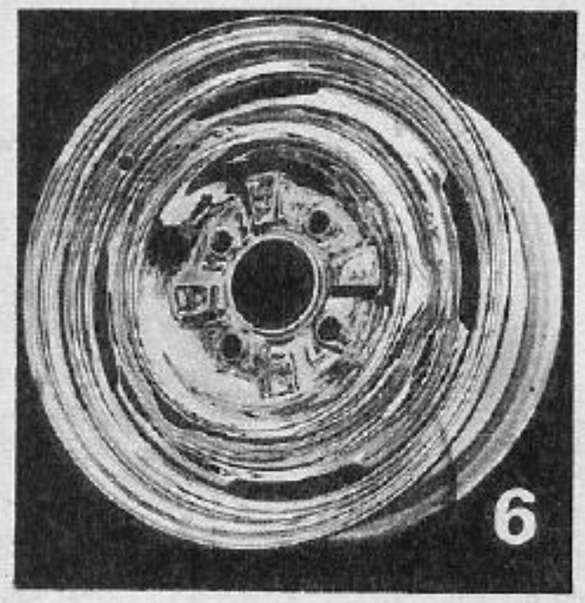
	Medida de llanta	Aplicación	Material	Peso (kg)	Terminación
1	14" x 5½	Chevrolet 400, Special, Super y SS, '67/'68/'69. Chevrolet Nova '70.	Acero SAE 1015/20	9,650	Cromada
2	13" x 5½	Fiat 1500, 1500 C, 1500 Cupé, 1600.	" " "	8,250	"
3-4	13" x 5½	Chevrolet 400, Special '67/'70. Dodge, Valiant, Ford Falcon, Futura, posteriores a 1962.	" " "	7,400	"
5	13" x 5½	Valiant III, 1ª serie.	" " "	7,400	"
6	13" x 5½	Valiant I - II.	" " "	7,650	"
7	13" x 5½	Falcon y Futura hasta '62.	" " "	7,400	"
8	15" x 6	Torino 300S, 380S, 380, 380W.	" " "	10,500	"
9	12" x 4½	Fiat 600, 600D, 600E, 750, 770.	" " "	5,000	"
10	14" x 5½	Valiant III, IV, GT, Coronado, Dodge GT, Polara, Coronado.	" " "	9,600	"
11	15" x 5½	Peugeot 404-504.	" " "	9,200	"

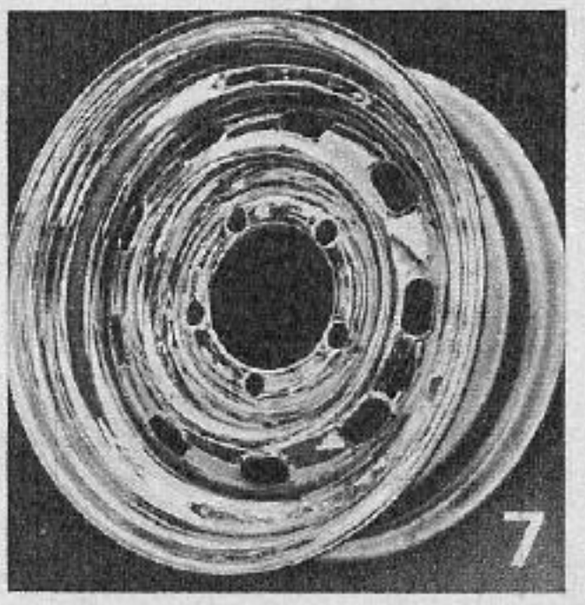


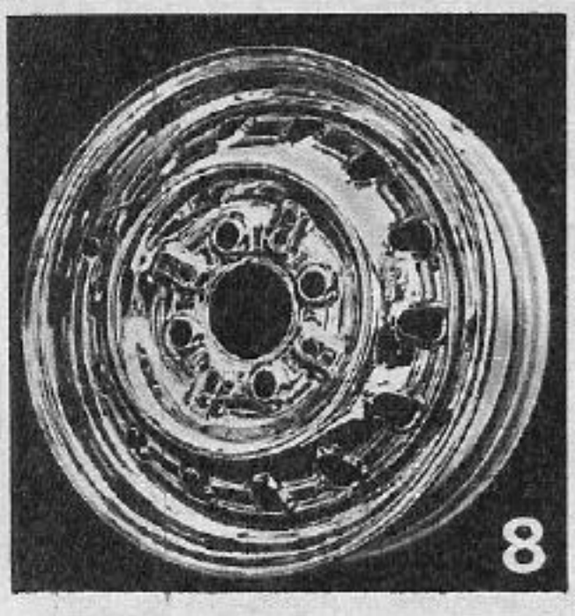




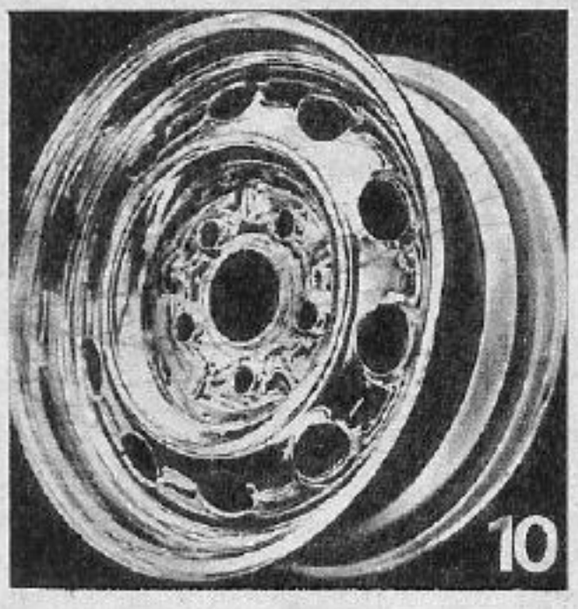


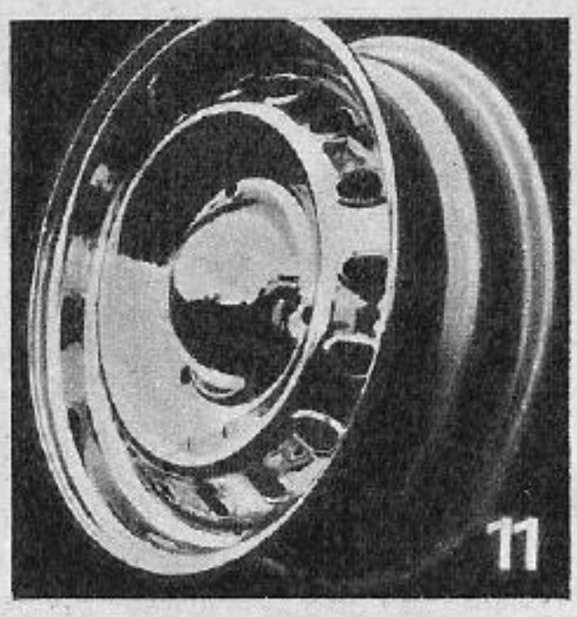


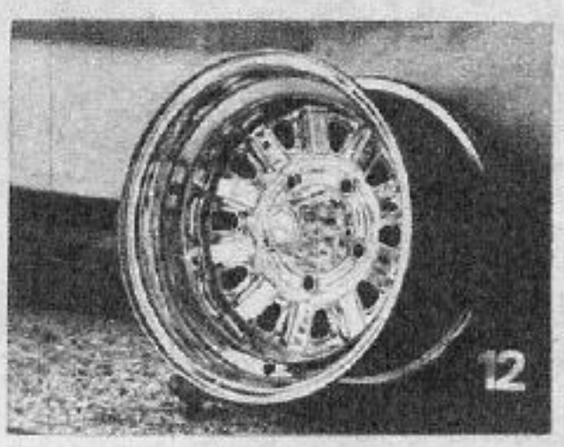


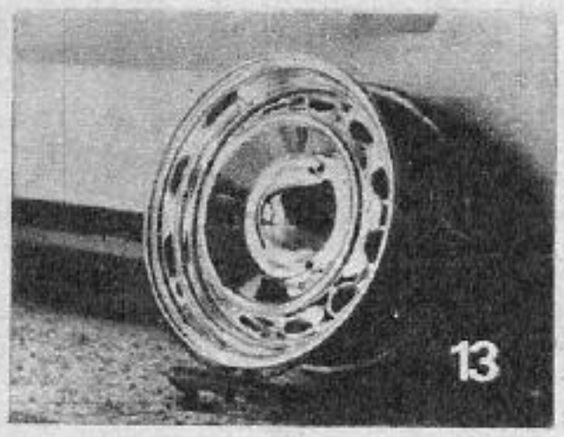


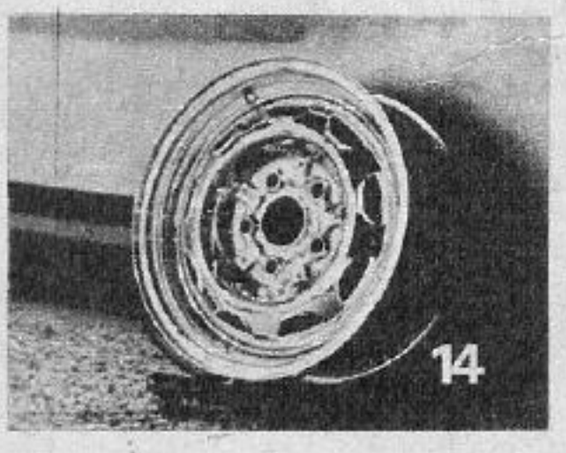


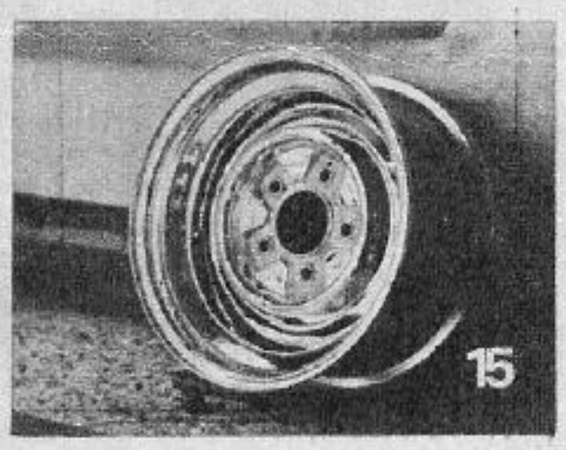




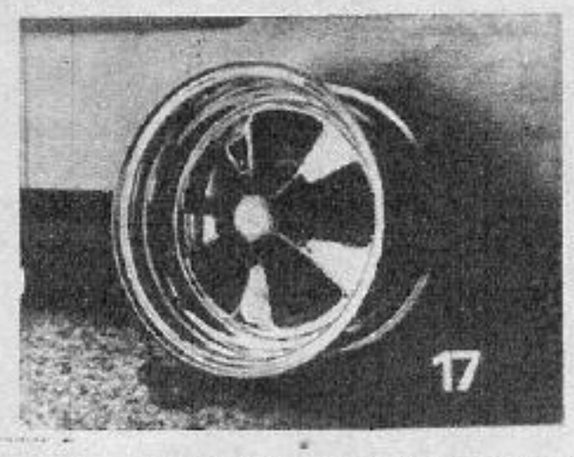


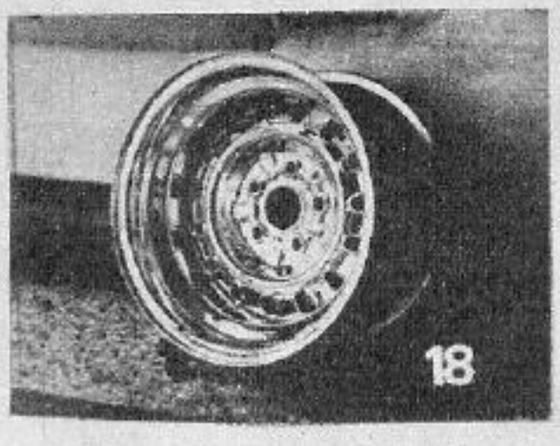


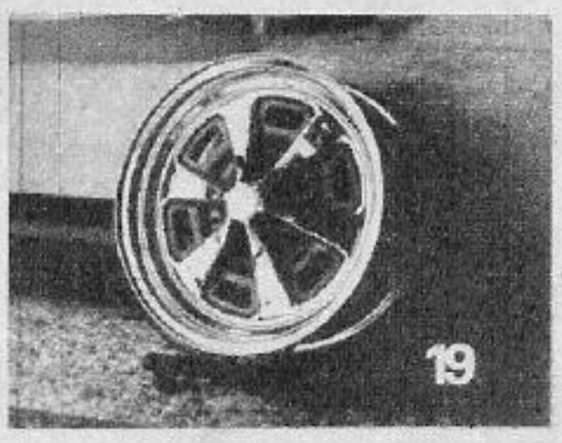










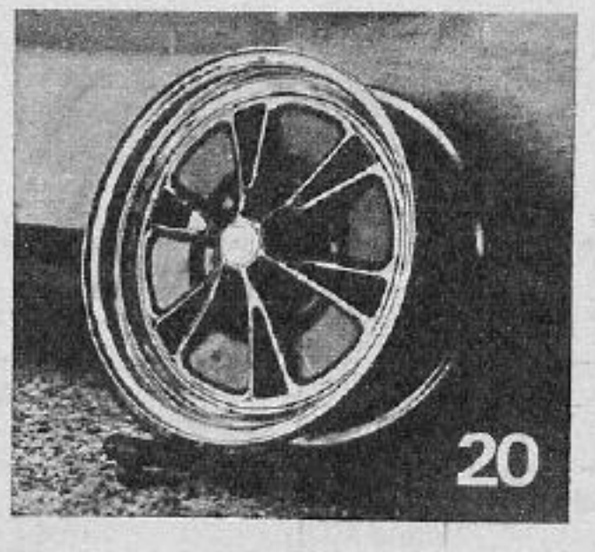


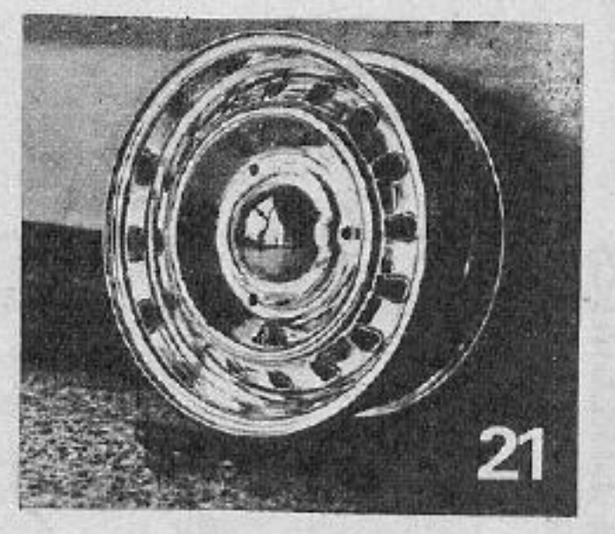
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

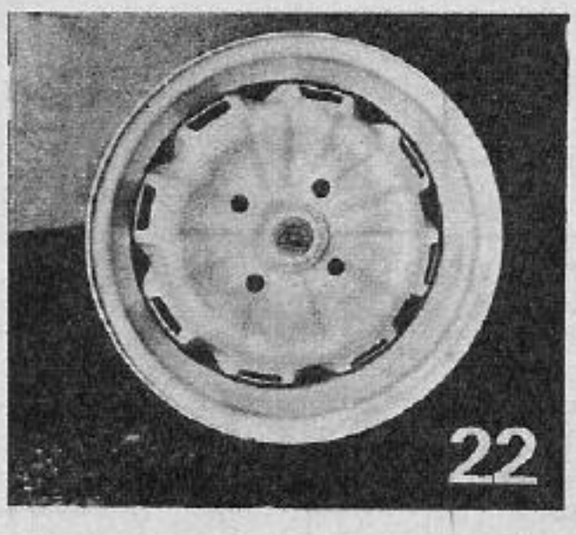
Marca de la llanta: CIMETAL

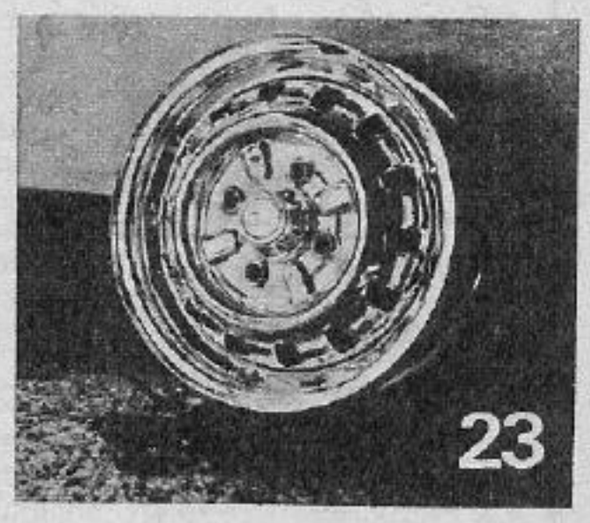
	Medida	APLICACION	Material	Peso (kg)	Terminación
12	15" x 5 15" x 5½ 15" x 6 15" x 7 15" x 8	Torino 300S, 380S, 380, 380W. Estanciera y pick-up. Ford F-100.	Acero SAE 1015	8,700 9,000 9,250 9,600 10,100	Cromadas o a elección
13	15" x 4 15" x 4½	Renault Dauphine, Gordini, 4L, R4.		8,100	
14	15" x 5 15" x 5½		" " "	8,400 8,700 9,000	"
15	14" x 5 14" x 5½ 14" x 6	Valiant III/IV	" " "	7,650 7,900 8,250	"
16	16" x 5 16" x 6 16" x 7 16" x 8	Ford F-100 (p/up), Rastrojero, Ford '38, Ford '46.	" " "	10,500 10,050 10,950 11,400	"
17	14" x 5 14" x 5½ 14" x 6 14" x 6½ 14" x 7	Dodge Polara, GT, Coronado. Fairlane, Chevrolet SS.	" " "	7,550 7,900 8,250 8,600 8,950	"
18	13" x 5 13" x 5½ 13" x 6	Ford Falcon, Valiant III, Chevrolet Special.	" " "	6,900 7,100 7,400	"
19	15" x 5 15" x 5½, 15" x 6 15" x 7 15" x 8	Valiant III/IV. Dodge Polara, GT, Coronado, Valiant, Volvo PV 544, Studebaker Champ (p/up).	" " "	8,700 9,000 9,250 9,600 10,100	"
20	15" x 5 15" x 5½, 15" x 6	Peugeot 403-404-504.	" " "	8,700 9,000 9,250	"
21	15" x 5 15" x 5½ 15" x 6	Peugeot 403-404-504	" " "	8,700 9,000 9,250	"
22	15" x 5 15" x 5½ 15" x 6	Peugeot 403-404-504	" " "	9,000 9,400 9,700	"
23	12" x 3½ 12" x 4½	Fiat 600-750-770-800 cupé y spider	" " "	6,000 6,300	"
23	12" x 3½ 12" x 4½	Fiat 600-750-770-800 cupé y spider	" " "	6,000 6,300	"
24	13" x 5 13" x 5½ 13" x 6	Fiat 1500-1500C-1500 cupé, 1500 Familiar, Multicarga. Fiat 600	" " "	6,900 7,100 7,400	"
25	13" x 5 13" x 5½ 13" x 6	Fiat 1500 cupé. Multicarga	" " "	6,900 7,100 7,400	"

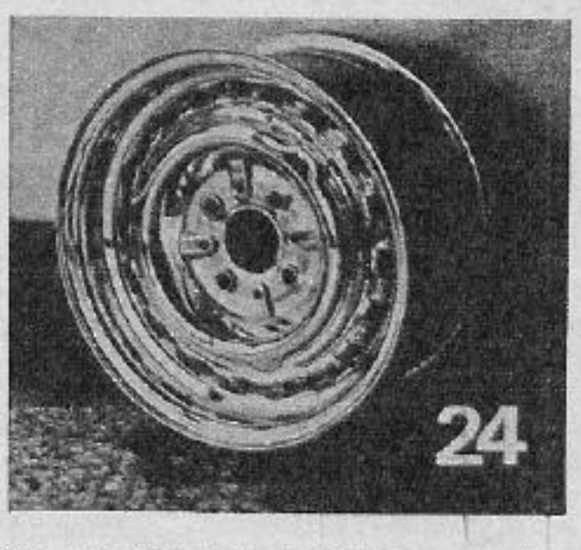
Nota: En cualquiera de los modelos, armado normal o desplazadas, es decir aumentando la trocha al ser montadas.

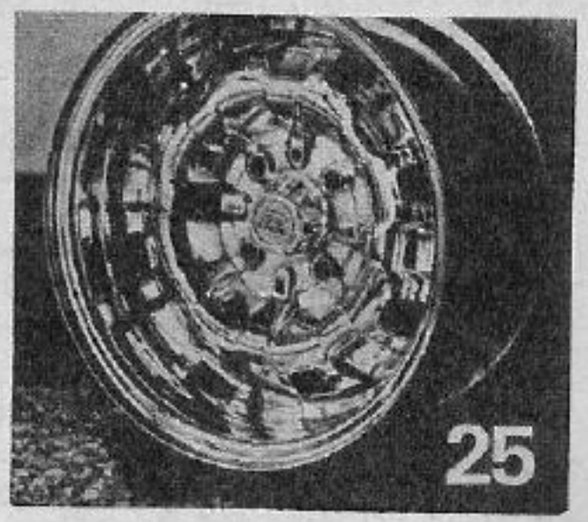












las condiciones normales y respetando las tolerancias preestablecidas. En esta nota, que de llantas se trata, les presentaremos todas las llantas "sobremedida", es decir, **no standard**, que se ofrecen actualmente, e inclusive sus condiciones de uso; es decir, qué llantas se pueden colocar en determinadas unidades, e inclusive qué neumáticos se adaptan correctamente a cada medida de llanta.

Los establecimientos consultados con respecto a las llantas fueron: Protto, Cimetal, Ruedas Argentinas, Vicar y New York Ruedas. Cada uno de ellos ofreciendo una variada gama de modelos y dibujos de plato suficientes para satisfacer todas las posibilidades en medidas y gustos.

A PROPOSITO DE LLANTAS ESPECIALES

El uso de llantas anchas debe obedecer a ciertas condiciones ineludibles. Como primera medida, su diseño y su construcción deben adecuarse perfectamente al neumático que en ellas se monte. En general, cada tipo y medida de neumático debe armarse solamente en su llanta correspondiente en diámetro, ancho y tipo de perfil.

Estas tres correlaciones básicas, exigidas por el conjunto rodante para brindar el máximo rendimiento previsto por sus fabricantes, adquiere fundamental importancia cuando se trata de cubiertas especiales, por estas razones:

a) El perfil ceñido y la base de las cubiertas rendirán plenamente si son usadas en llantas de ancho tal que permitan la correcta expansión de las mismas. Si la cubierta se arma en una llanta angosta, trabajará de acuerdo con lo que se muestra en la figura 1, es decir, sin que apoye totalmente la banda de rodamiento. Mal.

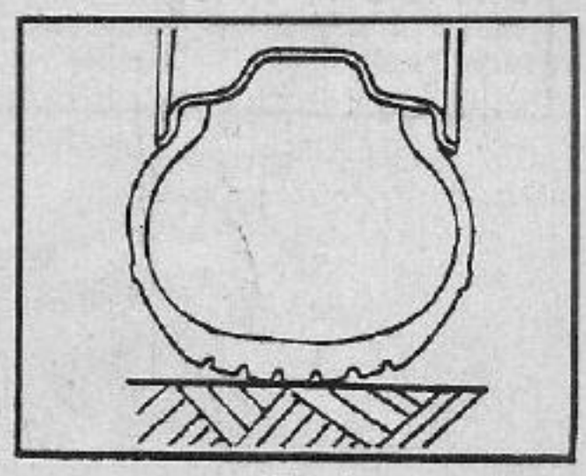


FIG. 1

Si, por el contrario, la cubierta es montada en una llanta demasiado ancha, sucederá lo que se muestra en la figura 2. O sea, que la banda de rodamiento apoyará solamente en sus perímetros externo e interno (hombros), quedando el mayor porcentaje de banda no solidario al suelo. También mal.

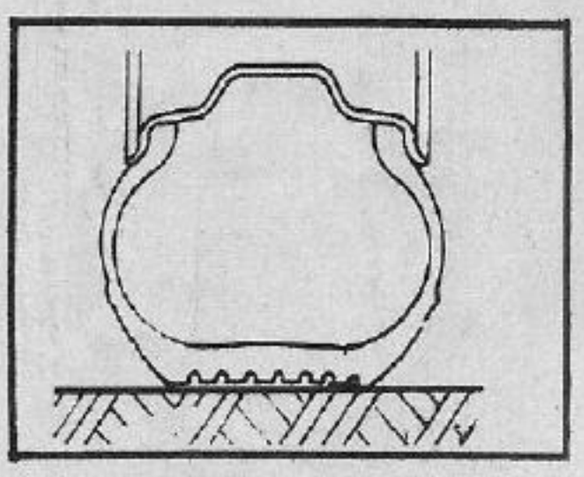
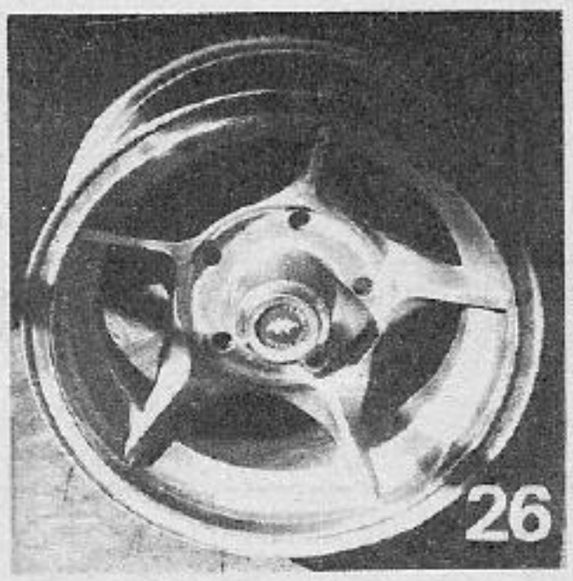


FIG. 2 →

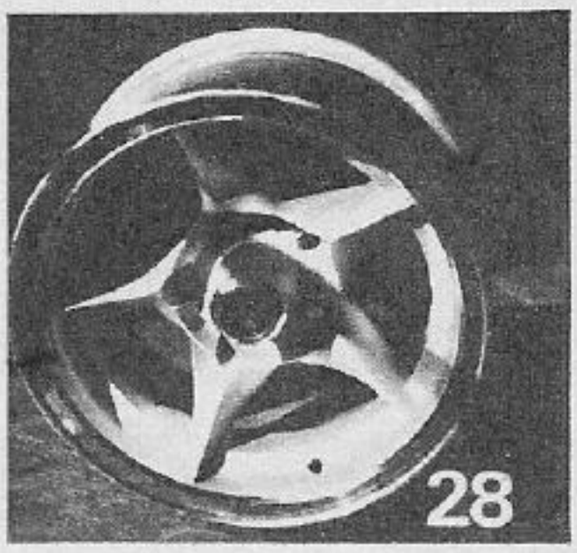
Marca de la llanta: RUEDAS ARGENTINAS

	Medida de llanta	Aplicación	Material	Peso (kg)	Terminación
26	15" x 7	Torino 300S, 380S, 380, 380W Rambler (línea completa)	Aleación liviana Aluminio-Silicio	7,000	Pulida, rayos frenteados
27	15" x 8	Torino y Rambler (línea completa con pasarruedas agrandados)	"	7,500	Pulida, rayos sin frentear
28	14" x 7	Ford Fairlane, Chevrolet SS, Dodge GT, Coronado, Polara, Valiant III, IV	"	7,000	"
29	13" x 6	Fiat 1500, 800. Ford Falcon. Valiant I, II.	"	5,000	Pulida, rayos frenteados
	14" x 6	Chevrolet Super, SS	"	5,500	"
	15" x 6	Torino 300S, 380S, 380, 380W Rambler (línea completa)	"	6,000	"
30	15" x 6	Peugeot 403, 404, 504	"	6,200	"
31	12" x 4½	Fiat 600, 750, 770	"	4,000	"
32	15" x 7	Torino y Rambler (línea completa. Llanta utilizada para el Tulia de Crespi)	"	7,000	Pulida. Borde de aberturas brillante
33	13" x 7	Fiat 1500 berlina y cupé (llanta utilizada en F-2)	"	5,400	Pulida, rayos sin frentear
34	15" x 9	Competición F-1. Con similar dibujo, próxima fabricación para calle.	"	8,000	Pulida, rayos frenteados y pintados

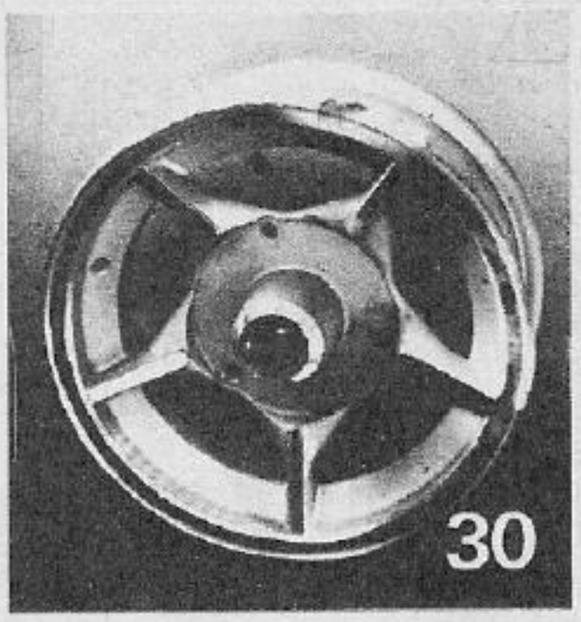
Nota: Unicamente llantas en aleación liviana. No se fabrican en acero estampado.





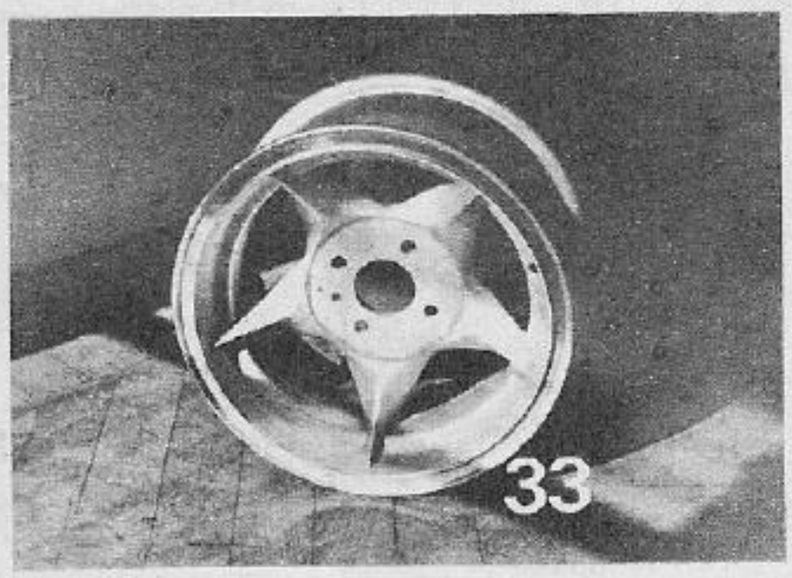




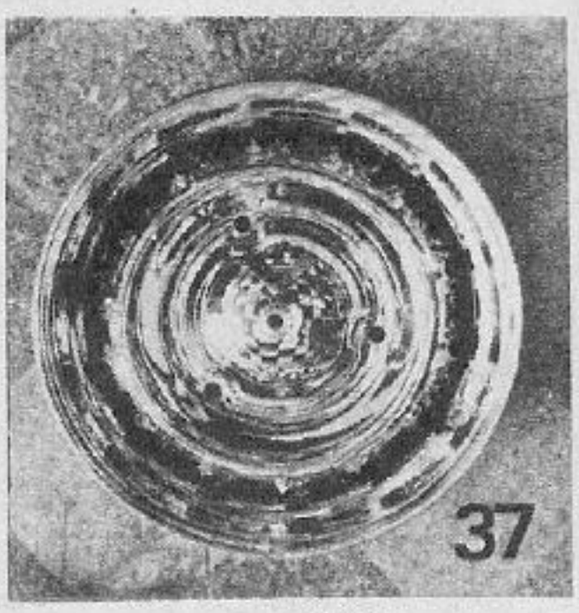


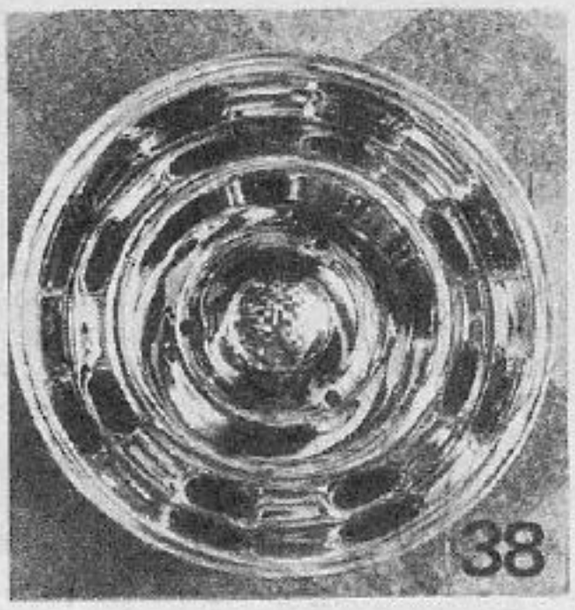


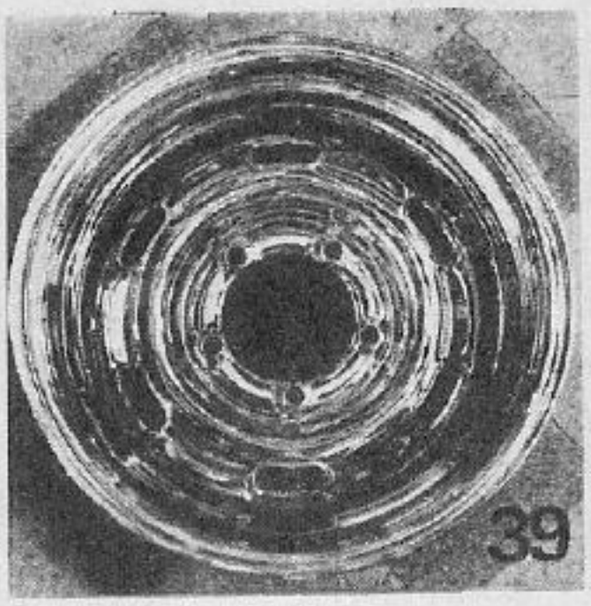


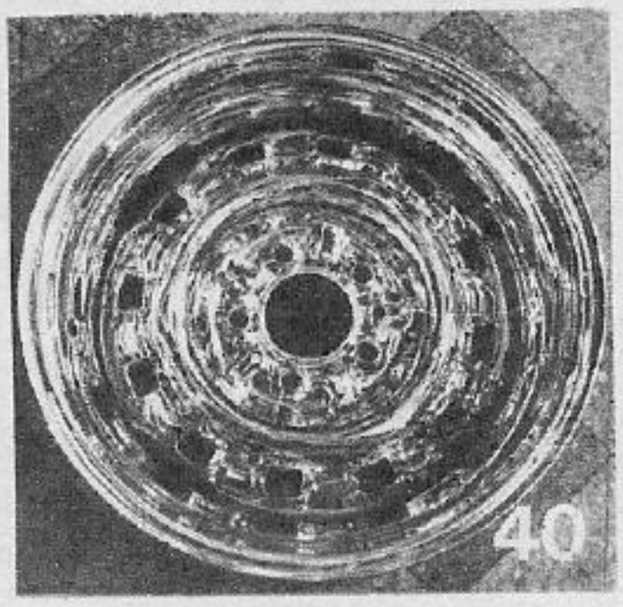












http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Marca de la llanta: VICAR

	Medida	Aplicación	Material	Peso (kg)	Terminación
35	13" x 4½	Ford Falcon. Chevrolet	Acero SAE 1015	6,900	Cromada
	13" x 5½	Special, Súper. Valiant	"	7,200	"
	13" x 6½	III. Dodge Valiant		7,500	
	14" x 4½	Siam Di Tella, Chevrolet		7,600	
	14" x 5	SS, Súper. Valiant IV,	"	8,000	"
	14" x 5½	Dodge Polara, GT, Co-		8,400	
	14" x 6	ronado. Fairlane		8,800	
	14" x 7	Torino 300S, 380S, 380,		9,200	
	15" x 5½	380W, Rambler (línea		9,250	
	15" x 6	completa)	"	9,600	"
	15" x 7	Bergantín		10,100	
36	15" x 5	DKW, sedán y Fissore		9,000	
	15" x 6		"	9,250	"
37	13" x 4	Renault 4L, 4F, R4	"	6,900	"
	13" x 4½			7,100	
	13" x 5			7,400	
	13" x 5½			7,700	
	13" x 6½			8,150	
38	15" x 4	Renault Dauphine, Gordi-	"	8,700	"
	15" x 5	ni, 850		9,000	
	15" x 6			9,250	
39	16" x 5	Pick-up Ford F-100, Che-	"	10,500	"
	16" x 7	vrolet, Gladiator, Jeep,		10,950	
	16" x 8	Estanciera, Rastrojero		11,400	
40	16" x 5	Pick-up Ford F-100, Dod-	"	10,500	"
	16" x 7	ge, Chevrolet, Jeep, Es-		10,950	
	16" x 8	tanciera, Rastrojero		11,400	
41	14" x 4½	Siam Di Tella, Chevrolet	"	7,650	"
	14" x 5	Súper, Chevrolet SS,		7,900	
	14" x 5½	Valiant IV, Dodge Po-		8,250	
	14" x 6	lara, GT, Coronado,		8,550	
	14" x 7	Ford Fairlane		8,850	
42	15" x 4½	Valiant I, II	"	8,700	"
	15" x 5½			9,000	
	15" x 6½			9,250	
43	13" x 4	Fiat 600, 770, 800, 1500	"	6,900	"
	13" x 4½	berlina, 1500 cupé, Fiat		7,100	
	13" x 5	Multicarga (2ª serie)		7,400	
	13" x 5½			7,750	
	13" x 6½			8,300	
44	15" x 4½	Peugeot 403, 404, 504,	"	8,750	"
	15" x 5	Citroën 2CV		9,100	
	15" x 6			9,550	

Nota: Las llantas se entregan con garantía escrita por un año.

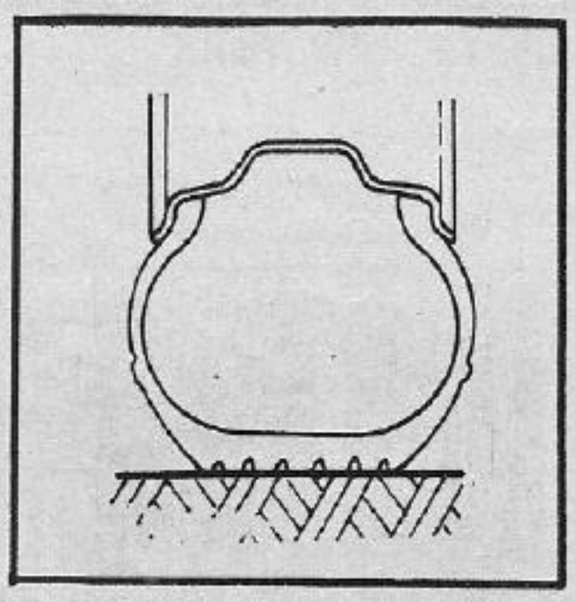


FIG. 3

En la figura 3 se muestra cómo trabaja el neumático cuando se utiliza una llanta adecuada en ancho y diámetro. La banda de rodamiento apoya totalmente. Bien.

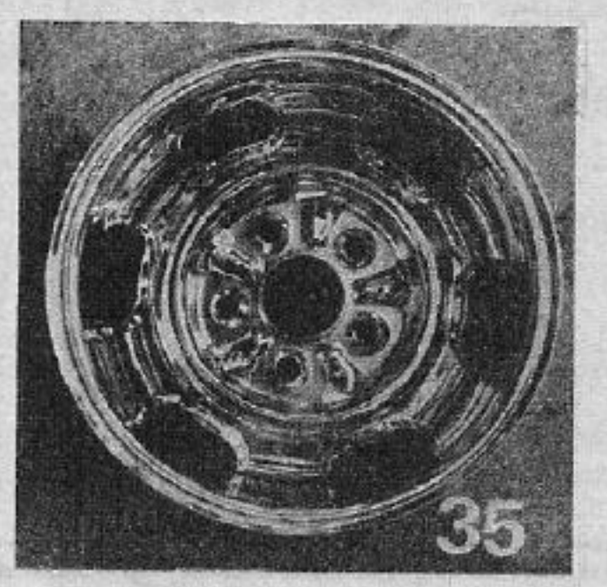
Otras consideraciones a tener en cuenta cuando se decida un cambio de llantas: el diámetro de calce de los talones debe ser tal que permita un fácil montaje y desarme del neumático, sin llegar a atascarlos ni permitir el deslizamiento de los mismos con respecto a la llanta durante el rodar del vehículo. Ello se logra solamente con llantas de fabricación esmerada y controlada, para lo cual se recomienda recurrir al asesoramiento de empresas como las mencionadas anteriormente.

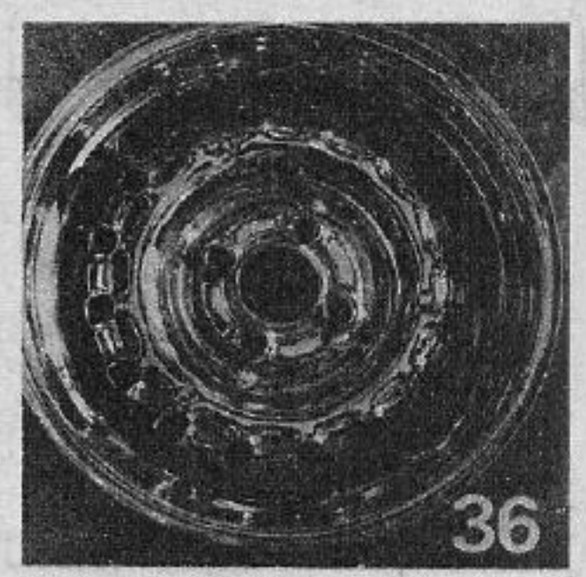
Cabe contemplar la posibilidad de la utilización de cubiertas sin cámara, que ofrecen una serie de ventajas principalmente desde el punto de vista **seguridad**, pero requieren específicos perfiles de llanta, es decir, aquellas que en su sección solidaria al talón de la llanta presenten un resalto o reborde de seguridad que cierre perfectamente adherido al talón de la cubierta sin cámara, evitando pérdidas eventuales de aire. Además, por su diseño especial, hacen que en caso de desbande o reventón de la cubierta, ésta no se "chupe" hacia adentro, sino que por el contrario se aplaste en la máxima dimensión de la banda de rodamiento, apoyando la mayor superficie posible. Premisas: asegurar la mayor hermeticidad posible y evitar el peligro de zigzagueo en caso de reventón.

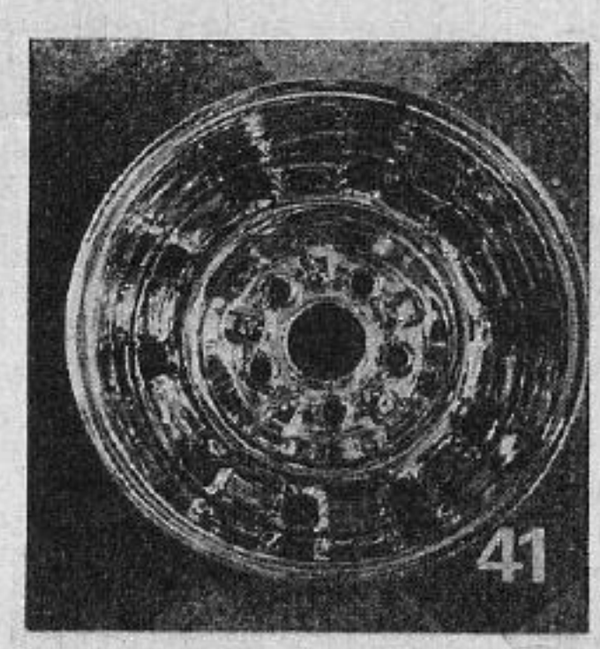
Quedaría sugerir, para todos los casos de utilización de llantas sobremedida, o sea no standard, la previa verificación en cada caso de que la rueda armada pueda aplicarse al vehículo sin que exista ningún tipo de interferencia con partes mecánicas o de carrocería, efectuándose tal verificación en línea recta, en virajes, y con el vehículo a plena carga.

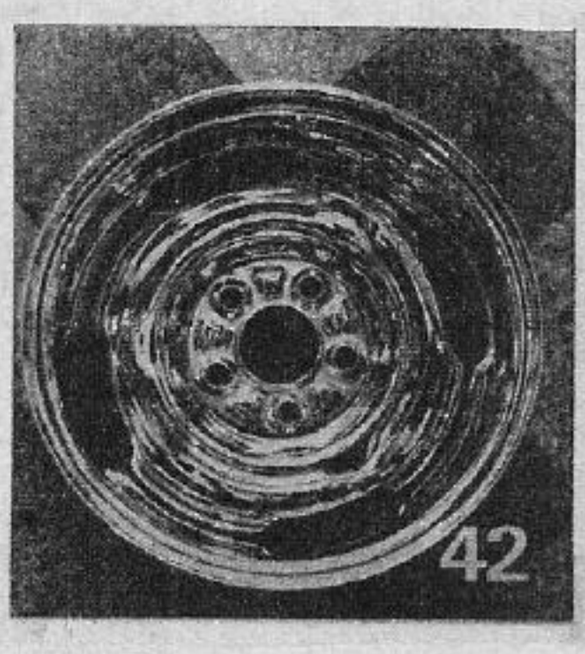
LLANTAS "ENSANCHADAS"

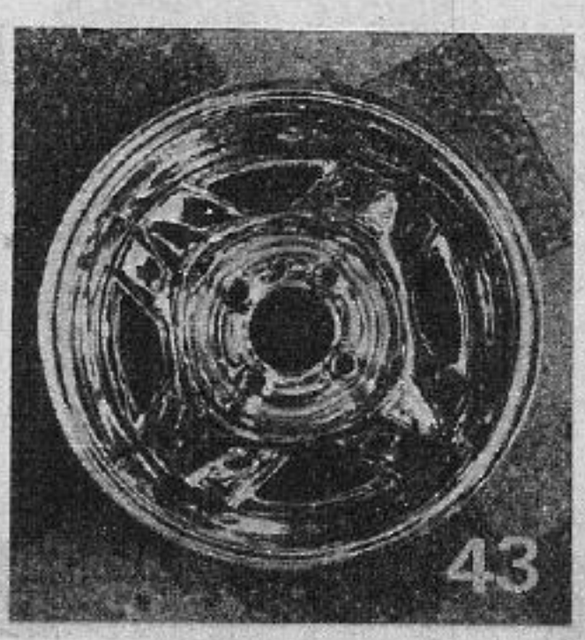
O sea aquellas que correspondiendo a un auto standard son retiradas, cortadas en su plano de simetría, ensanchadas por medio de un "cinturón" o elemento similar "contra natura", rearmadas y colocadas nuevamente, para satisfacción total del dueño, que ve asomar sus ruedas 10 ó 12 cm. fuera del lateral del auto. ¿Quieren que les digamos una cosa? **MUY MAL HECHO.** Independientemente del gusto del consumidor de llantas "terriblemente anchas", una serie de razones técnicas demuestra por qué **no debe utilizarse** ese tipo de llanta. Y menos, existiendo en el mercado llantas razonables y adecuadas a cada necesidad o gusto. Puede resultar en primera instancia **más barato** ensanchar las llantas que ya se poseen, que comprar las realmente adecuadas. Pero al poco tiempo, cuando las suspensiones comienzan a trabajar fuera de su geometría normal, cuando resulte imposible mantener la alineación de

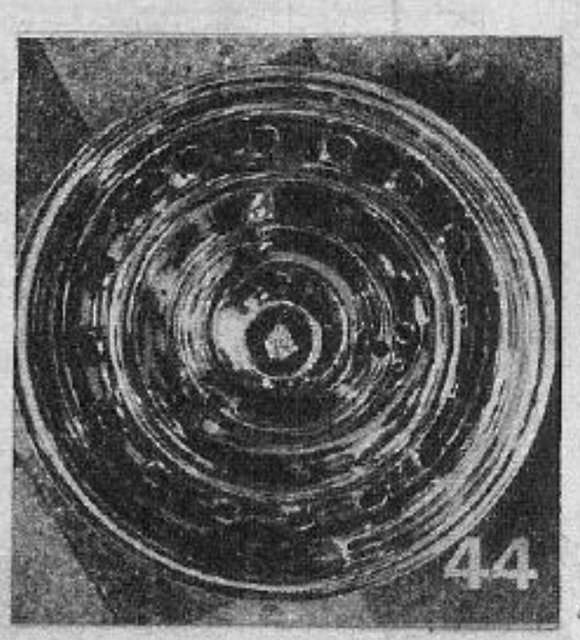












Marca de la llanta: NEW YORK

	Medida	Aplicación	Material	Peso (kg)	Terminación
45	15" x 6	Peugeot 404, 504	Fundición acero maleable 1020	9,200	Cromada, colores oro o negro
46	13" x 5½	Fiat 1500 berlina y cupé, Multicarga, Fiat 1600	"	5,200	"
47	13" x 5½	Ford Falcon. Valiant III, IV. Chevrolet Special, Súper Torino 300S, 380S, 380, 380W Pick-up Ford F-100	"	6,200	"
	14" x 5½		"	7,000	"
	15" x 6		"	9,800	"
	16" x 7	Chevrolet SS, Dodge Polara, Coronado, GT, Valiant	"	11,100	"

CUBIERTAS CONVENIENTES A UTILIZARSE CON CADA MEDIDA DE LLANTA

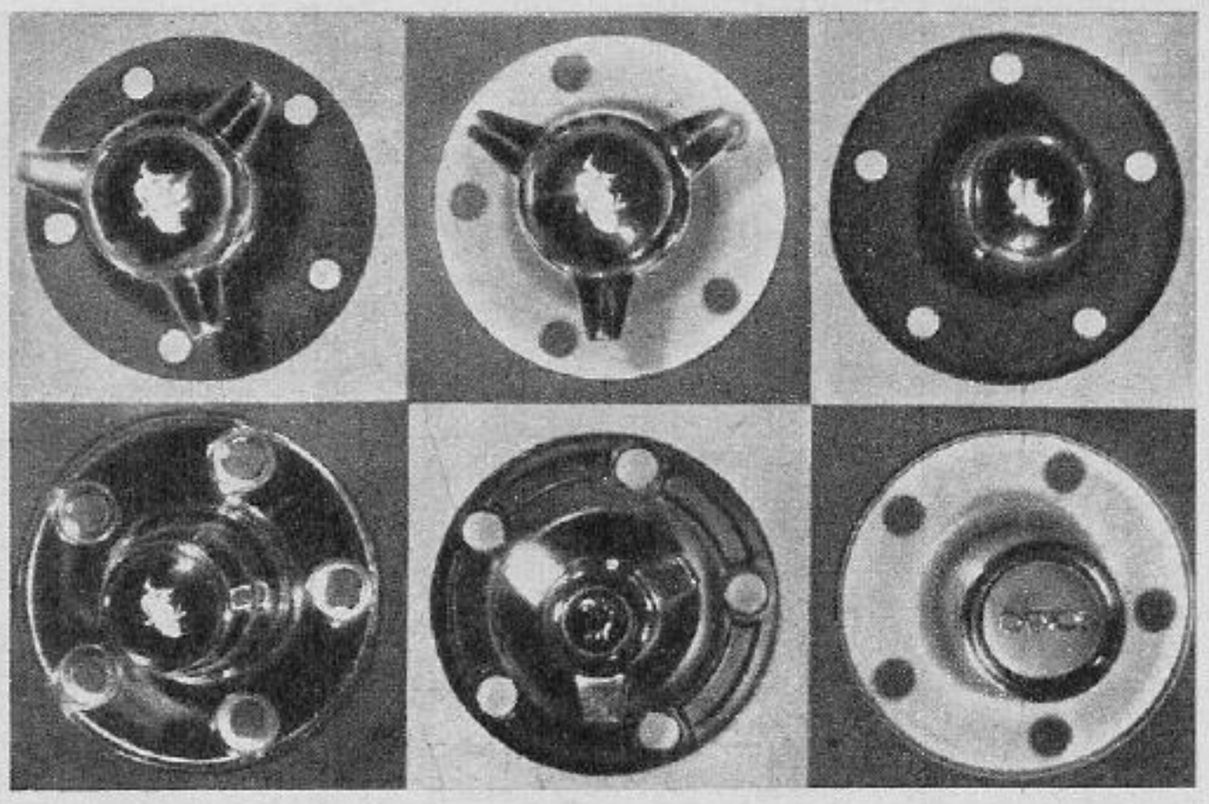
Medida de llanta	Cubierta (medida y marca)
12" x 3½	520/12 (todas las marcas)
12" x 4½	145/12 Dunlop SP 3
13" x 5	640/13 (todas las marcas)
13" x 5½	640/13 („ „ „)
13" x 6	185/13 („ „ „)
14" x 5	695/14 („ „ „)
14" x 5½	185/14 („ „ „)
14" x 6	195/15 („ „ „)
15" x 4	500/15 („ „ „)
15" x 4½	560/15 („ „ „)
15" x 5	135/15 - 145/15 Michelin X
15" x 5½	155/15 - 165/15 Cinturato SR, Michelin XAS
15" x 6	175/15 - 185/15 Cinturato HS, Michelin CR
15" x 6½	185/15 Good Year G-800, Dunlop SP 3, Firestone Cavallino, Continental (alemana)
15" x 7	205/15 Cinturato HS, Dunlop Racing 600 L 15
15" x 8	205/15 Cinturato HS, Dunlop Racing 700 L 15
16" x 5	650/16 (todas las marcas)
16" x 6	650/16 („ „ „)
16" x 7	700/16 („ „ „)
16" x 8	650/16 Good Year G-8 Tragaleguas

la dirección, cuando de ninguna manera se pueda balancear correctamente cada rueda, cuando los extremos de dirección, rulemanes, etcétera, se desgasten prematuramente y comiencen los problemas, se verá que se repite y verifica una vez más el postulado pitagórico: "lo barato sale caro...".

¿Por qué no llantas "ensanchadas"? Primero, porque al desarmar, agregar el suplemento y volver a armar resulta imposible asegurar la perfecta centricidad del plato de la llanta, o mejor dicho, del diámetro de la circunferencia que contiene los centros de los bulones de fijación. Resulta igualmente imposible, luego de una operación típicamente "injerto", mantenerse dentro de las tolerancias de error lógicas y aceptables en la llanta original o la llanta ancha sobremedida especialmente diseñada y calculada. Al cortarse el centro o plato, cuando se rearma la llanta ensanchada generalmente se utiliza el sistema de soldadura eléctrica, y no el remachado conveniente, produciéndose en el caso de soldadura una serie de diferencias de temperatura que producen dilataciones y contracciones que alteran totalmente las condiciones y formas originales del material, lo cual, evidentemente, no resulta recomendable, a no ser que quien recomienda sea cultor del humor negro.

Creemos que no queda ninguna duda al respecto. Hay que diferenciar bien entre las llantas anchas —totalmente confiables— y las llantas "ensanchadas" —rotundamente "desconfiables"—.

A continuación se detallan los diferentes modelos producidos por Protto, Cimetal, Ruedas Argentinas, Vicar y New York con sus diferentes tipos de dibujo, medidas, peso de cada una, marcas de autos a las que se adaptan, cubiertas a utilizarse con cada medida de llanta y la mar en coche. O mejor dicho, la llanta en coche...









Por una suma adicional al costo de la llanta, VICAR provee —entre otros modelos variados— centros de sujeción similares a los mostrados aquí.

ALGUNAS CONSIDERACIONES

...acerca de dónde pueden dirigirse los interesados a fin de calzar sus autos con llantas razonables y lógicas. Hemos mencionado cinco empresas —las más importantes en la Capital— y trascribimos sus direcciones:

PROTTO: Piedras 375, Capital.

CIMETAL: Santa Fe 4949, Capital.

RUEDAS ARGENTINAS: Juan Agustín García 1130, Capital.

VICAR: Juan de Garay 2356, Capital..

NEW YORK: Warnes 1401, Capital.

O sea que ya, con todos los elementos en la mano —características, cubiertas a utilizar, direcciones, etcétera—, cada interesado en cambiar las llantas sabe a quién recurrir.

Conviene tener en cuenta especialmente la diferencia que existe entre las llantas sobremedida o anchas, y las "ensanchadas" artificialmente. Lo recalcamos nuevamente, dado que si bien la mayor fracción se inclina por las llantas anchas, no faltan kamikazes que ponen cualquier cosa, fabricada sin la menor garantía y fuera de todo margen de seguridad. Recordar el famoso refrán: "Seré loco pero no...".

Y, por otra parte, ponerse a pensar en el fenómeno relativamente nuevo que significa la presencia de cinco empresas —solamente en la Capital— que producen para satisfacer el gusto y la necesidad de cada usuario 47 modelos diferentes de llantas con 112 opciones de medida. Tal diversificación demuestra dos cosas: primero, el nivel de exigencia del público, y segundo, el nivel alcanzado por nuestra industria para satisfacer tal demanda. Y demuestra otra cosa más: por lo menos en este sector tan especializado, la industria argentina marcha sobre ruedas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

CON

PLAVINTEX

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

AUTO MEJORADO CON PLAVINTEX TAPIZADO!

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

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

LAS GRANDES CARRERAS (4a nota)

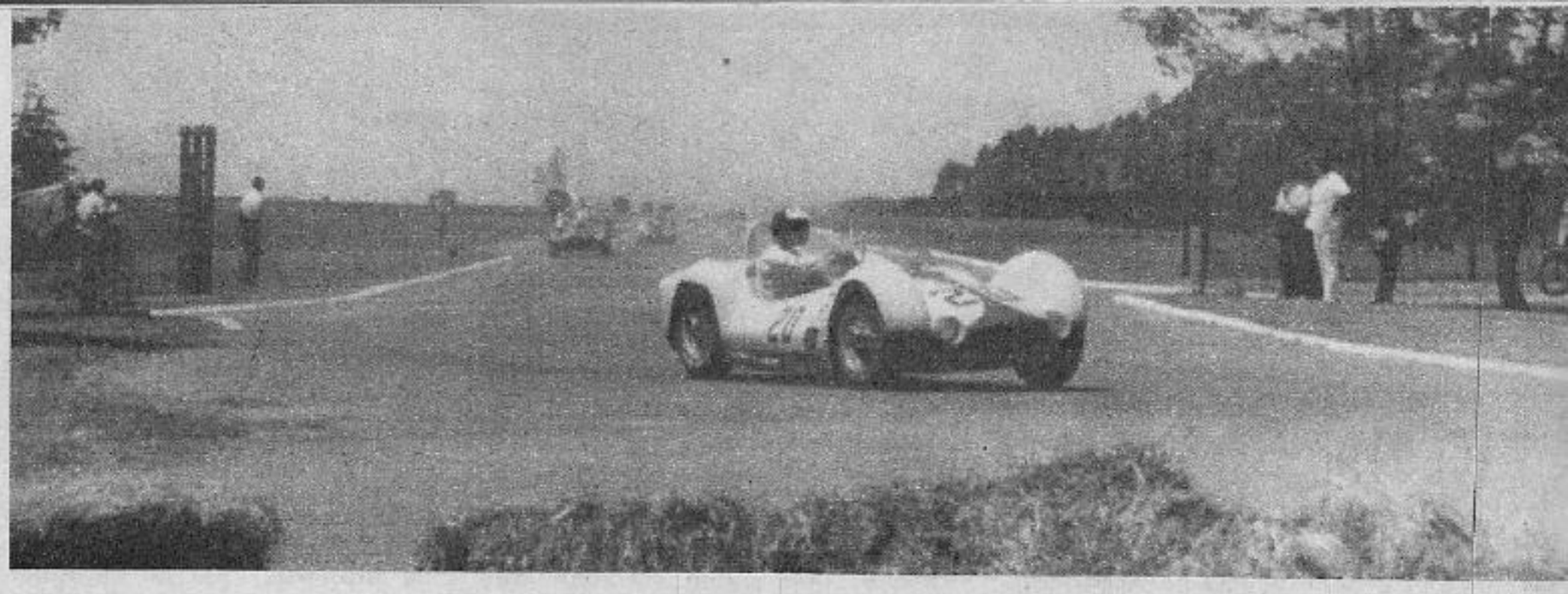
LOS 1000 KM. DE LA CIUD DE BUENOS AIRES

Por JORGE A. AUGE BACQUE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AD



La Maserati Bird Cage de Richie Ginther corrió en los 1.000 Kilómetros del 60 y debió abandonar luego de establecer, en las primeras vueltas, el récord de vuelta para la carrera: 168,551 km/h.

La largada de la última edición de los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Punteando en la fotografía, la Maserati de Barberis-Heins.

A nueve años de la última edición, pronto viviremos los nuevos 1000 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Los 1000 Km marcaron un hito en nuestro automovilismo. Desde 1954 hasta 1960 se organizaron seis ediciones con la concurrencia de lo mejor del mundo, en pilotos y en marcas



1954 fue un año intenso en nuestro país. Conmoción interna, conspiraciones, movimientos, reuniones secretas y preparativos contra el gobierno de Perón. La última moda era tomar claritos en el "Petit Café", usar trajes con pantalones bombilla y pasear por Santa Fe. El auto soñado por los jóvenes de la época era el Porsche que usaba James Dean, el ídolo de esos años. Los cigarrillos más vendidos eran los Sportmen, los Clifton de tres pesos y los Saratoga verdes. Llega Gina Lollobrigida y se difunde por Buenos Aires una fotografía suya sacada con infrarrojos en la cual aparece vestida solamente con un cinturón de cuero y una cartera en el brazo junto al presidente y a sus ministros. Sunset, Revien's y Mona Lisa eran los "boliches" frecuentados por la "mersa" automovilística por las noches y La Biela se confirmaba como el lugar para tomar café, comer "viriditas" y charlar de autos con Schroeder, Bollaert, Escudero, y el mozo "gallego" que aguantaba las cargadas de los "habitués". Pedro Galvao se convierte en campeón sudamericano de natación estilo espalda y se ponen de moda las camperas de gabardina de la R.A.F.

.....

Y por primera vez la Argentina tuvo una carrera con puntos por el Campeonato Mundial de Marcas. Lo difícil fue encontrar un escenario adecuado a tal requerimiento. Se estudiaron muchos trazados y por fin se decidió que se utilizaría el Autódromo Municipal, pero ampliándolo con una extensión que abarcaría un tramo de la Avda. General Paz hasta el puente de La Noria por un lado y hasta la autopista que lleva a Ezeiza (hoy Autopista General Riccheri) por el otro, cumpliendo de esta manera un trazado de 9 kilómetros, 476 metros 32 cm. En la partida de esta primera edición de los "1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires) se alineó un total de 35 automóviles divididos en tres categorías, para autos de hasta 1.500 cm³; otra hasta 3.000 cm³ y la tercera para autos de más de 3 litros de cilindrada.

Los autos que intervinieron estaban divididos de la siguiente manera: 10 Ferrari, 6 Jaguar, 4 Aston Martin, 2 Gordini, 2 Allard Cadillac, 1 Maserati, 1 Ford Maserati, 6 Porsche, 1 Borgward y 2 Osca.

"Un paseo por la General Paz" tituló Borocotó su nota de los 1.000 Km. de ese año, haciendo alusión al dominio absoluto de la pareja Farina-Maglioli con Ferrari 4.500. Y realmente, Borocotó no se equivocaba: La Ferrari mantuvo una posición líder durante casi toda la carrera y la lucha sólo se circunscribió al segundo puesto entre Ian y Jimmy Stewart y Scott Douglas y Ninian Sanderson, ambos con Jaguar de la Escurie Ecosse. También estuvieron en la conversación por la segunda colocación Maurice Trintignant (Ferrari 4500), Reg Parnell-Salvadori (Maserati) y Harry Schell-De Portago (Ferrari 3000), quienes serían a la postre los ubicados segundos. De este equipo que llegó segundo, se puede contar una anécdota interesante: De Portago sólo manejó tres vueltas, y el resto de la carrera lo debió soportar Harry Shell. Las malas lenguas comentaron en el momento que al Marqués lo bajaron por la fuerza del auto porque estaba perdiendo mucho tiempo en cada vuelta.

El equipo Aston Martin clasificó tercero a Collins-Griffith perdiendo durante la carrera sus otras tres máquinas. Una de ellas se vio envuelta en el accidente que le costara la vida a Eric Forest Greene en el tramo de la Avenida General Paz. El equipo Jaguar tuvo muy mala suerte ya que el único auto que sobrevivió a la fatigosa carrera se ubicó cuarto (Douglas-Sanderson). El Jaguar de Ian Stewart se estrelló y no pudo continuar en carrera. De todos modos, nada pudo empañar el triunfo de Farina-Maglioli y su maravillosa Ferrari, ya que cualquiera que hubiera sido el trámite de la carrera la Ferrari a la larga se hubiera impuesto, por una razón técnica indiscutible. En la categoría 1.500 fue mediocre la actuación del único Borgward y por consiguiente la carrera fue un paseo para los Porsche ya que la muy maltratada Osca 1300 de Said-Moffet abandonó muy temprano. Se impuso netamente Juhan-Asturias con Porsche seguido de Collange-Speroni, con Osca 1100.

Esta carrera fue definitivamente una gran carrera, aunque se debió lamentar la muerte de un gran deportista como Eric Forest Greene. Y hubo alguien que se quedó con muchas ganas de correr estos 1.000 kilómetros. La pareja integrada por Buby Schroeder y Schwelm Cruz vieron alejar sus deseos de largar debido a que su Jaguar fue probado el sábado por uno de los ingleses integrantes del Ecurie Ecosse y por supuesto a las pocas vueltas lo dejó tirado a un costado del camino sin posibilidades de arreglo.

.....

1955: El año comienza con violencia: el gobierno cierra el Centro de Estudiantes de Ingeniería, Perón expulsa del país a monseñor Tato y a monseñor Novoa, el Jockey Club de la calle Florida incendiado ante una turba enardecida. La revolución del 16 de junio fracasa y la represión se hace violenta. Finalmente, el 16 de septiembre un nuevo alzamiento acaba con el régimen y el país comienza a vivir su euforia. Isabel Sarli, en contraposición, es elegida miss Argentina, se pone de moda el Hot Jazz, se comienzan a ver en las calles de Buenos Aires los primeros Kaiser Manhattan, circulan los taxis Mercedes Benz y están de moda la Confitería Bariloche en la Avda. Santa Fe, el Santa Unión y La Biela. Viene el equipo Mercedes Benz con sus W196 a correr la Temporada Internacional e IKA comienza a producir vehículos. Año movido y violento. Sin embargo, el deporte sigue su curso y se organizan por segunda vez los 1.000 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires.

.....

En esta edición de los 1.000 kilómetros hubo mucha improvisación. Hasta último momento no se sabía si se hacía o no la carrera y por eso fue que las inscripciones extranjeras brillaron prácticamente por su ausencia, al menos en la medida que se habían verificado en la anterior edición.

El problema residió en que los organizadores en ningún momento pensaron en que el espectáculo pudiera ser remunerativo, y por eso se decidieron tarde a realizar la carrera. Como en estos años la euforia por autos sport no estaba desarrollada a full, se decidió poner una subcategoría para autos Turismo de Carretera de manera tal que el público concurriera en mayor cantidad. Para esta ocasión se





utilizó el mismo circuito del año anterior, vale decir Autódromo Municipal y General Paz entre Puente de la Noria y Autopista Riccheri. Para esta carrera había dos máquinas candidatas al triunfo: la Ferrari 3.750 cm³ de González-Trintignant y la 4.954 cm³ de Sáenz Valiente-José María Ibáñez. Mientras la primera de estas máquinas tenía bastante más velocidad que la segunda, la de Sáenz Valiente-Ibáñez había sido ya probada en Le Mans, ganando y caminando a fondo las 24 horas. A la espera de lo que pasara con estas dos máquinas estaban las dos Ferrari 4500 (cupé y abierta) de Bonomi y Najurieta. En la balanza de la clase tres litros las profecías se inclinaban a favor de Maglioli (ganador de la 1ª edición). Esta clase era la más nutrida y la que se suponía depararía mayores emociones. En la de 1.500 la conversación se entablaría entre el Porsche de Jhuan, los otros autos (Simca, Gordini, etc.), sobre los cuales se ubicaban Bollaert, Ernesto Tornquist y otros.

Durante el desarrollo de la carrera se fue viendo poco a poco que Sáenz Valiente-Ibáñez con un trabajo de equipo perfecto, una atención singular y un manejo excelente, pudieron desbancar del primer puesto a González-Trintignant ante la descalificación del equipo debido a que González —que en esos momentos conducía— acortó camino para llegar a boxes. "Velocidad" de febrero del 55 decía sobre el particular: "No comprendemos cómo un subcampeón del mundo puede cometer un error tan garrafal o una "avivada" tan poco viva. ¿O será cierto que la infracción se hizo a propósito para que la descalificación cubriera la circunstancia de que el motor no iba más?".

Segundo en la general se clasificó el binomio Najurieta-Rivero (Ferrari 4500), tercero Faraoni-Grandío (Maserati 2000) con un auto presentado por Instituto de Cultura Física de la Policía Federal, cuarto Juhan - Salas Chávez (Porsche 1500) y quinto Bayol-Schell (Gordini 3000). El último binomio de los nombrados debió detenerse durante más de dos vueltas en la mitad de la carrera, y al salir debió imprimir una mayor velocidad a su auto ya que debió superar a dos máquinas para poder clasificarse. Realmente fue una actuación sensacional del Gordini y de sus pilotos.

El triunfo de Sáenz Valiente-Ibáñez estuvo casi a punto de naufragar cuando José María Ibáñez (actual propietario de Automóviles Alvear) embistió un perro rompiendo en el impacto la abrazadera de la manguera de retorno del radiador. En la reparación perdieron 7 minutos y 56 segundos, ya que además de colocar la abrazadera, debieron enderezar la trompa. Meritoria fue la actuación de Jaroslav Jhuan con su mitológico Porsche, que debió conducir durante toda la carrera, pues no poseía piloto de relevo. Un comentario general de esta carrera indicaba en el diario "La Prensa", que el mejor box, el más activo y especializado fue el que presentaron los hermanos Caamaño que corrieron con un Ferrari Sport con la cual Bonomi había ganado el Campeonato Argentino 1952.

En Turismo de Carretera ganó Oscar Gálvez con Ford y tercero se ubicó Guillermo Airaldi con un Alfa Romeo 1900. Realmente, comentan las revistas especializadas de la época, la inclusión de los TC en los 1.000 Km fue un error, ya que esto se hizo debido a que se pensaba en atraer más público y no —desde ningún punto de vista— porque la categoría fuera interesante. Sin embargo, Oscar Gálvez terminó a sólo seis vueltas del puntero de la clase Sport, Sáenz Valiente-Ibáñez.

.....

1956: Dizzi Gillespie llega a la Argentina y da un recital en el teatro Casino. Desaparece la confitería "del Gas" de Esmeralda y Rivadavia. Lo IN era jugar al rugby. El dólar baja de precio y las concesionarias Borgward devolvían el dinero que sobraba. Aparecen en el país las marcas que desde hacía más de diez años habían desaparecido: Goliath, Hansa, Lloyd... Sale el jeep IKA. Surge en la Argentina la fiebre del microcupé y sus primeros exponentes son el Messerschmidt y el Isetta 300. El furor es el nuevo color calipso y los chalecos de franela blanca, verde y calipso se ponen de supermoda.

.....

Esta vez los 1.000 Kilómetros se programaron, por suerte, con tiempo suficiente como para que los mejores autos y algunos de los más importantes pilotos del mundo pudieran venir : Stirling Moss, Menditeguy, Jean Behra, Froilán González, Oliver Gendebien, Phill Hill, Juan Manuel Fangio, Luigi Musso, Eugenio Castellotti y Peter Collins. Los autos más importantes eran Maserati 3000 (equipo oficial) y Ferrari 4900 (oficial).

Entre los argentinos más importantes estaban Jantus, Grandío, Rodríguez Larreta, Luis Milán, Millet, Schroeder, Bonomi, Guimarey, Sáenz Valiente, Najurieta, Rivero, Gastón Perkins, Rolo Alzaga, Bucci y Camaño. También tuvimos en esta edición a representantes de Chile (Papín Jaras), Guatemala (Jhuan), Venezuela, Uruguay, Brasil y Bolivia.

La pareja Stirling Moss-Menditeguy ganó con gran solvencia esta carrera, muy asediados hasta la mitad de la carrera por Phill Hill-Gendebien con una Ferrari 3500. La media carrera se caracterizó por la incesante **debacle** de los punteros, que se detenían en boxes para volver a salir más tarde y tratar de recuperar posiciones perdidas. Fue así como se detuvo la Maserati de Moss. Castellotti aprovechó la oportunidad para pasar a la punta con su Ferrari mientras Fangio le hacía señas desde el box para que tratara de descontar tiempo mientras Moss estaba detenido. Pero en un momento dado Castellotti no pasó... no pasó... y en boxes se enteran de que había atropellado a un perro, había reventado una cubierta y sin martillo ni herramientas debió aflojar la maza con una piedra y cambiar la rueda. Musso también se detiene, con el diferencial de su Ferrari 4900 oficial averiado. Otro valor de la carrera, el norteamericano Phill Hill, se detiene con la Ferrari 3500 oficial que comparte con Oliver Gendebien, el belga veloz. Por fin llega Castellotti al box y sus mecánicos observan que el perro había roto una de las mangueras de aceite. Sin fijarse en el riesgo que presupone trabajar sobre un motor caliente, tardaron siete minutos en reparar el auto. Siguiendo la táctica del equipo, hicieron bajar a Castellotti y le entregaron el auto a Fangio, esperando que el Chueco realizara uno de sus acostumbrados milagros. Fangio entró a descontar ventajas, y cuando faltaban sólo veinte vueltas para el final se ubicó segundo, en la misma vuelta —aunque muy lejos— del puntero Moss-Menditeguy. Pero a poco de la bandera a cuadros el defecto de nacimiento de la Ferrari lo traicionó y el diferencial cayó destrozado. Y Fangio llegó al box Ferrari, se bajó del auto y con sonrisa se dirige a Castellotti: "Non era per noi, otra vez será". En una mezcla de italiano y castellano, Fangio abrazó a Castellotti como si hubiera ganado la carrera.

Dos autos interesantes y raros para la época: el Mercedes Benz 300SL, de los chilenos "Papin" Jara-Eduardo Kovacks, y el Austin Healey 2600, de los uruguayos Carvallido-Carvallido.

También se anotaron y no pudieron largar Gastón Perkins y Rodolfo de Alzaga, en pareja sobre un Ford-Maserati.

Ante el abandono final de Fangio, Moss-Menditeguy ya no tuvieron ningún problema para ganar y Gendebien-Phill Hill en escoltarlos a dos vueltas.

.....

1957: Se reúne la Convención Constituyente en Santa Fe para tratar una reforma a la Constitución, con la presencia de todos los partidos políticos. Marcos Ciani gana con Chevrolet el Gran Premio de Carretera. Nos visita el equipo de acrobacia aérea de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos —Thunderbirds— tripulando Sabre F-84-F. Cuando la exhibición en Aeroparque termina, los Gloster de la Fuerza Aérea Argentina hacen las mismas pruebas que los norteamericanos, mejor y con más limpieza. Los yanquis se volvieron sin entender nada. Se pone en funcionamiento el primer portaaviones argentino, el "Independencia", ex Warrior de la marina inglesa. Está de moda la música de Smith y sus Pelirrojos y hace furor "Pastelito de miel". Los Plateros estrenan el éxito del año, "Only you", y Los Panchos ponen de moda el bolero "Pecado". La Argentina gana el Sudamericano de Fútbol de Guayaquil, se estrena la primera película en Cinemascope, "El manto sagrado", y Rusia pone en órbita el primer Sputnik.

.....

"La carrera en sí fue aburridísima; no pasó nada, absolutamente nada, debido a que la Maserati 4500 se cortaba en la punta de entrada y Collins y Castellotti quedaban eliminados." Esto pontificaba la revista "Velocidad", Nº 78, de enero de 1957. Y tenía razón. Los organizadores eligieron como escenario la Costanera Norte, debido a que el Autódromo no presentaba posibilidades de control de toda la gente que se ubicaba a lo largo de la Gral. Paz. No por seguridad, sino porque el organizador perdería mucha plata con la imposibilidad de chequeo. Y se perdió en seguridad, ya que la Costanera no tenía tribunas, ni boxes lógicos, ni nada de nada. Todo empezó con una curiosa interpretación reglamentaria sobre parabrisas y guardabarros que obligó a los organizadores a cablegrafiar de urgencia a la FIA para pedir autorizaran a modificar el Anexo "J" del Código Deportivo. Si no, no corría nadie, o corrían pocos con los autos modificados de último momento, lo cual era peor por más inseguro.

Largada que fue la carrera, la Maserati 4500 de Fangio (La "Bazooka") se tomó el globo y por un campo se distanció de sus perseguidores inmediatos. Sin embargo, se rompió en la primera vuelta y en el primer paso por el control Collins (Ferrari 3500) pasó en punta, seguido de Castellotti (Ferrari). Los dos autos también duraron poco en la punta, ya que ambos debieron detenerse para volver a salir más tarde y recuperar a marcha forzada. Poco después, y al promediar la carrera, la Ferrari 3500 compartida por Gregory-Perdisa-Castellotti y Luigi Musso se cortó adelante para no abandonar la punta hasta el final. Los punteros se portaron como leones defendiendo la posición de privilegio. "Moss fue demoníaco con la 3500", decía un diario de la época. Behra y Menditeguy cumplieron con su cometido sin excesos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cuando los 1.000 Kilómetros se hacían al revés. Primera edición en 1954 donde se ve al Porsche RSK del ecuatoriano Herrarte en pareja con Hall.

y como era de esperar en dos volantes de su categoría. Tercero se colocó el marqués de Portago-Collins-Castellotti con una Ferrari 3 litros y cuarto el único auto que quedó de la Ecurie Ecosse, el de Sanderson-Mieres. Roberto Bonomi se ubicó quinto con una Maserati 3000, precediendo en tres vueltas al pequeño Osca 1500 de De Tomaso-Haskell.

.....

1958: El 23 de febrero de 1958 es elegido presidente de la Nación Arturo Frondizi. Sale el primer Kaiser Carabela y comienzan a verse las primeras "galeritas" NSU Prinz 24HP y los Isard 700. Juan Manuel Bordeu corre el Gran Premio Standard con un Volkswagen. Viene el equipo NSU con Paul Frère, Von Dory y Edgard Barth y ganan la clase "A" del GP. Se ponen de moda Los Estudiantes Holandeses y se "descubre" Villa Gesell. Desastre argentino en el mundial de fútbol de Suecia. Carlos Menditeguy es considerado el mejor polista del mundo y El Ancla se convierte en la playa de moda en Buenos Aires. La gran onda era fumar cigarrillos uruguayos Nevada u Oxhibitue. Aparecen los diarios Correo de la Tarde y El Nacional. Se funda la Asociación Argentina de Automóviles Sport.

.....

En estos 1.000 Kilómetros pasó un poco lo mismo que había pasado en la carrera anterior (el Gran Premio de la República Argentina), vale decir que Moss, esta vez ayudado por Jean Behra, logró erigirse en la figura del día, y si bien no ganó, su performance fue la más sobresaliente y la que mereció el aplauso del público.

Para esta ocasión el Automóvil Club Argentino decidió volver a utilizar el Autódromo de Buenos Aires, ante la deplorable incursión del '57 por la Costanera Norte.

El auto que causó sensación ese año fue la Ferrari Testarosa, que traía un chasis Testarosa 2000, motor V-12 de 73x58,8|mm y 2953 cm³. El motor de esta Ferrari era una derivación del famoso 166 Inter del '47, diseñado por Colombo, y tenía una potencia aproximada a los 300 HP. De estas máquinas llegaron cinco unidades, tres oficiales y dos particulares. De las tres oficiales, dos tenían puente De Dion y una el eje rígido que caracterizaba al modelo del año anterior. Ausente con aviso estuvo la Maserati del equipo, pero inescripta por la Scuderia Centro Sud. Fangio subió a una Maserati en la clasificación del sábado e hizo el segundo tiempo: "Hice el segundo tiempo, pero mañana no tenemos nada que hacer...". Fangio mostraba su desaliento contra las poderosas Ferrari y su equipo de fábrica. Entre los de 1500 predominaban los Porsche, aunque la única oficial era la confiada a Barth-Mieres, un Rennsport último modelo, con Antonio von Dory de reserva.

Vayamos a la carrera. Se bajó la bandera y se cortó Collins seguido de Von Trips, Neumann, Fangio, Drogo (Ferrari V-12 pintada de blanco) y Moss. Ya en la segunda vuelta Musso se fue de pista abollando la Ferrari y dislocándose un hombro.

En la segunda vuelta también Fangio, que venía con su Maserati a fondo y en el límite, hizo un espectacular trompo en la actual curva Ascari y debió volver a boxes despacio, para que los mecánicos comenzaran a arrancar pedazos inservibles de chapa. Collins, al promediar la carrera, seguía en punta, asediado por Von Trips, mientras Moss comenzaba a escalar posiciones sin tregua en pos de la punta.

Von Trips sufre un reventón y tuvo que detenerse en boxes, ocasión que aprovecha Moss y su Porsche para colocarse segundo. Fangio salió a la pista nuevamente, pero debió ingresar a boxes porque la carrocería rozaba con los neumáticos: "¡Pues, hombre, para hacer esto no se necesita ser campeón del mundo!", dijo su coequiper Francisco "Paco" Godia en un español puro cuando vio a Fangio con el auto destrozado.

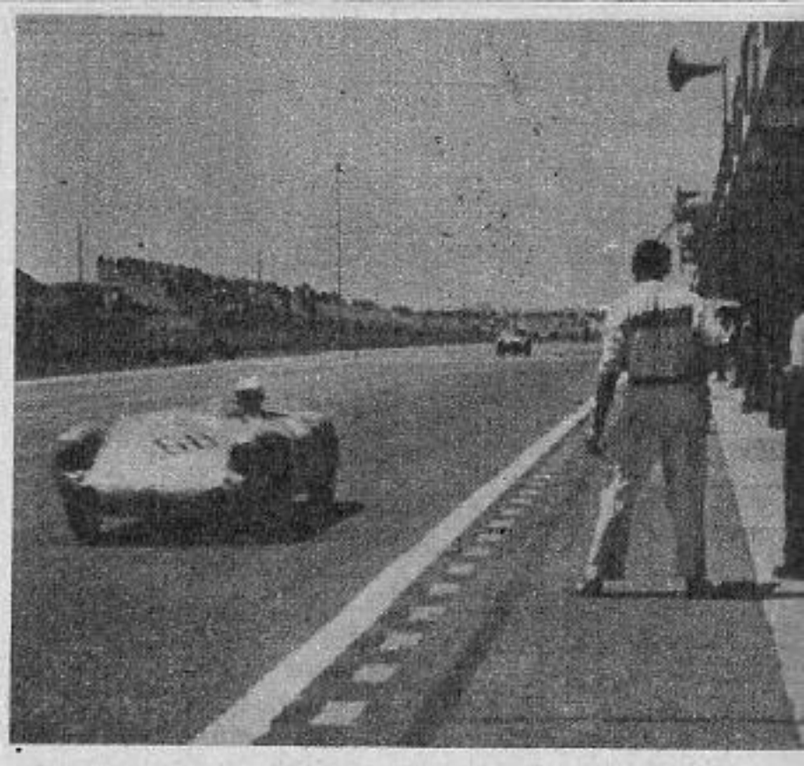
Y coincidiendo con la entrada de Fangio a boxes, Jorge Magnasco sufría un accidente fatal al entrar en el Autódromo con su Maserati Nº 41. También Tomás Mayol con un Aston Martin sufrió un accidente bastante serio, pero sin consecuencias trágicas. Ambos pilotos, según se comentó más tarde, no estaban capacitados para conducir esas máquinas, ya que era la primera vez que conducían máquinas de semejantes potencias.

A las veinte vueltas, Collins-Hill le habían sacado ya una vuelta a sus perseguidores y seguían con el mismo ritmo veloz, ya que el Porsche de Moss estaba a la espera de una detención de la máquina italiana para pasar a la punta. En la vuelta 55ª Gendebein sobrepasó al Porsche y se ubicó segundo. Este orden no se modificó hasta que la bandera a cuadros bajó sobre las dos Ferrari y el Porsche, que entraron en la clasificación en este orden. Esta fue, quizás, la mejor carrera que se hubiera visto en el Autódromo. La marcha de todos los pilotos fue realmente medida, salvo la de la Ferrari puntera, que viajó permanentemente exigida por sus perseguidores.

.....

1960: Sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Se realiza la Exposición Internacional del Automóvil, llamando la atención, sobre todo, el Rolls Royce. Nace la revista Parabrisas. Se comienza a

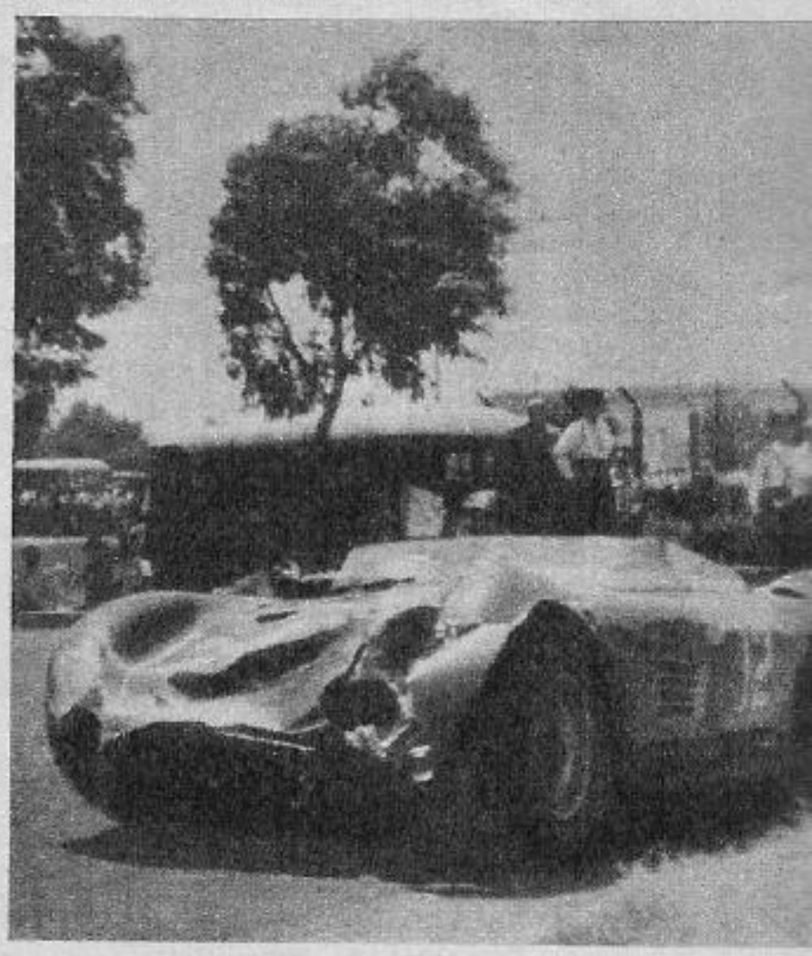
→



La Ferrari Testarosa de los norteamericanos Phill Hill y Clif Alison llega al puente de la Av. General Paz y la Autopista Riccheri pocas vueltas antes de finalizar ganadores en la edición de 1960.



Juan Manuel Fangio aconseja a Stirling Moss antes de la largada de los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires del año 56. Ese año Moss ganó en pareja con Menditeguy con un Maserati 3000.



Arriba centro: Reunión de notables en el Autódromo: Joachim Bonnier (de barba), Eric Forest Greene (de gorra) y Stirling Moss (en camiseta) conversan.



"¿Y para hacerle esto al auto, hace falta ser Campeón del Mundo?" Estas fueron las palabras del español Francisco "Paco" Godia cuando Juan Manuel Fangio apareció en los boxes con la Maserati "piñada"

Arriba, izquierda: Jean Behra se detiene en los boxes mientras Héctor Staffa (Carreras del ACA) manipula las banderitas a un corredor que se está por detener.

La Maserati 3000 clasificada segunda en los 1.000 Kilómetros del año 57 en la Costanera, al Comando de Jean Behra-Menditeguy-Stirling Moss. En la foto conducida por el inglés Stirling Moss.



Los Porsche 1500. En punta, el 1.500 Super 90 de la pareja Escudero-Oscar González. Atrás Herrarte-Asturias. Los autos más normales (de serie) que nunca corrieron los 1.000 Kilómetros.

notar el creciente auge del teatro independiente. Empieza en nuestro país el karting. Se realiza la Temporada Internacional de Motociclismo, participando Johnny Perkins en el equipo Yamaha. Gunnar Andersson, con Volvo PV544, corre y gana el Gran Premio de Turismo. Vianini Arg. importa las primeras Alfa Romeo Giulietta y Alzaga se convierte en concesionario Alfa y pone un negocio en la Avda. Quintana. Se festeja el primer aniversario de la Revolución Cubana de Fidel Castro.

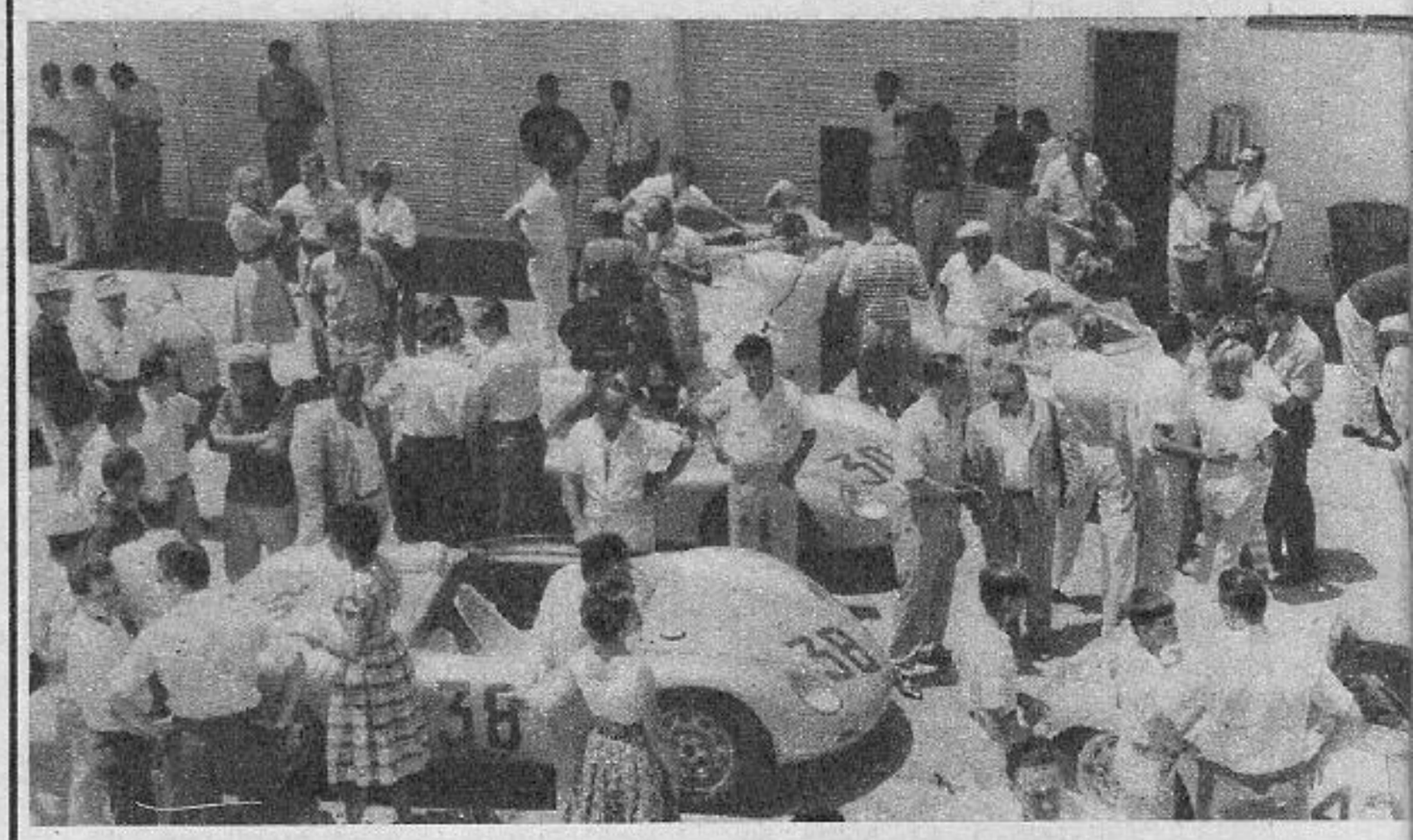
.....

La última de los 1.000 Kilómetros comenzó con una sensacional aparición: la Maserati Tipo 60 2800 cm³ del equipo norteamericano Camoradi, llamada también "Bird Cage" (jaula de pájaro). En cuanto la nueva Maserati salió a hacer tiempos, los ojos de los observadores comenzaron a ponerse bizcos. Vuelta tras vuelta bajaba su propio tiempo anterior, mientras los entendidos se preguntaban: "¿Aguantará?". Los argumentos que se esgrimían variaban desde que el auto era un "rejunte de chapas y caños soldados" (SIC) hasta que era un solo auto para luchar contra las dos Ferrari, que en juego de equipo podían obligarla a romper. Y algo de esto pasó cuando se hizo el primer cambio de pilotos. A la Ferrari Nº 4 subió Allison y logró superar a la Maserati-Camoradi, ubicándose en punta por poca diferencia. Poco a poco la "Bird-Cage" fue quedándose a causa de problemas de motor y caja. De segunda pasó a ser tercera, cuarta, quinta... y sobrevino el abandono luego de hacer, en un rush impresionante, el record de vuelta de la carrera. Detrás de las dos Ferrari (Hill-Allison y Trips-Ghinter), el Porsche RSK 1600 de Bonnier-Graham Hill se colocaba tercero. Cuartos se colocaron los brasileños Lara-Barberis-Heims, con una Maserati 3 litros. Quintos llegaron Von Dory-Oelke-Juan Manuel Bordeu. Este, que se había quedado de a pie al chocar el auto su coequiper Walter, pasó a comandar el otro Porsche, con el cual realizó un maravilloso trompo frente a los boxes, sin consecuencias afortunadamente. La clase GT quedó circunscripta a cuatro Ferrari, un Porsche y un Triumph.

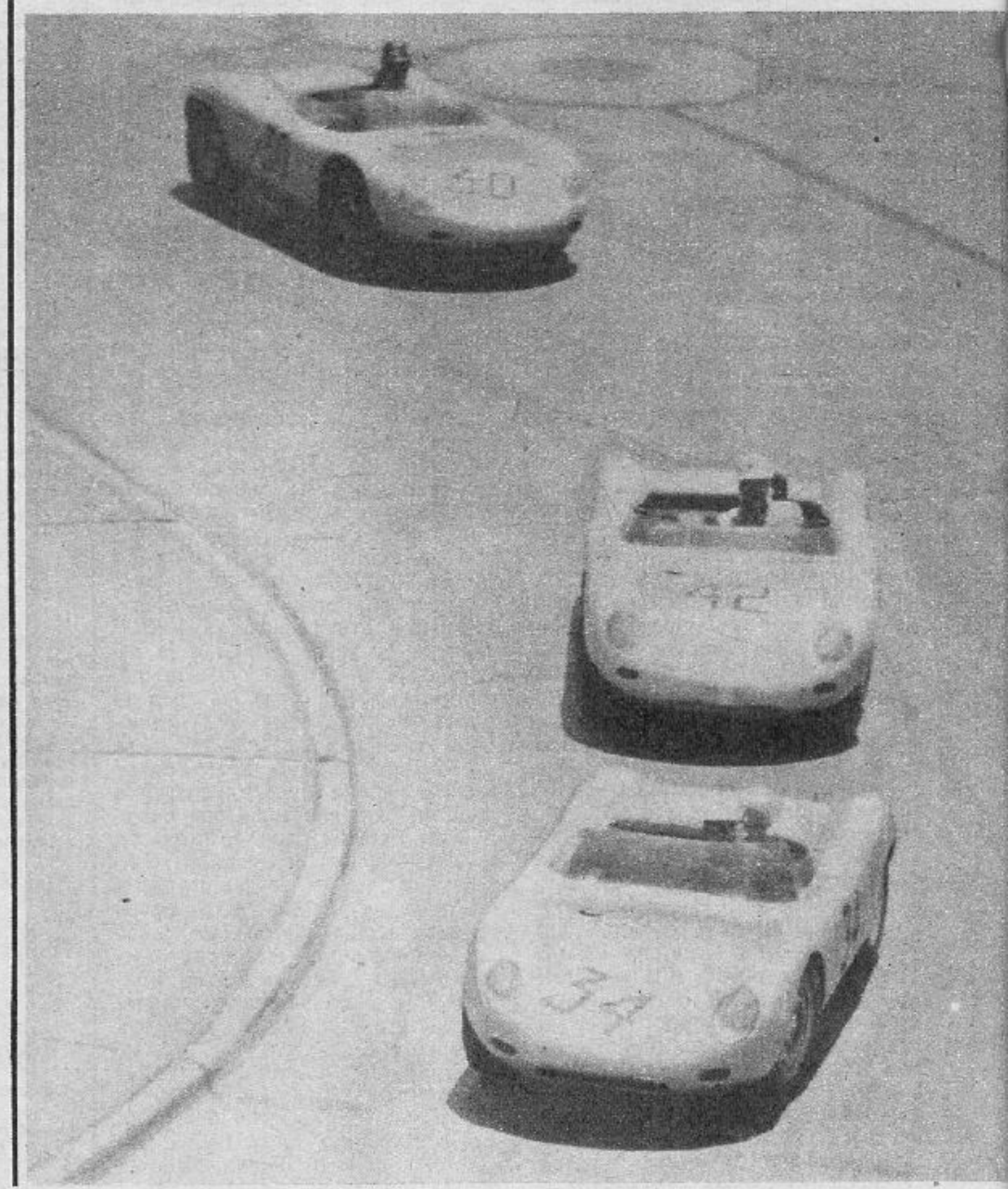
La carrera gustó, porque hubo emoción y suspenso a cada momento. El público respondió con su apoyo a lo que sería el último estertor de las categorías Sport y GT en nuestro país. A partir de ahí, sólo esporádicas actuaciones de algunos autos en pocas carreras marcó la muerte de esta categoría.



El Ferrari 4.500 de Rosier-Trintignan. Este auto había sido en sus orígenes un monoplaza y se lo carrozó para los 1.000 Kilómetros convirtiéndolo en biplaza sport. Atrás, un Aston Martin DB2.



Parque Cerrado luego de los 1.000 Kilómetros: se ven caras muy conocidas entre la multitud: Juan Manuel Bordeu, el "negro" López, Von Dory, Trintignan, Edgar Barth y Jo Bonnier.



Arriba, centro: Joachim Bonnier conduce el Porsche RSK que se clasificó 3º absoluto en la edición 1960 de los 1.000 Kilómetros en pareja con Graham Hill.

Arriba, derecha: Año 1957, Costanera de Buenos Aires: La máquina ganadora (Ferrari 3500) de Gregory-Perdisa-Castellotti-Musso seguida de la Maserati 3000 de Piotti-Bonomi.

El equipo Porsche en pleno doblando la rotonda del Puente de la Noria en 1960. Adelante Trintignan-Hermann (34), en el medio Von Dory-Bordeu-"Delke" (42) y atrás Bonnier Hill (30).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





LOS 1000 KILOMETROS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN CIFRAS

1954 - Autódromo Municipal de Buenos Aires - 9.476,32 metros

1º	10	Farina-Maglioli	Ferrari 4500	6h41m50s8/10	106 v.
2º	30	Shchell-De Portago	Ferrari 3000	6h46m04s5/10	103 v.
3º	40	P. Collins-Griffiths	A. Martin DB2	6h43m53s1/10	102 v.
4º	22	S. Douglas-Sanderson ..	Jaguar CType	6h42m09s6/10	100 v.
5º	34	L. Milán-E.Tortone	Ferrari 3000	6h43m07s8/10	98 v.
6º	54	Giletti-Musso	Maserati A6GCS	—	97 v.
7º	12	Rosier-Trintighan	Ferrari 4500	—	96 v.
8º	50	Malocchi-Bollaert	Ferrari 2500	—	87 v.
9º	58	Juhan-Asturias	Porsche	—	86 v.
10º	6	Carroll Shelby	Allard-Cadillac	—	85 v.
11º	74	Collange-Speroni	Osca 1100	—	79 v.
12º	64	O. González-P. Escudero .	Porsche 1500 S.	—	79 v.
13º	68	J. Herrarte-A. Hall	Porsche	—	79 v.
14º	19	M. Gregory-Duncan	Jaguar CType	—	79 v.
15º	70	Salas Chávez-"Larry" ..	Porsche 1500 S.	—	72 v.
16º	66	J. Gatti-N. Gatti	Porsche	—	70 v.

Récord de vuelta: Nº 10 de Farina-Maglioli con 3m34s6/10 a un promedio de 158,969 km/h. *Promedio del ganador:* 150,355 km/h.

1955 - Autódromo Municipal de Buenos Aires - 17.136 metros

1º	4	Sáenz Valiente-J. M. Ibáñez	Ferrari 4954	6h35m15s4/10	58 v.
2º	8	C. Najurieta-C. Rivero ..	Ferrari 4500	6h40m12s1/10	58 v.
3º	30	J. M. Faraoni-R. Grandío (h)	Maserati 2000	6h37m49s5/10	56 v.
4º	34	Jaroslav Jhuan	Porsche 1500	6h40m51s9/10	56 v.
5º	14	E. Bayol-Harry Schell ...	Gordini 3000	6h41m51s9/10	54 v.
6º	26	J. Caamaño-C. Caamaño .	Ferrari 2560	6h38m14s9/10	53 v.
7º	32	A. De Tomaso-C. Reyes .	Maserati 2000	6h36m40s3/10	52 v.
8º	18	Luis Milán-E. Tortone ..	Ferrari 3000	6h36m01s7/10	51 v.
9º	48	P. Badaracco-"Emart" ...	Abarth 1100	6h39m27s1/10	44 v.
10º	24	A. Malocchi-C. Lostaló ..	Ferrari 2560	6h35m17s4/10	42 v.
11º	22	A. Plano-M. Schroeder .	Ferrari 2715	6h42m48s3/10	42 v.
12º	38	Kurt Delfosse	Porsche 1500	6h38m22s8/10	39 v.

Récord de vuelta: Nº 10 de González-Trintignan en 6m6s1/10 en la vuelta 27 a 168,504 km/h. *Promedio del ganador:* 150,872 km/h.

SUBCLASE TURISMO CARRETERA - *Clasificación:*

1º	52	Oscar A. Gálvez	Ford V8	6h40m25s8/10	52 v.
2º	50	Juan Carlos Garavaglia .	Ford V8	6h35m52s8/10	49 v.
3º	66	Guillermo Airaldi	A. Romeo	6h41m21s9/10	48 v.
4º	102	Angel De Rosa	Ford V8	6h36m07s2/10	45 v.
5º	96	H. Della Romana	Ford V8	6h36m06s7/10	43 v.
6º	92	Eugenio Modica	Ford V8	6h39m33s8/10	42 v.
7º	70	Antonio Pereyra	Ford V8	6h40m08s1/10	39 v.
8º	90	Juan V. Garriga	Ford V8	6h43m07s7/10	28 v.

Récord de vuelta: Nº 60 de Pablo Birger en la vuelta 15 con 7m16s6/10 a 141,295 km/h. *Promedio del ganador:* 133,516 km/h.

1956 - Autódromo Municipal de Buenos Aires - 9.476 metros

1º	31	S. Moss-C. Menditeguy .	Maserati 3000	6h29m37s9/10	106 v.
2º	36	Gendebien-Phil Hill	Ferrari 3500	6h29m39s2/10	104 v.
3º	32	J. Behra-F. González	Maserati 3000	6h31m35s5/10	101 v.
4º	4	De Tomaso-Tomasi	Maserati 1500	6h33m37s9/10	94 v.
5º	20	Muro-Pola	Ferrari 2000	6h32m42s6/10	93 v.
6º	26	Kovacks-Raúl Jara	M. Benz 300 SL	6h32m36s9/10	90 v.
7º	6	Isabel Haskell-C. Lostaló	Maserati 1500	6h32m32s2/10	88 v.
8º	24	Malocchi-L. Bollaert	Ferrari 2560	6h32m50s6/10	85 v.
9º	49	Bruno-F. Bruno	Allard-Cadillac	—	71 v.

Récord de vuelta: Musso-Collins en la vuelta 52 con 3m26s4/10 a 165,214 km/h. *Promedio del ganador:* 154,653 km/h.

1957 - Circuito de la Costanera de Buenos Aires - 10.219 metros

1º	10	Gregory - Perdisa - Castellotti - Musso	Ferrari 3500	6h10m29s9/10	98 v.
2º	28	Behra-Menditeguy-Moss .	Maserati 3000	6h1m53s4/10	96 v.
3º	8	De Portago - Collins - Castelloti	Ferrari 3000	6h12m59s6/10	96 v.
4º	14	Sanderson-R. Mieres	Jaguar CType	6h12m14s1/10	95 v.
5º	16	L. Piotti-R. Bonomi	Maserati 3000	6h13m39s6/10	91 v.
6º	62	De Tomaso-I. Haskell ..	Osca 1500	—	88 v.
7º	52	Pablo Drogo-Julio Pola .	Ferrari 2000	—	87 v.
8º	68	J. Juhan-A. von Dory ...	Porsche 1500 S.	—	86 v.
9º	36	G. Vianna-H. Ferreyra ...	Ferrari 3500	—	85 v.
10º	50	Carlos Danvila-Omar Terra	M. Benz 300 SL	—	78 v.
11º	48	Néstor Salerno-C. Reyes.	Ferrari 2560	—	74 v.
12º	70	Kurt Delfosse-"Emart" ..	Porsche 1500	—	55 v.

Récord de vuelta: Behra-Menditeguy-Moss en la vuelta 79 con 3m36s a un promedio de 170,316 km/h.

1958 - Autódromo Municipal de Buenos Aires - 9.476,32 metros

1º	2	Peter Collins-Phil Hill ..	Ferrari 2953	6h19m55s4/10	106 v.
2º	4	V. Trips-Gendebien-Musso	Ferrari 2953	6h23m08s	106 v.
3º	48	Stirling Moss-Jean Behra	Porsche 1581	6h23m17s	106 v.
4º	26	Drogo-González	Ferrari 2953	—	102 v.
5º	50	R. Mieres-Von Dory-Barth .	Porsche RSK	—	99 v.
6º	34	G. Munaron-L. Mantovani	Ferrari 1986	—	98 v.
7º	28	M. de Barros-L. Milán ..	Maserati 2996	—	97 v.
8º	10	Trintignan-Picaro	Ferrari 2953	—	95 v.
9º	44	Grandío-E. Kovacks-Jones	Osca 1480	—	95 v.
10º	52	Juhan-H. Wiesse	Porsche RSK	—	94 v.
11º	38	J. Guimarey-C. Guimarey	Maserati 2000	—	80 v.

Récord de vuelta: Peter Collins-Phill Hill en la vuelta 94 en 3m25s9/10 a un promedio de 165,686 km/h. *Promedio del ganador:* 158,635 km/h.

1960 - Autódromo Municipal de Buenos Aires - 9.476 metros

1º	4	Phil Hill-C. Allison	Ferrari 3000	6h17m12s1/10	106 v.
2º	2	Von Trips-R. Ghinter	Ferrari 3000	6h17m42s1/10	105 v.
3º	30	J. Bonnier-G. Hill	Porsche RSK	6h17m44s6/10	101 v.
4º	14	Barberis-Ch. Heins	Maserati 3000	6h17m57s1/10	101 v.
5º	42	V. Dory-Bordeu-"Delke" .	Porsche RSK	6h17m44s8/10	100 v.
6º	36	Goethals-Kurt Delfose ...	Porsche RSK	—	100 v.
7º	34	M. Trintignan-H. Hermann	Porsche RSK	—	95 v.
8º	44	A. Gómez-H. Maestretti .	Porsche RSK	—	94 v.
9º	50	B. Gavazolli-M. Todaro ..	Ferrari 3000 GT	—	92 v.
10º	58	H. Bonhen-H. von Hanstein	Porsche RSK	—	88 v.
11º	52	Ugo Toso-Silvano Turco .	Ferrari 3000	—	83 v.

Récord de vuelta: Nº 20 en la vuelta 22 en 3m22s4/10 a 168,551 km/h. *Promedio del ganador:* 159,780 km/h.

Cuando se habla claro no hay confusiones.

Nunca hemos ocultado cuánto cuesta un Dodge.

Cuando alguien viene a comprarnos uno, sabe perfectamente cuál es su precio total.

En él están incluidos todos los opcionales como equipo completo de fábrica.

Esto evita confusiones.

Como tampoco las hay con la nueva Financiación Chrysler.

Mínimo contado. El resto en 30 meses. Intereses más bajos y sobre saldos.

Lo que viene a aclarar que la última palabra la tiene usted: Polara, GT o Coronado.

DE LUNO

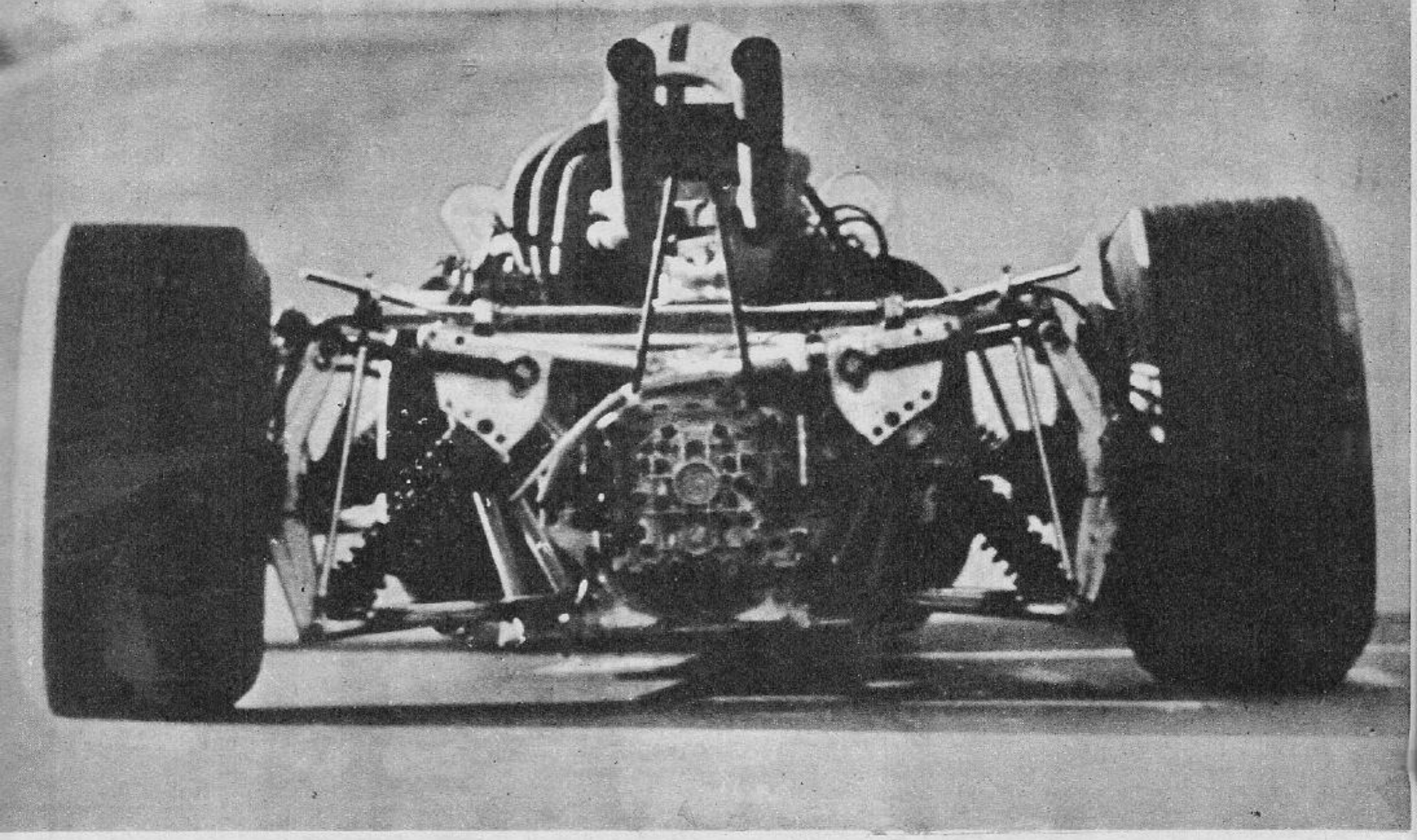
CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

GRANDIO

Suipacha 1120 Capital 42-7278/7681

Callao 1833 Capital 42-2409 y 44-7038

ARGENTINA
el pais de los
AUTODROMOS



Nuestro país tiene uno de los índices más elevados de autódromos- Más de 25 circuitos se reparten sobre nuestro territorio. Un solo problema: La CADAD fiscaliza pero no racionaliza sus ubicaciones

Se sigue poblando el país... con autódromos. Día a día surgen nuevos proyectos y los técnicos comienzan a estudiar terrenos y posibilidades. En este momento se barajan nada menos que seis posibilidades de realización concreta, a través de instituciones o clubes interesados en el automovilismo deportivo. Balcarce es quizás el proyecto más importante de todos los que se realizan en estos momentos. Para los primeros días de enero del 71 Barcarce piensa tener ya su autódromo listo. Según el presupuesto primero, la obra demandará la bonitísima suma de $ 226.342.604, para lo cual se ha previsto un margen de 81 millones 657.396 pesos que corresponden a la atención de gastos imprevistos y fuera de presupuesto. Para lograr el dinero para la construcción del autódromo el gobierno nacional integrará 50 millones de pesos, la provincia otros 30 millones y la municipalidad colocará 108 millones. Además, se piensa en la integración de 4.000 socios fundadores y vitalicios del autódromo, que colocarán 30 mil pesos cada uno para completar la cifra total. El autódromo de Balcarce estará enmarcado en la sierra llamada "La Barrosa" y su diseño estará confiado al ingeniero Petrini, el mismo profesional que proyectó el autódromo de San Juan. El circuito tendrá 4.500 metros de recorrido, con un puente de 30 metros de altura. Habrá treinta boxes.

Ya que estamos por la zona, ocupémonos del autódromo de Mar del Plata, el cual parece que se viene con toda la fuerza que le imprimen sus inspiradores. El autódromo formará parte de un complejo deportivo to-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



supermóvil de ganador a ganador

Ganador por calidad
Esto Ud. lo nota en su motor.
Lo valora también el 65 por ciento de los consumidores de lubricantes en el país.
Y.P.F. es la mayor expendedora de este producto a través de la más vasta red de estaciones de servicio.
Por eso, Supermóvil es ganador.

Supermóvil normal
Para motores a nafta de trabajo moderado.



Ganador por aguante
Su motor saca distancia y sigue ¡como si nada!
La gran estabilidad de los aceites lubricantes es una garantía: los aditivos antioxidantes evitan la formación de barnices o depósitos nocivos.
No hay descomposición.
Por eso, Supermóvil es ganador.

Supermóvil multigrado
Para nafteros o gasoleros que trabajan duro.





HD Suplemento 1
Lubricante de acción reforzada.

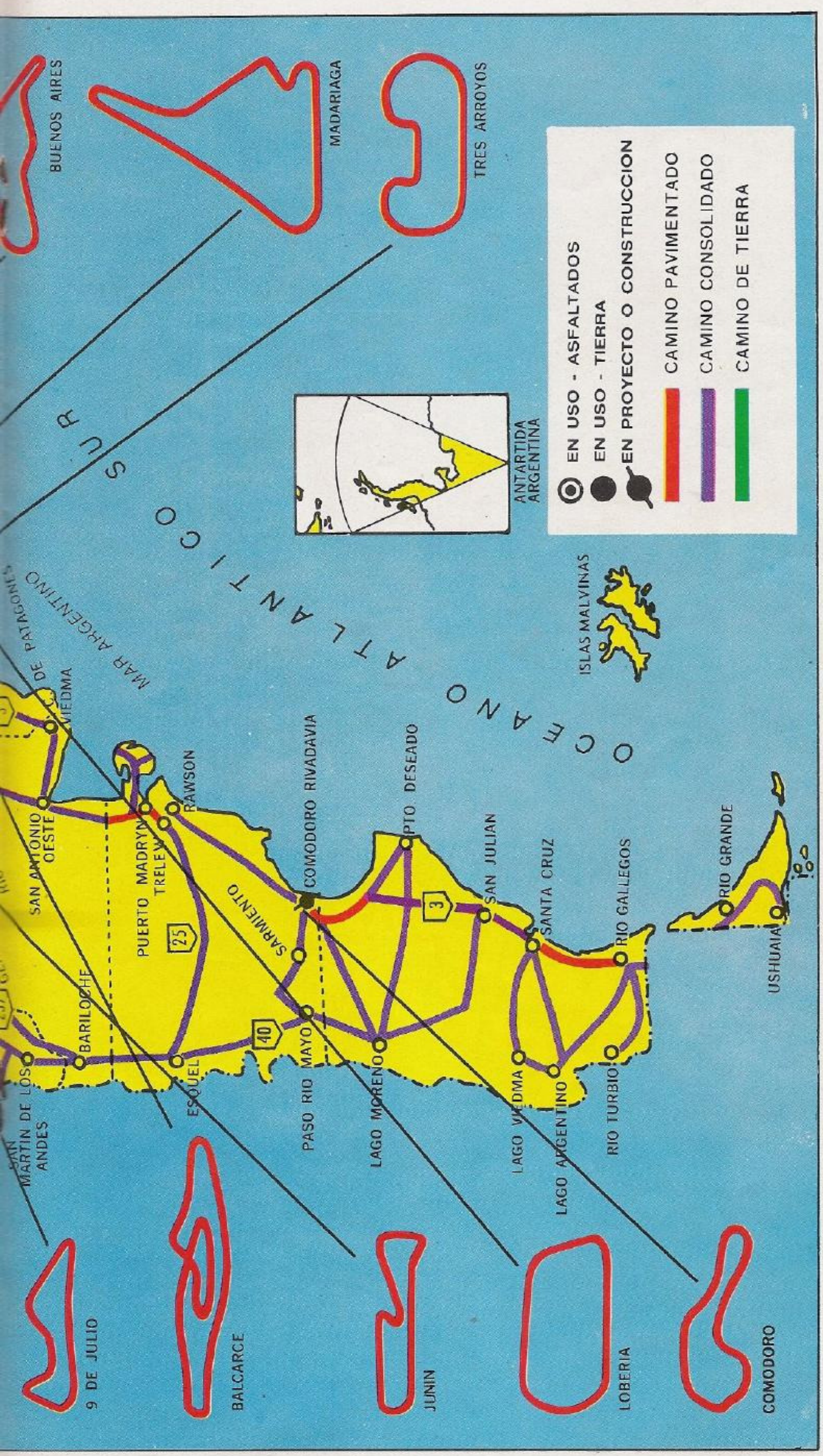
YPF es Ganador!

ARGENTINA EL PAIS DE LOS AUTODROMOS

SAN JUAN
SALTA
PARANA
SUNCHALES
RAFAELA
MENDOZA
SAN RAFAEL
CONCORDIA
CORDOBA
RIO CUARTO
MAGGIOLO
ARRECIFES

LA QUIACA
YACUIBA
SAN SDOR. DE JUJUY
SALTA
METAN
ROSARIO DE LA FRONTERA
CLORINDA
CAFAYATE
TAFI DEL VALLE
S. M. DE TUCUMAN
RES.
R. S. PEÑA
FORMOSA
RIO HONDO
SANTIAGO DEL ESTERO
ANDALGALA
RESISTENCIA
POSADAS
TINOGASTA
CATAMARCA
FRIAS
CORRIENTES
OBERA
ANATUYA
RECONQUISTA
MERCEDES
SANTO TOME
CHILECITO
OJO DE AGUA
GOYA
LA RIOJA
PASO DE LOS LIBRES
JACHAL
PATQUIA
CHAMICAL
LA FALDA
ASCOCHINGA
PISMANTA
CORDOBA
SANTA FE
CALINGASTA
CARLOS PAZ
PARANA
SAN JUAN
ALTA GRACIA
VA. MARIA
ROSARIO
CONCORDIA
P. DEL INCA
MENDOZA
RIO CUARTO
CRISTO REDENTOR
F. V. PUERTO
GUALEGUAYCHU
SAN LUIS
V. MERCEDES
RAMALLO
RUFINO
C. DE ARECO
BUENOS AIRES
SAN RAFAEL
REALICO
PEHUAJO
MALARGUE
CORDILLERA DE LOS ANDES
GENERAL VILLEGAS
DOLORES
SANTA ROSA
LAUQUEN
AZUL
MAIPU
S. CLEMENTE DEL TUYU
MAR DEL AJO
GRAL. ACHA
SIERRA DE LA VENTANA
TANDIL
PINAMAR
BALCARCE
V. GESELL
M. DEL PLATA
NEUQUEN
BAHIA BLANCA
MIRAMAR
ZAPALA
NECOCHEA
GENERAL ROCA
RIO COLORADO
MONTE HERMOSO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AUTODROMOS AL POR MAYOR

Argentina, país de los Autódromos. En un país de 24 millones de habitantes, se reparten más de veinte circuitos y otros tantos en proyecto

Estamos frente a una realidad muy concreta y auténtica. Los autódromos argentinos prosperan a través de nuestro extenso territorio de más de dos millones de kilómetros cuadrados. Sobre esa extensión existen actualmente más de veinte trazados en uso o en vías de construcción. Otros diez están siendo proyectados para el futuro. El boom de los autódromos ha prendido en cada uno de nuestros veinticuatro millones de habitantes. En comparación directa podemos poner a Inglaterra, que con 55.000.000 de habitantes posee solamente catorce circuitos. Una de las frases más comunes de los visitantes "corsas" de la Argentina: "En ningún lugar del mundo vi tanta gente en las carreras de automóviles". Y es una realidad: la Argentina, junto a los Estados Unidos, se ha convertido en el país donde la afición automovilística va "in crescendo" a medida que el tiempo pasa. Sin embargo existe a través de todo este planteo asfáltico una incógnita que aún no ha podido ser develada: ¿Parará alguna vez esta fiebre autodromil en nuestro país?... ¿Quién tomará a su cargo el ordenamiento geográfico de los autódromos?... El caso Córdoba (dos autódromos a 40 km entre sí) nos mueve a la reflexión. La CADAD, sin duda alguna, debe tomar en sus manos ese diagrama ubicativo. Si no se ordenan los futuros proyectos, tendremos cientos de circuitos desparramados por el centro del país. ¿Y el Sur? (sólo Comodoro Rivadavia)... ¿Y el Norte? (Chaco, Tucumán y Salta)... En este número de Parabrisas Corsa les mostramos la mayoría de los autódromos argentinos. Omitimos, por supuesto, aquellos que están recién en vías de concretarse como proyectos primeros y los que por no reunir las mínimas condiciones requeridas no pueden ser utilizados.

GAREF PONE LA MARCA!

en autopiezas electricas



en cada una de las autopiezas eléctricas que produce: Motores de arranque, dínamos, reguladores, alternadores.

La marca es la firma de **GAREF S. A.**

POR ESO LA INDUSTRIA ARGENTINA CONFIA EN ESTA MARCA

PUESTA CON **SEGURIDAD** SOBRE PRODUCTOS DE **CALIDAD.**

GAREF

MOTOCOMPRESORES PARA HELADERAS TIPO FAMILIAR — AUTOPIEZAS ELECTRICAS — MOTORES ELECTRICOS — ALAMBRE DE COBRE ESMALTADO — FUNDICION DE HIERRO GRIS

http://revistasdemauro.wordpress.com

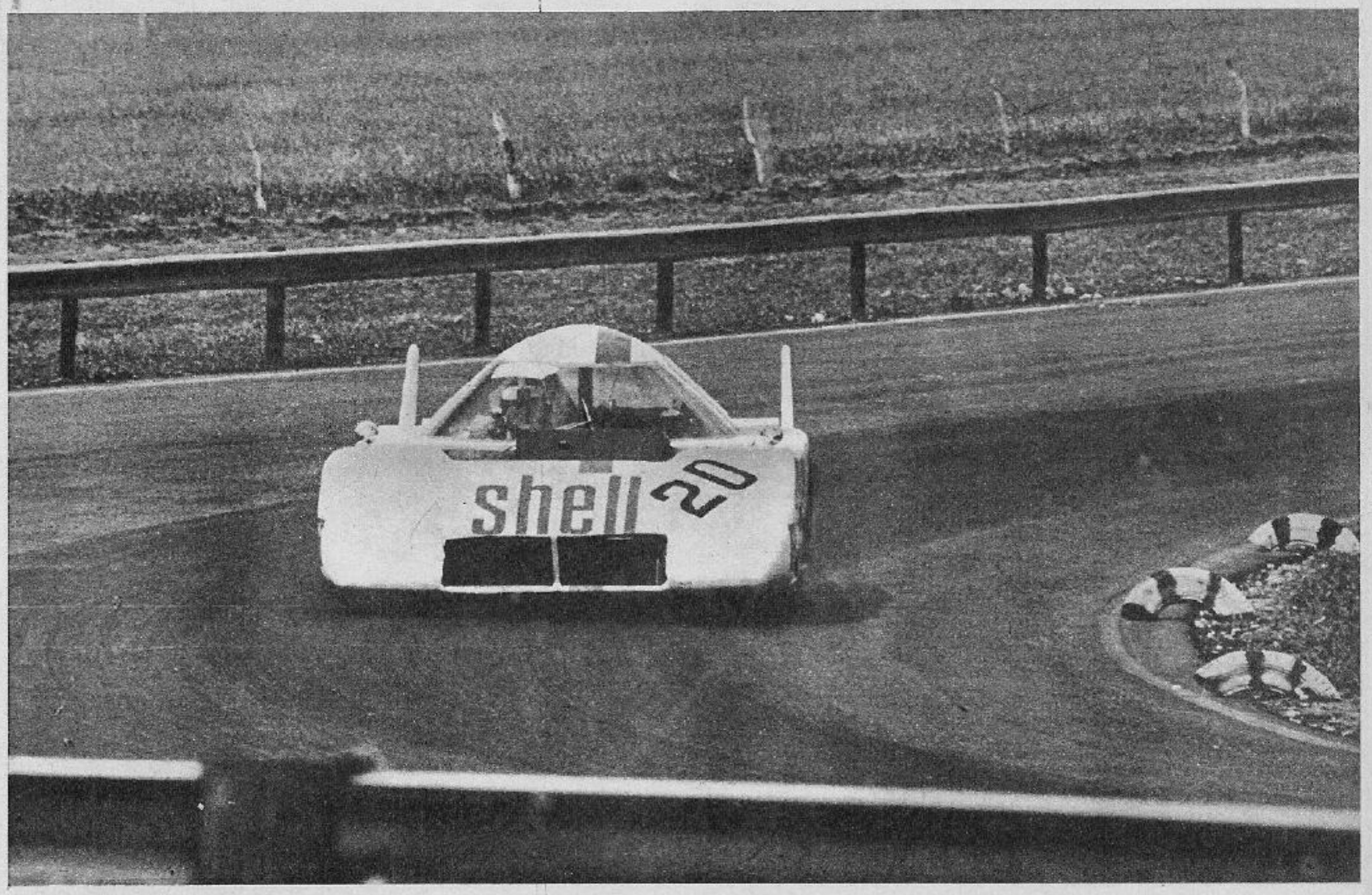
AUTODROMO
CIUDAD DE PARANA

Ubicado a 10 kilómetros de la ciudad de Paraná. Se trata de un circuito totalmente pavimentado, inaugurado con una competencia de anexo "J". La inauguración de este autódromo se hizo casi al mismo tiempo de la apertura del túnel subfluvial que une Santa Fe con Paraná.

Se trata de un trazado "arriñonado" con tres rectas y una zona de curvas y curvones que conforman un interesante sector de mixtos veloces. Pese a que se encuentra en período de construcción en lo que respecta a la infraestructura del autódromo, éste está proyectado para convertirse en un complejo deportivo completo.

Hoteles recomendados: América, 25 de Mayo 228, tel. 11147; Central, Corrientes 190, tel. 10740 y 14164; España, Buenos Aires 60, tel. 10760; Derry Boat, B. Racedo 233, tel. 10086; Gran Hotel Paraná, Urquiza 976, tel. 14800 y 14588; Plaza, San Martín y Urquiza, tel. 10720 y 11220.

Ciudad de Paraná: Situada estratégicamente sobre las barrancas del Paraná, en su margen izquierda y frente a la ciudad de Santa Fe, se encuentra Paraná. la capital de Entre Ríos. Las "cuchillas" entrerrianas, de una belleza natural notable, llegan orgullosas hasta el borde del Paraná. La ciudad de Paraná, además de ser uno de los centros culturales más importantes del país, fue capital de la Confederación Argentina y posee hoy, al lado de sus plazas y paseos públicos, una arquitectura moderna y funcional. Paraná tiene 120.000 habitantes y posee todo tipo de trasportes que la comunican con todo el país.



tal que se erigirá en Santa Clara del Mar, a 18 kilómetros de la ciudad de Mar del Plata. Tendrá cinco trazados distintos, los cuales ya están asentados en el plano general respectivo. Las extensiones serán las siguientes: Circuito Nº 1: 3.250 metros: Circuito Nº 2: 4.200 metros; circuito Nº 3: 2.800 metros; circuito Nº 4: 2.150 metros; y circuito Nº 5: 3.500 metros. Están perfectamente diseñados ya los boxes, las playas de estacionamiento, la torre de control y los accesos. El autódromo de Mar del Plata tendrá acceso por dos rutas: la Nº 2 y la Nº 11.

En el norte, la gente de Salta está también entusiasmada con su autódromo propio y ya está pensando muy seriamente en lo que ellos han dado en llamar "el autódromo de los poetas". Y piensan hacerlo contra viento y marea sobre el lateral de una sierra. Ya el presidente de la CADAD, Roberto Atesio Chesel, estuvo en Salta e inspeccionó el lugar donde se haría el autódromo. Estuvo de acuerdo, le gustó y prometió su apoyo.

San Nicolás de los Arroyos (vulgo, San Nicolás), en la provincia de Buenos Aires, también está por concretar su anhelo: el autódromo. En las márgenes del Paraná, San Nicolás tendrá su circuito con parte de terrenos ganados al río y parte cerca de la ruta Nº 9. Esto es ya una realidad y arrojará un circuito muy veloz de casi diez kilómetros de recorrido.

Otros proyectos aún en pañales son los que ofrecen La Plata, Arrecifes y Junín, que sin lugar a dudas dentro de muy poco tiempo pueden ser una realidad.

Y la rueda de los autódromos sigue girando. Y la Argentina se convierte, poco a poco, en el país con mayor densidad de autódromos del mundo entero.

LOS DE TIERRA

Por la zona de Mar del Plata pululan los trazados de tierra, utilizados por cafeteras, turismo zonal y Ford T. Madariaga, Lobería, Tres Arroyos y Miramar son los exponentes de la zona. Pero como todo llega, estos autódromos serán a la brevedad trazados asfaltados y con todas las de la ley. Ya hay conversaciones tendientes a asfaltar todos estos hermosos circuitos, de lo cual se desprende que categorías tan importantes como cafeteras o Ford T van a tener que empezar a correr en asfalto. ¿Y por qué no? También Sunchales, en Santa Fe, tiene su pista asfaltada: se trata de un óvalo un poco más chico que el de Rafaela. En un futuro no muy lejano el óvalo de tierra se ha de convertir en un hermoso trazado mixto totalmente asfaltado. Para eso, el Auto Midget Club Sunchales está trabajando fuerte en la complementación de los fondos destinados a esa obra, que promete ser fundamental.

Hay algunos autódromos que no están en proyecto y que tampoco son de tierra, pero que por una causa u otra han caído en desuso: Río Cuarto, Bahía Blanca y San Rafael son pistas donde los motores no rugen desde hace mucho tiempo y las gomas no dejan sus testimonios calientes. Sería bueno que se reactivaran y los autos volvieran a girar en carrera.

AUTODROMO
OSCAR CABALEN

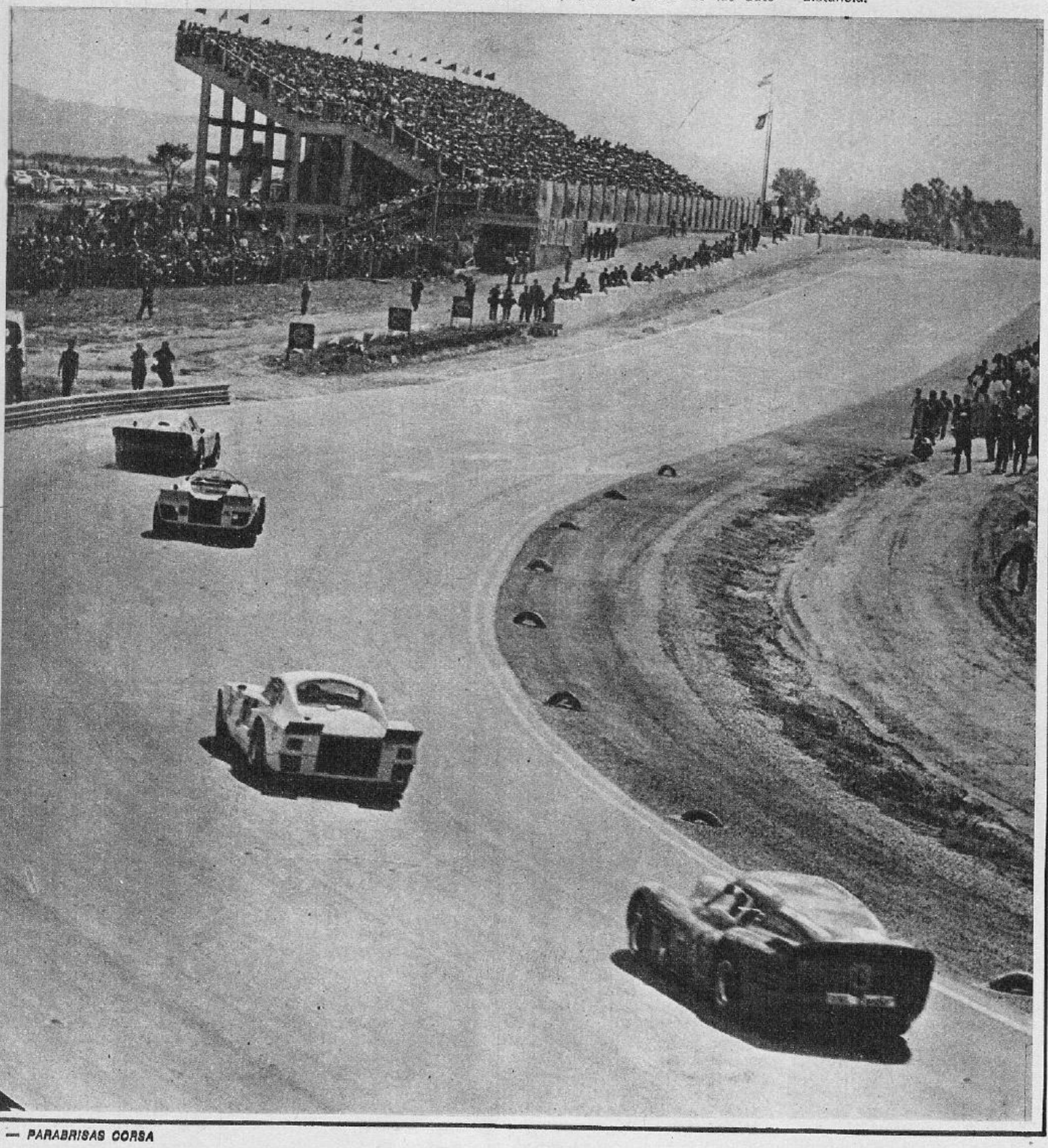
Sobre la ruta que une ciudad de Córdoba con Alta Gracia, el autódromo Oscar Cabalén es uno de los trazados más veloces del país y fue considerado por los pilotos extranjeros que vinieron a correr la Temporada Internacional de Fórmula Dos, como un buen autódromo del país, junto con el de San Juan. Posee un solo trazado, aunque está preparado para construir en su interior otra pista más difícil y trabada. Es escenario de carreras por el Campeonato Argentino y también de competencias zonales de turismo anexo "J".

Tiene 3.101 metros de recorrido y posee instalaciones permanentes como boxes, tribunas e instalaciones sanitarias.

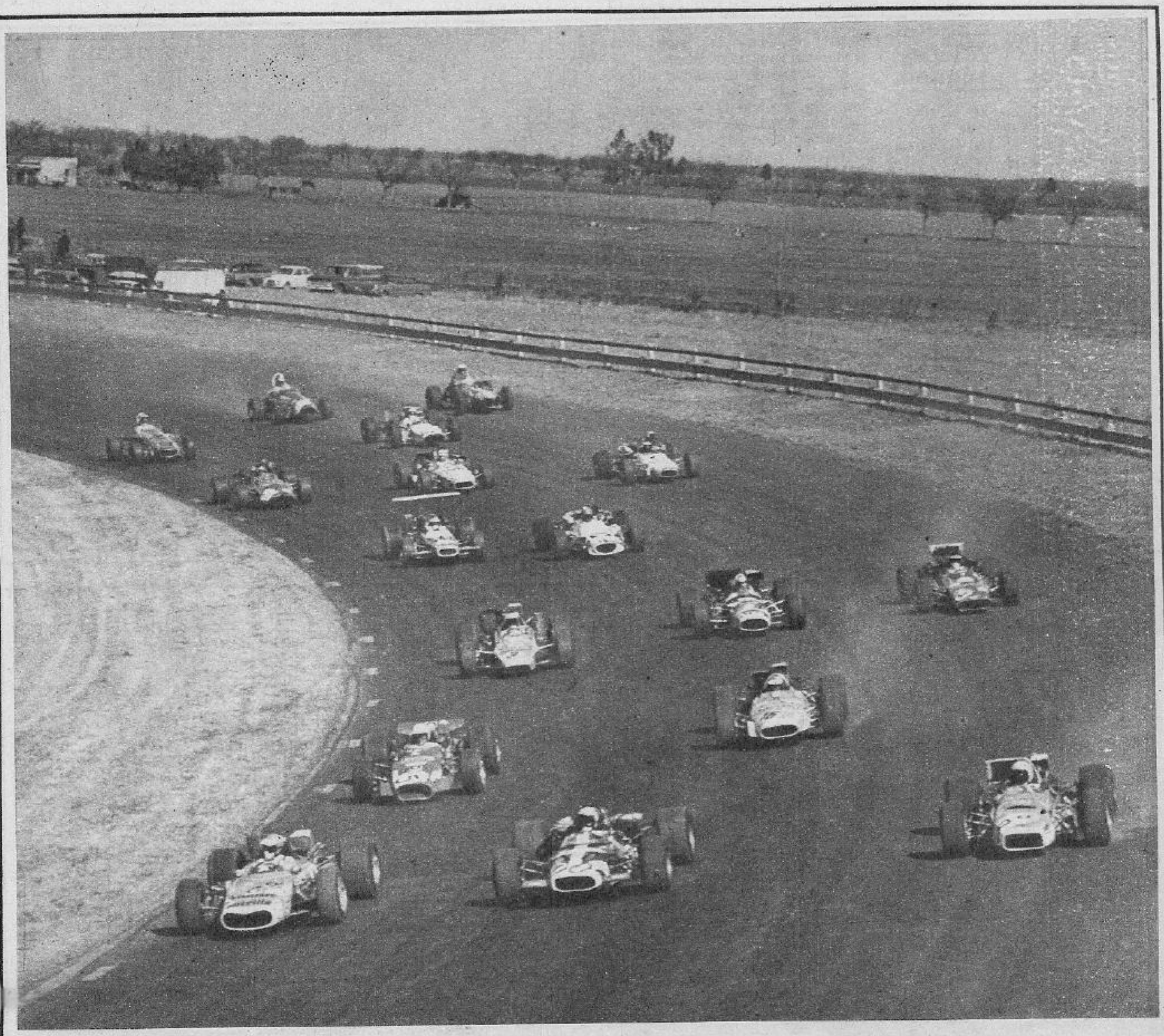
Es uno de los circuitos más anchos del país.

Hoteles recomendados. Córdoba: Argentino, Entre Ríos 60, tel. 4609, 29272 y 28427; Astoria, Avda. Colón 164; Bristol, Rivera Indarte 72, tel. 5005 al 09; Castelar, J. L. de Cabrera 265; City, Rivadavia 240; Crillon, Rivadavia 85, tel. 96093-94; Emperador, 25 de Mayo 240; Gran Rex, Avda. Vélez Sársfield 601, tel. 98658; Sussex, Buenos Aires 65; Windsor, Buenos Aires 214, tel. 24012. **Alta Gracia:** Alta Gracia, Avda. Avellaneda 345; Covadonga, Avda. Quintana 285; Londres, Vélez Sársfield 57; Peti Hotel Colonial, Avellaneda 346; Sierras Hotel.

Ciudad de Córdoba: Capital de la provincia y sede de las autoridades gubernativas. Cabecera del departamento de la capital, con 589.153 habitantes. Fundada en el año 1573 por Jerónimo Luis de Cabrera, está situada sobre las márgenes del río Primero. Es la segunda ciudad del país a pesar de que se discute con Rosario ese lugar. Dista 695 kilómetros de la Capital Federal y está servida por los ferrocarriles G. B. Mitre y Gral. Belgrano y por dos compañías aéreas, además de gran cantidad de compañías de colectivos de larga distancia.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AUTODROMO
CIUDAD DE RAFAELA

Prolongación Avda. Lehmann-Rafaela-Santa Fe. Posee dos trazados distintos. Está totalmente asfaltado y posee instalaciones de boxes y túnel para cruzar de lado a lado la recta principal. Actualmente se realizan los trabajos necesarios para dotarlo de tribunas y otras instalaciones fijas.

El trazado mayor (Circuito Nº 1) es un óvalo con las curvas peraltadas conservando el mismo diagrama de Indianápolis. El circuito Nº 2 en cambio utiliza una de las curvas del Nº 1 y la mitad de sus dos rectas. Estas rectas se unen por medio de una curva que corta trasversalmente el circuito en su punto medio.

Las características técnicas de los dos circuitos son las siguientes: **Circuito Nº 1:** Composición del circuito: 2 rectas de 2.362,02 metros; 4 curvas clotoides de 1.446 metros; 2 curvas circulares de 816,36 metros. Desarrollo de velocidad: alta. Extensión total 4.624,46 metros. Máxima pendiente en curvas: 15 %. Máximo radio en curvas: 245 metros. **Circuito Nº 2:** Composición del circuito: 2 rectas de 791,88 metros; 1 recta de 187,04 metros; 2 curvas clotoides: 723,04 metros; 2 curvas circulares de 577,00 metros; 1 curva circular de 408,18 metros. Desarrollo de velocidad: mediana. Extensión total: 2.687,14 metros. Máxima pendiente en curvas: 15 %. Máximo radio en curvas: 245 metros. Mínima radio en curvas: 120 metros.

La principal competencia de automóviles que se lleva a cabo en este escenario son las famosas "500 Millas de Rafaela". Los ganadores desde la primera edición, el 6 de junio de 1926 fueron los siguientes: 1926: Raúl Riganti (Hudson); 1927: Juan A. Malcolm (Delage 2.000 cm³); 1928: Eric Forest Greene (Bugatti 2.000 cm³); 1929: Domingo Bucci (Hudson); 1930: Cayetano D'Amico (Gardner); 1935: C. Zatuszek (Mercedes Benz); 1936: Ernesto H. Blanco (R. E.O.); 1937: C. Zatuszek (Mercedes Benz); 1938: Luis Brosutti (Mercedes Benz); 1939: E. A. Donzino (Cadillac 16 cil.); 1940: Ernesto H. Blanco (REO); 1947: Pablo Gulle (Ford-Bugatti); 1948: Luis E. Brosutti (Mercedes Benz); 1949: José Fantó (Mercedes Benz); 1950: Juan Manuel Fangio (Talbot-Lago); 1951: José Fantó (Mercedes Benz); 1954: Roberto W. Bonomi (Ferrari); 1955: Alberto Rodríguez Larreta (Ferrari); 1956: Carlos Najurieta (Ferrari); 1957: Ramón Requejo (Chevrolet Wayne); 1958: J. F. González (Ferrari-Corvete); 1959: J. F. González (Ferrari-Corvette); 1960: Ramón Requejo (Chevrolet Wayne); 1961: Hugo Galaverna (Chevrolet Wayne); 1962: Ramón Requejo (Chevrolet); 1963: Vicente Cipollatti (Chevrolet); 1964: Domingo Di Santo (Chevrolet); 1966: Jorge Cupeiro (Ferrari-Chevrolet); 1967: Héctor Luis Gradassi (Destefano-Tornado); 1968: Carlos Alberto Pairetti (AMCS Destefano-Chevrolet 250); 1969: Jorge Juan Ternengo (Bravi-Tornado).

El récord de las 500 Millas Argentinas está en manos de Carlos Alberto Pairetti, quien con AMCS Destefano-Chevrolet 250 hizo un promedio de 217,019 km/h. El record del circuito está en manos de Eduardo José Copello durante la clasificación de las 500 Millas Argentinas de 1968 con 1m1s2/10.

Hoteles recomendados: Hotel España, Lavalle 219; Gran Toscano, Avda. Santa Fe 447, tel. 21807; Hotel Plaza, Boulev. Lehmann 380, tel. 1127; Residencial Rafaela, Belgrano 489, tel. 21675; Hotel Victoria, Avda. Santa Fe 4117, tel. 2374.

Ciudad de Rafaela: Cabecera del Departamento de Castellanos. Dista 511 kilómetros de Buenos Aires y 208 km. de Rosario. Zona agrícola-ganadera con cultivos de cereales y con industrias de tambos y creemrías. Población estable: 40.000 habitantes.

AUTODROMO
CIUDAD DE CONCORDIA

Ruta Nacional Nº 14, a 10 kilómetros de la ciudad de Concordia (Entre Ríos). El día 11 de diciembre de 1968 se firmó el contrato entre los directivos del Auto Club Concordia y la empresa contratista "La Vivienda Argentina", por las obras de asfalto del Autódromo Ciudad de Concordia por un valor total de $ 12.990.800. El autódromo está compuesto por una larga recta donde están ubicados los boxes, y el resto se complementa con un trazado muy veloz, en forma de riñón. Está prevista una prolongación. El autódromo tiene un trazado de 2.500 metros para posteriormente ser ampliada a 4.500 metros.

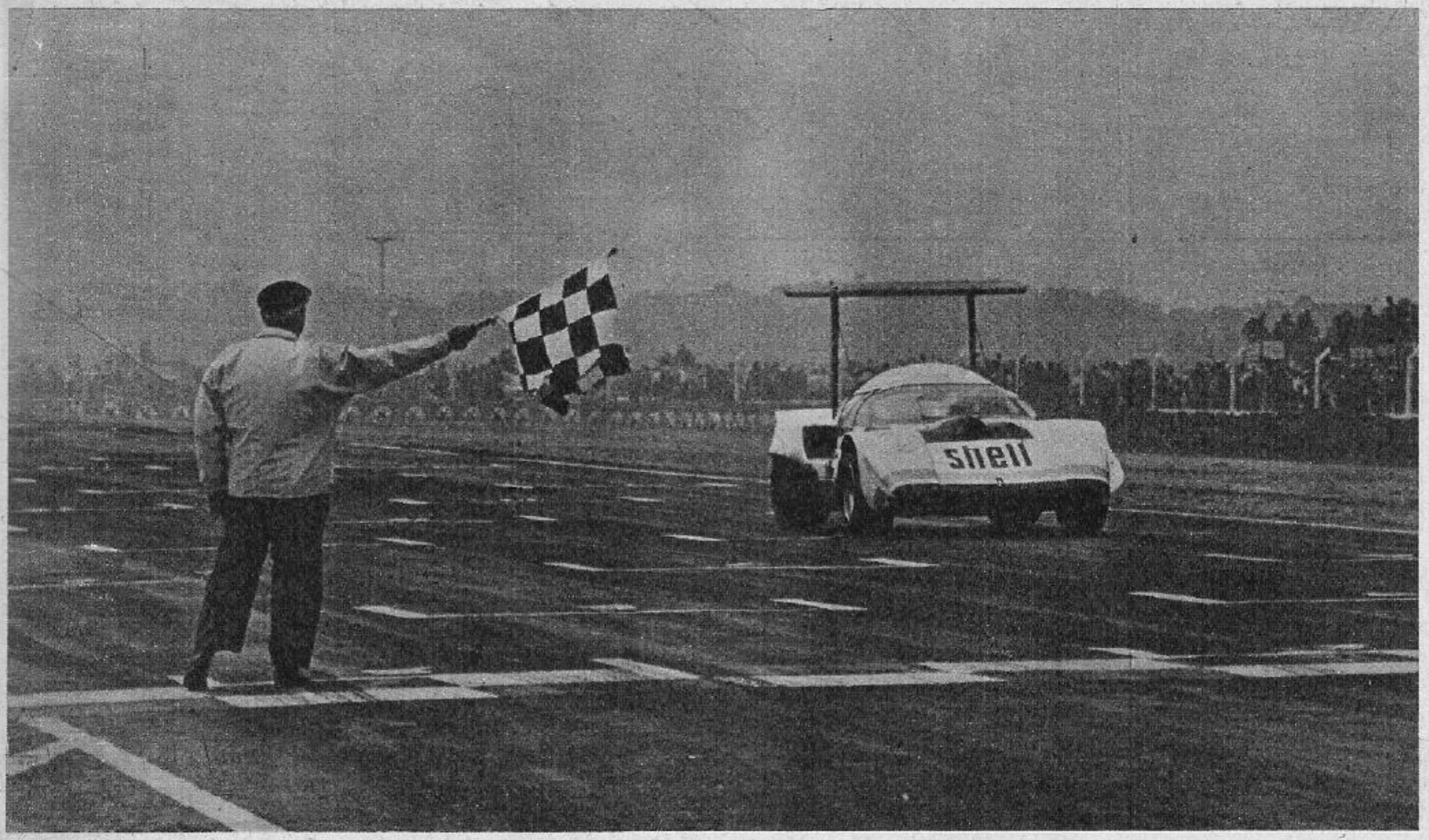
Las comodidades de este circuito alcanzan a boxes para 38 automóviles, instalaciones sanitarias, zona de desaceleración con una "isla" para reparaciones rápidas y cerca de 700 metros de "guard-rails" cubriendo las seis zonas "calientes" del autódromo.

El trazado es propiedad exclusiva del Auto Club Concordia, con sede en la calle H. Yrigoyen 627, teléfono 5155, de Concordia, Entre Ríos.

Hoteles recomendados: Argentino, Pellegrini 560, tel. 2797; Buenos Aires, Pellegrini 408, tel. 1432; Central, 1º de Mayo 185, tel. 2842; Colón, Pellegrini 611, tel. 2815; Comercio, Rivadavia 465, tel. 2596; España, Buenos Aires 201, tel. 2512; Español, Yrigoyen 552, tel. 1456; Imperial, Urquiza 507, tel. 2535; Pellegrini, Buenos Aires 99, tel. 3341 y Reyna, Buenos Aires 61, tel. 2510.

Ciudad de Concordia: Cabecera del partido de su nombre, tiene 71.700 habitantes. Es la ciudad más comercial de la provincia y está ubicada sobre la margen derecha del río Uruguay, frente a la localidad uruguaya de Salto. Dista de Buenos Aires 546 kilómetros y es una de las principales ciudades del litoral. En su aeropuerto opera Aerolíneas Argentinas.





AUTODROMO
DE MAGGIOLO

A cinco kilómetros de la Ruta Nacional Nº 9 está ubicado el Autódromo de Maggiolo. Está a 25 kilómetros de Venado Tuerto. Las características del Autódromo de Maggiolo lo han convertido en uno de los mejores circuitos del país, donde la seguridad del espectador y la del público asumen importantísimo factor. Este autódromo se construyó para festejar el 53º aniversario del Club Atlético Maggiolo.

Características del circuito: Extensión total: 3.218 metros y ancho del pavimento: 12 metros.

Posee instalaciones permanentes: boxes, torre de control para la CADAD, talleres, parque cerrado, boxes para las radios y servicios sanitarios completos. La tribuna ya terminada está construida en estructura de caños y se proyecta construirla en cemento armado.

Además posee una pista de aterrizaje casi paralela a la recta principal. El Autódromo de Maggiolo ha sido construido por el Club Atlético de Maggolo y se maneja como si fuera una auténtica empresa. El presidente del club es el señor Tomás J. Rooney (h) y Miguel Angel Aguirre el secretario.

En la localidad de Maggiolo aún no se dan las comodidades necesarias como para poder alojar gente, así que los interesados deben trasladarse hasta, o centrar su base de operaciones, en Venado Tuerto.

Hoteles recomendados: En Venado Tuerto: Londres, Belgrano esq. Alvear, tel. 1700; Hotel Mayo, San Martín 201, tel. 1273; Hotel Montanari, Juan B. Justo 235; Nuevo Italia, Belgrano 1, tel. 1112; Hotel Riviera, Belgrano y Alvear; Hotel San Martín, Belgrano 759, tel. 1011; Terminal, 25 de Mayo 1140, tel. 1036; Hotel Victoria, Juan B. Justo 299, tel. 1773.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTODROMO
GENERAL SAN MARTIN

(Mendoza). Circuito ubicado en el Parque General San Martín, al pie del Cerro de la Gloria, cerca del centro de la ciudad de Mendoza. Posee un circuito solamente, que tiene un trazado de 4.184,31 metros. Está totalmente asfaltado pero no posee instalaciones. Tiene una pequeña recta que une dos partes del circuito convirtiéndolo en otro trazado, pero nunca se utiliza por estar en mal estado. Tiene graves inconvenientes que lo hacen inseguro tanto para el público como para los mismos corredores. No hay tribunas y las banquinas son de ripio por lo que en plena carrera se suele llenar la pista de piedras.

Este autódromo se inauguró el 4 de mayo de 1953 con el XI° Premio Vendimia ganando Juan Gálvez (Ford) con 2h10m30s y un promedio de 145,552 km/h, siendo segundo su hermano Oscar (Ford), tercero Julio Devoto (Ford), cuarto Vicente García (Ford) y quinto Daniel Guevara (Chevrolet).

En este autódromo se realizaron varias competencias internacionales, la última de las cuales fue la reservada para máquinas de Fórmula Tres. Actualmente el autódromo de Mendoza se encuentra en desuso, aunque hay varios proyectos para modificarlo y darle nueva vida.

Hoteles recomendados: Americano, 25 de Mayo 1184, tel. 18622-18174; Andino, J. V. González 162; Argentino, Espejo 455; Best, Perú 1460, tel. 18340 y 18349; Cervantes, Amingorena 65, tel. 14720; City Hotel, Gral. Paz 95, tel. 17343; Crillon, Perú 1065/67, tel. 15525; De Francia, Las Heras 732; Escorial, Necochea 675, tel. 16885; Gran Hotel La Micela, Primitivo de la Reta y Amingorena, tel. 17504-16503.

Ciudad de Mendoza: Capital de la provincia del mismo nombre, una de las más ricas y productivas del país. Tiene 118.000 habitantes. Dista 1.065 kilómetros de Buenos Aires. Esta ciudad, que fue fundada en 1561 fue destruida en gran parte por un terremoto en 1861 y luego reconstruida. El gran Parque General San Martín es uno de los orgullos de los mendocinos y motivo de admiración por parte de los turistas. Partiendo de la ciudad de Mendoza, el viajero tiene la posibilidad de conocer innumerables lugares de una belleza natural inconmensurable, como Potrerillos, canchas de sky, Puente del Inca, Cristo Redentor, etcétera.



AUTODROMO MUNICIPAL DEL PARQUE ALMIRANTE BROWN

Avda. General Paz y Avda. Roca, Capital Federal. Posee catorce trazados distintos numerados del 1 al 15, pero el Nº 13 ha sido omitido por razones obvias. Se comenzó a construir en 1950 y se inauguró el 8 de marzo de 1952 con una competencia reservada a máquinas especiales, otra para autos Sport y una tercera para Mecánica Nacional. La primera de ellas fue ganada por Juan Manuel Fangio con Ferrari 2.000 cm³, la segunda por Adolfo Schwelm Cruz, con Alfa Romeo, y la tercera por Pablo Birger con Ford 60.

La extensión de los circuitos es la siguiente: Circuito Nº 1: 3.139,55 metros. Circuito Nº 2º 3.912,56 metros. Circuito Nº 3: 3.934,11. Circuito Nº 4: 4.706,92 metros. Circuito Nº 5: 2.126,31 metros. Circuito Nº 6: 4.208,33 metros. Circuito Nº 7: 2.640,85 metros. Circuito Nº 8: 3.435,41 metros. Circuito Nº 9: 3.413,66 metros. Circuito Nº 10: 2.625,01 metros. Circuito Nº 11: 6.288,55 metros. Circuito Nº 12: 5.240,10 metros. Circuito Nº 14: 7.601,66 metros. Circuito Nº 15: 6.964,73 metros.

Tiene instalaciones permanentes que incluyen boxes, tribunas, confitería, garajes, torres de control e instalaciones sanitarias y de servicios. Está considerado como uno de los autódromos más seguros del mundo.

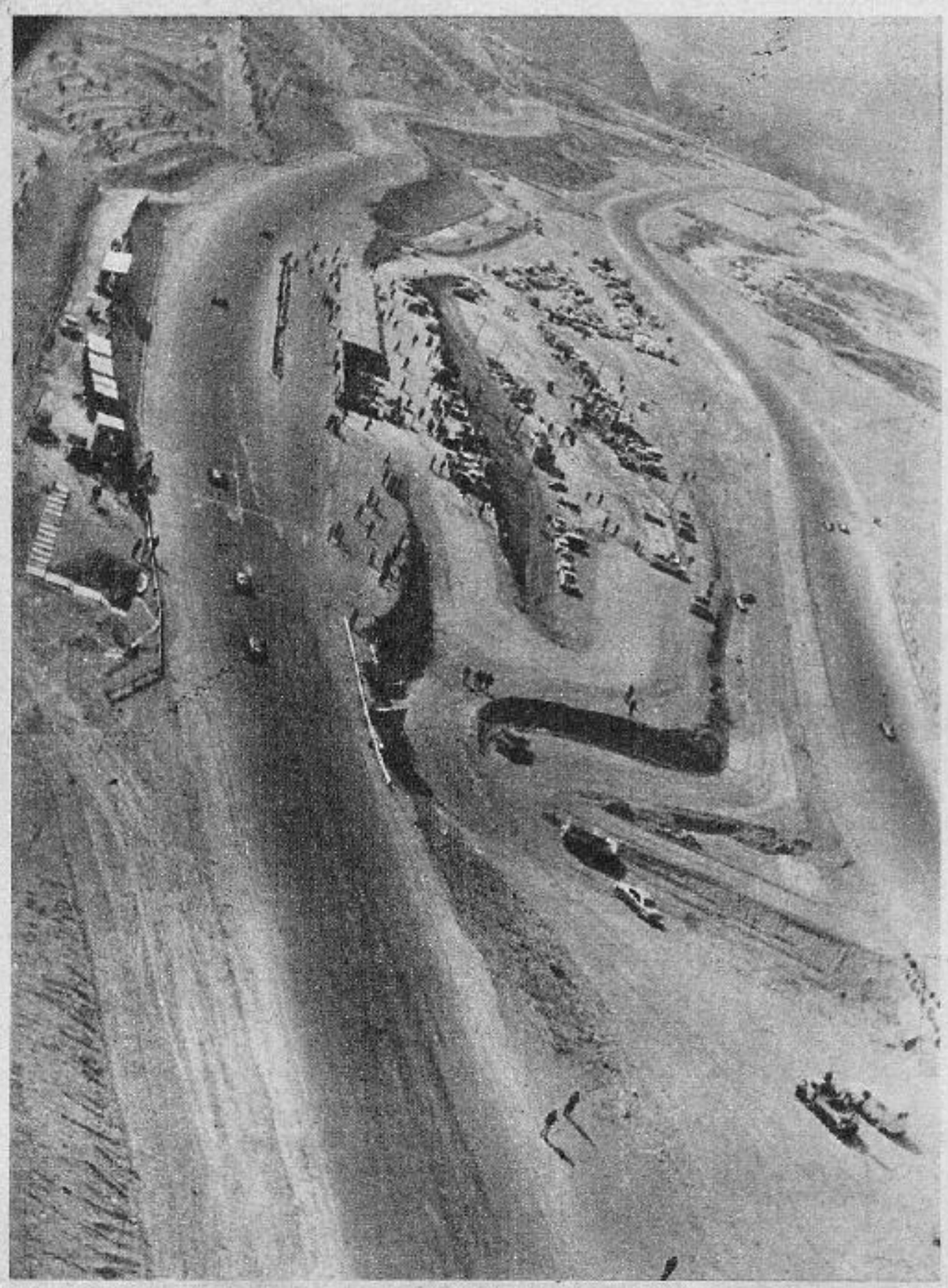
El Autódromo Municipal se encuentra habilitado diariamente para las prácticas de todas las categorías, incluyendo motocicletas siempre y cuando el piloto sea poseedor de la licencia de corredor correspondiente.

Hoteles recomendados: Hotel Avenida, Avda. de Mayo 623, tel. 34-5664; Caribe Hotel, Uruguay 266, tel. 40-3701; Hotel Castelar, Avda. de Mayo 1152, tel. 37-5001; City Hotel, Bolívar 160, tel. 34-6481; Claridge Hotel, Tucumán 535, tel. 32-4001/9; Crillon Hotel, Santa Fe 796/98, tel. 31-4484; Chile Hotel Romanelli, Avda. de Mayo 1297, tel. 37-3441; Du Helder Hotel, Rivadavia 857, tel. 40-3404; Gran Hotel de La Paix, Rivadavia 1155; Gran Hotel Orly, Paraguay 474, tel. 32-5344; Hotel Impala (lugar donde paran habitualmente Pronello, Pascualini, Gradassi, etc.), Libertad 1215, tel. 42-5190; Italia Hotel Romanelli, Reconquista 645/49, tel. 32-6361; Liberty Hotel, Avda. Corrientes 626/32, tel. 42-0261/69; Monumental Hotel, Junín 357, tel. 47-9021/29; Plaza Francia, E. Schiaffino 2189, tel. 42-9631/37.

Ciudad de Buenos Aires: 197 kilómetros cuadrados de extensión. Fue fundada en 1536 por Pedro de Mendoza. Destruida en 1541, fue fundada por segunda vez por Juan de Garay en 1580 casi en el mismo emplazamiento anterior. Está ubicada a orillas del Río de la Plata y recibe todas las líneas de ferrocarriles del país como así también está conectada con el resto del país con dos líneas aéreas (Aerolíneas Argentinas y Austral) e infinidad de compañías de colectivos. Tiene 3.300.000 habitantes en su radio urbano y 7.000.000 contando el Gran Buenos Aires.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



AUTODROMO DE EL ZONDA

Ruta Nº 20, a 15 kilómetros del centro de San Juan. Está totalmente asfaltado y posee instalaciones de boxes, garajes, parque cerrado, controles y servicios sanitarios permanentes. No posee tribunas de cemento, pues se utiliza las laderas de las sierras para que la gente observe el desarrollo de la competencia.

Posee un solo trazado de 3.230 metros de recorrido. Partiendo de los boxes se enfrenta una serie de mixtos denominados "La Viborita" para luego entrar en una bajada que desemboca en la zona denominada "El Rulo". Del rulo se sale pasando sobre un puente y se dobla inmediatamente a la derecha para luego encarar una recta con dos curvas muy suaves (a fondo) que finalizan en una horquilla. Luego de la horquilla se sale directamente a la recta de boxes y por ende a la llegada.

El autódromo fue construido por la Asociación Sanjuanina de Volantes con la ayuda del gobierno de la provincia de San Juan. Actualmente está considerado como una atracción turística. Se realizan, amén de carreras de Sport Prototipos, Fórmula Uno y Dos y Turismo Anexo J, competencias zonales de Turismo que reúnen a pilotos de Mendoza, San Luis y el propio San Juan. El autódromo de El Zonda es, en otras palabras, el epicentro de la actividad automovilística de la zona de Cuyo.

Hoteles recomendados: Hotel Austria, Sarmiento 272 (norte), tel. 5274; Hotel Bristol, Entre Ríos 368 (sur); City Palace, Rivadavia 51 (oeste), tel. 3045/2931; Hotel Estornell, Bmé. Mitre 31 (este), tel. 5122/5442 (en este hotel paran los integrantes del equipo Peugeot: Migliore, Mayorga, López, Casá, etc.); Residencial Austria, Sarmiento 272; Selby Hotel, Avda. Rioja esq. Rivadavia, tel. 4766 y 4777; Sussex Turismo, Avda. Libertador Gral. San Martín y Las Heras, tel. 6677 y 4627; Nogaró, Ignacio de la Rosa y Gral. Acha, tel. 7501.

Ciudad de San Juan: Capital de la provincia de San Juan. Dista 1.219 kilómetros de Buenos Aires. Fundada por don Juan Jufré el 13 de junio de 1562, fue casi totalmente destruida por un terremoto el 15 de enero de 1944. Cuenta con una población de 106.746 habitantes. Hoy su reconstrucción es un hecho ya que presenta un aspecto realmente modernos en base a edificios limpios y construidos bajo el sistema antisísmico.

Trasportes: Cubren el trasporte hasta San Juan los ferrocarriles Gral. San Martín y Gral. Belgrano; las compañías aéreas Aerolíneas Argentinas, Austral y Líneas Aéreas de Cuyo. Funcionan además seis líneas interprovinciales de ómnibus, constituidas por modernísimas unidades que conectan a San Juan con Córdoba, Buenos Aires, La Rioja, Mendoza y San Luis.

LOS CONCESIONARIOS FORD PIENSAN EN EL VEHICULO QUE LE VENDEN

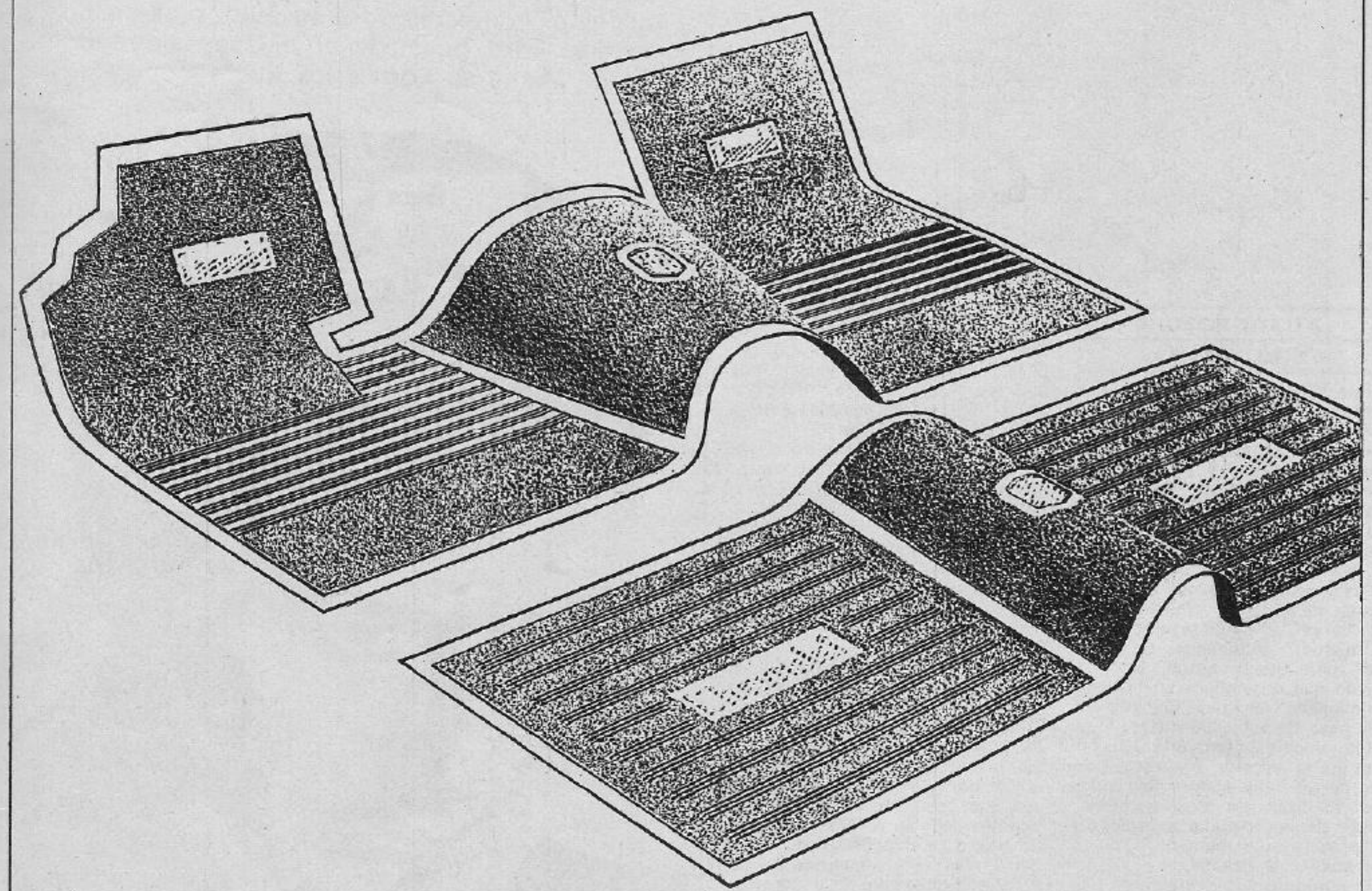
Sólo los Concesionarios Ford le pueden proporcionar personal especializado, talleres modernos y . . . repuestos legítimos. Cuando necesite repuestos para su auto, pick-up o camión Ford, búsquelo en el Concesionario Ford. Confíe su Ford a los que saben.

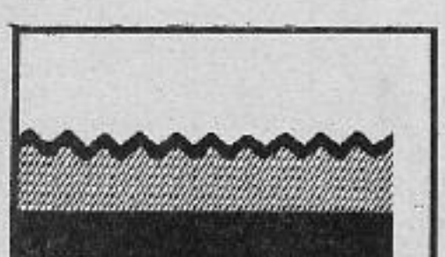


Para conductores de taco fuerte

nuevos cubrealfombras Pirelli

Protegen, alegran y valorizan su coche manteniendo flamantes las alfombras originales. Hay un juego diseñado especialmente para cada marca y modelo de automotor. Colores brillantes: Habano Biela - Verde Magneto - Rojo Dínamo - Negro Leva - Plateado Volante - Azul Cigüeñal - Dorado Competición.





Unidades elásticas súper resistentes al desgaste y a la abrasión

Capa superior: Antideslizante, de gran "agarre," elaborada con Policloruro de Vinilo brillante.

Capa inferior: Base elástica de natural adaptación al piso, exclusiva de Pirelli.



Los cubrealfombras Pirelli se venden en los negocios del ramo.

Cómprese un juego y... métale taco nomás!

proteger... el verbo es

PIRELLI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡viva la moda libre!



1 Campera deportiva en poliéster y refuerzos de cuero en hombro y mangas. Ideal para caza y pesca $ 6.980.

2 Remera en algodón Pima Peruano, en 20 tonos de gran moda. Prenda fresca y superelegante $ 2.998.

3 Short de baño, modelo exclusivo sobre diseño del más afamado modisto europeo, en telas estampadas de última moda $ 2.998.

4 Camisa sport manga corta, en voile 65% poliéster y 35% algodón, en 15 tonos actualísimos $ 2.998.

5 Pantalón gran sport en la invencible tela poliester Eural exclusiva de Modart, en cuadrillé de gran moda $ 5.998.

6 Pantalón deportivo en la prodigiosa fibra poliéster, corte de gran actualidad y 15 tonos de moda $ 3.998.

7 Elegante conjunto de playa: Camisa modelo Hollyday Inn con cierre cremallera hasta el ruedo, hermosos estampados exclusivos y 6 tonos distintos $ 4.998. Semibermuda haciendo juego $2.998; Las dos prendas $ 7.500.

8 Sensacional Campera modelo exclusivo Europa, triunfadora en el verano de Cap d'Antibes. Bolsillos con cierres. Elegante cuello con botones $ 9.980.

COMPRE MODA EN MODART

¡su sastreria exclusiva a la vanguardia de la moda masculina!

FELIZ PRIMAVERANO MODART

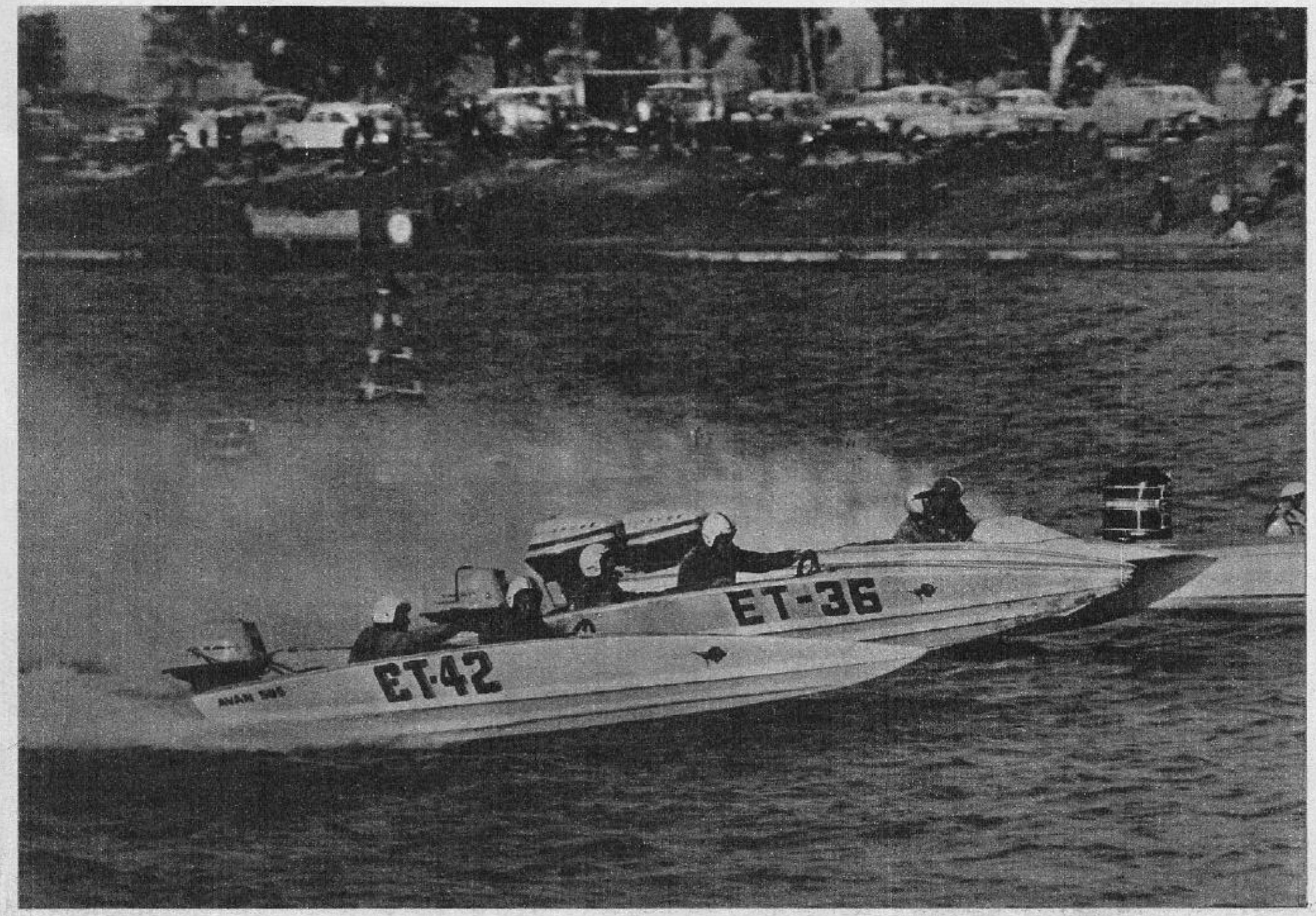
CAPITAL FEDERAL: Esmeralda 141 - Tel. 45-6001 al 6008; Suipacha y Lavalle (en refacción) - Tel. 392-0457; Maipú y Corrientes - Tel. 392 - 5933/9242; Av. de Mayo y Perú - Tel. 33-4181; Corrientes y Uruguay - Tel. 40-4241; Rivadavia 6.800 - Tel. 63-2222; Cabildo y Mendoza - Tel. 73-4444/76-5841; GRAN BUENOS AIRES: **Avellaneda:** Av. Mitre y Pavón - Tel. 22-4141; **La Plata:** Calle 5 esq. 50 - Tel. 20334; BUENOS AIRES: **Bahía Blanca:** Alsina 27 - Tel. 22396; **Punta Alta:** Bernardo de Yrigoyen 101 - Tel. 235; **San Pedro:** Bmé. Mitre 773 - Tel. 6356; CORDOBA: San Martín 41 - Tel. 98981; **Río Cuarto:** Constitución esq. Bs. Aires - Tel. 2013; **Villa María:** Gral. Paz 45 - Tel. 1458; CORRIENTES: Junín y Mendoza - Tel. 4088; CHACO: **Resistencia:** A. Argentina 68 - Tel. 7004; ENTRE RIOS: **Concordia:** Bmé. Mitre y Urquiza - Tel. 3340; **Paraná:** San Martín 777 - 18220; MENDOZA: San Martín 1435 - Tel. 16030; **San Martín:** 9 de Julio esq. Alvear - Tel. 2386; **San Rafael:** Olascoaga esq. San Martín Tel. 2234; RIO NEGRO: **Gral. Roca:** Tucumán 750 - Tel. 0900; SALTA: Juan B. Alberdi 45 - Tel. 14017; SAN JUAN: Rivadavia 74 (e) - Tel. 4068; SANTA FE: **Rosario:** San Martín 949 - Tel. 49282; **San Lorenzo:** San Martín 1109 - TUCUMAN: Muñecas 167/171 - Tel. 18655.

NAUTICA

ELIJA USTED

Una guía completa de todos los motores fuera de borda que se pueden comprar en nuestro país. Las características técnicas y precios

por NICOLAS GELORMINI

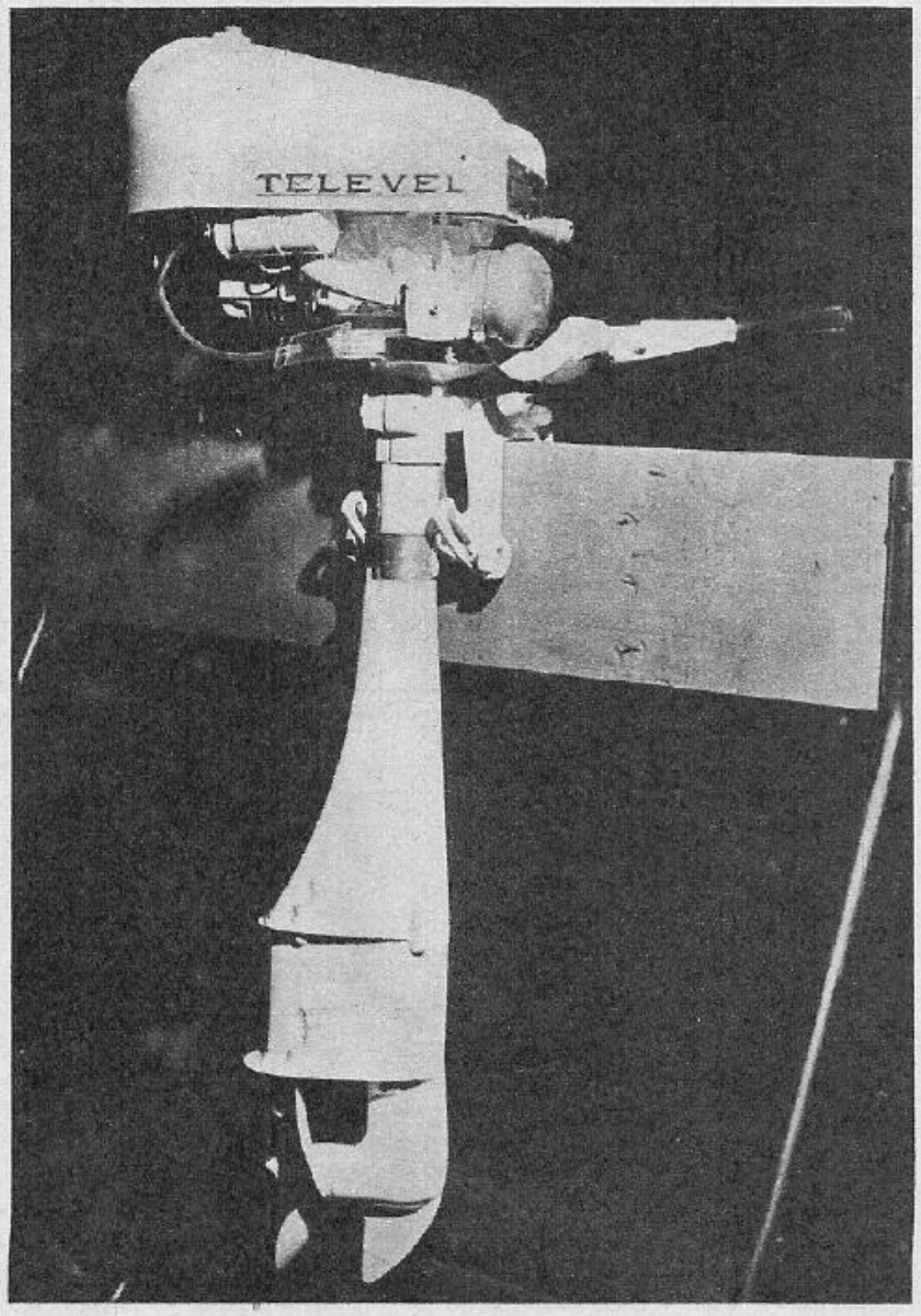


Si nuestro pueblo es una mezcla de razas, el Delta es una mezcla de motores. Potencias desde 1 ½ caballo hasta 125 se encuentran en la popa de la infinidad de lanchas que pululan por el Tigre. Parabrisas CORSA desea dar un panorama completo de los motores fuera de borda más difundidos de modo de condensar en pocas páginas un buen caudal de información técnica de utilidad para el usuario o futuro comprador.

La industria nacional está representada por los motores YUMPA, TELEVEL y ZANELLA (cuya producción justifica plenamente la protección a la industria nacional de que gozan); los norteamericanos los ilustramos con EVINRUDE, JOHNSON, MERCURY y CHRYSLER; los europeos, CARNITI y ARQUIMEDES, y el imperio del Sol Naciente con el YAMATO. Si alguna conclusión puede sacarse al terminar el artículo es que, evidentemente, si alguien se queda sin andar en lancha no ha de ser por falta de motores precisamente.

Una última advertencia. Por aplicación del decreto 13.136/59 no pueden adquirirse los motores importados en forma individual, es decir, cada uno que se importa debe estar destinado a una lancha nueva que es fabricada por el astillero que hace las veces de importador. De modo que aunque aquí demos los precios en forma aislada del motor, éste forma parte indivisible de una lancha que debe adquirirse en conjunto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TELEVEL

Potencia	HP	3,3
R. P. M. correspondientes .	r.p.m.	4.800
Cilindrada	cm³	76
Nº cilindros ..	—	1
Diámetro	mm	48
Carrera	mm	42
Arranque	—	manual
Mezcla nafta - aceite	—	25:1
Peso	Kg	14
Relación motor-hélice	—	13:21
Nº palas	—	2
Diámetro	mm	172
Paso	mm	115
Precio	m$n	87.500

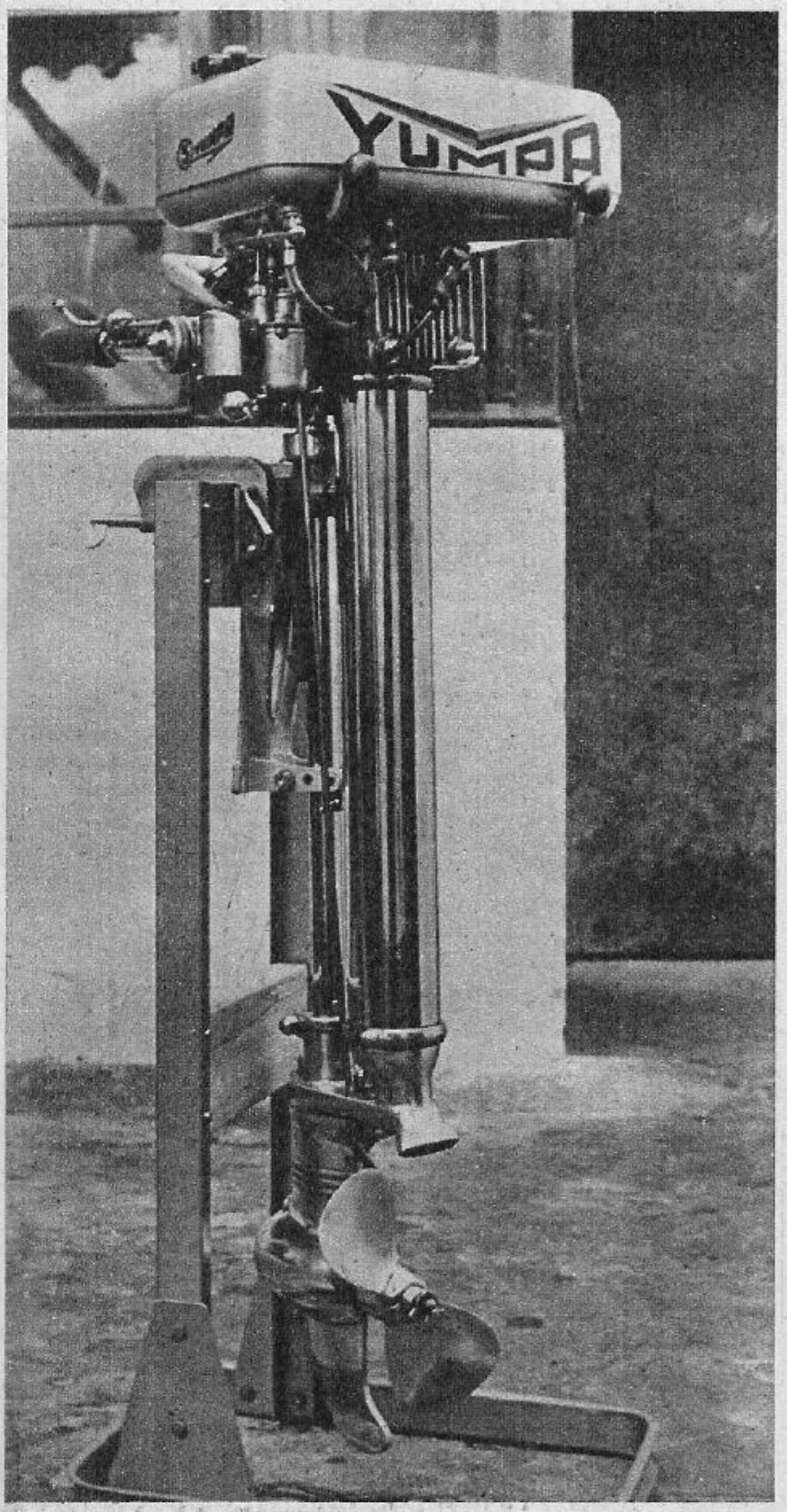
NOTA: el aceite para mezcla debe ser SAE 50, el encendido por volante magnético y mando sincronizado con el avance del encendido. También se ofrece en la versión de 5 HP a 95.000 m$n. Fabrica TELEVEL S. A.



JOHNSON

Potencia	HP	115	85	55	40	33	25	20	9½	6	4	1½
R.P.M. correspondientes	r.p.m.	5.000	5.000	5.000	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.000
R.P.M. máximas	r.p.m.	5.500	5.500	5.500	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	4.500
Nº cilindros	—	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	1
Cilindrada	cm³	1.575	1.517	814	719	664	361	361	249	145	87	43
Diámetro	mm	87,3	85,7	76,2	81	77,8	63,5	63,5	58,7	49,2	39,7	39,7
Carrera	mm	65,7	65,7	59,5	69,8	69,8	57,1	57,1	46,0	38,1	34,9	34,9
Carburadores	—	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1
Diámetro hélice provista	pulg.	13¼	13¼	13¼	10½	10½	9	9	8⅛	8	8	7¼
Paso correspondiente	pulg.	17	17	17	12	12	10	10	8	7¼	5½	4½
Nº palas	—	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3
Relación trasmisión	—	12:21	13:26	12:29	12:21	12:21	12:21	12:21	13:23	15:26	12:25	12:25
Peso	Kg	111	111	91	72	63	37	36	27	23	16	9
Precio	m$n	872.000	781.000	592.000	493.000	343.000	310.000	———	———	———	———	———

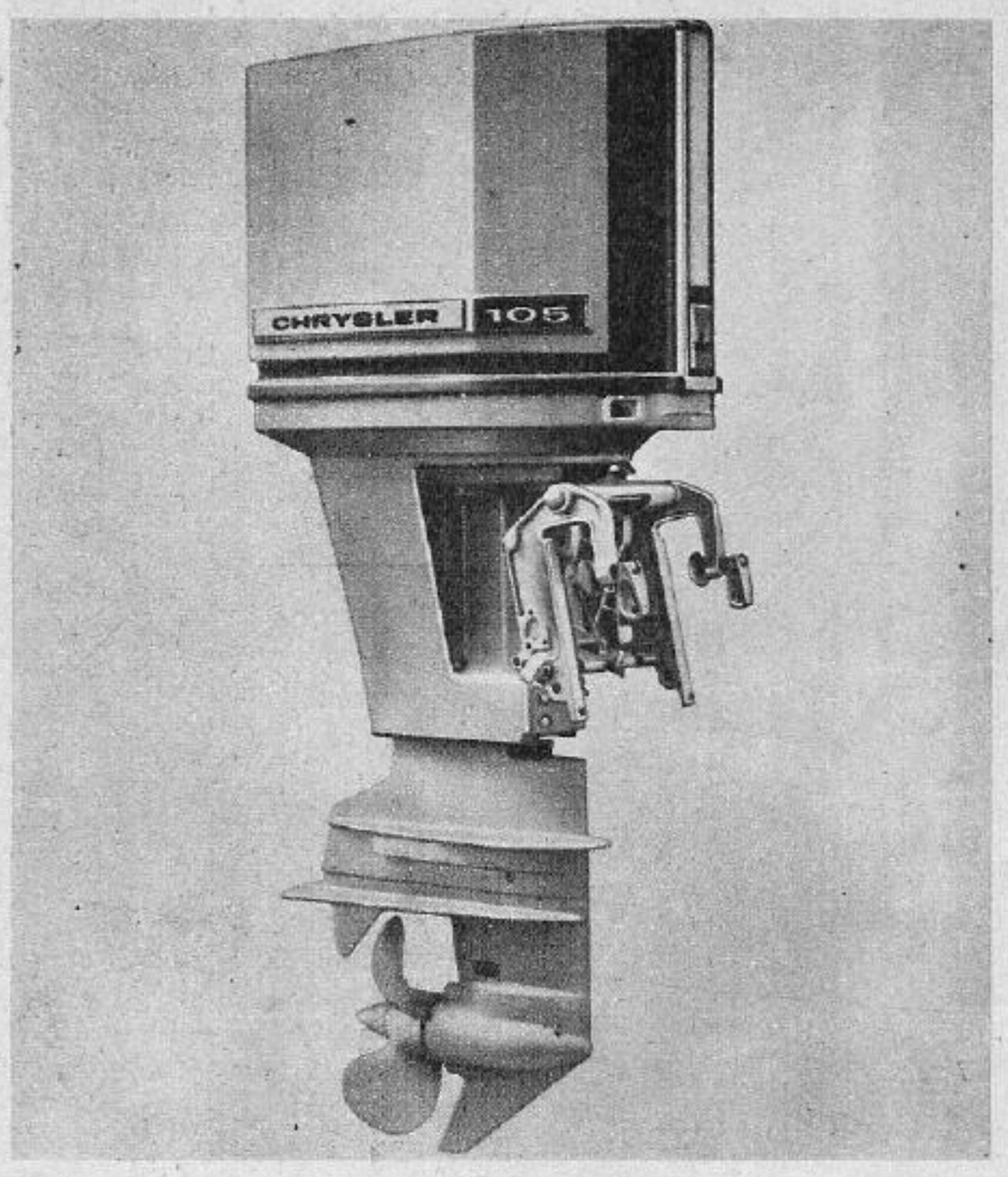
NOTA: Estos motores los importan astillero Regnicoli, Campanili y Canestrari. Para todos los modelos hay hélices opcionales de tres palas y para los de 55, 85 y 115 HP hay también de dos palas de alta performance. Desde el 40 hasta el 115, arranque eléctrico. La importación de motores hasta 20 HP está prohibida pues hay producción nacional.



YUMPA

Carrera	mm	60	5	5	14
Consumo aprox.	Lt/hora	1	110	110	210
Nº palas hélice	—	3	3.850	3.850	5.000
Diámetro	mm	225	6	6	6,8
Paso	mm	200	2,5:1	4,5:1	2:1
Precio (1)	m$n	75.000	22	25	33
Precio (2)	m$n	79.000	1	1	1
Potencia	HP	2,5	57	57	67
Cilindrada	cm³	55	40	40	60
R.P.M. corresp.	r.p.m.	3.500	1,5	1,5	4
Factor compresión ...	—	7	4	4	2
Relación trasmisión .	—	3,5:1	228	330	200
Peso	Kg	15	200	228	200
Nº cilindros	—	1	110.000	145.000	195.000
Diámetro	mm	67	115.000	155.000	210.000

NOTA: Los tres primeros modelos traen tanque de combustible incorporado. El precio que se indica con (1) es con pata corta de 400 mm y el indicado con (2) con pata larga de 500 mm. Se ofrece arranque eléctrico como opcional, control remoto, sistema de dirección y hélices de bronce o aluminio. FABRICA: HORACIO A. VALENTE S.R.L.

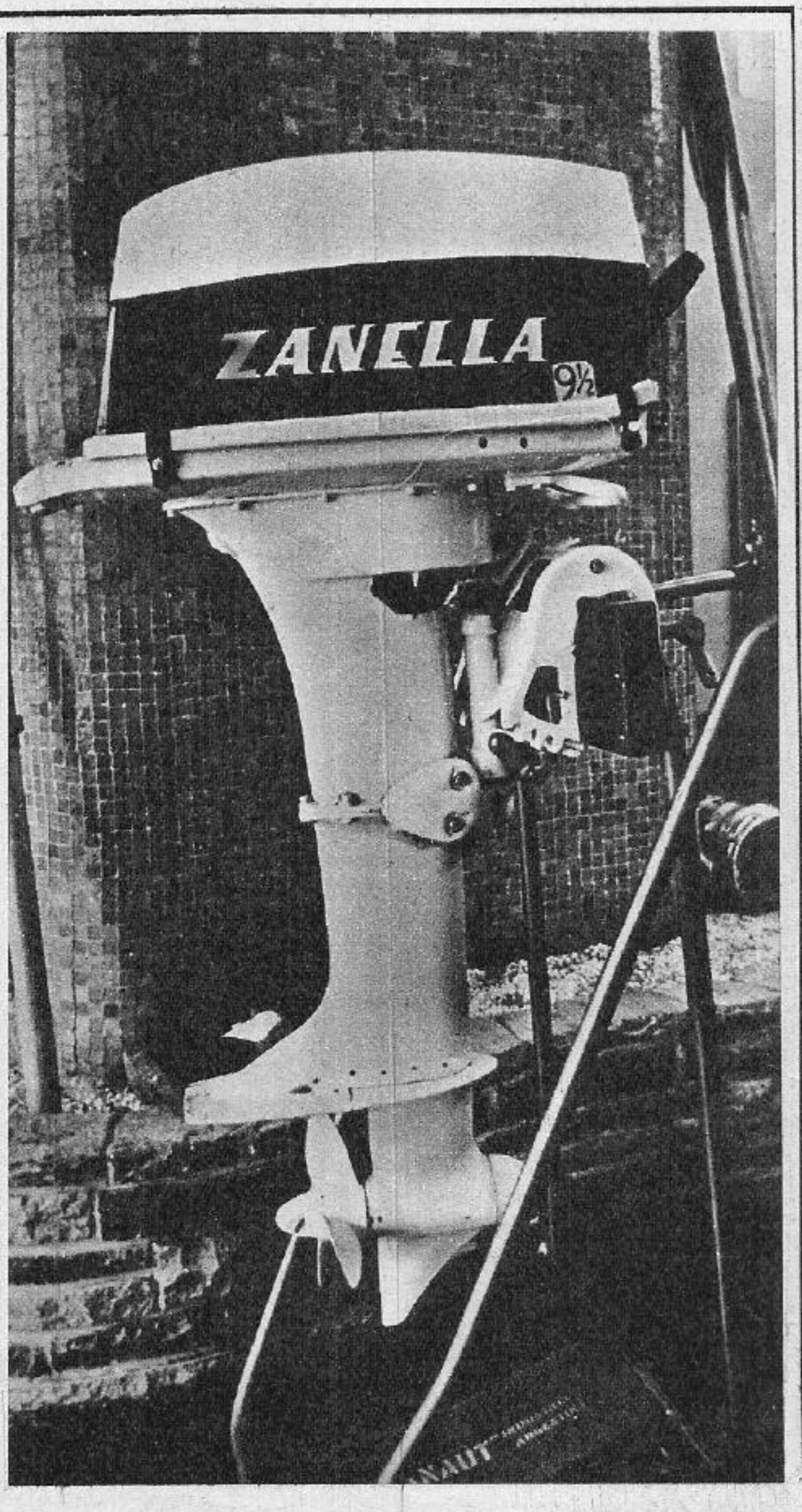


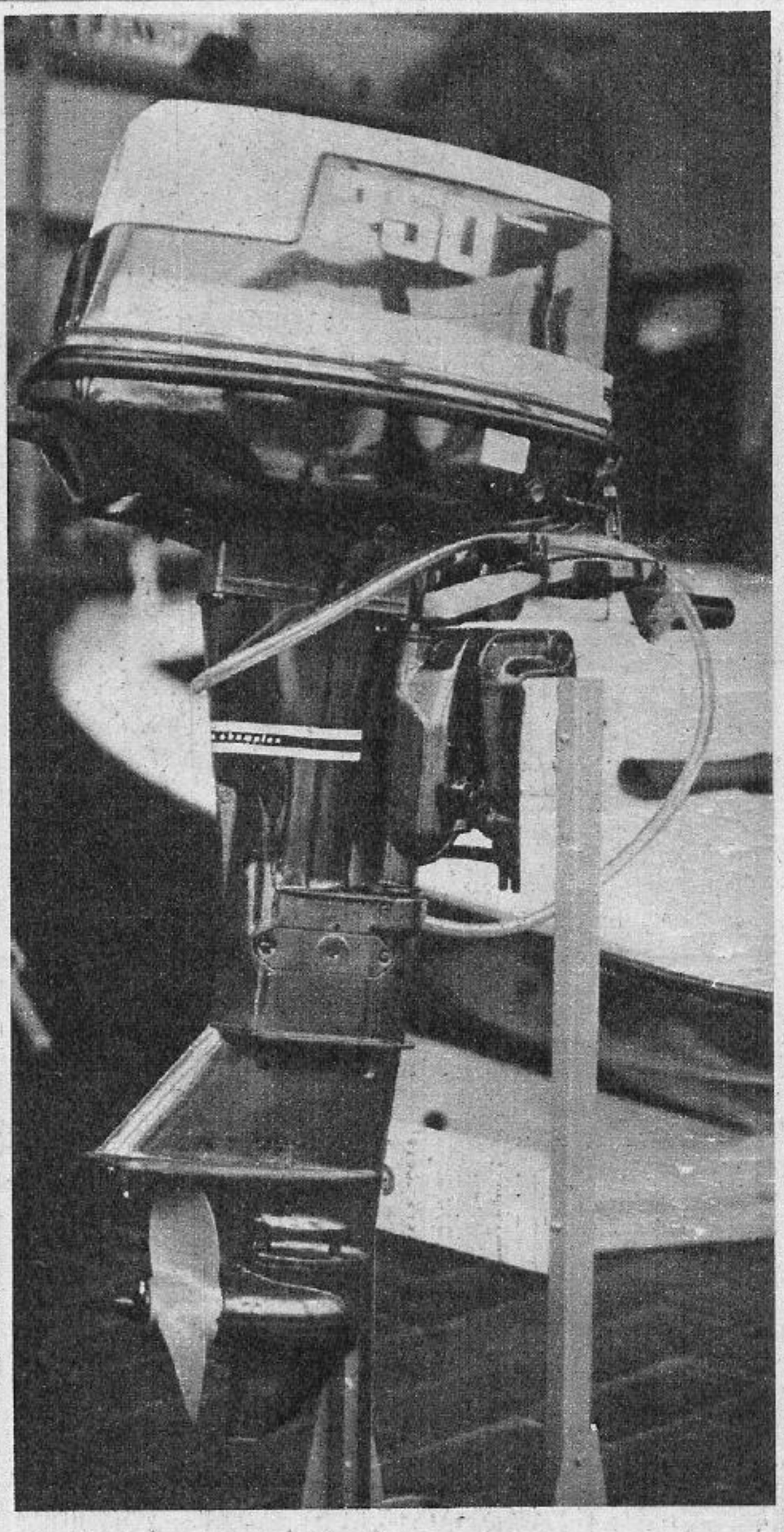
CHRYSLER

Potencia	HP	105	85	70	55	55	45	35	20	20	9,9	9,9	7	5	3,5
R.P.M. correspondientes	r.p.m.	5.000	5.000	4.750	5.250	5.250	4.750	4.750	5.000	5.000	4.750	4.750	4.750	4.750	4.500
Cilindrada	cm³	1.583	1.187	1.187	733	733	692	589	327	327	216	216	167	147	85
Nº cilindros	—	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Diámetro	mm	84,1	84,1	84,1	81	81	79,4	76,2	61,9	61,9	55,6	55,6	50,8	47,6	52,4
Carrera	mm	71,1	71,1	71,1	71,1	71,1	69,8	63,5	54,3	54,3	44,4	44,4	41,3	41,3	39,7
Peso neto	Kg	112	100	100	68	67	67	57	47	36	34	25	22	21	13
Nº carburadores	—	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Mezcla nafta-aceite	—	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	50:1	16:1
Enfriamiento	—	Mediante agua controlada por un termostato.							Enfriamiento mediante bomba de agua.					Aire	
Diámetro hélice provista ...	pulg.	13	13	13	10⅜	10⅜	10⅜	10⅜	8½	8½	8¼	8¼	7½	7	7½
Paso	pulg.	16	15	14	12½	12½	12½	11½	8½	8½	8¼	8¼	6¼	4⅜	4½
Nº palas	—	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2
Relación trasmisión	—	15:26	15:26	15:26	13:21	13:21	13:21	13:21	14:21	14:21	14:22	14:22	15:23	15:23	14:21
Precio	dólares	1.467	1.355	1.215	1.028	926	704	612	—	—	—	—	—	—	—

NOTA: Para los modelos de 45 HP y 35 HP se ofrecen hélices opcionales (10 x 10 de 4 palas y 10½ x 7 de 3 palas). El 55 puede pedirse con alternador; el 45 con alternador, eléctrico o manual; el 35, eléctrico o manual. Importan RAAL FERNANDEZ HNOS. Los precios son en puerta de fábrica en EE. UU. La importación de los motores de hasta 20 HP está prohibida por decreto de protección a la industria nacional.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





ZANELLA

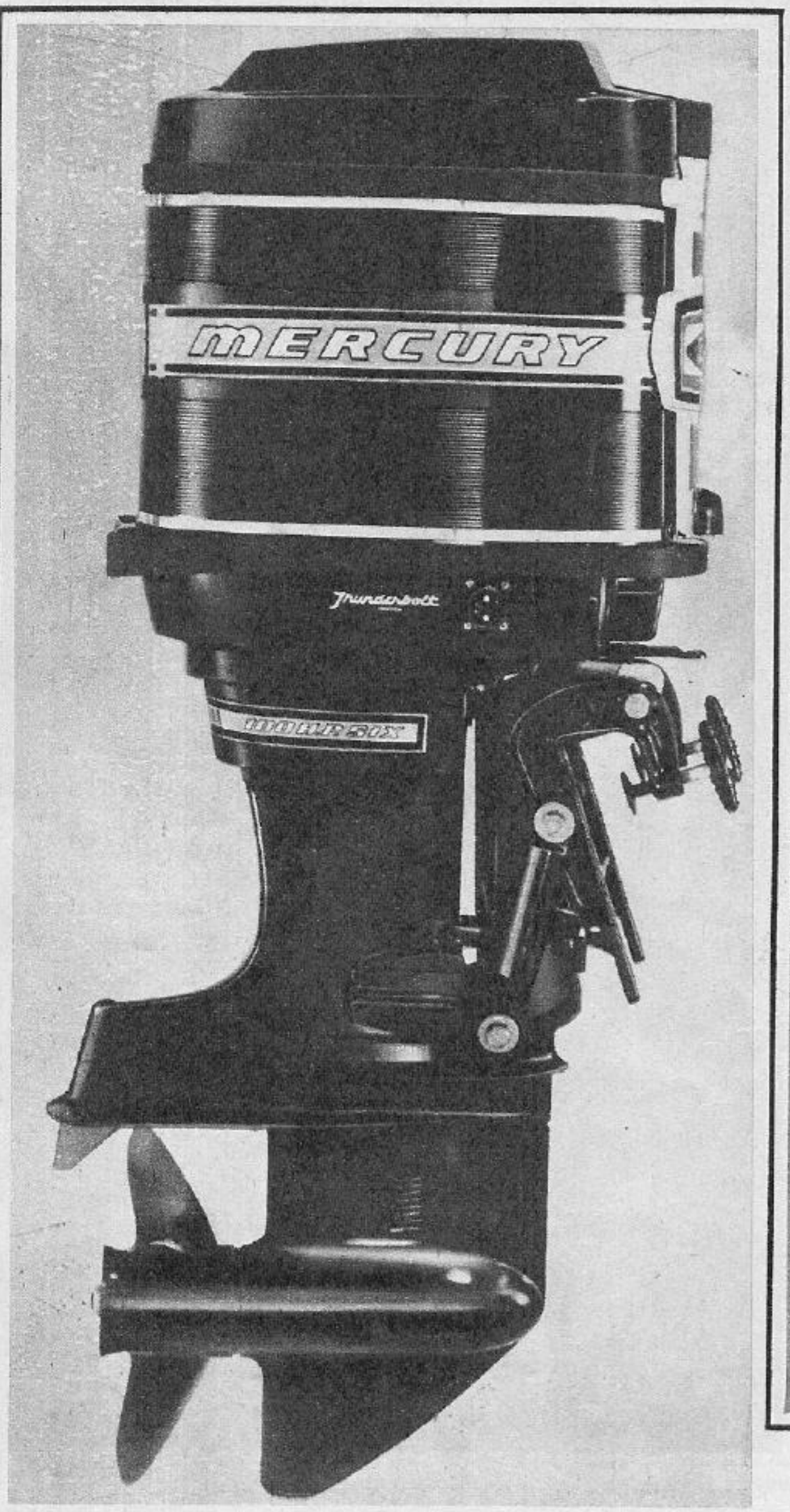
Potencia	HP	9½
R. P. M. correspondientes .	r.p.m.	5.400
Cilindrada	cm³	170
No cilindros ..	—	1
Diámetro	mm	60
Carrera	mm	60
Enfriamiento .	—	p/agua
Arranque	—	manual
Mezcla nafta - aceite	—	24:1
Peso	Kg	35
Relación motor-hélice	—	14/29
Nº palas	—	3
Diámetro	mm	203,2
Paso	mm	177,8
Precio:	m$n	149.000

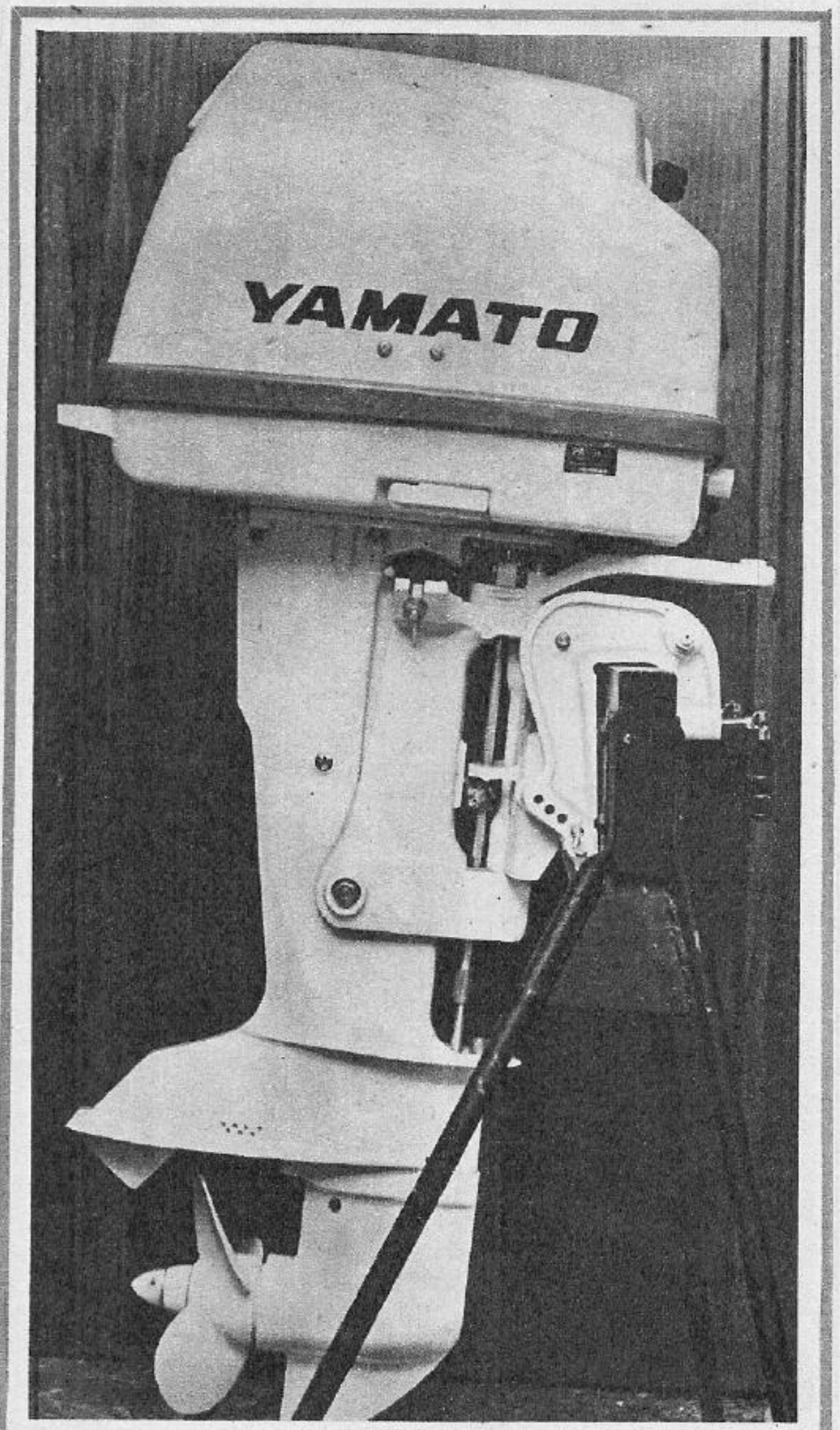
NOTA: El aceite para mezcla, SAE 40; el encendido por volante magnético. Embrague por fricción de conos. Fabrica ZANELLA.

ARCHIMEDES

Potencia	HP	4	5	12	25	36	45	55
Régimen máximo	r.p.m.	4.000	4.200	5.800	5.500	5.800	5.800	5.800
Cilindrada	cm³	70	70	200	333	499	499	600
Nº cilindros	—	1	1	2	2	3	3	3
Diámetro	mm	45	45	50	60	60	60	62
Carrera	mm	44	44	50	58,8	58,8	58,8	66
Desmultiplicación	—	13:25	13:25	12:28	12:21	13:29	13:29	16:29
Diámetro hélice	mm	210	210	230	230	285	270	285
Paso	mm	140	140	250	250	310	370	310
Nº palas	—	2	2	3	3	3	3	3
Refrigeración		Aire y agua		Agua con regulación mediante termostato.				
Peso	Kg	15	16	28	33	57	57	59
Altura espejo standard	mm	380	380	380	380	380	380	380
Altura espejo pata larga	mm	580	630	510	510	510	510	510
Precio	m$n	——	——	——	320.000	(1)	(1)	450.000

NOTA: Importa este motor la Compañía Sueco Argentina. Desde el 12 HP en adelante pueden llevar hélices especiales; desde el 25 en adelante se ofrecen con arranque eléctrico.
(1) De estos dos motores los importadores no dan precio. Hasta el 12 HP está prohibida la importación por protección a la industria nacional.





MERCURY

Potencia ..	HP	125	100	80	65	50	35	20	9,8	7,5	4
Cilindrada .	cm³	1.635	1.467	1.089	1.020	717,5	533	359	180	180	90
Nº cilindros	—	6	6	4	4	4	2	2	2	2	1
Diámetro ..	mm	73	73	73	74,6	65,1	76,2	65,1	50,8	50,8	50,8
Carrera	mm	65,1	58,4	65,1	58,4	53,9	58,4	53,9	44,4	44,4	44,4
Arranque ..	—	Eléctrico				Eléctrico o manual.			Manual.		
Carburadores	—	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1
Mezcla nafta-aceite ...	—	Para todos 50:1 ó 50:2,5, según el aceite utilizado.									
Gama pasos de la hélice	pulg.	8½ a 25	8½ a 23	8½ a 23	8½ a 23	8 a 17	8 a 13	7 a 11	7 a 10	5 a 8	6
Precio	m$n	930.000	803.000	696.000	614.000	419.200	335.800	——	——	——	——

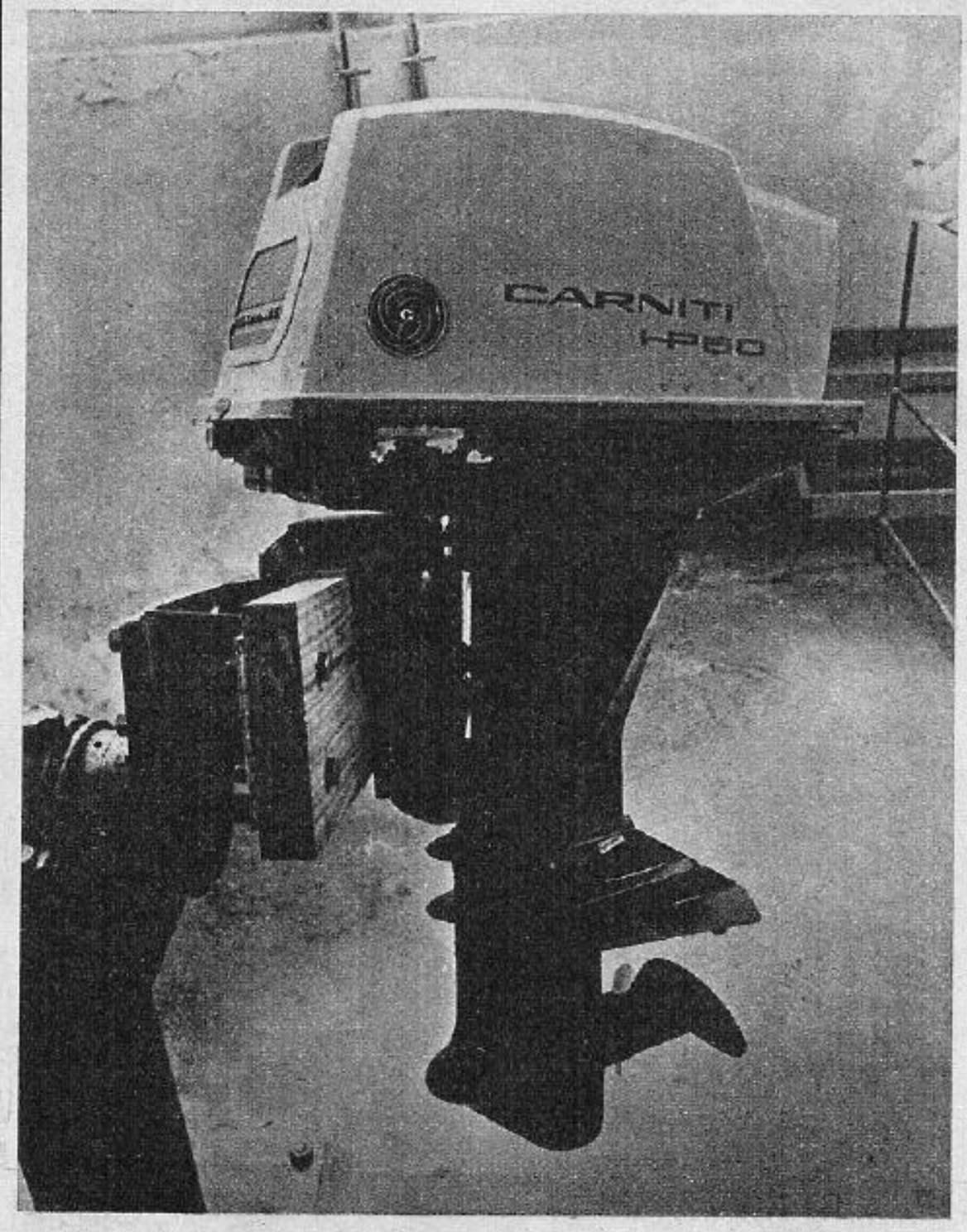
NOTA: Importador: Astillero PAGLIETTINI. En todos los modelos el enfriamiento se realiza a base de una bomba de agua, que es esencialmente una turbina con paletas flexibles con caja de plástico resistente a la corrosión. La importación de los motores de hasta 20 HP está prohibida por decreto de protección a la industria nacional.

YAMATO

Potencia	HP	22
R.P.M. correspondientes .	r.p.m.	6.000
Cilindrada	cm³	348
Nº cilindros .	—	2
Diámetro ...	mm	64
Carrera	mm	54
Peso	Kg	45
Enfriamiento .	—	Agua
Relación trasmisión	—	14:23
Mezcla nafta-aceite	—	30:1
Diám. hélice .	mm	220
Paso	mm	250
Nº de palas .	—	3
Precio	m$n	299.000

NOTA: Importa este motor CANESTRARI Y CIA. S.R.L. Se ofrece con hélice opcional de 250 x 140 de tres palas. Optativo el arranque eléctrico y pata larga.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CARNITI

Potencia	HP	22	35	45	55
Cilindrada	cm³	349	492	695	824
Diámetro cil.	mm	66,6	67	79,5	82
Carrera	mm	50	70	70	78
Nº cilindros	—	2	2	2	2
Relación trasmisión	—	13:21	12:22	13:21	13:21
Enfriamiento	—	Mediante agua c/regul.		p/termostato	
Peso del motor ...	Kg	34	55	56	60
Consumo aproxim. .	Lt/hora	7	12	15	19
Diámetro hélice .	mm	220	275	275	275
Paso	mm	235	320	320	320
Nº palas	—	2	3	3	3
Precio:	m$n	291.000	372.650	430.000	550.000

NOTA: Estos motores son importados por CANESTRARI Y CIA. S.R.L. El 22 tiene arranque manual; los otros tres, manual con volante magnético o arranque eléctrico con volante magnético con alternador para cargar la batería. Todos los modelos llevan dos carburadores Dell'Orto con surtidor fijo.



EVINRUDE

Potencia	HP	115	85	55	40	33	25	20	9½	6	4½	1½
R.P.M. correspond.	r.p.m.	5.000	5.000	5.000	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.000
R.P.M. máximas	r.p.m.	5.500	5.500	5.500	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	4.500
Nº cilindros	—	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	1
Cilindrada	cm³	1.575	1.517	814	719	664	361	361	249	145	87	43
Diámetro	mm	87,3	85,7	76,2	81	77,8	63,5	63,5	58,7	38,1	34,9	34,9
Carburadores	—	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1
Diámetro hélice provista	pulg.	13¼	13¼	13¼	10½	10½	9	9	8⅛	8	8	7¼
Paso corresp.	pulg.	17	17	17	12	12	10	10	8	7¼	5½	4½
Nº palas	—	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
Relación trasmisión	—	12:21	13:26	12:29	12:21	12:21	12:21	12:21	13:23	15:26	12:25	12:25
Peso	Kg	111	111	91	72	63	37	36	27	23	16	9
Precio	m$n	880.000	775.000	590.000	490.000	340.000	310.000	———	———	———	———	———

NOTA: Estos motores los importa NAUTICA S.A. Hasta el 25 HP está prohibida la importación por decreto de protección a la industria nacional. Para todos los modelos hay hélices opcionales de tres palas y para los de 55, 85 y 115, de dos palas de alta performance. Desde el 40 hasta el 115 tienen arranque eléctrico.

Si... tiene Citizen!

Este hombre está siempre en acción! Su ritmo de vida le exige CITIZEN...
reloj moderno, sólido, profundamente sumergible,
hecho y garantizado por la técnica más capacitada del mundo!

Este hombre se exige a sí mismo CITIZEN,
las 24 horas del día.

Porque la vida de este hombre es un SI permanente.

El ya ha dicho SI! a CITIZEN

BOOM S.A.

Si... Si...

CITIZEN

El reloj de los que están primero



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PERKINS...
TODO UN SEÑOR CAMPEÓN!

Así es! Gastón Perkins merece sin duda alguna este valioso título que acaba de conquistar: Campeón TC 1969. A sus méritos de auténtico as del volante, Perkins une su reconocida caballerosidad, que permiten llamarlo, con toda justicia, un señor campeón. Embragues WOBRON Legítimo expresan su más cordial felicitación al digno integrante de su equipo de competición.

Cicero Publicidad

Embragues

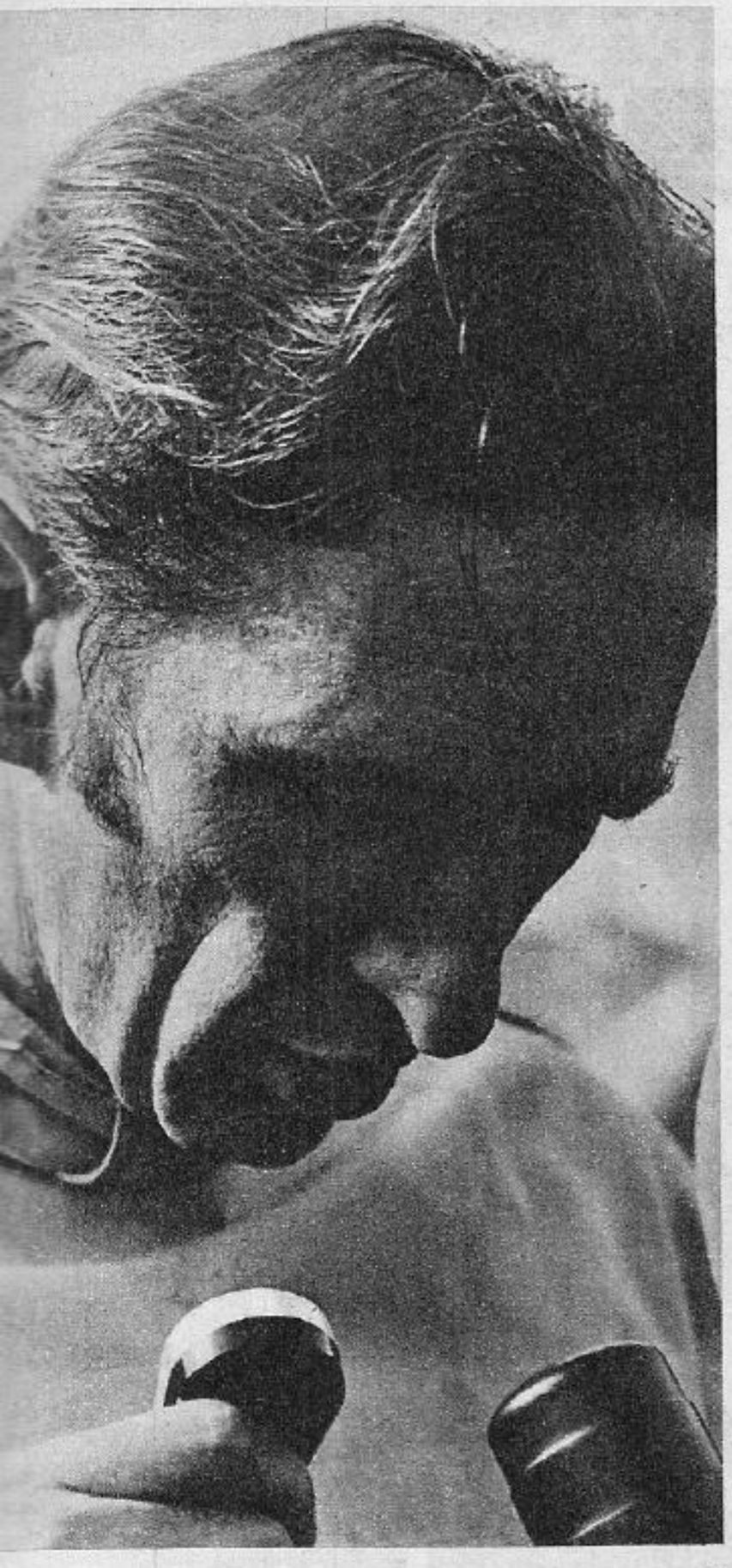
WOBRON

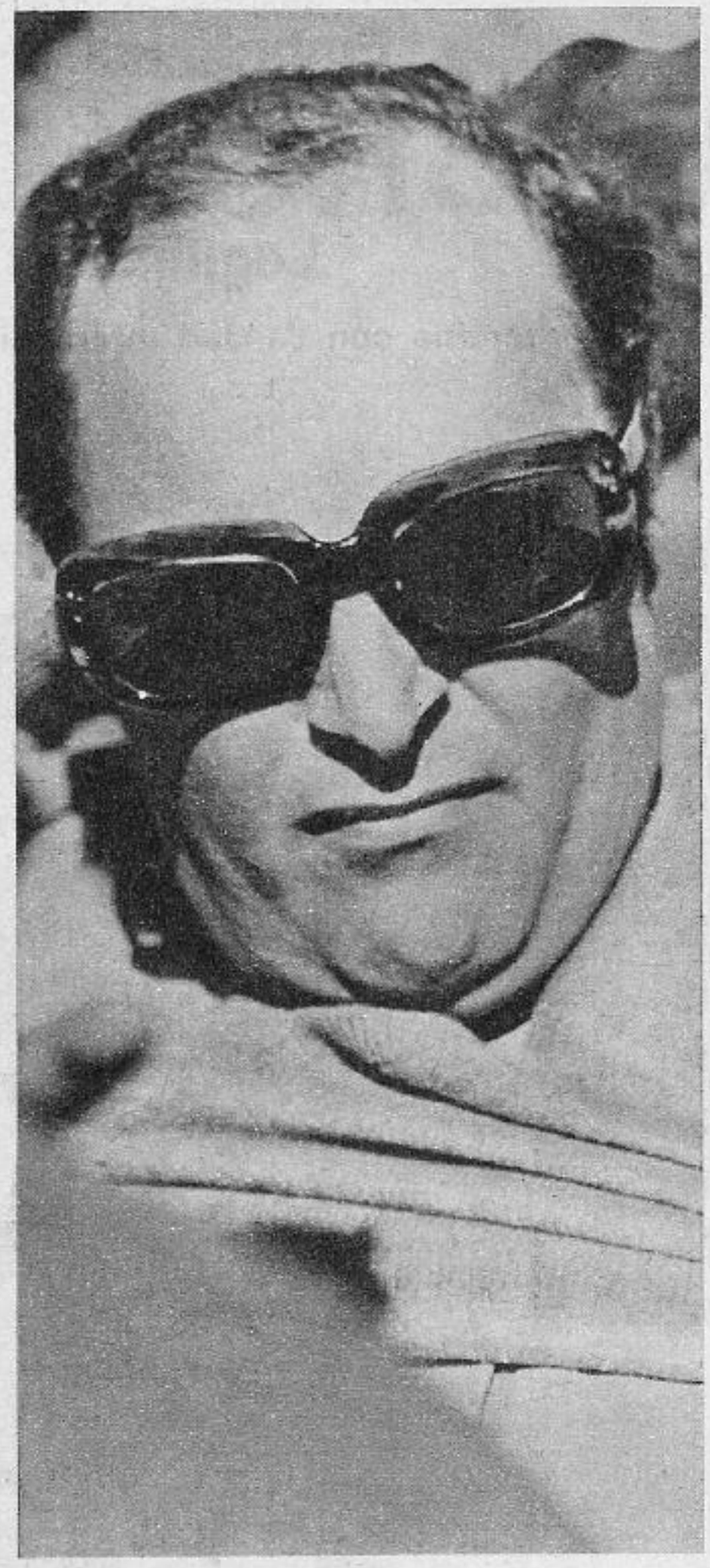
Legítimo

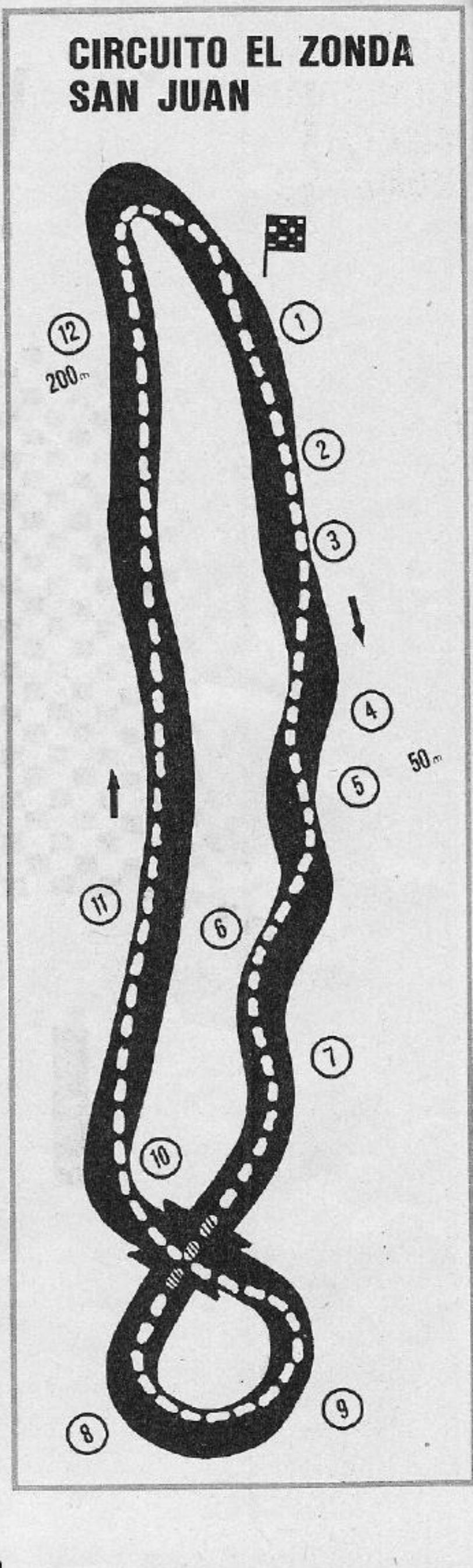
Industria Argentina con calidad internacional.



ESCUCHANDO EL
ASI MANEJAN L





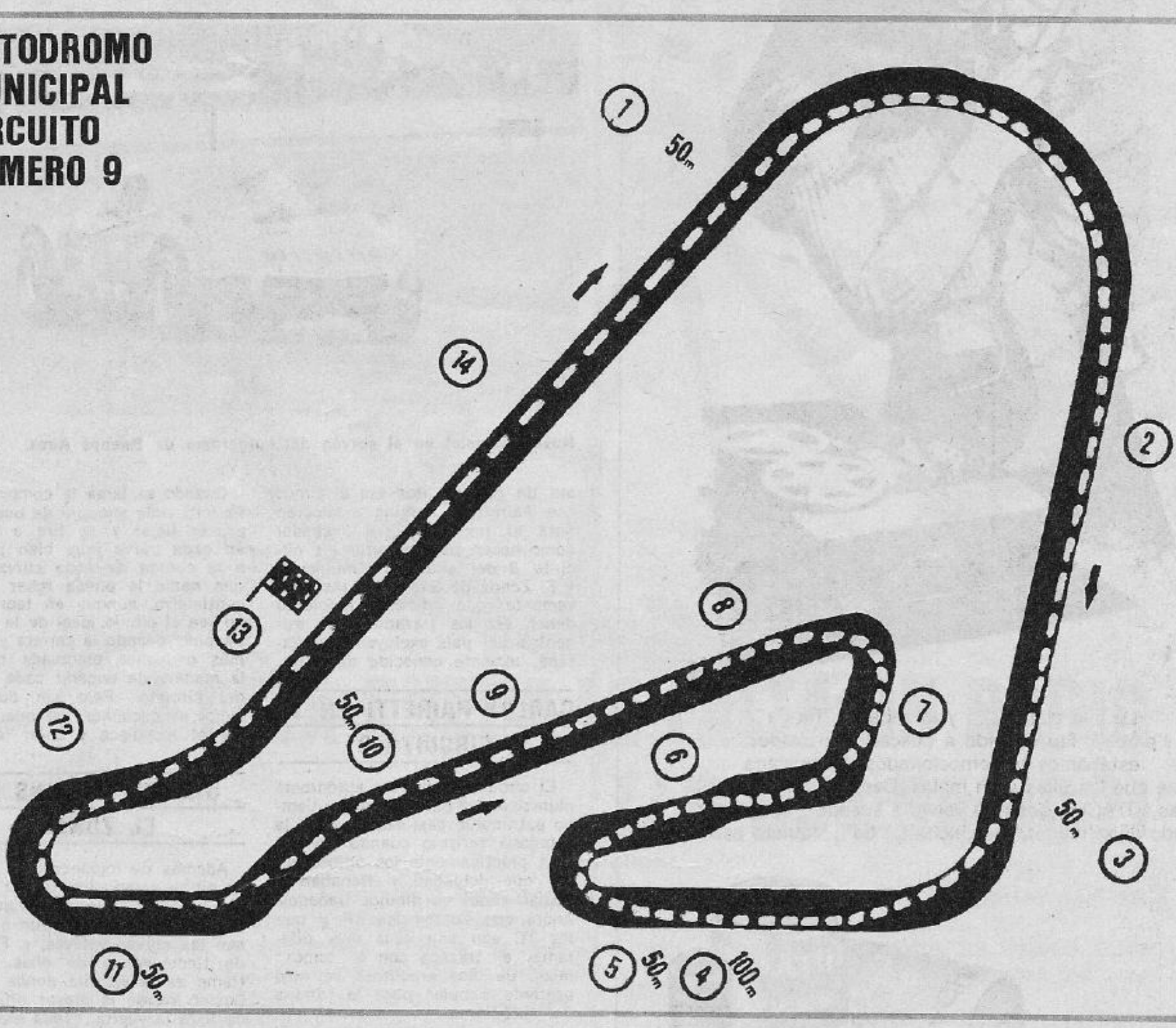


Esta es una nota para leer y escuchar. Carlos Pairetti y Gastón Perkins explican en el disco, incluido en este número de CORSA, cómo se maneja en el circuito 9 del autódromo municipal y en el Zonda de San Juan, respectivamente. Dos estilos conductivos de dos campeones de TC

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DISCO
OS CAMPEONES

AUTODROMO MUNICIPAL CIRCUITO NUMERO 9



COMO SEGUIR LOS PLANOS DE CADA CIRCUITO

Los dos planos —el circuito 9 y El Zonda de San Juan— están marcados en su recorrido con una serie de puntos que detallan las maniobras realizadas allí por los pilotos. Por lo tanto, a medida que van hablando indican en qué punto se hallan y uno los sigue en el plano del circuito en cuestión. Las líneas punteadas señalan el recorrido del auto en condiciones ideales. vale decir cuando no está acosado por perseguidores cercanos que obligan al piloto a no soltar la cuerda. En ese caso aunque el tiempo que se logre pueda resultar menos efectivo, el piloto evita perder su puesto a manos de otro. De allí el secreto que siempre sean mejores los tiempos logrados en clasificación cuando el conductor puede girar tranquilamente buscando el trazado de cada curva.

Carlos Pairetti fue el campeón de TC 1968 luego de un año terriblemente peleado que recién se definió en la última carrera del año cuando Pairetti, al ganar, postergó al otro aspirante Eduardo Copello. Este año la división de la categoría en dos, TC y SP, determinó circunstancias un poco diferentes a las del año anterior para la categoría vernácula; pero en todo momento el TC tuvo un dueño indiscutido que fue Gastón Perkins, no sólo campeón de la temporada sino director del equipo más eficiente y rendidor del automovilismo argentino en cualquier categoría.

Dos campeones, dos pilotos que andan indiscutiblemente muy rápido y sin embargo dos estilos conductivos bastante diferentes entre sí. Pairetti es el clásico piloto que necesita estar siempre en la punta y disponer, por supuesto, de un auto netamente ganador. Perkins, en cambio, tiene una aptitud especialísima para encontrar el ritmo adecuado para cada tipo de carrera y lo aplica únicamente en función del auto que está usando olvidándose por completo de lo que pueden tener los demás.

Como todos los pilotos de primera línea ambos conocen al dedillo todos los circuitos del país donde se corre habitualmente y pueden narrar palabra por palabra cada acción desarrollada en todo el trascurso de una vuelta a rit- →

...Y JUSTO
CUANDO EL NENE
DIJO PAPA



Lo dijo clarito . . . y lo repetía "Pa-Pa".
"pa-pa". Fui volando a buscar el grabador . . .
estábamos tan emocionados! La macana
fue que las pilas eran malas. Después compramos
las HITACHI y eso no volvió a suceder. Grabamos
cuando dijo "mamita", "chiche", "tía", "quiero eso" . . .



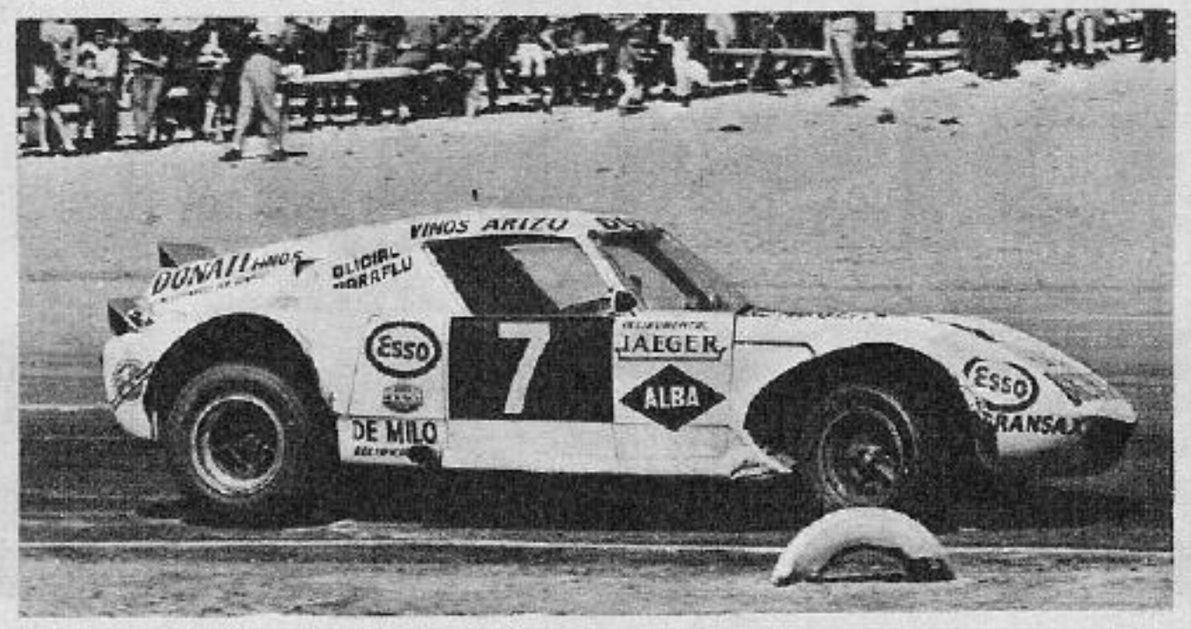
CON SEGURIDAD
DE POTENCIA

PILAS Y LINTERNAS

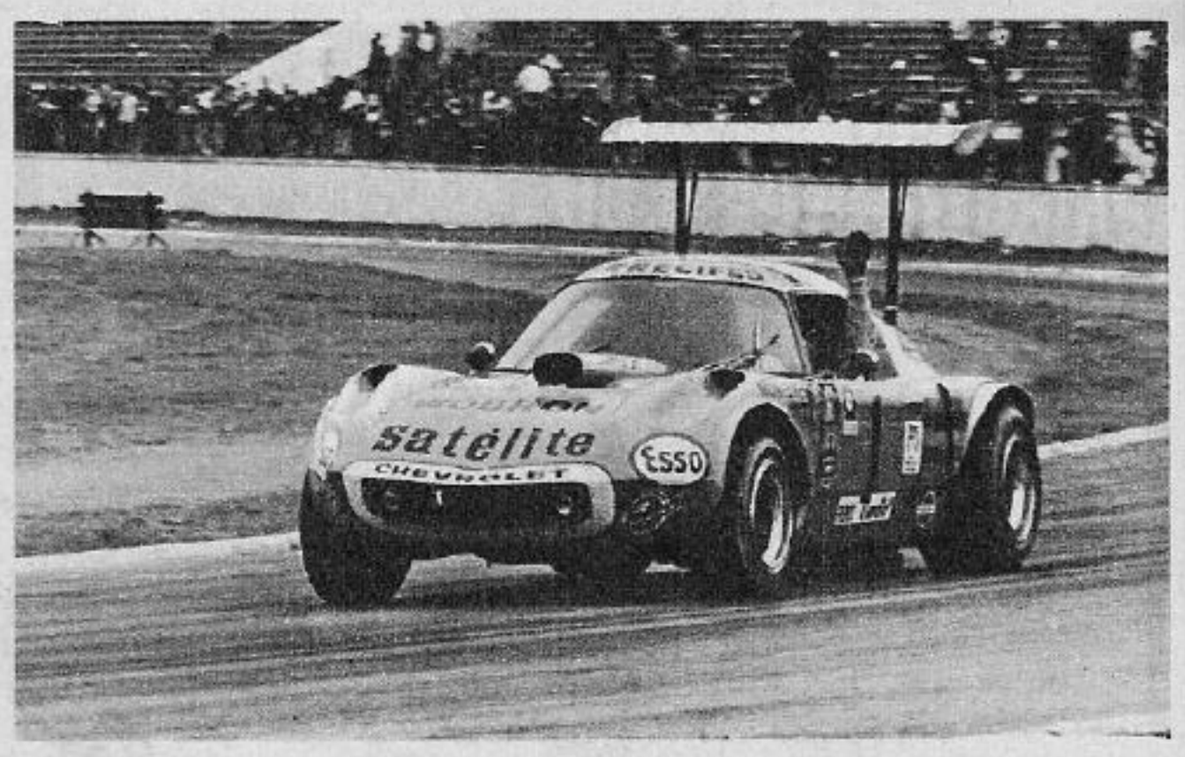
HITACHI

Técnica japonesa aplicada a la industria argentina

ASI MANEJAN LOS CAMPEONES



Liebre III Tornado en San Juan.



Nova Chevrolet en el curvón del autódromo de Buenos Aires.

mo de carrera. Por eso elegimos que Pairetti y Perkins explicaran ante el micrófono del grabador cómo hacen para recorrer los circuito 9 del autódromo municipal y El Zonda de San Juan, respectivamente, que en este momento deben ser los trazados más exigentes del país excluyendo a Paraná, reciente conocido de todos.

CARLOS PAIRETTI EN EL CIRCUITO 9

El circuito nueve del autódromo municipal fue durante mucho tiempo patrimonio casi exclusivo de la categoría turismo cuando los TM eran prácticamente los únicos autos que doblaban y frenaban y podían andar en dibujos trabados. Ahora que existen los SP y que los TC son una cosa muy diferente, el trazado con el famoso mixto de "los arbolitos" se hizo bastante popular para la tribuna del autódromo.

En su explicación de una vuelta al circuito, Pairetti detalla las principales dificultades, al mismo tiempo que cuenta las maniobras que va realizando en cada lugar de la pista. Hay que hacer sí una aclaración señalada por Pairetti antes de tomar la palabra definitivamente ante el micrófono. El circuito nueve es lo suficientemente trabado como para obligar al piloto a preocuparse muy bien de no perder ni un lugar en carrera ya que pasar a los demás es bastane difícil. De lo cual resulta que es muy diferente la primera vuelta de una carrera cuando todo el mundo anda junto que girar al circuito cuando la fila ya está más desperdigada.

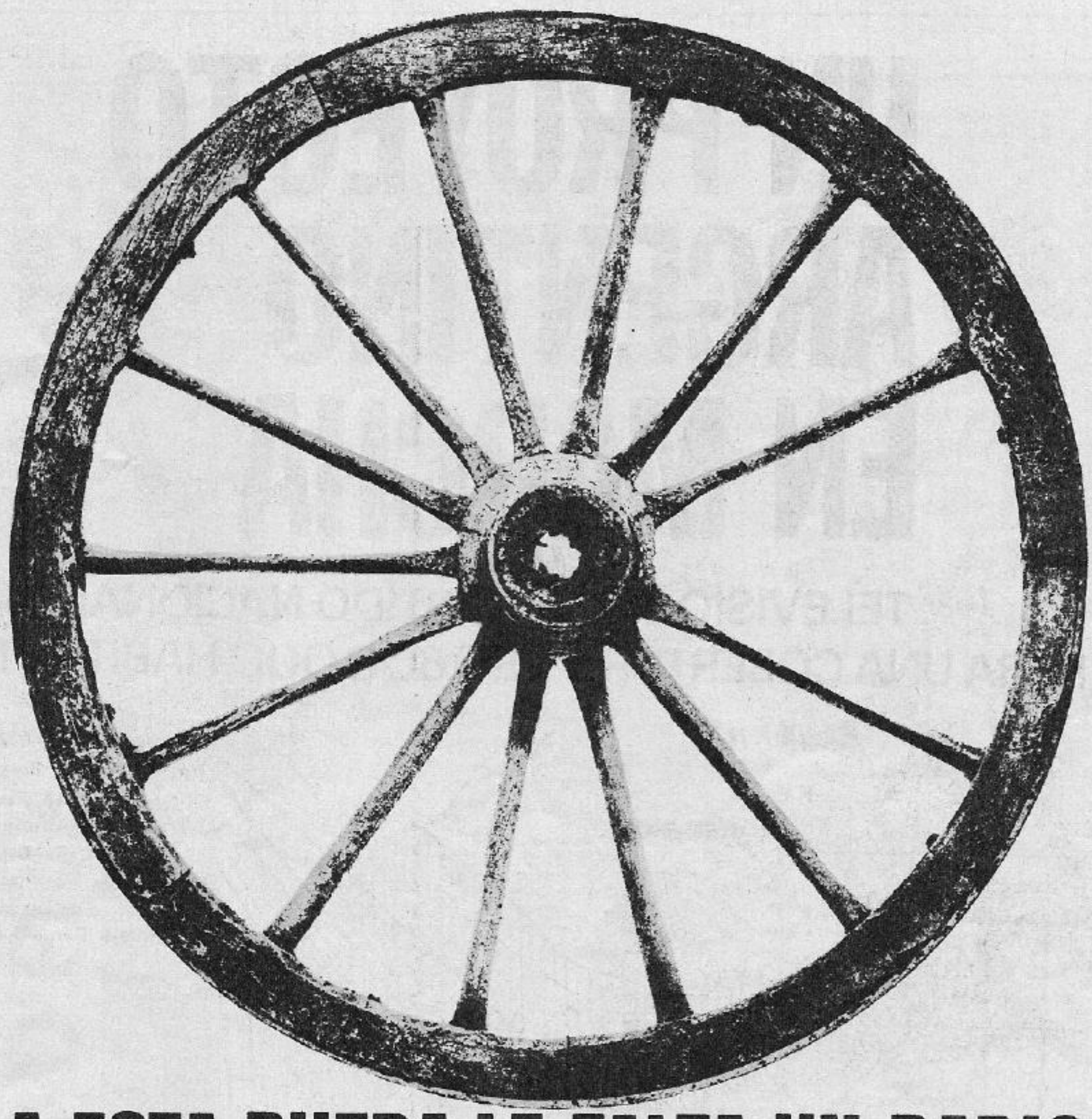
Cuando se larga la competencia Pairetti trata siempre de buscar el primer lugar y se tira a doblar en cada curva muy bien pegado a la cuerda de cada curva para que nadie le pueda robar ni un centímetro, aunque en teoría ése no sea el dibujo ideal de la curva. Después cuando la carrera ya está más o menos planteada cambia la manera de encarar cada punto del circuito. Pero sin duda lo mejor es escuchar, así que: prender el tocadisco y bajar la bandera.

GASTON PERKINS EN EL ZONDA

Además de imponente El Zonda es difícil como circuito por aquella conocida afirmación de que lo más complicado de un circuito son las curvas veloces, y El Zonda tiene varias de ellas en el tramo de la viborita donde según Gastón reside la mayor dificultad de toda la vuelta. "Toda esa serie de curvas hay que encararla pensando al doblar en que hay que salir bien colocado para la siguiente curva —explica Perkins— y allí es imposible manejar con exquisita fineza porque hay que entrar haciendo deslizar al auto derrapando en forma controlada y manejándolo con volantazos". Atención que esto no significa que el estilo de Perkins se asemeje a lo violento ni mucho menos. Pocos pilotos tienen la sensibilidad mecánica de Gastón Perkins para cuidar al auto que conduce. Pero San Juan es un circuito que exige al auto y por supuesto que antes que cuidarlo delicadamente corresponde tratar de ganar. Perkins lo explica detalladamente

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BLANES-IPPOLITO



A ESTA RUEDA LE FALTA UN RADIO (¿O UNA RADIO?)

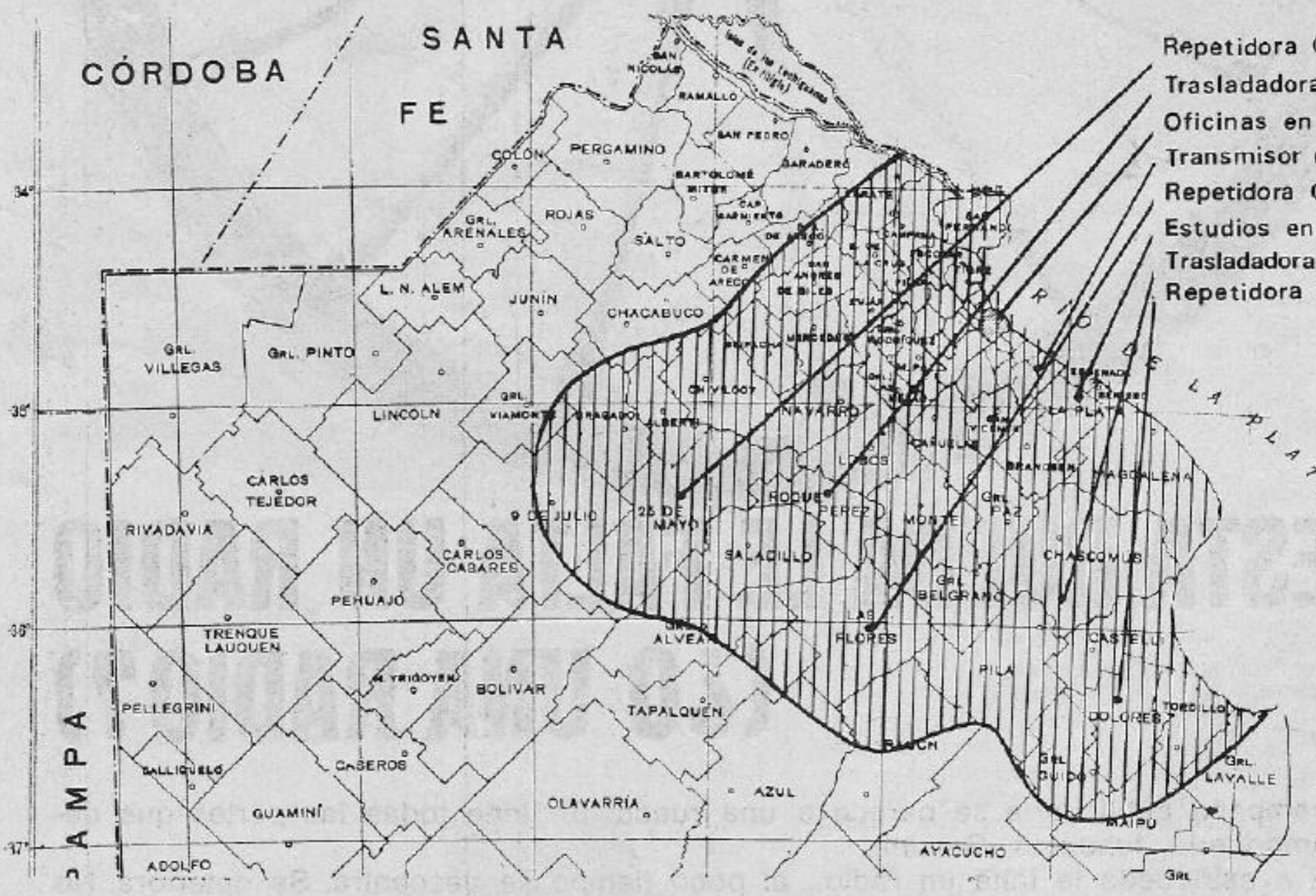
Toda campaña publicitaria se parece a una rueda. Si tiene todas las partes que deben componerla, funciona. Camina.
Pero si a esa rueda le falta un radio... al poco tiempo se descentra. Se deteriora. No funciona. Una campaña de publicidad bien planificada debe contener todos los medios fundamentales de comunicación, para obtener una eficacia total.
No debe faltarle ningún radio: **y menos la radio!** La radio actúa en profundidad. Permite una mayor penetración. Una mayor continuidad. A costos más bajos.
Es un medio que persuade, porque quien escucha radio, no deja de realizar su actividad: maneja, trabaja, descansa. Y la radio actúa. **El mensaje se fija.** Se introduce a niveles que ningún otro medio logra. Y convence. **Y vende.**

LR3 RADIO BELGRANO
LR2 RADIO ARGENTINA • LS6 RADIO AMERICA

AUDIENCIA NACIONAL EN UN MEDIO ACTUAL: LT8 Radio Rosario • LT12 Radio Gral. Madariaga, Paso de los Libres, Corrientes • LT14 Radio Gral. Urquiza, Paraná • LT16 Radio Presidencia Roque Sáenz Peña, Chaco • LU5 Radio Neuquén • LV2 Radio La Voz de la Libertad, Córdoba • LV5 Radio Sarmiento, San Juan • LV11 Radio del Norte, Santiago del Estero • LV12 Radio Independencia, Tucumán.

UN PROYECTO ARGENTINO EN MARCHA

TELEVISION CON SENTIDO NACIONAL
PARA UNA COBERTURA DE 9.600.000 HABITANTES



CON SEÑAL COMERCIAL SIMULTANEA PARA 55.000 Km²
Y al menor costo por mil de todo el interior del país

25/5/69 se inauguró
* **CANAL 8 de 25 de MAYO**

26/8/69 se inauguró
* **CANAL 5 de LAS FLORES**

EN NOVIEMBRE DE 1969
INAUGURACION DE
* **CANAL 3 DOLORES**
* REPETIDORAS DE CANAL 2

Tevedos

TEVEDOS
CONSTRUYE PARA
EL GRAN FUTURO
ARGENTINO

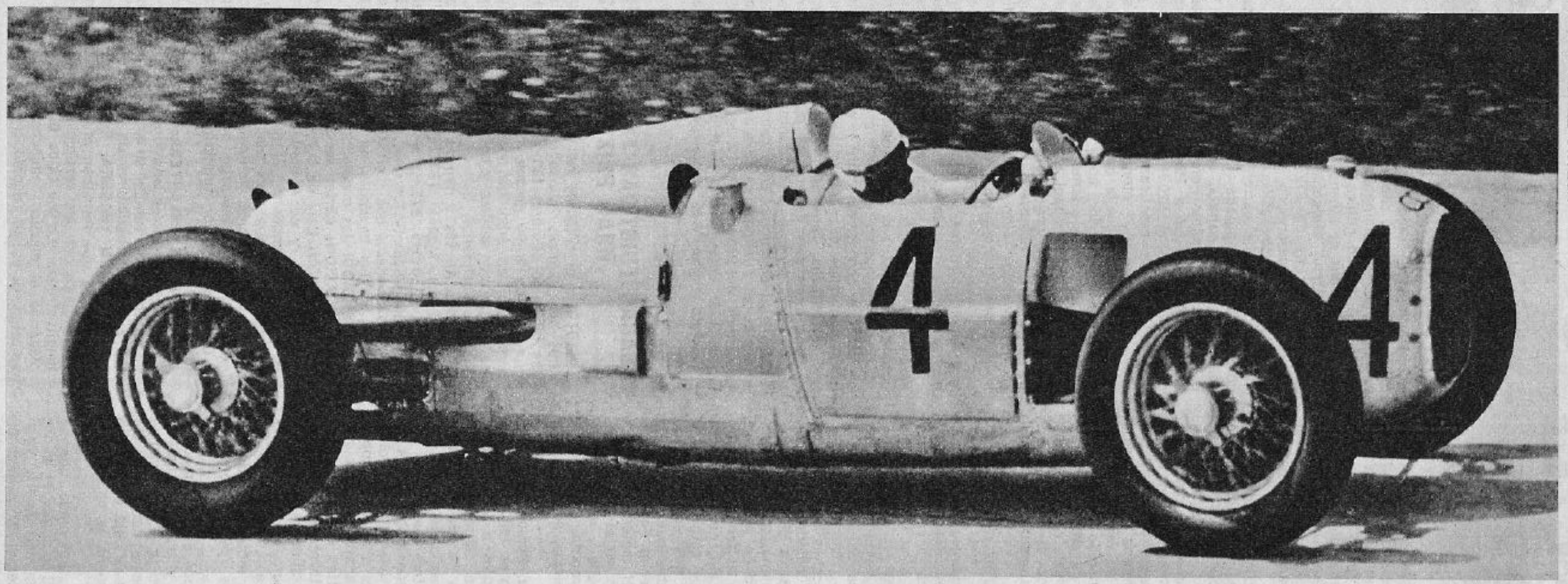
ESTE ES EL COMIENZO...

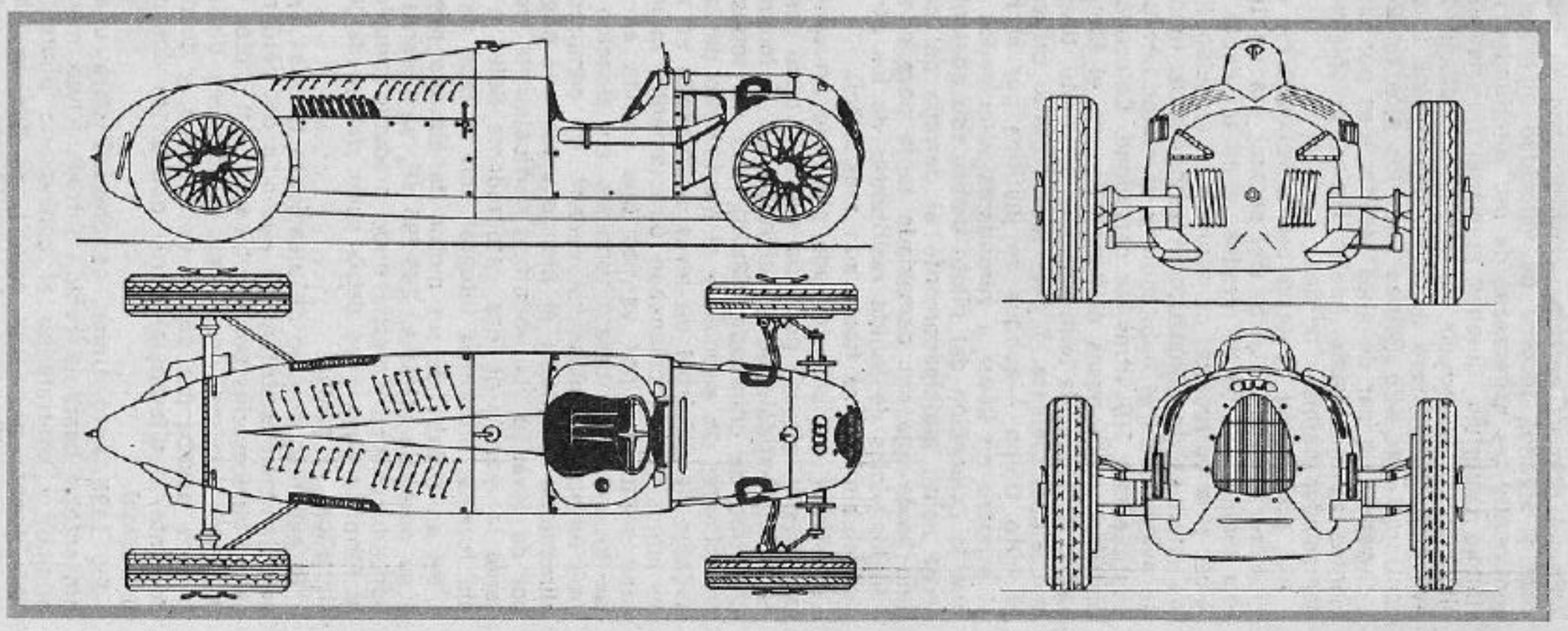
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cortar por la línea de puntos

① AUTO UNION GRAND PRIX V-16 1934-1937

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA





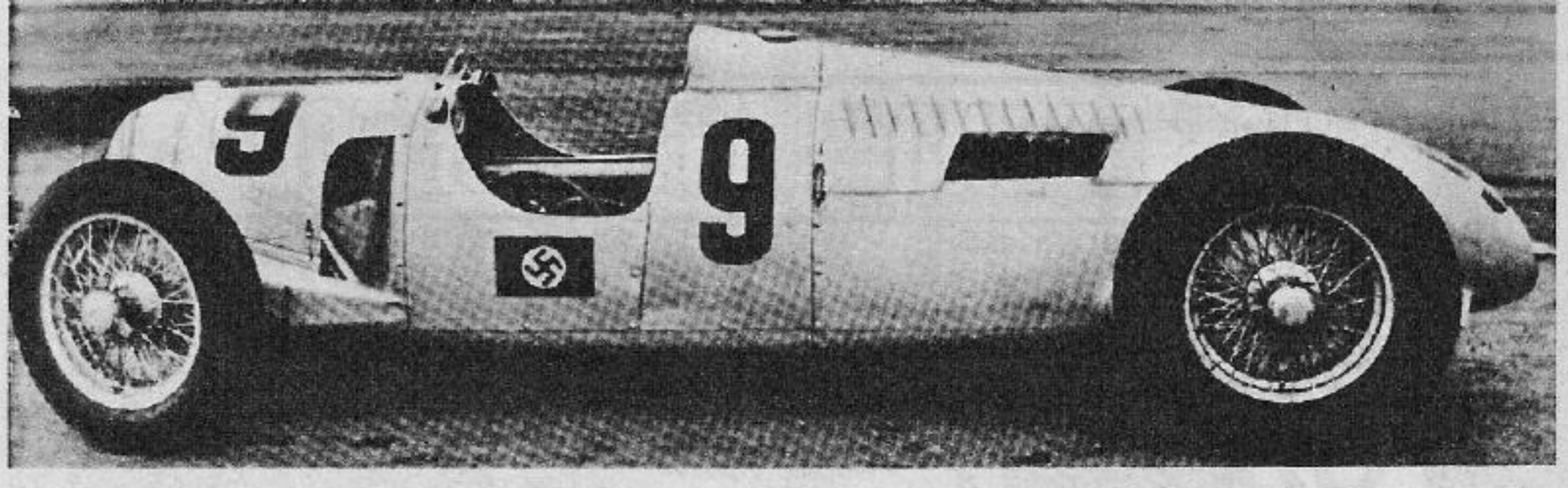
En el principio de los principios los automóviles tenían sus motores en algún lugar de la popa, pero siempre en popa. Hoy, todos los coches especiales de carrera de todos los países del mundo (salvo la Argentina y Guyana) tienen motor trasero. Hace tan sólo diez años tal solución era de lo menos convencional que podía pedirse. Y el único que la explotaba en carreras de fórmula era el inglés Cooper, con un coche que para los críticos era un vulgar Fórmula 3 (aquellos impulsados por motores de motos y límite de 500 cm^3) adaptado. Los repetidos triunfos de aquel coche en el período 1958-60 provocaron el replanteo universal en cuanto a la lógica ubicación del motor.

Sin embargo, el verdadero valor por demostrar que el asunto del motor en popa funciona bien para los coches de carrera se lo deben —todos— a la casa alemana Auto Union desde hace más de treinta años.

El hombre que realizó este auto fue el doctor Ferdinand Porsche, este muchacho austríaco que diseña, aunque la solución en concepto general no fue suya exclusivamente. Los hubo con motor atrás en la prehistoria del auto y también algún loco intento aislado en la década del '20.

La industria automotriz alemana, en aquel tiempo, estaba en un estado económico tan precario que tres de las más importantes

LOS GRANDES AUTOS DE TODAS LAS EPOCAS



firmas sajonas, **Horch**, de Zwickau, fundada en 1899; **Audi**, también de Zwickau, fundada en 1909; y la **DKW**, de Zschopau, creada en 1916, adoptaron la posición de defensa y se combinaron para asegurarse juntas la supervivencia. El nuevo grupo, poco después, adquirió una cuarta firma, la **Wanderer**, de Chemintz, que había sido fundada en 1902, y colectivamente se bautizaron ellos mismos Auto Union AG, con las instalaciones en Zwickau, adoptando al mismo tiempo la tan difundida y ahora famosa insignia de los cuatro anillos entrelazados como símbolo.

Existen dudas para precisar con exactitud cuándo Auto Union decidió embarcarse en el programa de carreras, sin recibir ayuda del gobierno. Pero esa ayuda la consiguïeron cuando Hitler subió al poder en 1933, no antes.

Para entonces corrían certeros rumores de que los motores ("doble ocho cilindros", se rumoreaba) estaban armándose en la fábrica Zundapp, lo que parece bastante improbable por no pertenecer Zundapp al grupo Auto Union. En esos mesos Adolf Rosenberg, quien era tan responsable directo como el mismo Porsche en el diseño inicial del coche por haber pertenecido a la oficina de diseño del Dr., tuvo que tomarse el primer dirigible y emigrar. El era judío, y viendo cómo venían los vientos nazis optó por cambiar de domicilio a U.S.A. Para el otoño europeo el primer coche ya estaba casi listo; los rumores, entonces, aumentaron: "carrocería como el fuselaje de un avión".

En su primera carrera —pos pruebas en muchos circuitos europeos y algunos records de velocidad aislados— tiró por el suelo continental las esperanzas de las autoridades regentes del automovilismo deportivo, quienes pensaron que la nueva fórmula de 750 kilos habría de reducir en mucho las velocidades máximas. Fue en Avus, el 27 de mayo de 1934, cuando los tres Auto Union se encontraron con Alfa Romeo ante los ojos de 200 mil espectadores, incluyendo un par de ellos semitapados por un flequillo y pertenecientes al mismísimo Adolfo Hitler, muchísimos oficiales nazis y demasiadas camisas pardas.

Allí, mucho del misterio que envolvía a los coches fue develado. El motor colocado detrás del cockpit era un 16 cilindros en V con una inclinación de 45 grados, y no un doble 8 de cilindros paralelos; y la carrocería, construida en aleación liviana, con los paneles laterales de construcción aeronáutica, recordaba a un fuselaje de avión. Entre el habitáculo y el motor llevaba el tanque de combustible con 207 litros de capacidad. Colocado allí, no afectaba la distribución de pesos el hecho de que el tanque estuviera lleno o vacío. A costa de ello es que el piloto tuvo que estar sentado demasiado adelante. Y éste fue el punto criticable que debe pagar el Auto Union —aunque se justifica por el hecho de haber sido el primero en llevar a verdaderas velocidades el motor atrás—, ya que la colocación del piloto demasiado adelante en el auto le impedía sentir anticipadamente el derrape del coche y no percibirlo sino hasta que era demasiado tarde para controlarlo, agregando a ello los vicios de tenida resultantes de los semiejes, por lo que la maniobrabilidad se hacía aún más difícil.

El motor era una delicada pieza de artesanía. Porsche había logrado aunar elevada potencia con muy poco peso en un motor compacto y confiable de 16 cilindros en V inclinados a 45 grados y 4,4 litros de cilindrada (68x75), con un robusto cigüeñal apoyado en cojinetes de aleación y el movimiento de las 32 válvulas estaba a cargo de un árbol de levas acomodado en medio de la "V", las de admisión se accionaban directamente, mientras que las de escape se movían por varillas que corrían en túneles a través de las tapas. Estas tapas, fundidas en aleación liviana, y los cilindros llevaban camisas "húmedas". Un compresor tipo Roots sobrealimentaba al motor; el mando venía por engranajes desde el árbol de levas e iba montado verticalmente detrás del block. Provenía la mezcla de dos carburadores Solex a través de un múltiple fundido en forma integral con la tapa de cilindros.

No se trataba de un motor de elevado número de revoluciones y su potencia máxima, 290-295 HP, se obtenía a 4.500 rpm. Lo importante es que Porsche pudo producir tamaño motor limitado por la fórmula, cuyo peso debía estar debajo de los 750 kilos en seco sin piloto ni gomas.

El generoso empleo de aleaciones livianas ayudó en gran medida, pero también contribuyó la ausencia del cardán y las juntas universales, innecesarias por la ubicación del motor en la cola. El mando de éste a la caja de cinco velocidades dispuesta detrás del eje trasero, pasaba por debajo de este eje, y desde la caja volvía para adelante al diferencial (tarea que ahora desempeña la caja-puente unificada).

En 1935 Auto Union se preparó para una temporada que se presentaba bastante reñida introduciendo modificaciones al coche original y contratando al consagrado piloto italiano Achile Varzi para formar parte del equipo. El pesado sistema de suspensión trasera, constituido fundamentalmente por grandes hojas de elástico trasversales, dejó lugar a las barras de torsión alojadas en tubos travesaños del chasis. En el motor se colocaron rodamientos en lugar de los cojinetes de aleación donde se fijaba el cigüeñal. La capacidad cúbica se llevó a 4950 cm³ (72x75 mm), los que alimentados por el mismo compresor (aunque se aumentó la presión del mismo) otorgaban 370 HP a 4.700 rpm. Así se elevó la velocidad máxima de 272 km/h a 288 km/h.

Este modelo reformado de 1935 se conoció como **Tipo B.** Pero enfrentado con los exitosos Mercedes Benz de motor delantero, número uno en las carreras de la fórmula, el Auto Union Tipo B no tuvo una temporada 1935 muy feliz, a pesar de que Varzi ganó su primera carrera, el Gran Premio de Túnez, con facilidad.

Para 1936 el doctor Porsche volvió a aumentar la cilindrada de los coches. Los llevó a 75x85 mm de diámetro/carrera, consiguiendo así 6100|cm³ y 520 HP a 5.000 rpm, alimentándolos con un combustible que prácticamente era alcohol puro. Este tipo "C" —así se denominó— otorgó a Auto Union su año más exitoso.

Hacia fines de aquella temporada la fórmula de 750 kilos estaba llamada a desaparecer, pero la AIACR (entidad regente del automovilismo deportivo internacional) decidió extenderla durante 1937. Después del pobre papel que había desempeñado el año anterior, Mercedes Benz produjo para 1937 un auto completamente nuevo, de 5,5 litros de cilindrada, que intentaría eclipsar al confiado pero ya medio viejón Auto Union. Porsche modificó para entonces el sistema de dirección y de frenos; salvo eso, el tipo C seguía siendo el mismo de la temporada anterior. La casa estaba —fundamentalmente— pobre de pilotos. Rosenmeyer luchaba prácticamente solo contra el robusto equipo Mercedes, ya que Varzi y Von Stuck habían abandonado la marca del motor en popa. Se unió Fagioli y algún otro piloto circunstancial de segunda línea. Pero esta temporada sería la que escribiría definitivamente el epitafio de los "titanes" mecánicos, de la "era de los titanes". Pero ese epitafio se escribió con la emoción y el apasionamiento que provocaron algunas batallas que son inolvidables entre los dos teams germanos enfrentados. También fue testigo de la muerte de uno de los clásicos monstruos de enorme cilindrada. Monstruos que murieron como tales, feroces y excitantes, arrastrando gomas viajando a 160 km/h al enganchar cada cambio sobre piso seco y seguir arrastrándolas en cualquier cambio a 250 km/h sobre la pista húmeda. La victoria de Rosenmeyer en el Grand Prix de Donington en octubre de 1937 determinó el final de la fórmula de 750 kilos.

El Auto Union V-16 había desaparecido definitivamente.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL AUTO UNION GRAN PRIX V-16 1934-1937

MOTOR: 16 cilindros en V inclinados a 45 grados. Los cilindros con camisas húmedas en block de fundición liviana con las tapas de cilindros también de aleación liviana. Dos válvulas por cilindro a 90 grados, las de admisión accionadas directamente por un árbol de levas único central en la culata y las de escape por varillas y balancines. Compresor tipo Roots montado verticalmente, dos carburadores Solex. En el modelo de **1934 (Tipo A):** 68x75 mm de diámetro/carrera, 4360 cm³, 295 HP a 4.500 rpm. Modelo **1935 (Tipo B):** 72,5x75 mm de diámetro/carrera, 4950 cm³, 375 HP a 4.800 rpm. Modelo **1936-37 (Tipo C):** 75x85 mm diámetro/carrera, 6010|cm³, 520 HP a 5.000 rpm. Todas las bancadas con cojinetes de aleación en 1934, cojinetes a bolillas en las bancadas de las puntas en los demás modelos.

ENCENDIDO: dos magnetos y una bujía de 18 mm por cilindro.

LUBRICACION: Cárter seco.

TRASMISION: Caja de 5 marchas no sincronizadas en la popa en el tipo A, y de 4 marchas con las mismas características en los demás modelos. El movimiento a la caja lo efectúa un eje del motor que pasa por debajo del diferencial. Diferencial ZF de deslizamiento limitado (tipo autoblocante) en el tipo C exclusivamente. Embrague de discos múltiples.

CHASIS: Bastidor tubular; largueros paralelos y travesaños tubulares.

SUSPENSION DELANTERA: Suspensión de brazos arrastrados, con brazos inferiores anclados a las barras de torsión alojadas en el travesaño tubular delantero y los brazos superiores sujetos a los amortiguadores de fricción tipo "tijera".

SUSPENSION TRASERA: En el **Tipo A** por elástico de hojas trasversales que formaban el anclaje superior de la suspensión, en conjunto con los semiejes oscilantes y los brazos reactores longitudinales. En los tipos **B** y **C** con barras de torsión reemplazando al elástico, alojadas en los largueros del bastidor y amortiguadores de fricción.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Libertad no se detiene...



Libertad marca el comienzo de una nueva década...

Una nueva manera de "hacer radio" con mentalidad de futuro.

Un verano a todo ritmo, con "ruido beat", con "minifaldas en alta fidelidad", y con "música-música-música" durante 10 horas junto a los TOP HITS del momento. Además, la información "al minuto" en cada uno de los 100 FLASHES NOTICIOSOS. Diariamente de 9 a 19 horas por:

RADIO LIBERTAD

BIENVENIDA, T

Luego de un prolongado -y lamentado- paréntesis, vuelven a nuestro país los bipostos del Campeonato Mundial de Marcas para disputar una actualizada versión de los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Panorama general que nos ubica sobre calidades y cualidades de las máquinas que atronarán nuestro Autódromo con ruido del mejor

Por HECTOR L. BERGANDI



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

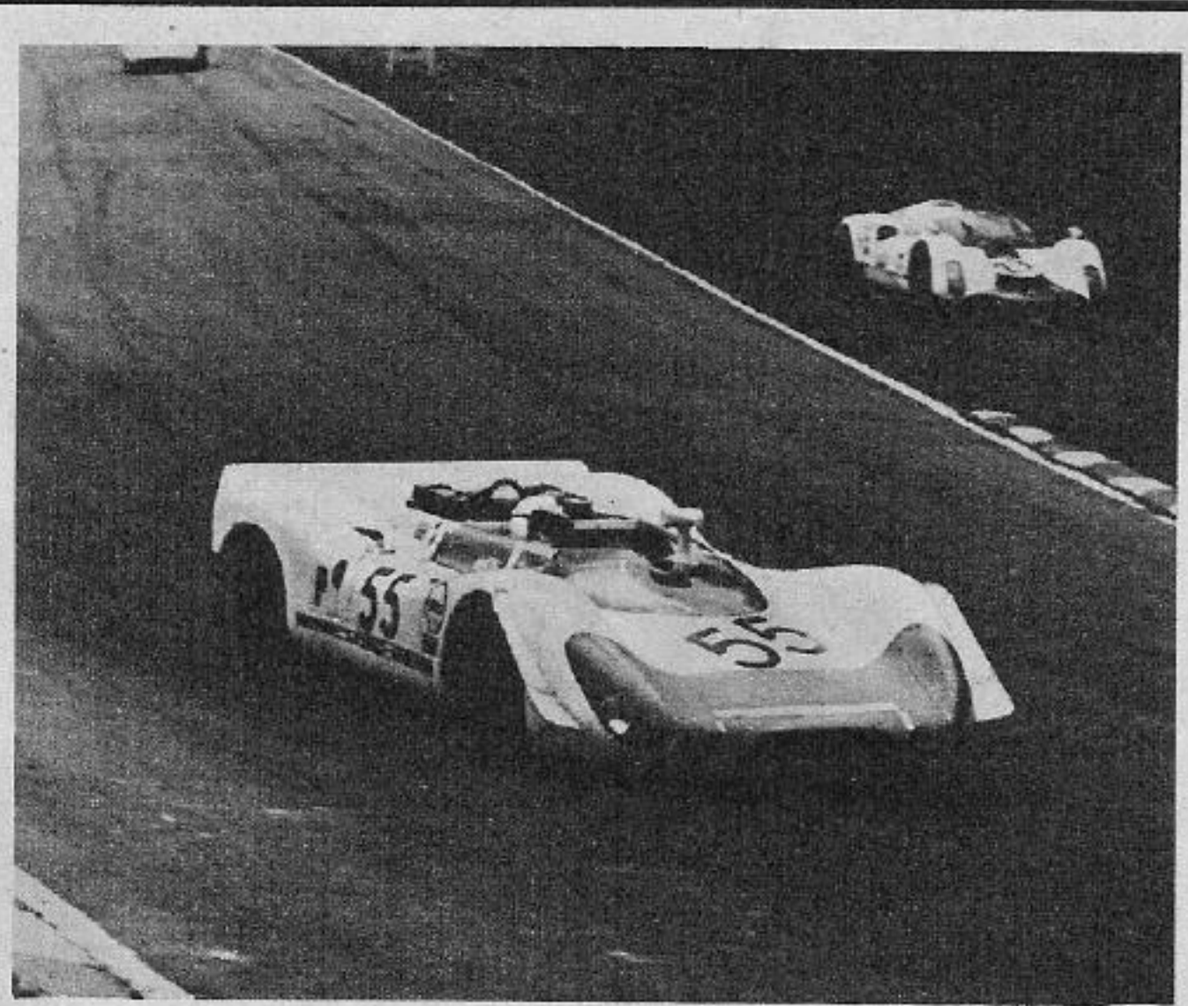
¡EMPORADA!..

Matra Sport ha prometido concurrir a nuestra próxima Temporada Internacional para Sport Prototipos. Las máquinas francesas, que en su pujante avance en procura de estar a punto para ganar en las próximas 24 Horas de Le Mans, ya han logrado salir de perdedoras con el triunfo de Beltoise-Pescarolo en los 1.000 Kilómetros de Paris, y nuestros 1.000 Kilómetros les vienen de perillas para afilar las garras para atrapar su objetivo de junio próximo. Los autos serían dos, en principio, aunque cabe la posibilidad de que venga un tercer ejemplar. Nada se dijo sobre la eventual inclusión de pilotos argentinos en el eficiente team franchute.

Vamos a tener nuestra Quinta Temporada Internacional de Post-Gloria. A manera de nexo entre el cierre y la apertura de nuestros ciclos anuales de actividad corsística nacional, tendremos oportunidad de ver reeditados los tan añorados 1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, y de admirar (o no, a lo mejor a alguien no le gusta) los últimos exponentes de las categorías Sport y Prototipos de la FIA.

Ya hemos visto pasar por nuestras pistas el zumbar de cuatro temporadas dedicadas a monopostos; una de ellas totalmente intrascendente, dedicada a la hoy bajo tierra Fórmula Junior, con un Silvio Moser dominante al comando de un Brabham que no se podía comparar al resto de la chatarra que trajo la bandada de paracaidistas que nos visitó. La segunda, muy entretenida, fue reservada a maquinitas de F3, y si bien no trajo a ninguna figura, nuestros visitantes se las ingeniaron para dar un buen espectáculo, no de tanta calidad, pero repetimos más entretenido que el de la tercera temporada, en que el equipo Matra funcionó como tal, borrando a toda competencia del mapa. La cuarta edición fue la del año pasado, cuando por fin pudimos ver de cuerpo presente en la pista a la gente sobre la cual tenemos noticias todo el año, en reemplazo de las ya un tanto habituales turistas con casco que nos visitaron en ediciones anteriores.

Así y todo, la temporada del año pasado fue dedicada en un todo a la Fórmula Dos, lo que para muchos de nosotros →



En la categoría Prototipos competirán los 908, cuya mayoría, entre oficiales y particulares, son spiders del tipo Osterreich *o* Sebring.

PORSCHE

Tuvieron que pasar diecinueve largos años de constante esfuerzo, extenuante investigación, triunfos, derrotas y trabajo sin pausa para que Porsche pudiera conquistar de una buena vez el tan perseguido título de Campeón Mundial de Marcas. El año pasado todas las condiciones parecían estar dadas como para que la firma alemana se adjudicara el lauro, pero a pesar de ser Porsche el mejor de todos los autos presentados, fue vencido por Ford en la forma, y en el fondo por los reglamentos. En 1969 se tomaron todas las previsiones capitalizando las amargas experiencias del '68, y los resultados fueron los que la lógica indicaba que **debían** ser; aún cuando los encanecidos GT-40 de John Wyer se las ingeniaron para privar a Porsche de otra satisfacción acariciada desde hace mucho tiempo: ganar Le Mans. No sólo el final fue difícil, también lo fueron los principios del campeonato. En las 24 Horas de Daytona Beach el desastre fue completo. Se presentaron cinco 908 "cola larga" y los cinco quedaron inertes en los pits con el motor a la miseria o con los tubos de escape desprendidos por las vibraciones del motor de ocho cilindros opuestos.

En Sebring se logró evitar a medias una nueva debacle, pero los nuevos spider 908 -"Sebring"- se retrasaron y perdieron la carrera por fisuras y hasta roturas serias de chasis o de anclaje de suspensión. Mucha culpa de lo sucedido fue adjudicada por Rico Steinemann a la excesiva dureza del circuito-aeródromo americano, pero los coches por él dirigidos deberían agradecer a Sebring la prueba exigida, por cuanto recién a partir de esa carrera se extremaron todos los recursos para evitar más Porschicidios, pasando a ganar en Brands Hatch con una facilidad abrumadora. Chasis probados por los métodos más avanzados y analizados por medio de la inyección de aire comprimido, nuevos anclajes para el motor, trabajo a destajo sobre el mismo para anular su tendencia al "sismo", remodelación de suspensiones y frenos redimensionados, más el uso de las novísimas Firestone ZB-II para el auto de Siffert-Redman antes de incluirlas como neumáticos de norma para el resto del equipo, fueron algunos de los factores técnicos que se agregaron al extenso bagaje de cualidades de estos dos pilotos para lograr una de las seguidillas de triunfos más impresionantes que se pueda recordar. Desde el punto de vista humano, Joseph Siffert fue el que más veces triunfó este año en Sport-Prototipos, y sin duda alguna, si existiera un campeonato de conductores de SP, "Seppi" se lo habría adjudicado con la misma comodidad que Jackie Stewart tuvo para ganar el de F-1. Seppi Siffert es el probador de **todos** los Porsche del equipo, y es reconocido como el mejor conductor de la especialidad en nuestra época. Afortunadamente volveremos a tener el privilegio de admirar su conducción enérgica y depurada en la Temporada que se avecina. Con él vendrán a la Argentina David Piper, veterano piloto inglés de SP que parece estar en su mejor momento, Rudi Lins, promisoria figura alemana, y Kurt Ahrens, ganador en pareja con Siffert del último GP de Austria en Zeltwegg para SP con un poderoso Porsche 917. La escuadra Porsche se compondrá por dos 908 y un 917, los que serán probados por Seppi en el circuito a utilizar, eligiendo así las máquinas para él y sus compañeros, quedando la restante disponible para una pareja de pilotos argentinos. Aparte de la escuadra oficial son varios los Porsche particulares que tendremos ocasión de ver durante la temporada; el más sonado de ellos es un 908 que sería presumiblemente conducido por otro "ilustre" del volante, Jochen Rindt, en pareja con el hippiforme motorman español Alex Soler Roig, de cuyas habilidades poco y nada conocemos.

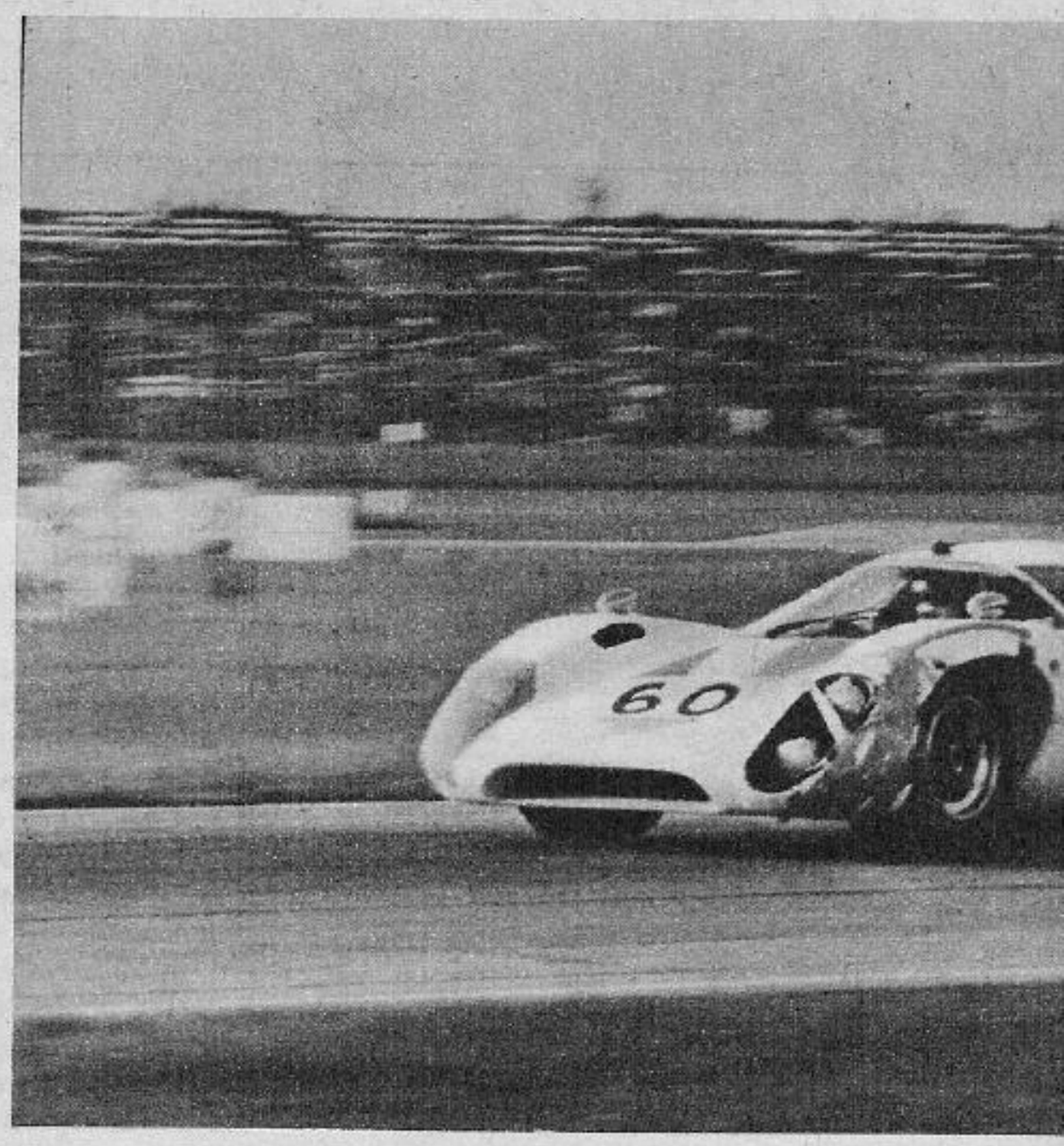
MUCHOS LOLA

La mayoría de los coches que vendrán a nuestro país son Lola, marca de la que mucho se ha hablado durante largo tiempo por estos pagos citándola siempre como ejemplo de originalidad, eficiencia, funcionalidad y **—en todos los casos—** belleza, pero con la única base de fotos, reportajes, crónicas de carreras, películas y cualquier otro medio de información, ya que nunca pisó nuestro suelo un Lola Sport.

Ahora llega el momento de comprobar la veracidad de tantas mentas. Evidentemente hay una cosa que desde ya es innegable: los Lola son los aparatos más **"fachosos"** que compiten en la categoría. Lo que sí tendremos que juzgar en la próxima temporada internacional es la calidad de esas máquinas, tan alabadas por quienes las pudieron ver en el exterior. Asociado a John Surtees para el lanzamiento del Lola type 70 en la categoría SP, Eric Broadley, el **patrón** de la casa que funciona en Slough, Inglaterra, eligió en un principio los motores Aston Martin V-8 de cinco litros para sus autos oficiales. Durante toda la temporada 1967, estos motores fueron hundiendo a los hermosos Lola en una seguidilla de deprimentes fracasos. Los únicos que funcionaban eran los ejemplares vendidos a equipos particulares con motor Chevrolet de cinco litros, y su mejor defensor fue el australiano Paul Hawkins. En 1968 salió un nuevo modelo, retocado en su parte externa pero prácticamente idéntico al anterior, con la denominación T-70 Mk 3, y fue homologado en la nueva categoría Sport de 5.000 cm³ equipado con motor Chevrolet de esa misma cilindrada. Sin muchas posibilidades por cuanto no existía equipo oficial, la actuación de las máquinas inglesas fue muy pobre ese año, contándose como mejor resultado el sexto puesto obtenido por Bonnier-Axelson en las 500 millas de Brands Hatch.

Broadley presentó una versión nuevamente mejorada, llamada Lola T-70 Mk 3B en el Racing Car Show de 1969, pero evidentemente no había usado en ese trabajo nada del ingenio que lo llevó a la fama. Sólo se contentó con darle a la carrocería el retoque estilístico que presenta actualmente, mejorar el frenado y la tenida en ruta, esto último mediante la adopción de ruedas más anchas y una reubicación de los puntos de anclaje de las suspensiones. Se comenta por ahí que para este año está prevista una nueva remodelación del mismo auto, adoptándose el chasis tipo Can-Am que es sensiblemente más liviano, pero no veremos ese modelo en nuestra temporada. El ejemplar que mejor caminó en el año que termina fue el Lola azul del equipo Sunoco. Su propietario es Roger Penske, quien tiene una enorme experiencia en este tipo de bipostos apurados, y el motor Chevrolet es preparado por Traco, especialista en esta misma marca para la Can-Am. El éxito del Lola Sunoco fue alcanzado en las últimas 24 Horas de Daytona; pero el equipo no salió de Estados Unidos ni para competir en Le Mans así que no podremos contar con su presencia en Buenos Aires. De los que nos visitan, el equipo más conocido es el team inglés de Sidney Taylor, quien siempre contó con buenos pilotos como Frank Gardner o el ex Campeón Mundial Denis Hulme, ganadores ambos de importantes pruebas en Inglaterra con los Lola blancos y azules.

Lola type 70 Mk 3B/Chevrolet. Auto potente, pesado, hermoso, discutido y mil adjetivos más que nunca están de acuerdo. Son mayoría, hasta ahora.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pero aún no se sabe quién será el encargado de conducir la única máquina que enviará esa escudería al país. Otro equipo que siempre estuvo presente en el Campeonato es el particular de Joachim Bonnier, quien vendrá al país para correr en pareja con el joven sueco Ronnie Peterson, revelación en F-3 en Inglaterra. Hay más pilotos contratados que nos "suenan" a concurrencia importante, como Jackie Oliver —**ganador en Sebring, Le Mans, etc., en pareja con Ickx**— quien viene con el equipo Ulf Norinder para compartir el volante con un argentino aún no designado. Brian Redman —**coganador de la mayoría de las carreras de SP de 1969 en pareja con Siffert, sobre Porsche**— y que viene a tentar suerte con un Lola y un compañero de equipo todavía desconocidos; Trevor Taylor, piloto inglés que había "colgado el casco" luego de toda una campaña dedicada a los monopostos, y que ahora retorna alternando SP con fórmula 5.000; y luego una serie de nombres menos conocidos, entre los cuales llama la atención el de Chris Craft, conductor del que poco se sabe en realidad, pero cuya llamativa combinación de nombre y apellido lo hacen más "ubicable" que al resto.

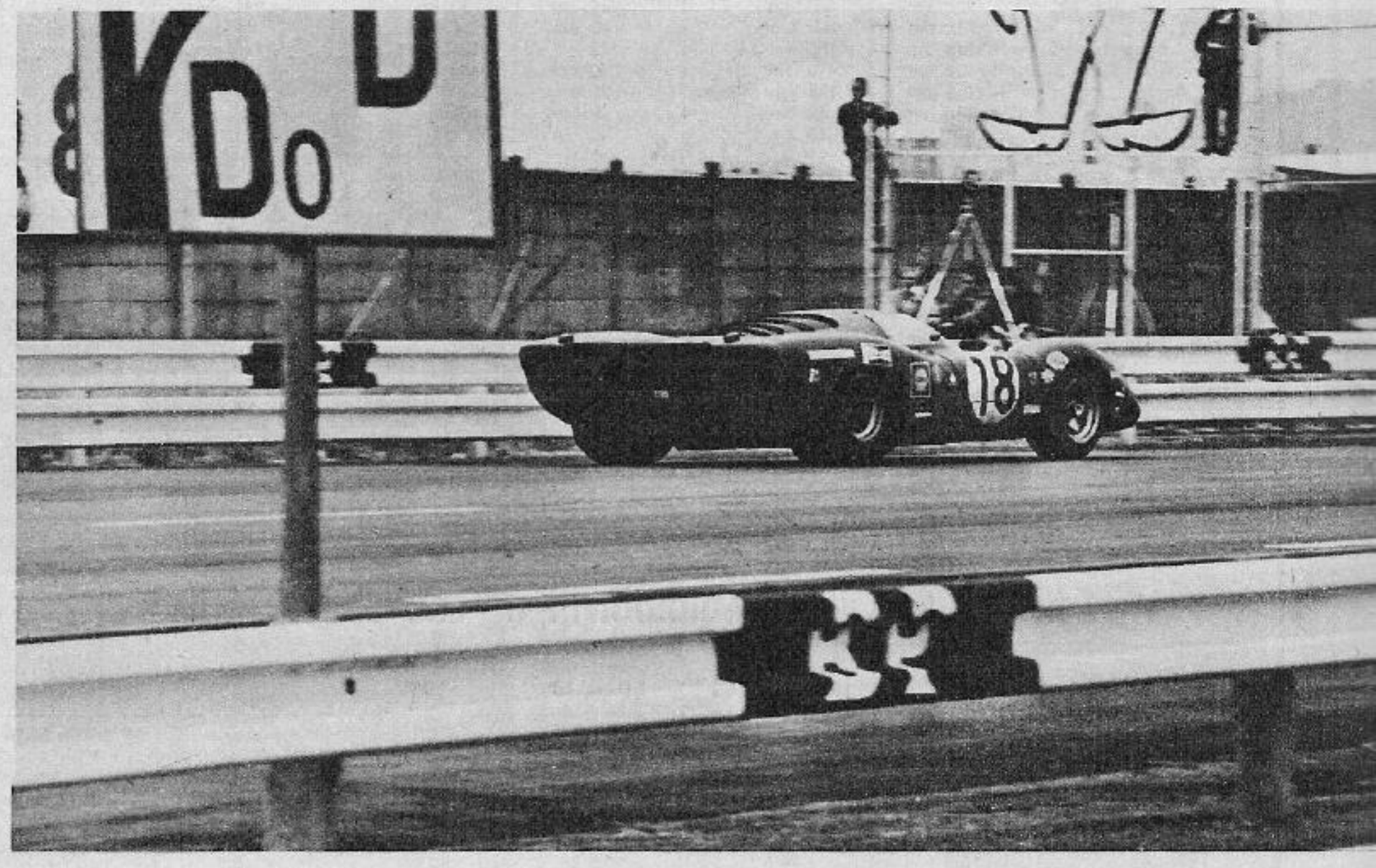
Los Lola son autos más pesados y menos actualizados que los prototipos propiamente dichos, por lo que no tienen grandes posibilidades frente a éstos en carreras cortas; pero evidentemente las carreras de largo aliento le son más favorables, y merced a la superioridad numérica que los beneficiará en nuestros 1.000 kilómetros, su chance cobra dimensiones que no son usuales en Europa, dando lugar a la posibilidad no muy prevista, de que uno de ellos figure al tope del marcador.



La Auto Delta/Alfa Romeo no ha tenido la menor fortuna en su campaña 1969 de SP. Nuestro país podría ser la pista de pruebas para los innumerables cambios y retoques que se le efectúan a los Alfa 33-3 para estar más a tono con la contra en 1970.



Ferrari prometió no faltar a la cita, pero en ningún momento se habló a ciencia cierta sobre qué modelos presentaría en esta oportunidad, ni en qué cantidad. Todo depende aún de la homologación de la 512 Sport.



—gente que se preocupa más de lo normal por el automovilismo deportivo— podía ser un paso más adelante, pero que para el público en general era "cinco menos que el peso", por cuanto lo mejor de monopostos es Fórmula Uno, y por los puntos.

Este año, en cambio, creemos que pusimos el pie en el escalón acertado para volver a proyectar nuestro automovilismo a un plano realmente internacional, al par que se beneficiarán los constructores argentinos de bipostos —base de nuestras categorías más populares— al poder comparar sus posibilidades actuales y aprender nuevas soluciones para el futuro.

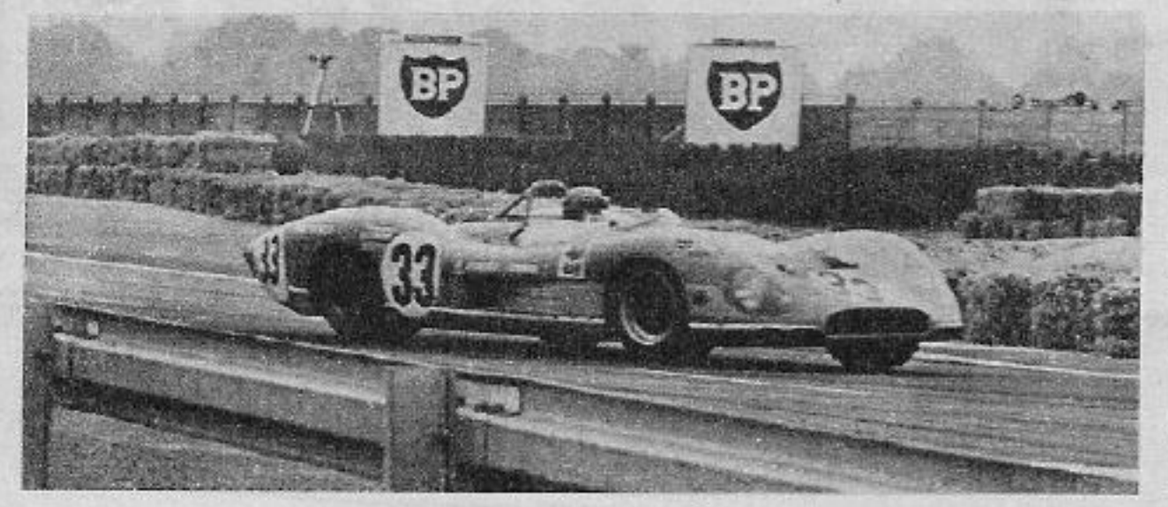
La elección de Sport-Prototipos como categoría a traer es un acierto. Y en los contratos, hasta ahora es mayoría el grupo de pilotos mundialmente conocidos y reconocidos como "buenos" que el de gente sin antecedentes; gente que, por otra parte, siempre aparece en un porcentaje mínimo en cualquier carrera. Las máquinas son las mismas que protagonizaron el Campeonato Mundial de Marcas, si no más nuevas o en experimentación. Y si contamos con la presencia de un team de Porsche oficial, y si como piloto principal de ese team viene Joseph Siffert, virtual "campeón mundial" de esta categoría que desgraciadamente no consagra pilotos sino marcas, y si va a haber un Porsche oficial para una pareja de pilotos argentinos, creemos que ya tendremos bastante como para pensar que realmente las condiciones están dadas para que el espectáculo y las chances de los argentinos sean de primera.

Hace ya rato que no veíamos máquinas biplazas de carrera. Para ser más exactos, desde 1960, año en que tuvimos nuestra última Temporada Internacional con puntaje para

BIENVENIDA TEMPORADA

RADIOGRAFIA DE LOS SPORT PROTOTIPOS

	PORSCHE	FERRARI 312P	MATRA 650	ALPINE 220	ALFA ROMEO "33"	MIRAGE M2/300	FORD P69	ALPINE A210
MOTOR	8 cil/op.	12 cil/V	12 cil/V	8 cil/V	8 cil/V	8 cil/V Ford	8 cil/V Ford	4 cil/lin.
Diámetro y carrera	85 x 66 mm 2997 cc	77 x 53,5 mm 2989 cc	79,7 x 50 mm 2993 cc	85 x 66 mm 2986 cc	85 x 64,4 mm 78 x 64,4 mm 2993/2472 cc	85,6 x 64,8 mm 2993 cc	85,6 x 64,8 mm 2993 cc	79 x 75 mm 1495 cc
Relación de compresión	10,4:1	11:1	11:1	10,5:1	10,5:1	12:1	12:1	10,5:1
Alimentación	iny/Bosch	iny/Lucas	iny/Lucas	4 Weber	iny/Lucas	iny/Lucas	iny/Lucas	
Distribución	4 ALC/16v	4 ALC/48v	4 ALC/48v	4 ALC/16v	4 ALC/32v	4 ALC/32v	4 ALC/32v	
Refrigeración ...	aire	agua	agua	agua	agua	agua	agua	
Potencia/régimen.	360 hp/8400 rpm	420 hp/9600 rpm	415 hp/9000 rpm	320 hp/8000 rpm	3-390hp/9000 rpm 2,5-310hp/7500rpm	420 hp/9000 rpm	420 hp/9600 rpm	
Caja	Porsche	Ferrari	ZF	ZF	Alfa Romeo	Hewland	Hewland	
Relaciones	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	6ad.+1 at	5ad.+1 at monocasco	5ad.+1 at monocasco	
Chassis	tubular	mixto tubo/cocque	tubular	tubular	monocasco aleación liviana			
Frenos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	
DIMENSIONES Distancia entre ejes ..	230 cm	237 cm	246 cm	230 cm	232 cm	240 cm	225 cm	
DIMENSIONES Trocha del. .	148 cm	148,5 cm	140 cm	134,4 cm	141 cm	149,3 cm	139,8 cm	
DIMENSIONES Trocha tras...	145 cm	150 cm	142 cm	134,4 cm	140 cm	149,3 cm	139,8 cm	
DIMENSIONES Largo	465/402 cm*	423 cm	390 cm	464 cm	400 cm	421 cm	385 cm	
DIMENSIONES Ancho	183 cm	198 cm	190 cm	170 cm	190 cm	192 cm	172 cm	
DIMENSIONES Altura	93,8 cm	89 cm	76 cm	103 cm	100 cm	94 cm	72 cm	
DIMENSIONES Peso	680 kg	680 kg	720 kg	710 kg	700 kg	740 kg	650 kg	
Velocidad máx...	320 km/h	330 km/h	330 km/h	330 km/h	320 km/h	330 km/h	330 km/h	





RADIOGRAFIA DE LOS SPORT (Grupo 4)

	PORSCHE 917	FORD GT40	LOLA 70	ALFA ROMEO "33"	ABARTH	CHEVRON V8	PORSCHE 910	LOTUS 47
MOTOR	12 cil/op	8 cil/V	8 cil/V Chevrolet	8 cil/V	4 cil/lin	4 cil/lin BMW	6 cil/op	4 cil/lin. Ford
Diámetro y carrera	85 x 66 mm 4494 cc	101,6 x 76,2 mm 4942 cc	102,1 x 76,2 mm 4990 cc	78 x 52,2 mm 1994 cc	88 x 80 mm 1946 cc	89 x 79,9 mm 1990 cc	80 x 66 mm 1991 cc	83,5 x 72,7 mm 1594 cc
Relación de compresión	10,5:1	10,5:1	10,5:1	10,5:1	11,5:1	11:1	10,3:1	11:1
Alimentación	iny/Bosch	4 Weber	4 Weber o inyec.	4 Weber o inyec.	2 Weber	2 Weber	iny/Bosch	iny/Tecalemit
Distribución	4 ALC/24v	"varillero"	"varillero"	4 ALC	2 ALC/8v	1 ALC	2 ALC	2 ALC
Refrigeración ...	aire	agua	agua	agua	agua	agua	aire	agua
Potencia/régimen.	520 hp/8000 rpm	420 hp/6000 rpm	450 hp/6000 rpm	280 hp/9400 rpm	250 hp/8000 rpm	200 hp/7300 rpm	220 hp/8000 rpm	175 hp/7300 rpm
Caja	Porsche	ZF	Hewland	Alfa Romeo	Abarth	Hewland	Porsche	Hewland
Relaciones	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at	5ad.+1 at
Chassis	tubular	monococque	monococque	monocasco aleación liviana	tubular	tubular	tubular	cajón central
Frenos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos	4 discos
DIMENSIONES Distancia entre ejes ..	230 cm	242 cm	241 cm	225 cm	208 cm	234 cm	230 cm	231 cm
DIMENSIONES Trocha del. .	149 cm	146 cm	145 cm	135 cm	140 cm	132 cm	134 cm	135 cm
DIMENSIONES Trocha tras...	146 cm	148 cm	146 cm	144 cm	143 cm	132 cm	140 cm	135 cm
DIMENSIONES Largo	429/478 cm*	427 cm	420 cm	420 cm	385 cm	411 cm	411 cm	340 cm
DIMENSIONES Ancho	188 cm	193 cm	185 cm	171 cm	178 cm	168 cm	168 cm	164 cm
DIMENSIONES Altura	92 cm	101 cm	101 cm	97 cm	96 cm	120 cm	98 cm	108 cm
Velocidad máx. .	890 kg	1100 kg	1000 kg	680 kg	600 kg	600 kg	650 kg	600 kg
	360 km/h	330 km/h	330 km/h	330 km/h	270 km/h	270 km/h	270 km/h	240 km/h

INDICE de abreviaturas: cil.: cilindros - op.: opuestos - lin.: línea - iny.: inyección - ALC.: árboles de levas a la cabeza - v.: válvulas - ad.: adelante - at. atrás - * versiones cola larga y corta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

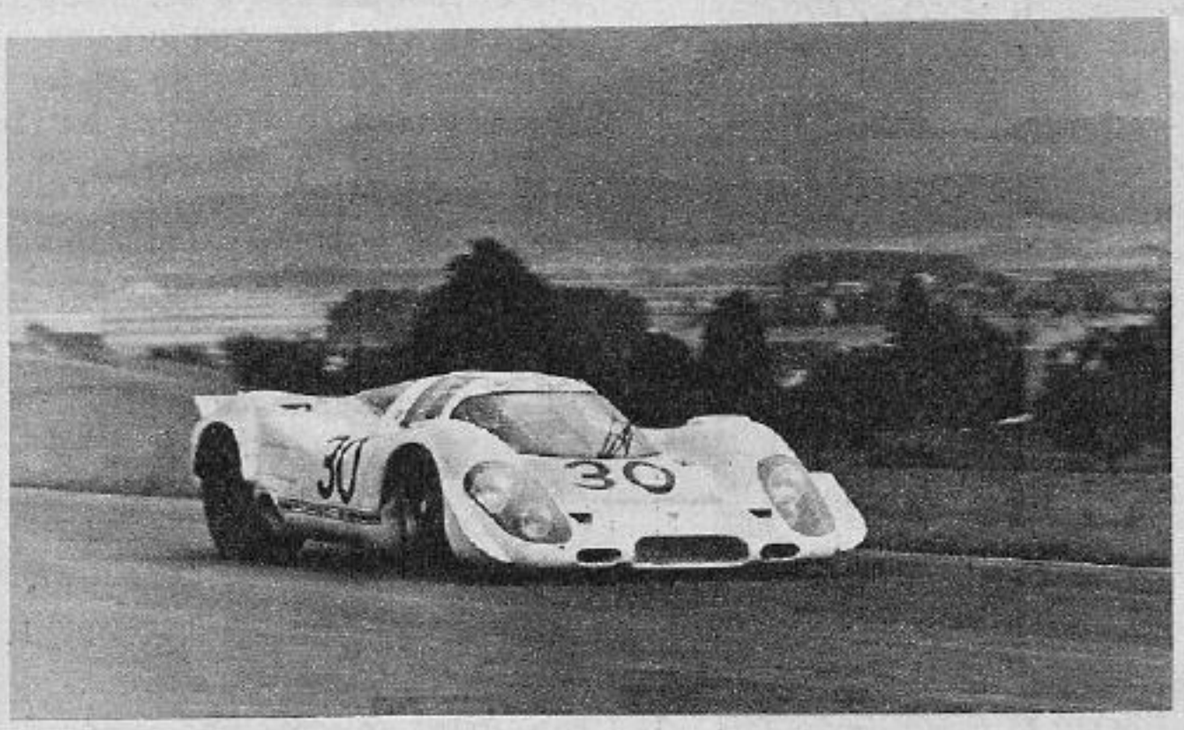
PARA NO CONFUNDIRSE

Hasta la última oportunidad en que se corrieron los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, la conformación de las categorías era sensiblemente diferente a la de las de hoy en día. Por entonces las divisiones eran Sport y Gran Turismo, y las subdivisiones, si bien establecían claros límites de cilindrada, no eran tan estrictas como en la actualidad en lo referente a cifras mínimas de fabricación de modelos para gozar del derecho de competir en alguna de las dos categorías. Actualmente el Campeonato Mundial de Marcas se puede correr dentro de uno de los tres grupos perfectamente definidos para la clasificación de clases concurrentes.

El primero de ellos es **SPORT PROTOTIPOS (Grupo 6)**, en el que se encuadran todas las máquinas biplazas de competición construidas especialmente para carreras de velocidad y resistencia en circuitos cerrados. Estos modelos deben respetar ciertas normas mínimas de habitabilidad —disponer de espacio para un acompañante, aunque ese espacio en carrera esté cubierto por una tapa que continúe las líneas de la carrocería— —equipamientos diversos— capacidad para un maletín en el que a duras penas entra una musculosa doblada en ocho, y para una rueda armada que debe ser del mismo diámetro pero no necesariamente del mismo ancho que las que usa el vehículo, lo que permite que se solucione el problema con una ruedita simbólica del grosor de una papa frita. A partir del 1º de enero de 1968, este tipo de máquinas vieron limitada su cilindrada a 3.000 cm³.

El segundo grupo recibe el nombre de **SPORT (Grupo 4)** —antes los Sport eran lo que ahora corresponden al Grupo 6—. Esas son máquinas de alta performance que deben cumplir con todos los requisitos de habitabilidad, capacidad previstos y legalmente exigidos para los vehículos que circulan por la vía pública.

Para lograr su homologación en la categoría Sport, estos autos deben haber sido fabricados en una cantidad nunca menor de 25 ejemplares en doce meses consecutivos. Su límite mínimo de peso está establecido en función de su cilindrada, la que no debe exceder los 5.000 cm³. El tercer grupo es el de los GRAN TURISMO (Grupo 3), y en esta categoría milita todo coche construido en pequeña serie para el uso de una clientela que busca performance o comodidades máximas o muy especiales sin tener en cuenta el factor económico. Para ser homologado, un GT debe haber completado los 500 ejemplares fabricados en doce meses consecutivos. No hay ninguna clase de límites de cilindrada para esta categoría.



El Porsche 917, a pesar de su fantasmagórico aspecto de prototipo rabioso, no es ni más ni menos que un Sport Grupo 4, lo que no quiere decir que por eso deje de ser el monstruo más temido por los protos de tres litros, ya que le sobran cualidades como para ganarles.

los dos Campeonatos Mundiales.

En esos buenos tiempos los ganadores fueron Phil Hill y Cliff Allison, al volante de una Ferrari oficial, mientras la oposición corría por cuenta de la entonces novedosa Maserati Tipo 60 —Birdcage —aquí bautizada como "la bañadera" por su cola en forma de batea— del equipo "Camoradi", que manejaron muy bien los americanos Dan Gurney y Masten Gregory. En aquel entonces, los 1000 Kilómetros se corrían saliendo de las instalaciones del Autódromo para iniciar el regreso a las mismas luego de jugar a la calesita en la plazoleta del Puente de la Noria. La cosa tenía su sabor y todo aquel que presenció esas carreras no las podrá olvidar jamás, pero entramos en otra era, la del guard-rail y la seguridad organizada, —que esperamos sea el sello distintivo de nuestros eventos internacionales para que se vuelva a confiar en nosotros en la FIA— de manera que estos nuevos 1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires serán



UN DEBUT "RAZON"ADO

Como no se podía suponer de otra manera, el primer "loco lindo" en embarcarse en la idea de hacer un auto argentino para largarse de una vez por todas y sin tantas fintas a ver cuánto mejores son los autos extranjeros que los que se pueden preparar acá, fue Oreste Berta.

El dinámico "Alta Gracia's Magician" (como podremos leer tarde o temprano en Car and Driver) tenía la idea más o menos madura cuando recibió la propuesta del diario "La Razón" —otros que son "flor" de inquietos— y del dicho al hecho no hubo trecho.

La máquina promete ser el real "Opus 1" de la mecánica de bipostos autóctona, y en toda la teoría que le dio vida no hay nada que la haga deslucir ante sus primas de Europa. El motor es de primera, los repuestos no escasean, hay gomas como para borrar el Autódromo del mapa capitalino y el firme propósito de intentar la mejor clasificación posible a costa de cualquier sacrificio y cantidad de horas de trabajo.

Todo es posible cuando uno es el primero en dar un paso adelante en la dirección que le indican sus ambiciones.

No podemos cotejar desde este momento las condiciones del Berta LR-Cosworth con las del resto de sus oponentes, pero desde ya nos alegramos por su nacimiento, a la vez que estamos seguros que la ovación de la tribuna será la más cerrada de la Temporada para saludar a este auto, piedra fundamental de nuestro intento de ingresar al concierto "corsa" internacional.

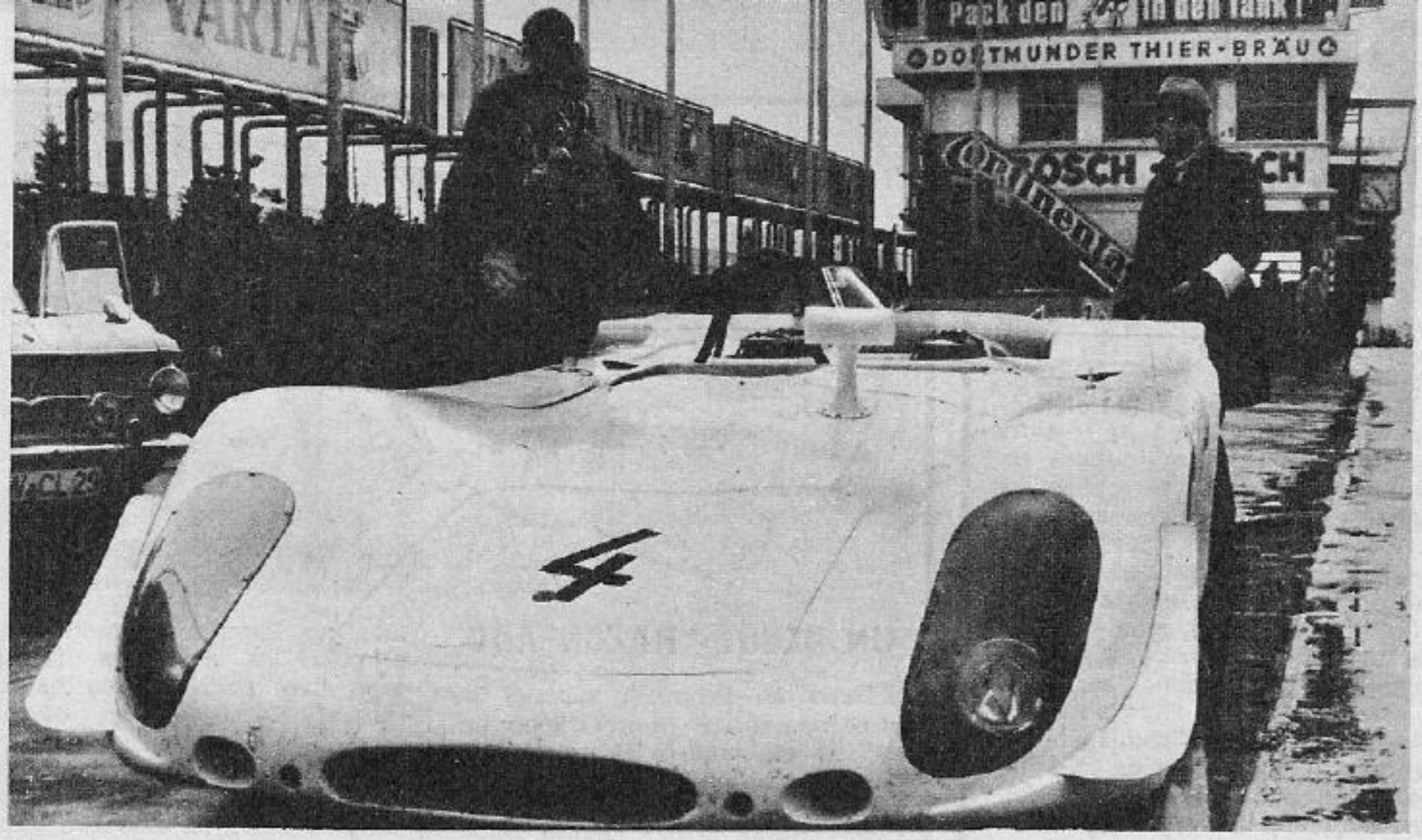
ZZZUMM! La emoción del T.C... cáptela a toda voz con Pilas PHILIPS.



ahora hay otras pilas!

PHILIPS

las blindadas que no se rinden nunca!



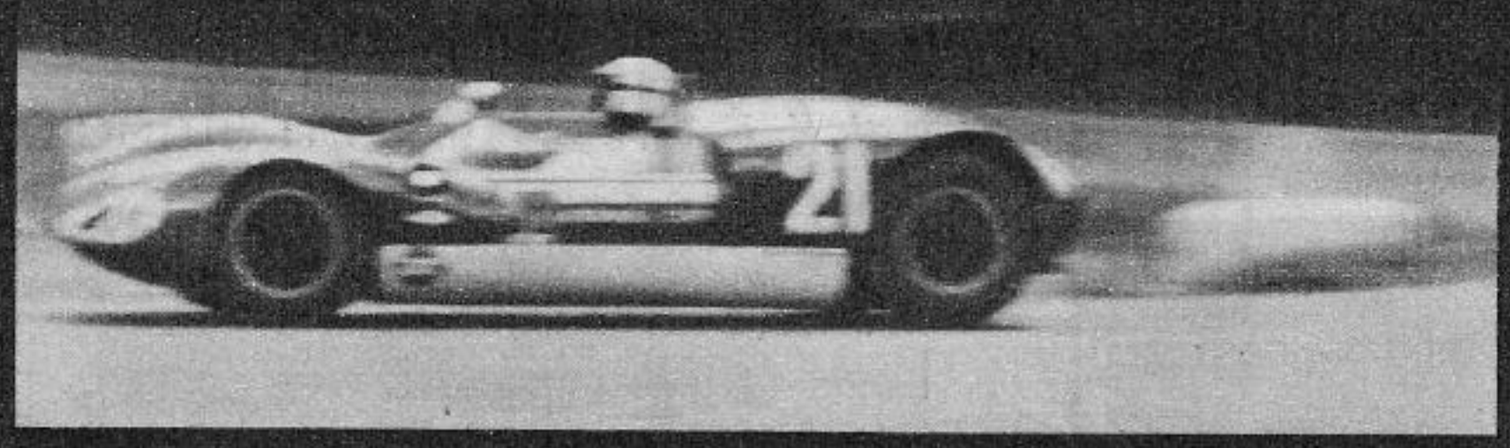
Hay tantos prototipos Porsche 908, que ya es posible que estén dentro de los límites de la categoría Sport por cantidad de unidades fabricadas. Entre los varios 908 particulares que nos visitarán, hay uno que puede devolvernos la presencia de uno de los monstruos del momento: Jochen Rindt.

disputados íntegramente dentro del Autódromo Municipal, transitando todo el perimetral largo con una incursión por los mixtos que caracterizaban al circuito 2 que siempre utilizaron nuestros visitantes.

Las máquinas no serán las mismas que acostumbrábamos a ver. Los Porsche no son aquellas tímidas cucarachitas plateadas que usaban los señores que querían correr "pour le sport". Ahora son los dominadores, y su aspecto es entre extraño y terrible. Los Lola de 1960 no habían salido aún de Inglaterra, así que no los conocimos, salvo sea la presentación del F3 que trajo Eric Offenstadt en 1965, y que no tenía nada que ver con esta categoría. Los Lola de ahora son unos maquiavélicos aparatos de boca de tiburón, cabina agazapada, agujeros misteriosos y aletas de feroz apariencia; máquinas pesadas pero bonitas, y muy potentes gracias a sus motores Chevrolet "100 % azúcar — 0 ciclamato".

Las Ferrari, venga la que viniere, siempre van a ser atracción, aunque hay que prescindir de los recuerdos de aquellas gloriosas Testa Rossa, porque la casa de Maranello es precursora en la investigación de formas y logra en sus modelos soluciones de diseño mucho más afiladas aún que Porsche, y los Alfa pueden venir aún más retocados que en sus últimas presentaciones europeas, ávidos de mejorar las poco convincentes actuaciones del año pasado. En fin, todo está dado como para que esperemos esta Temporada Internacional de Sport-Prototipos con más entusiasmo que en otras oportunidades. Porque los biplazas ejercen más atractivo sobre el público argentino que los monopostos —aunque seguimos esperando la concreción de un retorno de F1 a nuestro país—, porque en esa categoría pueden hallar cabida más de una inquietud de pilotos y constructores argentinos para un futuro que esperamos sea cercano, y porque presentimos que si las cosas no pierden el ritmo altamente competitivo que tenían en Europa, vamos a presenciar unas carreras realmente sensacionales, que es la inyección que necesitamos los argentinos para interesarnos más en una especialidad que podría ser la rampa para un retorno real, efectivo y permanente de nuestros colores a las pistas de este bendito planeta.

Si mañana participara en esta carrera



Ud. usaría un Rolex



Un automóvil de carrera "Gran Prix" formula 1, al tomar una curva cerrada a unos 270 km. por hora, recorre aproximadamente 15 metros en un quinto de segundo. Por lo tanto, es obvio decir que los corredores de automóviles de carrera tienen un sentido del tiempo sumamente desarrollado, dado que de él dependen sus vidas. Muchos de ellos usan el cronómetro que consideran el mejor del mundo. Su caja "Oyster" cincelada de un sólido bloque de acero inoxidable sueco u oro, garantiza absoluta hermeticidad al agua, polvo o transpiración. Como muchas de las piezas son hechas a mano, lleva más de un año terminar un Rolex Oyster. Jackie Stewart considera que es tiempo muy bien empleado. El ROLEX que el usa es el Daytona

ROLEX
GINEBRA

RELOJES ROLEX ARGENTINA S. A. I. • Suipacha 1111 esq. Santa Fe - Piso 24

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Si usted se preguntó alguna vez qué tiene que ver Shell con el automovilismo deportivo, esta es la respuesta.

Shell no se detiene. No es una empresa conformista. Somete constantemente sus productos a duras pruebas, examinándolas en condiciones de máximo rigor.

Y este es el principal motivo por el cual Shell se vincula en todo el mundo al deporte mecánico, identificándose con sus nombres más famosos y competencias más importantes. En la Argentina, usan exclusivamente aceite Shell Super Motor Oil y nafta Super Shell Sprint (la más especial), ases de la talla de Eduardo Copello (1), Nasif Estéfano (2), Carlos Ruesch (3), Néstor García Veiga (4), Alberto Bruno (5).

Y en las pistas internacionales usan lubricantes y combustibles Shell: los corredores Graham Hill (6), Chris Amon (7), John Surtees (8), Jackie Oliver (9), Jochen Rindt (10), Derek Bell (11).

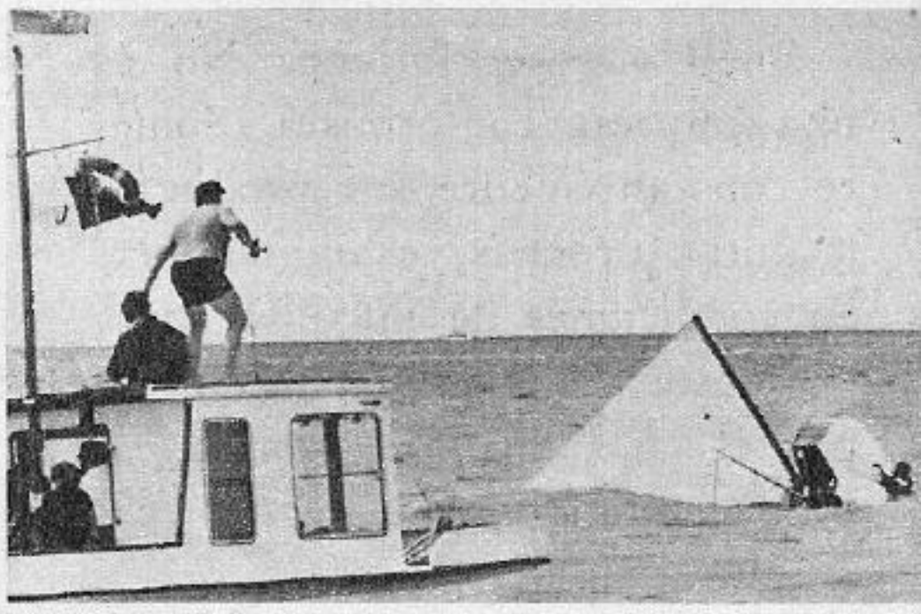
ACEITE SHELL SUPER NAFTA SUPERSHELL SPRINT



Sea el gran ganador, sea de Shell!

POST

Colaboración, amistad y simpatía fueron los mayores factores para que el V Campeonato mundial de la clase Lightning tuviera un final feliz



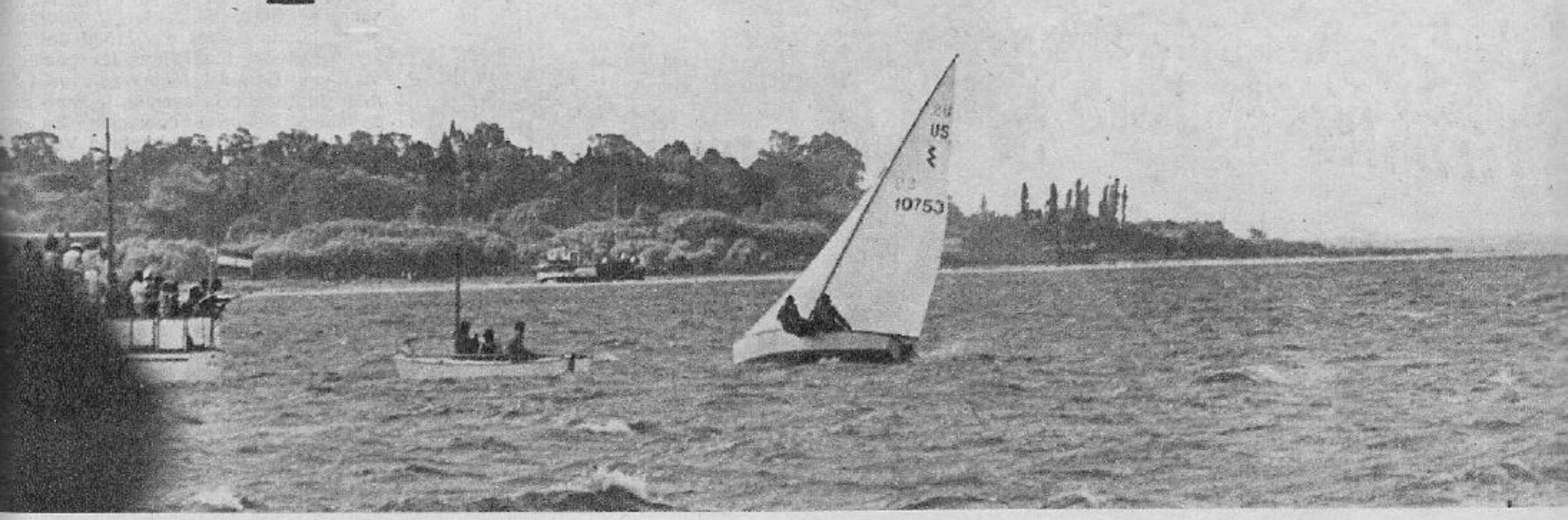
PREMIO CORSA - RADO

Para que nadie ponga en duda que la gente de CORSA es de palabra y que lo que promete cumple (a veces), en sencilla pero emotiva y ecuánime ceremonia —que se llevó a cabo en medio de la entrega oficial de premios del certamen— el director de CORSA, Guillermo Mártire, hizo entrega de un reloj de pulsera RADO Newtronic al timonel argentino mejor clasificado en el mundial. Mario Isola, quinto en el torneo, se llevó el premio de Corsa. Para la posteridad documentaron el hecho ambos personajes: Isola recibiendo alegre el RADO y Mártire, con ojos de ensueño, entregándolo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DATA DEL MUNDIAL





A la izquierda: A punto de trabuchar el barco del campeón mundial Bruce Goldsmith, tripulado por su esposa Pamela y Jim Dressel.

Durante la entrega de premios, recibiendo los suyos de manos de la señora de Keller Sarmiento la tripulación argentina que obtuvo el sexto puesto: de izquierda a derecha, Fernando de Aldecoa, Carlos Sisti y Carlos Keller Sarmiento (tim.).

Arriba, centro: Un lightning con aspiraciones de submarino. Los tripulantes además de mojados intentando un reflotamiento y la lancha del Náutico Olivos preparando el auxilio.

Arriba, derecha: El ganador de la última regata, Carl Eichenlaub, rumbo a barlovento, a su izquierda un barco desarbolado y más arriba el helicóptero de la Prefectura patrullando la cancha de regatas.

A una semana de lo que dimos en llamar "un mundial para la historia" queremos contar esas cosas que no por ser menos importantes casi siempre se nos quedan en el tintero.

El tiempo premundial se inició hace ya más de un año, cuando la comisión organizadora inició las trasnochadas que culminaron en esa organización que no nos cansaremos de pregonar como fabulosa.

Factor preponderante en el éxito del Campeonato fue el aporte financiero de la Confederación Argentina de Deportes, ya que, es evidente, la política que está desarrollando nuestro máximo comité deportivo es por demás acertada, como también el apoyo que prestó la Dirección Nacional de Turismo, que ayudó a presentar ante las delegaciones extranjeras una muy buena imagen del país. Nunca debemos olvidar que los mejores embajadores que podemos tener son los visitantes satisfechos. Otro organismo que colaboró en una forma más que efectiva fue la Prefectura Nacional Marítima, desde el ordenamiento y la vigilancia en el puerto como en el rescate de los barcos averiados, para lo que contó con varias lanchas rápidas y un helicóptero. No queremos seguir nombrando a todas aquellas entidades o personas que han colaborado por temor a olvidarnos de alguna, pero vayan nuestras felicitaciones a todos.

Del desarrollo del campeonato podemos hablar hasta el cansancio, pero también podemos resumirlo con una sola palabra: "EXITO", pues es indudable que lo fue en todo el sentido de la palabra.

LOS SARAOS

Fueron éstos muchos y muy variados. Se iniciaron con una ceremonia de apertura, tras la cual deleitamos nuestras papilas gustativas con un excelente lunch, servido en los salones del Yacht Club Olivos.

Para los días siguientes se habían previsto visitas a museos, excursiones por la ciudad y la infaltable escapada por la Boca, que a más de uno le cayó pesada, no por falta de alegría, sino que a veces las comilonas suelen dar en el hígado. Una vez culminadas las regatas se realizó un asado con cuero que sorprendió a los visitantes. No podían concebir que la vaquillona estuviera 15 horas sobre las brasas con sobretodo puesto (léase cuero), especialmente los norteamericanos, que no cesaban de sacar fotos y películas, pero al final se la mandaron a la bodega siguiendo la más clásica de las tradiciones marineras.

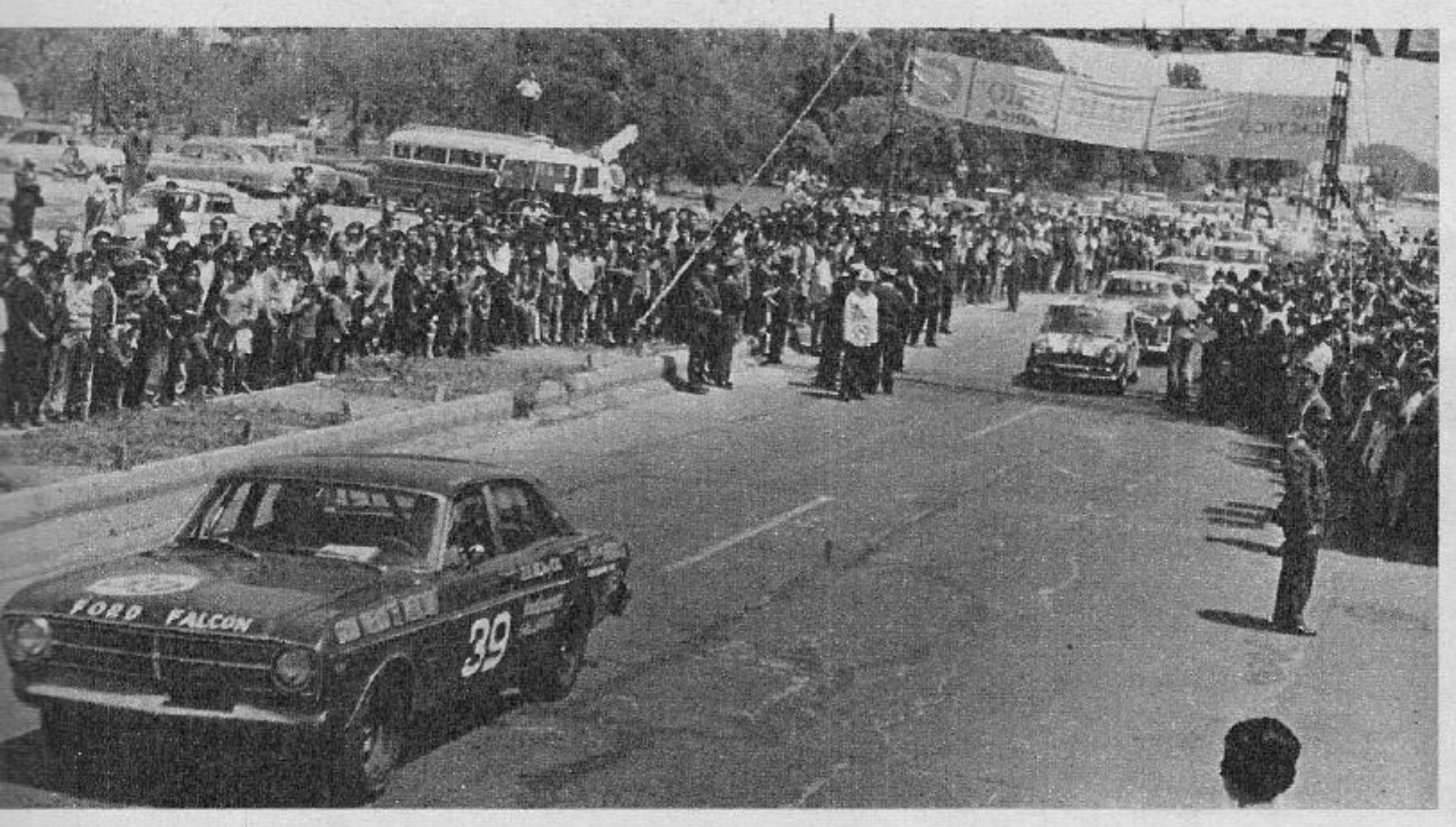
El sábado por la noche se realizó la ceremonia de clausura en la que se destacaron los premios, muy originales por cierto: todos eran de índole gauchesca, como el facón cincelado a mano que se llevó el campeón mundial; la rastra que recibió el segundo, el rebenque con incrustaciones de plata para el tercero y un muy bonito chifle para el cuarto, además de los otros premios que también seguían el estilo. Pero la nota destacada fueron los otros premios, aquellos que les fueron entregados a algunos de los participantes por distintos motivos, como ser: la maquinita de coser (de juguete) que recibiera la señora de Allen para que pudiera reparar las velas en plena navegación, o el farol y la llave del puerto entregados con toda ceremonia al holandés Mattern, que en todas las regatas entró último, o el balde y esponja que le dieron al ex campeón Pocharski para que achicara mejor su barco, debido a que fue el timonel que más veces tumbó, o la plantilla de medición que se adjudicó Williams Camet por ser la persona que metió el dedo en el ventilador con el asunto de las pequeñas diferencias que presentaban los barcos, o el juego de herramientas de carpintero (también de juguete) que le dieron a Clemens para que arreglara los dos palos que rompió, y así un montón de premios más, que fueron el verdadero golpe de la noche.

A continuación de la repartija vinieron los discursos, de los cuales se destacaron los de los extranjeros, que no tenían palabras para agradecer las atenciones recibidas y sí muchas para exaltar la perfección del torneo, no dudando en titularlo como "el mejor campeonato de la clase Lightning hasta el momento".

En síntesis, creemos que está todo dicho: mejor no pudo ser, y ahora, después del rotundo éxito obtenido, a prepararse que en un escaso mes se inicia el tercer mundial a disputarse en nuestras aguas y es el de la clase Penguin a correrse en enero próximo. Sin lugar a dudas estamos de parabienes; después de tantos años se pudo conseguir al fin que la Argentina fuera sede de campeonatos mundiales y nada menos que tres en un año

GP. DE CHILE

LUIS GIMENO, TRIUNFADOR



Los chilenos también tienen su Gran Premio y al igual que en nuestro país es la carrera más importante del año, donde se dan cita todos los pilotos importantes de Chile, Perú y Bolivia. Este año, el peruano Alvarado con su Ford lustang apareció como el cuco de la carrera, pero fue sin embargo Luis Gimeno, con una cupé Ford típicamente TC, quien se llevó las palmas del GP.

En la clase A (Grupo Dos hasta 1.150 cm³) el líder fue J. Fernández con un Austin Cooper que marchó a la vanguardia de la categoría desde el vamos y demostró solvencia técnica y conductiva. En la clase B (Grupo Dos, de 1.150 cm³ hasta 2.000 cm³) el dominio de Volvo se hizo notorio sobre el BMW de Suiter, y ante el abandono de los Fiat 1500 del equipo oficial Fiat (Bengolea hermanos y Germán Pico), que venían punteando la carrera, la marca sueca no tuvo oposición. En Turismo Especial fue también Volvo quien copó las primeras colocaciones sin problemas. En Turismo Carretera —quizás la clase más importante y atractiva del GP— Luis Gimeno derrotó a sus rivales con una cupé TC con motor Ford, siendo segundo Alfredo Rebollar con Ford Falcon modificado y tercero otra cupé, la de Juan Gac, con Ford. Lamentable fue el abandono de los hermanos Neder que se constituían, a medida que trascurría la competencia, en los vencedores incuestionables. Pese al sistema de reenganche en cada etapa nada pudieron hacer.

BANANA SPLIT

Ya es evidente que la próxima y última carrera de TC de la temporada que se realizará el próximo fin de semana en Comodoro Rivadavia estará un poco debilucha en cuanto a participantes. Es bastante lógico considerando que el Campeonato ya está definido, por una parte, y por el gasto acompañado de sacrificio geográfico que significa el trasporte de fierros y entes hasta aquellas latitudes. Pero en la otra mano, parece que los premios que se entregarán serán bastante suculentos, lo que ha hecho reconsiderar el asunto a más de uno.

De entre los que anunciaron con anticipación que no irían, o los que el rumor ambiental afirmó su ausencia, estaban los del equipo de Gastón Perkins. Siendo "papá" campeón, ¿para qué el esfuerzo? Pero finalizando la semana anterior nos enteramos de fuente normalmente bien informada y cristalina que Cacho Franco sería enviado. Se presupuestó un gasto de 360.000 pesos para el traslado de hombre y máquina y se aprobó la idea: **Franco se irá a tirar al título de Sub-Campeón de TC 1969.** La posibilidad es de aprovechar. Posibilidad que viene a engrosar la lista de buenas nuevas que en los últimos días cosechó el hombre de Azul. Porque desde Córdoba llegó la confirmación oficializada dando a **Cacho Franco junto con Luis Di Palma como los pilotos que conducirán el SP LR-Berta que enfrentará a los europeos en la Temporada Internacional.** ¡Hay gente que nace con un signo...!

En cuanto a las 25 Horas de APAT, aluviones de noticias llueven a esta informada redacción. Alberto Gómez correrá con Maestretti y es uno de los pocos que irá con dos carburadores Weber horizontales. Los exagerados de Commander —por su parte— se aventuraron en la interesante empresa deportiva y formaron un equipo para esta carrera de larga duración. El equipo estará integrado por dos Peugeot 404 muy prolijitos y los conducirán —aquí viene el impacto— dos periodistas especializados quienes dicen saber mucho de la caja ZF del Peugeot y de la suspensión trasera independiente de este coche. En próxima información adelantaremos el nombre del par de audaces.

Más de las "25". Pese a que se sigue fraseando cualquier cosa, las "25" se hacen (eso es lo que asegura Boschi y nadie tiene derecho a desmentirlo) los días 20 y 21 de diciembre. Las inscripciones cierran el día 10 de diciembre, así que no hay que dormirse porque los interesados se pueden quedar afuera. Una modificación: en lugar de 70 autos serán 60 los que tendrán lugar para la largada de la carrera, pues la CADAD adujo no estar en condiciones de cronometrar 70 autos durante 25 horas de carrera. La clasificación se llevará a cabo los días miércoles y jueves, dejando el viernes libre. Como anticipamos, la carrera se larga el sábado a las 16 horas. Los premios finales son los mismos pero fueron reducidos los "cada seis horas". De esa forma la suma total es del orden de los 18 millones de pesos. ¡Suerte, APAT!

Un rato más tarde se posó en la ventana que da al río la paloma mensajera que nos trae información desde Europa. Le sacamos el tubito de la patita izquierda, desenrollamos el papelito y leímos: "Gewiss weisen die Motoren gleiche Grundelemente wie die Seriehwagen auf, und gewiss müssen sie selbst in iher Sonderausführung für..." Como no entendíamos nada la consultamos a María Elizalde que es una chica que trabaja en la editorial y como su padre es diplomático, vivió en Alemania y entiende aquella jerga.

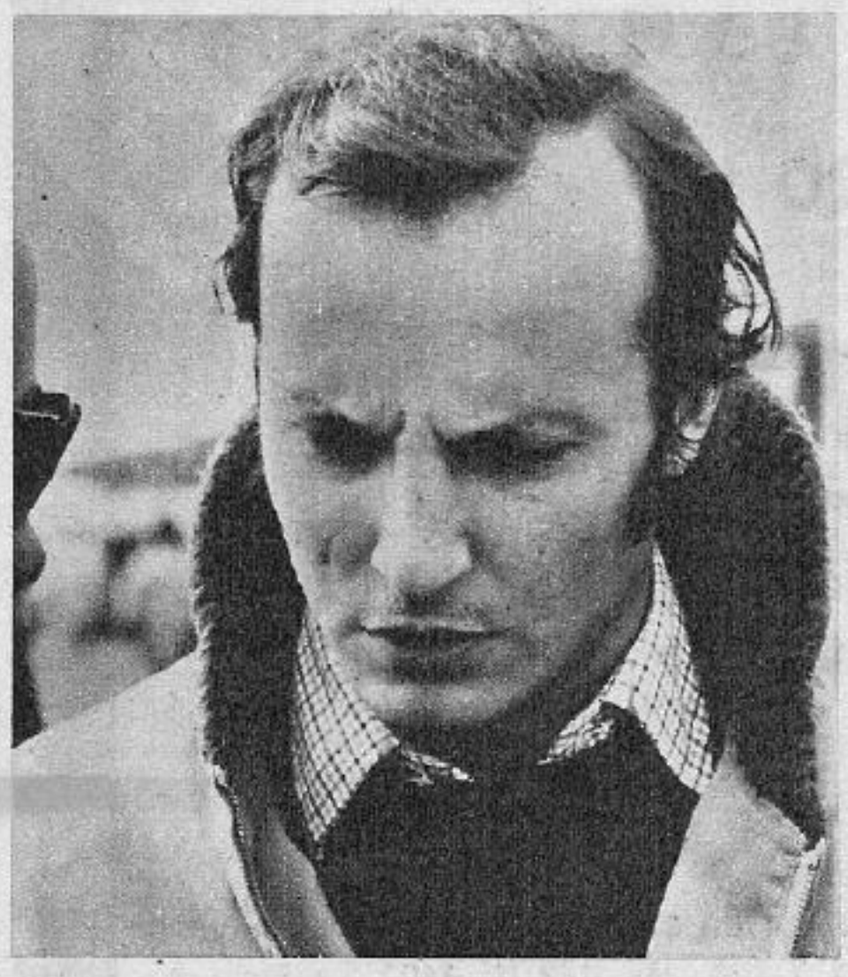
Por su parte las hermanitas de María... ah, no... estábamos en lo que tradujo. Que las 24 Horas de Le Mans ya no se largarán de la forma clásica y repetida desde los comienzos históricos de la prueba. Desde la próxima edición el piloto deberá estar ubicado en la butaca minutos antes del comienzo con el cinturón de seguridad ajustado y los bornes de la batería desconectados. Serán los segundos pilotos los que correrán a sus respectivas máquinas, conectarán la batería y de esa forma se pondrán en marcha los bólidos. Esta nueva resolución viene a ser consecuencia de los planteos de inseguridad que se hicieron más de una vez, ya que muchos pilotos —tramposos— salían patinando gomas para ganar la cabecera del lote.

Otro papelito —felizmente escrito en el idioma del Dante, del que todos, quien más quien menos por extracción inmigrante conocemos un poco— decía Luigi Chinetti (representante Bugatti-Ferrari en New York) fue a buscar a Maranello 2 modelos de Ferrari 312 S (prototipos de 3 litros) para competir en la temporada argentina. Uno sería para Mike Parkes-Pedro Rodríguez. El otro, para una eventual pareja argentina.

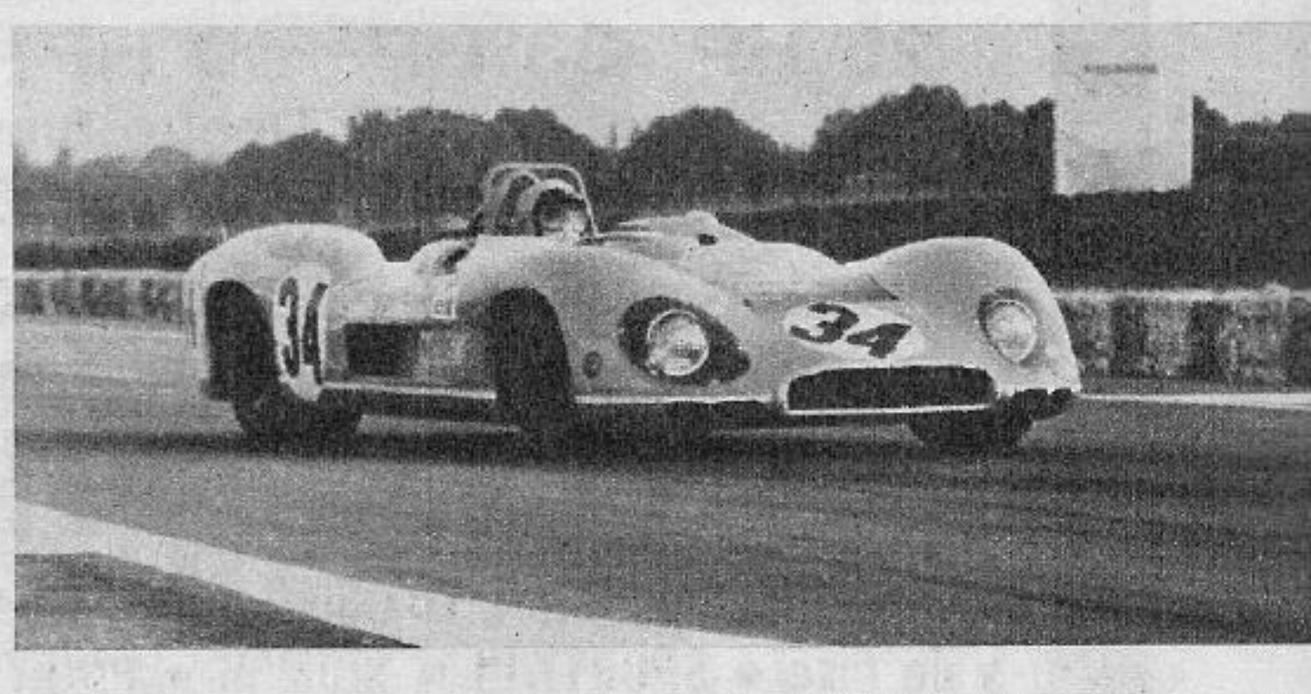
Después, abrimos la ventana y dejamos al bicho en libertad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIANINI:
PILOTO DE MATRA EN LA TEMPORADA



Este es el Matra 630/650 tres litros que presentará el equipo oficial en nuestra temporada internacional. Sobre uno de los dos estará Andrea Vianini en pareja, probablemente, con Pescarolo.



Conversación telefónica mediante, se confirmó el ofrecimiento de Claude Le Guezec a Andrea Vianini para que éste corra un Matra del equipo francés en la próxima temporada internacional

La semana anterior, en Maggiolo, surgió a la luz la posibilidad. **Vianini correría la temporada internacional de SP con un Matra 630/650 formando pareja con uno de los pilotos oficiales de la casa francesa.** Luego durante la semana se confirmó. Claude Le Guezec, director deportivo de Matra, había decidido traer dos autos a la temporada y ofrecía una plaza a un argentino siempre que el piloto fuera Andrea Vianini; más o menos como lo de los Ford T, que podían ser de cualquier color siempre que fueran negros.

Vianini mantuvo el martes una comunicación telefónica con Le Guezec donde éste confirmó la intención y, por su parte, oficialmente, Matra consultó al club YPF para requerir la aprobación del ente organizador. A vuelta de teletipo el club YPF confirmó su visto bueno: el concurrente puede asistir con los pilotos que quiera. El contrato se firma por los autos y no por los pilotos. De todas maneras Horta, del club YPF, expresó el jueves pasado que todavía no estaba firmado el contrato con Matra, si bien en el fin de semana informadores oficiosos y no oficiales aseguraron que ya se habían estampado las firmas correspondientes para la venida de dos autos Matra.

En los dos prototipos tres litros se sentarían Jean-Pierre Beltoise, George Servoz-Gavin, Henri Pescarolo y Andrea Vianini. Las parejas se integrarían con los dos primeros y los dos últimos respectivamente. Eso es todo por ahora.



los entendidos no dudan... eligen siempre

MOTORES

EVINRUDE

LA MARCA DE MAYOR VENTA EN EL MUNDO ENTERO

Fuera de borda

25 HP 33 HP 40 HP 60 HP 85 HP 115 HP

Dentro fuera de borda

210 HP 155 HP 120 HP

LANCHAS

BERMUDA

DAY CRUISER • GRAN TURISMO • COBRA • MARK II • 444 • SUPER SPORT standard y de luxe • SPORTWIN • RIOMAR • PIRAYU • SAFARI • DELTA • GH 380 • GH 430

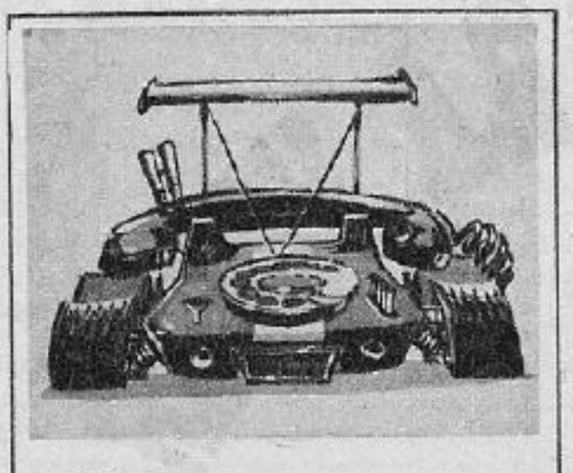
FABRICA **NAUTICA® S.A.** CONCESIONARIOS:

• **NAUTICA CENTRO,** Uruguay 776, Cap. • **NAUCAPE,** Belgrano 2431, Cap. • **NAUTICA SAN ISIDRO,** Av. del Libertador 15233, San Isidro • **NAUTICA BELGRANO,** Juramento 1981, Cap. • **CORLETO Y CIA.,** Av. 122 Nº 1400, La Plata • **ESGRA NAUTICA,** Sarmiento 891, San Fernando • **TEDIN, EZCURRA Y CIA.,** Maipú y Arias, San Fernando • **NAUTI-DELTA,** Av. Cazón 592, Tigre • **MIERES NAUTICA,** Av. del Libertador 2102, Cap. **Además Concesionarios en:** Córdoba, Santa Fe, Rosario, Concepción del Uruguay, Bahia Blanca, Resistencia, Posadas, Villa Regina (Valle del Río Negro), Salta y Tucumán.

RADEL S.A.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL TELEFONO NEGRO

-Hola, ¿Fresco está?

—Sí, un momentito, por favor.

—...¿Qué tal, Fresco, cómo estás? Te llamo por algo que escuché recién en una fábrica. Aparentemente Wobron ya tiene todo listo para producir una trasmisión automática. Por lo menos ya tiene el permiso oficial.

—¿Para qué autos sería?

—No lo sé aún. Hay varios autos argentinos que ya deberían ofrecer como opción una caja automática. Caso Ambassador, Dodge Coronado, Chevy, Ford Fairlane. Creo que de todos éstos el primero en incorporarla sería el Fairlane, que en poco tiempo más ofrecería también como opción una caja de cuatro marchas amén de frenos de disco adelante.

—Bueno, muchas gracias.

-Hola, ¿Peralta Ramos? Mártire habla. ¡Qué lástima lo del auto, viejo!

—Y sí, lamentable. Pero de todas maneras no perderemos mucho tiempo porque Berta ya se puso a reconstruirlo todo y lo único que en realidad se perdió son dos portamazas importados, pero ya los pedimos a Inglaterra y es probable que a fin de la semana que viene ya estén en Buenos Aires. Por la carrocería no hay problemas porque con el molde original se hace otra inmediatamente.

—Bueno, menos mal.

-Sí... Corsa.

—Hola, habla Domingo Demarco. Che, conseguime unos números atrasados que me faltan de la colección de Corsa que después los paso a buscar.

—Che, escuchame... te esperamos el 10 de diciembre en Sunset por la fiesta de Mister Pinta. Otra cosa. ¿Van a Comodoro?

—Y cómo no, viejo. Vamos a ver si podemos hacerlo salir a Cacho Franco subcampeón.

—Nos parece bien. Chau, viejo, y hasta el miércoles... ¡Ah!... pasá a buscar los Corsa a eso de las seis de la tarde.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

FIATENGO
VELTRI - VERGUILLA S.R.L.
REPUESTOS ACCESORIOS
FABRICANTES DISTRIBUIDORES DE ALFOMBRAS DE GOMA Y P.V.C.
DISEÑOS Y COLORES EXCLUSIVOS
600 - 1100 - 1500 - COUPE - 1600
AV. MAIPU 1399 - 797-7906
V. LOPEZ

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

NUEVAMENTE PARA FIAT ESCUDOS ★ABARTH★



PRODUCIDO POR:
"EL TRONCOMOVIL"



1º EXPOSICION DE CALCOMANIAS TUERCAS EN LA ZONA NORTE
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ADQUIERALOS EN LAS CASAS DEL RAMO
Avda. SANTA FE 2725
MARTINEZ - TEL. 792-4762

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. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

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

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



¡YA RECIBIMOS!
Una nueva partida de las LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA "DAVID", PATENTE Nº I. 11.061, para cumplimentar los innumerables pedidos de nuestros Clientes y Amigos.
Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S. A.**
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

EXIJA CALIDAD EN BOCINAS
klaxon
EQUIPO ORIGINAL DE FABRICA
FIAT, PEUGEOT Y CITROEN
Fabricantes:
Industrias Bariffi S. A. I. C.
Bajo licencia de KLAXON S.A. de FRANCIA
AVALOS 451, CAPITAL, T. E. 58-1293/0113

LIMPIA MANOS PROTECTOR

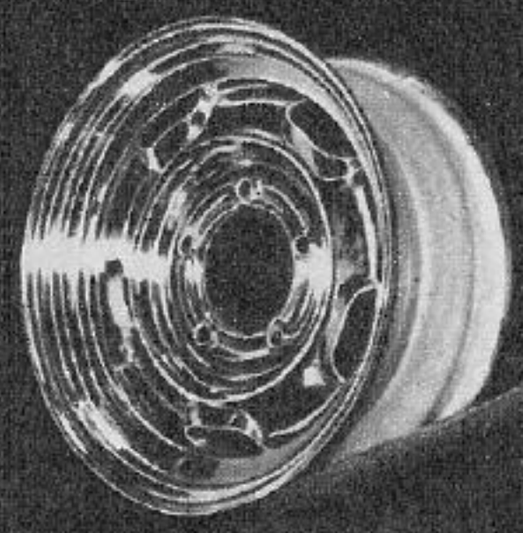


Una caricia que limpia
PIDALO A:
GRAL. PAZ 1353
Tel. 791-7680
Vte. López
MaSeDa

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



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

Tape
HOTEL
MACAGNO
HNOS. S.C.A.
MAR DE AJO

34 HABITACIONES
CON BAÑO PRIVADO
Y AGUA CALIENTE

AV. MOISES LIBERMAN 168

A DOS CUADRAS DEL MAR!!!



RESERVAS EN BUENOS AIRES
TEL. 26-8016

FIN UN RALLYE PARA VETERANOS

AL ATAQUE



EL AMBIENTE LO PEDIA A GRITOS Y AQUI ESTA, GRACIAS AL CLUB DE AUTOMOVILES SPORT. DESDE BUENOS AIRES HASTA PUNTA DEL ESTE Y REGRESO. PREMIOS AL MEJOR EN CADA CATEGORIA. AGITADO FIN DE SEMANA CON ESAS NOBLES MAQUINAS.

Reviviendo una sana costumbre, interrumpida por aquellas cosas de la vida, el adormilado Club de Automóviles Sport ha organizado contundente y definitivamente su XII Rally de Primavera en decidida y valiente actitud. Se realizará el próximo 12 de diciembre y hasta el 15.

Tras muy pocos o casi ningún cabildeo, los organizadores llegaron a la conclusión de que llevar a los participantes hasta Punta del Este sería agradable, de buen gusto y, por sobre todo, divertido. También resolvieron aceptar en la prueba automóviles de las categorías Edwardian (hasta 1919), Vintage (1919-1931), Post-Vintage y Sport. Claro está que la casa se reserva el derecho de admisión, y todos aquellos interesados en participar que no sean socios del club deberán tener sus coches impecablemente restaurados a su estado original. Vale decir, evitando el chabacano tono de circo que una y otra vez se ha intentado dar en nuestro país a este tipo de pruebas.

El programa de festejos será el siguiente: **Día 12/12**, salida en el Ferry-Boat Atlantic a las 7.30 hs. Salida de Colonia para El Pinar a las 12 hs. Llegada a El Pinar a las 17 hs. Una hora en El Pinar, recepción, "cup of tea" y demás. Luego se partirá para Portezuelo. Llegada a la Hostería Tío Tom (vecina a Punta Ballena) a las 20 hs. Noche en Tío Tom. **Día 13**, salida de Portezuelo, 10 hs. Llegada a Punta del Este, 11 hs. Reunión con autoridades, periodismo, clero, gordas, TV y LSD. Pruebas de destreza y/o esparcimiento con conejitas diversas, a elección. Vuelta a Tío Tom. **Día 14**, salida a las 9 hs. de Portezuelo para Colonia. De 16 a 19.30, diversos agasajos con diversas personas y diversos intendentes. Noche en el hotel Mirador de Colonia. **Día 15**, salida en el Ferry Atlantic a las 11.30 hs. Llegada a Buenos Aires a las 14.30 hs. Los participantes se retirarán en orden.

La tarifa que se ha estipulado por persona duele tanto como $ 24.695 nacionales de curso legal. Esta suma incluye el flete del auto en el Atlantic ida y vuelta, 2 noches con ½ pensión en Tío Tom, 1 noche con ½ pensión en el Mirador y almuerzos en el Atlantic. El derecho a inscripción se ha fijado en $ 1.000 para los socios del C.A.S. y $ 2.000 para los no socios e invitados. Las reservas deberán hacerse a la señorita Elvira al T.E. 73-5535, de 9 a 13 horas y de 14.30 a 19. No es necesario portar libreta de casamiento para concurrir con señoritas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 190
PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 9 de diciembre de 1969 — **Unica sección - 3 páginas**

BUENOS AIRES

CUANDO LA MENTIRA ES GRANDE... HASTA LAS CAFETERAS DESCONFIAN

Mar del Plata. — En todos los órdenes, incluso en el automovilismo, suelen existir mentiras. Las hay de tipo doméstico, de compromiso, de humorismo, de inocencia (las menos) y también de envidia o intereses. De toda la gama del macaneo, estas últimas son las peores y las que tienen, dentro del mal que pueden causar, una variante lógica y aceptable: desenmascarar a los farsantes. Que dentro de todo no viene mal ya que por lo menos contribuyen a ubicar a los bueyes (que aquí reemplazan a los HP que son más generosos) con los que se puede arar en cierto terreno. Resulta ser que la cosa se desarrolló en torno a las cafeteras, dichosas y veteranas máquinas que domingo a domingo movilizan tres, cuatro y hasta cinco mil o más personas en los circuitos existentes en el sudeste de la provincia de Buenos Aires.



Pues bien, alrededor del movimiento cafeterista se creó hace algunas semanas un clima incierto con dos ramificaciones. La primera era la presunta obligatoriedad de anexar la categoría a la CADAD y la segunda una pseudo prohibición de seguir compitiendo. Para el caso inicial (ver CORSA Nº 187, págs. 44, 45 y 46) hubo gestiones diversas que en definitiva dejaron como saldo la negativa del grupo cafeteril para engrosar las filas de la institución capitalina. Los fundamentos fueron realistas: nadie puede imponer desde un cómodo sillón de una oficina con aire acondicionado lo que debe hacerse en adelante con autos de modelos hasta 1933 que corren en la tierra y en consecuencia aportan su dosis de suciedad tanto a corredores como preparadores, organizadores y público presente en muchos casos. Si éstos no chillan, no se ve el motivo valedero como para que alguien quiera mantenerlos limpitos. Sarna con gusto... ¿no?.

Pero no es todo, sino lo que deriva de un macaneo prefabricado que no tuvo otra misión que crear un "confundimiento" en los cincuenta cafeteristas en actividad (y su séquito permanente) así como los millares de personas que no se pierden ninguna trenzada dominguera.

Ocurre que salió un chivo emisario (no de siete bancadas precisamente) con un chisme que tuvo rápida difusión tanto en audiciones radiales como en teleprogramas y aun en páginas especializadas en diarios regionales. El caballito de batalla fue nada menos que una ley (respetable y respetuosa por cierto) promulgada tiempo atrás por el gobierno bonaerense. Desde luego que todas las leyes tienen su interpretación y también su parte de misterio, pues no siempre son conocidas a fondo por alguien interesado. (Más claro: un cafeterista, por ejemplo, que no tiene a su alcance natural una copia de dicha reglamentación y se lleva sólo por lo que en muchos casos le cuentan, hecho que de por sí tiene distorsiones).

Eso es, se inició una campaña —muy particular e interesada, desde luego— que bregaba porque no podrían continuar los espectáculos automovilísticos zonales (sobre todo cafeteras) merced a la disposición de la ley provincial Nº 7.412.

Naturalmente no faltó aquel que un buen día se dijera para sí mismo "¿qué dirá la ley 7.412 " y que de paso se agenciara de su texto. Oh, ¡sorpresa!, allí nada se dice de las competencias automovilísticas zonales, de las cafeteras, de los circuitos ni de nada de lo que se viene haciendo desde hace más de tres años en una amplia región. Advertidos los interesados directos, echaron a volar fraseos de distinto tono, siendo lo más reproducible que habían tratado de "empaquetarlos". Y ansina era no más... la Francisca había querido engrupirlo al Aniceto y el romance llegaba a su momento crítico, quedando al descubierto sus amoríos con un gaucho resistido en estos pagos y que se menta como CADAD...

La ley 7.412, en realidad, es un instrumento oficial que apareció inserto en la orden del día número 22.388 de la Policía de la Provincia de Buenos Aires de fecha 3 de septiembre de 1968 y su promulgación data del 7 de agosto del mismo año, llevando la firma del general Imaz y del ingeniero Pérez Pesce. Consta de dieciocho artículos, el último de los cuales es el consabido "cúmplase, comuníquese, etc." y en su parte final dice textualmente: "Título para el índice: CARRERAS DE VELOCIDAD CON VEHICULOS AUTOMOTORES: SE PROHIBE EL USO DE LA VIA PUBLICA EN TODO EL AMBITO DE LA PROVINCIA". Esto resulta más que suficiente como para darse cuenta que no menciona en absoluto los circuitos. Pero para más seguridad el artículo tercero habla de una comisión que deberá formarse con miembros de diversas entidades oficiales y la ASOCIACION DE CORREDORES DE TURISMO DE CARRETERA, cosa que revela a las claras que se está hablando de nuestro automovilismo y no en general. ¿Acaso los autos que intervinieron en el GP a la Patagonia no largaron desde Bahía Blanca, que está en la Pcia. de Buenos Aires? Esos autos eran de Anexo J y transitaron por rutas bonaerenses un buen tramo sin que nadie dijera nada ni sacara a relucir la ley 7.412. Además cuando se corre en rutas provinciales en TC deben iniciarse las tramitaciones con sesenta días de anticipación a la fecha de la competencia, como está contemplado en la ley de marras.

Pero de circuitos no se habla una sola palabra. De cafeteras, menos. Entonces no hay nada que temer pues cada cosa está ubicada en su lugar. Lamentablemente siempre aparece alguien que se obnubila cuando se habla de carreras de autos y confunde gordura con hinchazón. Aunque no deja de ser saludable que haya posturas varoniles como la de los señores intendentes de Lobería y Necochea, quienes personalmente se jugaron una carta brava para asegurar espectáculos automovilísticos en sus respectivos pagos que fueron éxitos de resonancia.

Si todo fuera así (el intendente de Lobería y sus secretarios comunales amenazaron con renunciar en pleno si se objetaba la última carrera en el circuito de la Virgen del Camino, una obra ejemplar y digna de ser imitada) quedarían desterrados los apóstatas del automovilismo zonal, a pesar de que en buena parte viven de él. Y es más todavía: se seguirá trabajando de firme entre la Asociación de Corredores de Cafeteras, ACOCA, y los municipios, que cuentan con un aliado indestructible: el público que da vida a las pruebas y demostró ser lo necesariamente hábil como para seguir apoyando lo que le gusta de alma aun cuando no faltó uno que pateó en contra de lo que además es su negocio.

Un circuito para Miramar. Mariani a Carlos Paz. Fin de Cafeteras '69. Campeones en Tres Arroyos

MIRAMAR. — De manera acelerada prosiguen los trabajos en el circuito que el Moto Club Miramar está construyendo en las inmediaciones del AeroClub de esta localidad, distante a unos 50 kilómetros de "la feliz". Se trata de una pista de tierra que fue inaugurada el 7 de diciembre con una prueba para autos de la categoría Limitada del 27, competencia ésta que otorgó puntos para el Campeonato Nacional de la especialidad. PARABRISAS CORSA tuvo oportunidad de recorrer ese escenario y la experiencia recogida arroja como saldo lo siguiente: se trata de un circuito más bien corto (1200 metros de longitud) que tiene una sola recta (donde estará ubicada la largada) lo que permite un descanso a los motores con el cambio de velocidades. Su forma es similar a la de un teléfono (para evitar la archisabida comparación con un riñón) y obliga a viajar en cambios bajos en la mayor parte del trazado, contemplando como tales la segunda marcha en un sesenta por ciento, tercera en un treinta por ciento y el restante —diez por ciento— en directa. Tomando como referencia un automóvil con las estipulaciones del Anexo "J". Claro está que en el bautismo esto varió

→

ya que la Limitada del 27 tiene sus limitaciones —valga la redundancia—. Aparte de todo esto el circuito tiene bastante tierra del tipo "voladora", que si bien realza el espectáculo significa un serio peligro para los pilotos. Este es otro inconveniente que obligará



a los organizadores a un trabajito extra en vísperas de cada competencia. De cualquier manera vaya nuestro aplauso para la gente de Miramar que intervino en esta realización para la que contó nada más que con un ferviente entusiasmo corsa.

Mar del Plata. — Rodolfo Angel Mariani (a quien los más malditos de sus amigotes han calificado como "el extraño del pelo largo", a pesar de que se caracteriza justamente por tenerlo en muy poca cantidad), apresta sus baterías —¡bah!, qué baterías; apenas su Renault 1093— para participar el 14 de diciembre venidero en la competencia Carlos Paz-Mina Clavero. Su intención (si es que en Sussex le dan permiso para faltar a su trabajo, cosa que se descuenta) es rehabilitarse de la performance del último Gran Premio donde llegó undécimo tras soportar las desventuras de mil y una tuercas flojas y tener que aguantar que los enviados especiales de CORSA —nuestro suplemento— lo empujaran con su Peugeot porque el renolito se negaba a arrancar. Mariani llevaría como copiloto a un pretendido periodista corresponsal de una revista humorística dedicada al automovilismo (si adivinan cuál es les damos un voto honorario en el Campeonato Mister Pinta del año próximo). Al margen, parece que estos irresponsables quieren matarle el punto al compañerito cordobés Héctor Acosta, que se "peló" el Gran Premio junto con Pepito Cano. La teoría de los marplatenses se basa en que nadie es profeta en su tierra y en que los escribas en la butaca de "al lado" traen suerte.

Necochea. — El 14 de diciembre culminará el Campeonato Regional de Cafeteras 1969. La cosa será con una carrera para autos de la categoría que tendrá lugar en el circuito parque "Pedro Zugazua", que regentean los clubes Palermo y Rivadavia de la ciudad de Necochea. La organización estará a cargo del Club Atlético Independiente de Ayacucho y cabe al respecto una aclaración antes que ustedes, lectores, interpreten para cualquier lado menos para donde va a ser la "corsa". Resulta que la institución ayacuchense tiene su propio circuito y de acuerdo al cambio correspondiente el torneo finalizará en ese escenario. Pero hete aquí que dicha pista no va a estar en las condiciones ideales para correr y entonces, mediante los buenos oficios de ACOCA (Asociación de Clubes Organizadores de Competencias Automovilísticas), se ha logrado que Necochea facilite el suyo, que cuenta con muchas más comodidades, para darle el final a toda orquesta que las Cafeteras se merecen por lo mucho y muy bueno que hicieron durante el año o mejor dicho desde el primer domingo de febrero, cuando se inició el torneo. De ahí que Ayacucho haga la prueba que tiene asignada, a muchos kilómetros de su situación geográfica. Como están las cosas hasta el momento de relatar esto, parece que el balcarceño Luis Morán (con Dodge) se va a ungir campeón. Pero aún puede haber una variente inesperada ya que el loberense Oscar "Laucha" Castellanos le sigue más o menos cerca en el puntaje. La importancia de este campeonato —muy serio por supuesto— podría estribar en una sugerencia que echamos sobre el tapete con sencillez: que de ahí parta un ranking de largada para 1970.

Tres Arroyos. — Sobre la fecha misma de realización de la última competencia del Primer Gran Premio Automovilístico Ciudad de Tres Arroyos, que comprendió seis fechas, ya están "cantados" los respectivos campeones de las categorías A, B y C de Turismo Anexo "J". En la primera de ellas se consagró el marplatense Miguel Angel Mariani, con Renault 1093, piloto de reconocidos méritos en la provincia de Buenos Aires. En la clase intermedia se alzó con los laureles el "Negro" Carlos Alberto Pourrieux (tresarroyense él y conductor de un espectacular 404 de color amarillo), en tanto que en la categoría mayor el "capo" es Marcos Pagliere, representante de la ciudad de Las Flores. Pagliere consiguió el campeonato piloteando un Torino 380 W con gran solvencia y riesgo, a despecho de sus declarados sesenta "pirulos" que se trasforman en veinte cada largada.

La organización de este Campeonato Zonal estuvo a cargo del Tres Arroyos Automóvil Club en colaboración con el Moto Club Tres Arroyos, instituciones que desarrollaron un acertado programa y merecen el mejor de los elogios por esta patriada grande en beneficio del automovilismo regional. Tanto que consideramos que sería interesante que la repitieran.

RIO NEGRO

STANDARD EN GRAL. ROCA

Gral. ROCA. — En General Roca finalizó el campeonato triangular "standard" que la Asociación Volantes organizó en su autódromo parque.

En tierra rionegrina fueron profetas los neuquinos, ya que en las tres categorías resultaron vencedores los volantes de la vecina provincia.

Este "petit" torneo, como su nombre lo indica —triangular—, se realizó en tres fechas (¡menos mal!...); tuvo gran apoyo por parte del público local y de casi todos los corredores de la especialidad, siendo ésta la categoría que más interés despierta en la zona y a su vez la de mayor proyección para el futuro campeonato zonal que la Federación Nº 11 hará disputar el año próximo.

Cabe destacar que las tres categorías fueron definidas en la última competencia, dándole mayor atracción a la jornada.

CAMPEONATO STANDARD A.V.G.R.

CLASE "A" (hasta 1150 cc)

1º)	Wagner (Zapala)	Renault	19 puntos
2º)	Sánchez (Gral. Roca)	Renault	17 puntos
3º)	Talevi (Gral. Roca)	Renault	15 puntos

CLASE "B" (hasta 2000 cc)

1º)	Smolkin (Neuquén)	Fiat 150	26 puntos
2º)	Grimau (Zapala)	Peugeot 404	16 puntos
3º)	Fernández (Gral. Roca)	Fiat 150	10 puntos

CLASE "C" (más de 2000 cc)

1º)	Julián (J. de los Andes)	Chevrolet	25 puntos
2º)	Laino (Gral. Roca)	Torino	24 puntos

CHUBUT

MOTONAUTICA EN COMODORO



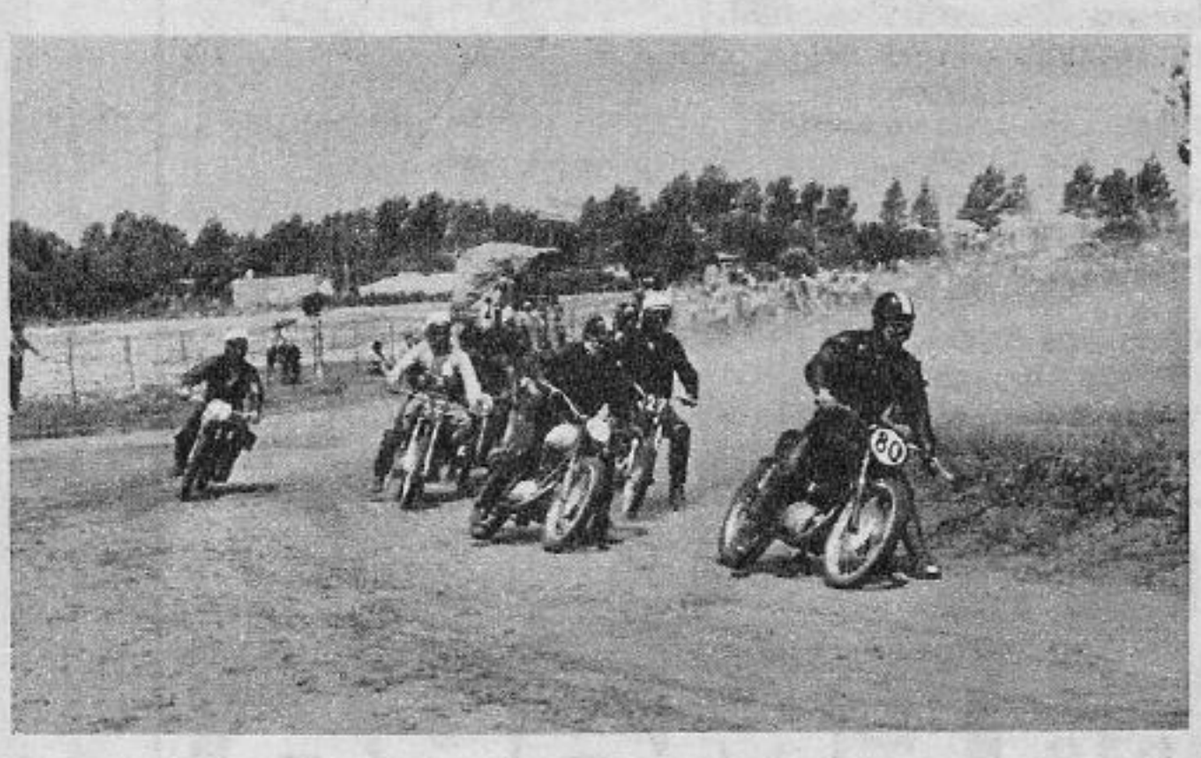
COMODORO RIVADAVIA. *Integrando un programa de actividades destinado a celebrar la Semana del Mar, tuvimos ocasión de presenciar pruebas de motonáutica en la ría local. Gracias al empuje de la Comisión de Festejos y a la colaboración de deportistas chubutenses, representantes del Club Náutico YPF de*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Comodoro Rivadavia, la población entera se volcó a la playa, a disfrutar de una fiesta del motor y la náutica. Las evoluciones de las veloces lanchas de casco plástico y motor Mercury de 20 HP, los vuelcos, las viradas al centímetro y las nubes de agua que levantaban los pilotos, proporcionaron al público un atractivo espectáculo, que desearíamos se repita con más frecuencia. Yendo a los resultados, diremos que las series del sábado 15 dieron triunfador a Rubén Tiracchia, con la lancha Nena, que se adjudicó la copa Guarnición Militar Río Gallegos; segundo resultó José Cristina, con la Amanecer, copa Liga Naval Argentina. En las series del domingo 16 vimos ganador a José Cristina, con Amanecer, Copa Base Aérea Militar Río Gallegos y segundo se clasificó Néstor Pascual, con Torina, copa Liga Naval Argentina. Y en la final general, por el Trofeo Diario La Opinión y L. U. 12, se impuso nuevamente R. Tiracchia, clasificándose segundo Néstor Pascual, copa Subsecretaría de Trabajo, Previsión y Turismo de Santa Cruz. Citamos también la actuación del piloto Dr. Heriberto Flagel, con Topadora, que no pudo largar el domingo, perdiendo las competencias un brillante animador.

BUENOS AIRES

MOTOS Y KARTING EN BOLIVAR



En la pista que inauguró el Club de Barrio Villa del Parque de Bolívar se llevó a cabo una interesante reunión de motociclismo y karting. El espectáculo resultó muy interesante, por lo que el público tuvo oportunidad de retirarse contento luego de haber vivido una intensa jornada de fierros.

La primera carrera en disputarse fue la de motociclismo, en la que si bien no hubo mayor emoción en razón de la superioridad mecánica de Jorge Albanesse se pudo apreciar un excelente nivel general de conducción, con lo que el balance de todas maneras resultó positivo.



Luego le tocó el turno a los karts standard, en que la lucha entre Miguel Villacorta y Juan Valusek resultó lo mejor, tanto en la serie como en la final. En los dos casos picó en punta Villacorta seguido por Valusek, quien se mantuvo a la expectativa hasta que finalmente en las últimas vueltas logró desplazarlo.

Finalmente se disputó la competencia para karts especiales. En esta clase el espectáculo estuvo a cargo de Chiaparra y López, que disputaron en todo momento la primera posición hasta que este último debió abandonar por desperfectos mecánicos. De esta forma Chiaparra en gran actuación se adjudicó la carrera. También es digna de destacar la actuación de Inda y la del representante de Urdapilleta.

Todas las categorías se largaron con los coches en movimiento al estilo Indianápolis, resultando esto un espectáculo aparte para el público.

LASER

Frene con todo BENDIX !

Sus frenos de disco son BENDIX. Su líquido para frenos de disco también debe ser BENDIX.

Somos tan exigentes, que creamos un líquido de frenos especial para nuestro freno de disco BENDIX. (El único freno de disco que se produce en el país).
El LIQUIDO BENDIX *
investigado y ensayado exhaustivamente,
satisface todas las exigencias técnicas que requiere el excepcional freno de disco BENDIX
y garantiza permanentemente
EFICIENCIA y SEGURIDAD en todas las frenadas.

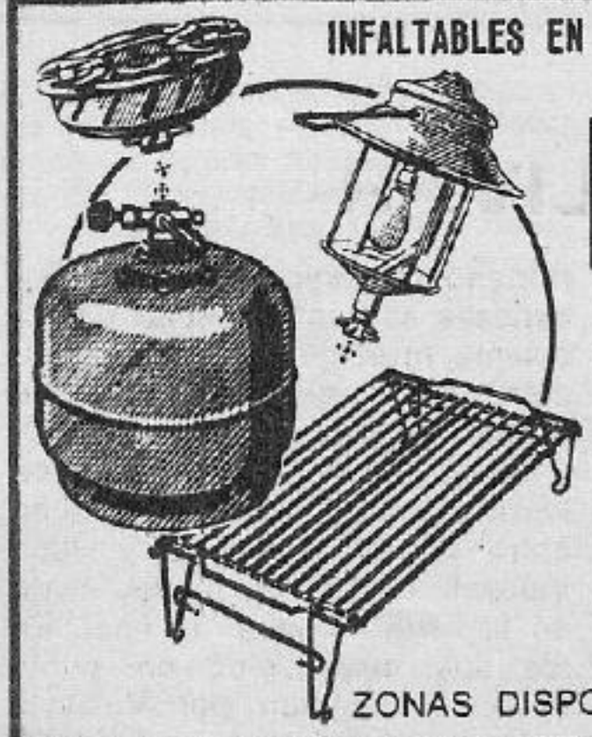
FLUIDO BENDIX para FRENOS DE DISCO BENDIX
Cada frenada: ¡seguridad controlada!
*Recomendable también para frenos de tambor.



Bendix

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...

EQUIPO CAMPING

ECO

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

FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.

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

Productos ECO
Fábrica: **Ameghino 557, V. Martelli - Tel. 740-3662**

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su
CAJA AUTOMATICA



DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS

VENTA DE REPUESTOS

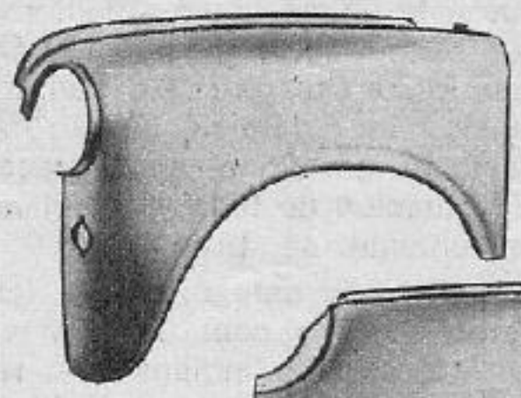
CAJAS DE RECAMBIO

DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

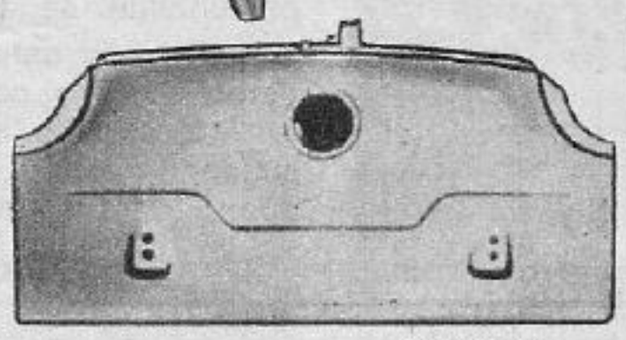
CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R. **EMACA**

CALIDAD QUE SE ESTAMPA



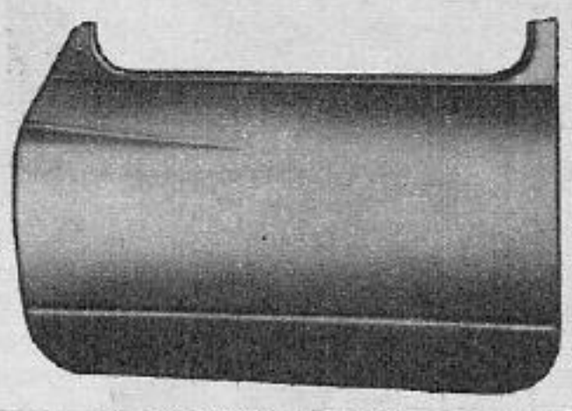
GUARDABARROS 600 "E y D"



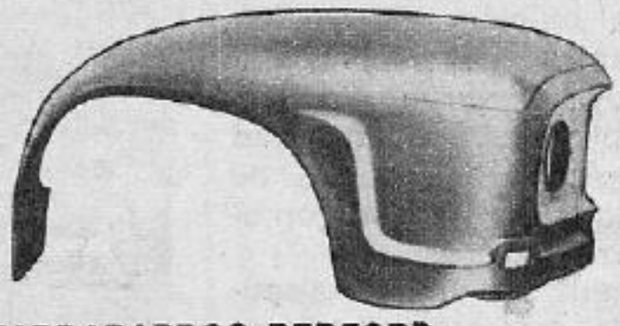
FRENTE COMPLETO "D y E"



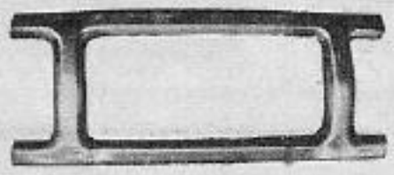
CAPOT FIAT 600 "E y D"



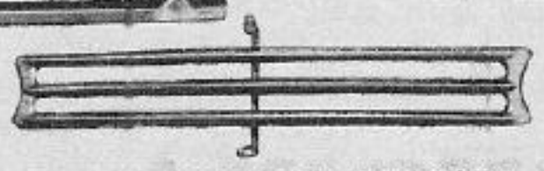
PANELES FIAT 600 "D y E"



GUARDABARROS BEDFORD



FRENTE REJILLA EXTERIOR



REJILLA INTERIOR BEDFORD



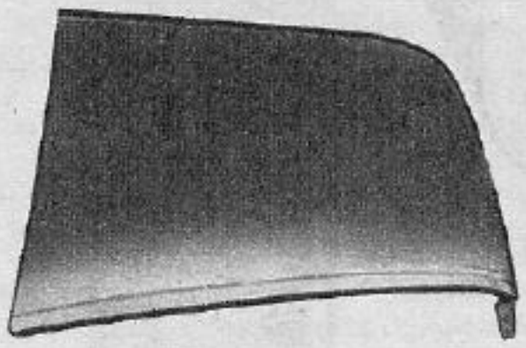
PARAGOLPES BEDFORD



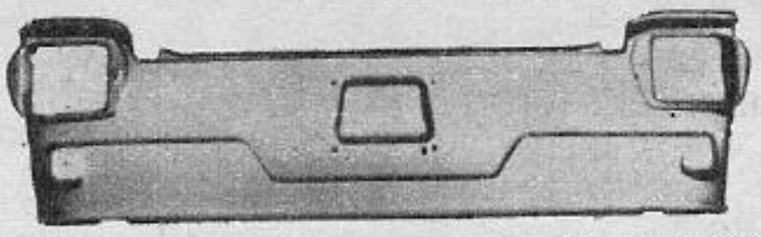
PARAGOLPES MERCEDES BENZ



ESTRIBOS MERCEDES BENZ



CAPOT FIAT 1500



PARTE POSTERIOR FIAT 1500

ZOCALOS FIAT 1500



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS

INDUSTRIAS METALURGICAS **EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.**

FABRICANTES DISTRIBUIDORES — GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 FRENTE A LAS ANTENAS • PCIA. BUENOS AIRES — ENVIOS AL INTERIOR

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas **CORSA**

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

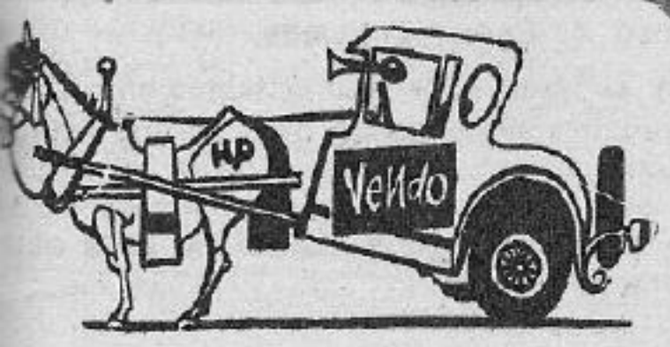
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

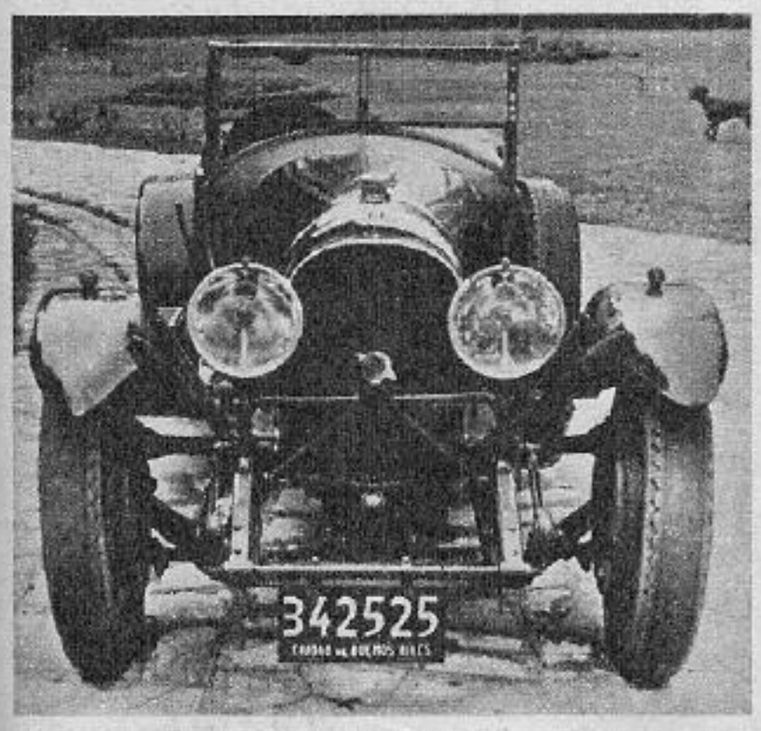


n horario de 12 a 17 horas. Los avisos ecibidos hasta el día jueves inclusive se- n publicados en el número de la semana guiente. Se podrán adjuntar con el aviso tografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de ublicarlas o no. En caso de hacerse, la serción de la fotografía será sin cargo.

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

---

SOLO PARA INICIADOS - BENTLEY 3 litros "Le Mans" en venta. Estado **absolutamente de colección.** Unico Bentley Le Mans ORIGINAL existente en el país (Red



Label). Llamar al tel. 34-6937. **N. de la R.:** El propietario ya ha recibido ofertas de los EE. UU. Se impone un llamado a la **solidaridad fierrera** y que todos aquellos que se encuentran interesados arbitren los medios económicos a su alcance para que el "Bentley-Le Mans" NO SALGA DEL PAIS. Si no, será otro más sacrificado y luego... llorado.

HECTOR REY vende Torino modificado "fast-back" diseño Varela para Turismo Carretera. Listo para largar con repuestos



y gomas de ruta y pista. Mecánica Juan Carlos Zurita. Tratar: Pedro Echagüe 1340, de 10 a 18 horas.

COMISION DE CONCESIONARIOS FIAT vende "SIETE CUPES FIAT 1500 y UNA BERLINA", todas puestas a cero kilómetro.

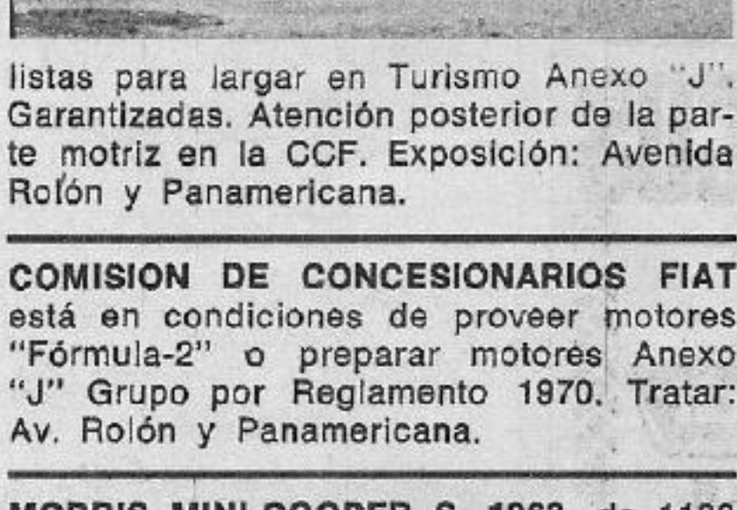


listas para largar en Turismo Anexo "J". Garantizadas. Atención posterior de la parte motriz en la CCF. Exposición: Avenida Rolón y Panamericana.

COMISION DE CONCESIONARIOS FIAT está en condiciones de proveer motores "Fórmula-2" o preparar motores Anexo "J" Grupo por Reglamento 1970. Tratar: Av. Rolón y Panamericana.

MORRIS MINI-COOPER S, 1963, de 1100 cm³. Seis Dunlop SP 41. Tapizado, motor, caja y diferencial nuevos. Total: 1 millón 400.000 pesos. Tratar: tel. 47-9170, señor Hugo.

¿Y? Ya llegó el verano, estación ideal para el feliz poseedor de un automóvil convertible de corte deportivo. Pero el ESSEX



sigue en mi garaje. Decidíos y poneos en gasto, porque luego os arrepentiréis. Vale tan sólo 160.000 pesos (ni uno más, ni uno menos), por esta semana. Llamad: 32-1105.

ACCESORIOS DEPORTIVOS AUTOMOTORES: Por cambio de ramo LIQUIDAMOS TODOS LOS ARTICULOS debajo del costo. VISITENOS, Santa Fe 2450, local 73.

EXCLUSIVO: Cupé DODGE 1935, BARBARA!! Unica en el país, tel. 32-7328.



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".

ESPECIAL "25 HORAS", Fiat 1500, 68 Cupé, preparado por Ballestrini, caja de 5ª, butacas, tanques, instrumental, parabrisas triple, jaula, etc. Además un motor 0 km. Standard. Av. del Libertador 2679, teléfono 72-6620.

WOLKSWAGEN 58, total $ 350.000, vendo. Olazábal 1645 (Alt. Av. del Libertad. 6100).

KARTING. Chasis D'Arminio (Tecno). mod. 69 con motor D'Arminio del equipo oficial por razones de estudios vendo, igual al de la foto. Listo para largar. Tengo otro mo-



delo 68 con motor D'Arminio con caja de velocidades múltiple ganador. Tizón. Andonaegui 3429, Capital. (D'Arminio).

FORMULA-4, ex-Ragno, ganador de 2 campeonatos. Listo para largar. Con repuestos. Tel. 87-2810, José Bonifacio 1951, 3º, 17.

FORD A/1931. Cupé convertible original. UNICO. Para coleccionistas. Tratar: Virrey del Pino 2269, tel. 48-3535 (garaje).

URGENTE VENDO CHASIS D'ARMINIO, "última serie" completo, sin golpes, tel. 208-7301. Preguntar por Edgardo.

ALINEAR chasis y carrocería, $ 10.000; 1 batea, $ 5.000. Tratar: Olazábal 1645 (Alt. Libertador 6100).

CONCESIONARIO FIAT VENDE cupé 1500 TM, Anexo "J", motor 0 Km preparado por R. Ballestrini, a estrenar, caja Sáenz,



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

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.

EN ROSARIO Parabrisas OS

López Puccio S.R.L.

AUTORADIOS ESTEREOS



• aire acondicionado y
• calefacción para automoviles

Pte. Roca 1686
T.E. 27553
ROSARIO

AUTO RADIO maica

MERCEDES BENZ 170

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES

repuestos abc
sae. resp. ltda.
o lagos 385 t.e. 32212

repuestos y accesorios
MILTON JORGE BARBACALLO
N-S-U CITROEN
DKW HEINKEL
FIAT ISETTA
ISARD DE CARLO
RENAULT



Av. Alberdi 270
Rosario T.E. 39 4522
envios al interior contrarreembolso

AUTOGOL S.R.L.
para su
AUTO UNION D.K.W.
AUTO UNION
repuestos y accesorios
legítimos e importados
ELECTRICIDAD-CHAPERIA
3 DE FEBRERO 1563
T.E. 45364 ROSARIO

NEUMATICOS
B.F.Goodrich
ICOLLANTAS
LACICO SA.
representante en Rosario
LAECO S.A.I.C.I.F.
RIOJA 4191-99
T.E. 34799
38-6525
38-7201
ROSARIO

GOCE SUS VACACIONES CON EL NUEVO citroën 3 cv



CONCESIONARIA
JORGE PAVAN HNOS.
SAN MARTIN 2898
T.E. 813998-ROSARIO

Parabrisas CORSA

correo

CONTANDO VUELTAS

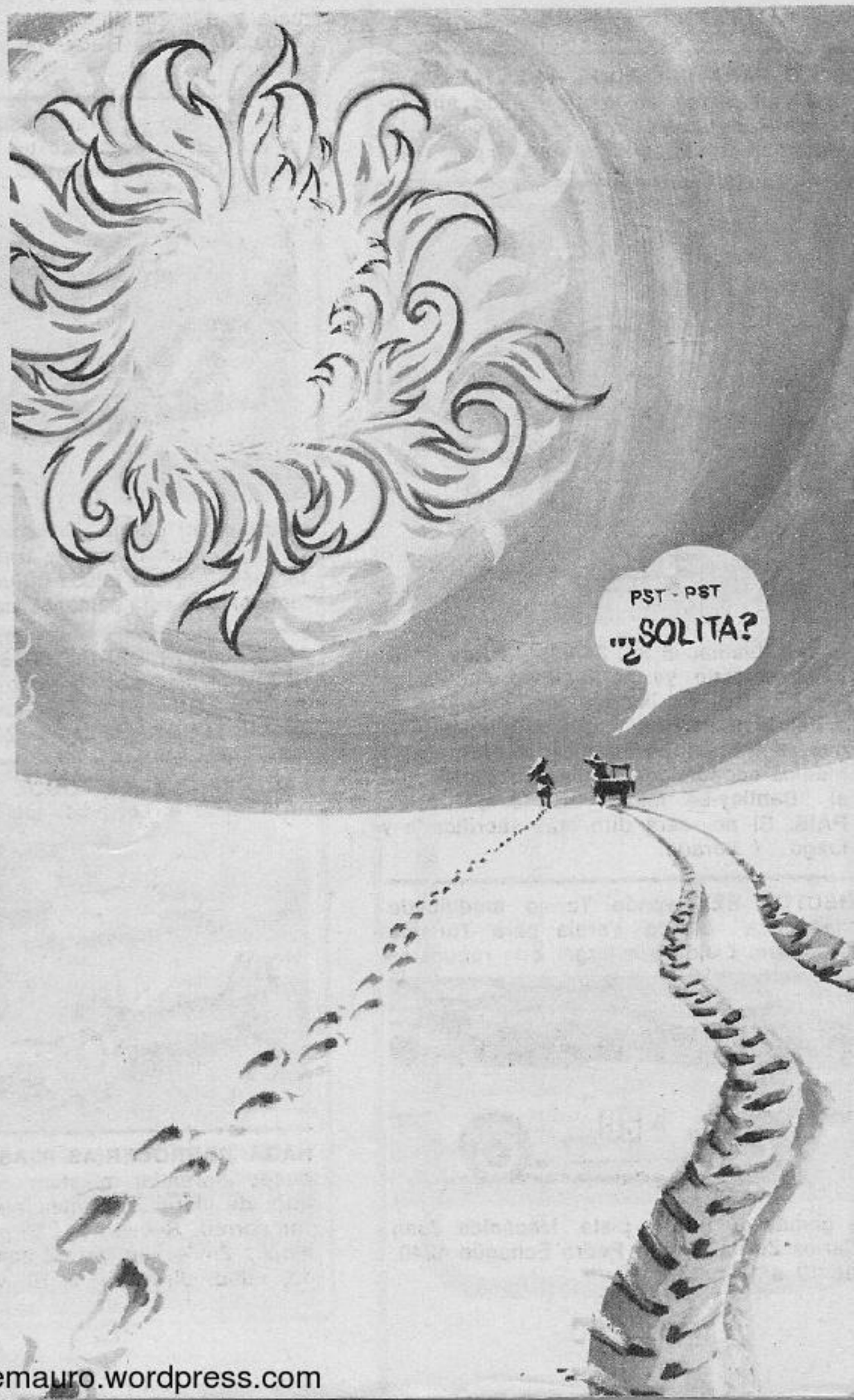
de José A. Pérez, Tucumán.

Muy señores míos: Lamentablemente teng que seguir insistiendo (lo digo porque esta mi cuarta carta) en procura de una respue ta, y es tal mi desorientación que ya no s cómo es que hay que escribirles para obt ner una respuesta .....

.....

Sres., si lo saben, ¡por favor! contéstenm cómo se instala en un Renault Gordini cuentarrevoluciones Siap electrónico. Pa vuestra información les diré que tiene tr bornes para conectar tres cables, Estos bo nes se encuentran marcados, el uno con signo (1), el otro con un signo (+) y tercero con unas barritas horizontales qu forman un triangulito. Quisiera saber qué c nexión corresponde a cada uno de est bornes. Demás está decir que les agradezc por anticipado vuestra amabilidad.

R) Lo lamenatmos nosotros también, pero n hemos recibido sus anteriores envios. La in talación de su cuentavuelas es muy sencill En el borne marcado (1) conecte un cab al borne de la bobina donde sale otro cab para el distribuidor. El borne marcado (- debe ser conectado a la fuente de corrien



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ontacto) y el restante (las rayitas horizon-
es que forman el triángulo convencional-
ente significan masa) simplemente a masa
pese a nuestras indicaciones tiene algún
oblema, cosa que descartamos, diríjase al
ente de Siap, que sí lo hay en su ciudad.

¡VIVA! SOMOS BUENITOS

Milton Tarlovski, Montevideo, R. O. del U.

A los muchachos de CORSA: los saludo y
cito desde la Banda Oriental. Creo que
e servirles el saber que aquí pensamos
ese estilo jolgorioso que le dan ustedes
revista, tiene personalidad, tiene "elan",
se lee con alegría y obliga al comentario.
elante, que nos gusta.

Y ahora paso al "pechazo". He comprado
híbrido de apellido Grumet y de nombre
xhall. Es una cosa que se fabrica acá,
re chasis y mecánica Viva y carrocería de
a de vidrio e implementos y accesorios
cionales, todo sobre cuatro espirales y
rtiguadores concéntricos con un peso to-
de 850 kg. Ahora bien, ustedes deben ser
nitos y mandarme todos los datos que
gan del motor Viva 1.159 cm³ para que yo
ozca bien mi aparatito. En recompensa yo
meto cruzar el charco y llevarles la cosa →



EN ROSARIO Parabrisas CORSA

Lopez Puccio S.R.L.

RUEDAS DE PARTIDA



DISEÑOS EXCLUSIVOS
LLANTAS
DISTINTOS ANCHOS
CROMADO
EXTRA -GARANTIDO
FABRICANTES
INDARA S.R.L.
TE 811166 80025
SAN MARTIN 2646 ROSARIO

Peugeot
Repuestos EDUARDO
PEUGEOT 403-404
LINEA COMPLETA EN REP. Y ACCESORIOS
ANEXO REPUESTOS BORGWARD
BORGWARD
Av. Pellegrini 1147 ~ T.E. 81-5424 Rosario



NO ESPERE A QUE LLUEVA, REPARE CON TIEMPO SU LIMPIAPARABRISAS



en:
INSTRUMENTAL AUTOMOTORES S.R.L.
CUENTA REVOLUCIONES
MEDIDORES DE NAFTA
ACEITE Y TEMPERATURA
LAVA PARABRISAS
TABLEROS
VELOCIMETROS
AMPERIMETROS
LIMPIA PARABRISAS
REPARACION Y VENTAS:
GÜEMES 2057
T.E. 22527
ROSARIO



AUTOPISTA ACCESORIOS AUTOMOTORES
Av. Alberdi 240
t.31684 Rosario



H.O. BARRAQUERO

MAIPU CAR S.C.A.
CONCESIONARIO AUTORIZADO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA
SALTA 2030 ROSARIO
Dodge
Camiones Dodge

LINEA COMPLETA FIAT
repuestos y accesorios
ITAL FIAT
Ventas por Mayor y Menor
ENTRE RIOS 2294 T.87571
ROSARIO

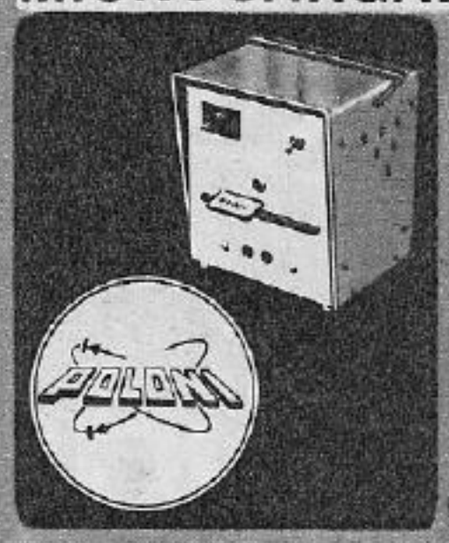
DONDE VAS PEUGEOT ?

DONDE VAS FIAT ?

VOY A MI SERVI PREFERIDO VOY A ALEMFRAN
MAIPU 2339 T.E. 80855

PRESENTEME Y... GANE 10 % Dto. EXTRA !

MICROCARGADOR DE BATERIAS



cargue su batería de 6 ó 12 voltios, 10 amp. en su casa por solo: $ 12.500~
precios especiales a revendedores
FABRICAMOS TODA LA LINEA DE CARGADORES DE ACUMULADORES
Eduardo A. Poloni e Hijo
SALTA 1574 T. E. 22743 ROSARIO

RULEMANES



BULONES
RETENES
AMPLIO SURTIDO PARA EL AUTOMOTOR Y LA INDUSTRIA
GIOVAGNOLI MATICH S.C.C.
TUCUMAN 2774
T.E. 38-7076 ROSARIO

JUNTAS JUNTAS JUNTAS JUNTAS JUNTAS
Nueva Superjunta
ALPE
CORRIENTES 398
T.E. 21989
SAN MARTIN 2074
T.E. 815611
AV. ALBERDI 1195
ADMINISTRACION
MAIPU 625 T.E. 41403
FABRICA
FOREST 7191 T.E. 57301
ALCAR
W2

Parabrisas CORSA

correo

para que la conozcan. Gracias mil y besitos surtidos para las chicas.

R) Su albondiguilla está equipada, como Ud. bien dice, con el Vauxhall Viva de 1.159 cm³ cuyas características principales son las siguientes: cuatro cilindros en línea (seguro que ya lo sabía, pillín) con válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral con distribución a cadena, cigüeñal apoyado en tres bancadas. El carburador es Solex 30 PSEI - 7 y usa bujías AC 44 XL o similares. La cajita negra es una batería de 12 v / 32 a/h. Caja de velocidades de cuatro marchas todas sincro con las siguientes relaciones: 1ª, 3.765; 2º, 2,213; 3ª, 1,404 y 4ª, 1,000. También viene provista la caja con una marcha atrás de 3,707. Las medidas internas son 77,77 mm x 60,96 mm. La relación de compresión es de 8,5 : 1 y eroga 57 HP (SAE) a 5.400 rpm. Este motor es común a los Viva nomenclados Standard, de Luxe y SL. Para terminar, una pregunta: ¿a qué chicas les damos los besitos?

VAPOR Y ATAUDES

de Alvarito Primero, Capital.

Señores y señoritos de CORSA: me dedico a la fabricación y mantenimiento de ataúdes con ruedas. El negocio camina, imagínense: se muere Fresco, Uds. siguen trabajando tranquilamente, viene Sánchez Ortega con una soguita y se lo lleva. Ahora bien, lo que no carbura es el service. ¿Por qué será? ¿Qué me aconsejan?

R) Póngale rueditas.

2) Tengo una máquina express de hacer café del año 1921 y cuatro (4) pocillos de café con la manija rota. ¿Qué reformas tengo que introducirle para lograr un auto de vapor como el Autocoast Cº? ¿Y con los pocillos, qué hago?

R) No queremos desanimarlo pero su máquina está muy superada. Le recomendamos que pruebe con una Pavoni a palanca. Ignoramos qué reformas tiene que efectuarle, pero le aconsejamos también que la ponga sobre ruedas. A los pocillos límeles cuidadosamente las manijas rotas y métaselos en la guantera

3) Esta va en serio. *(N. de la R.: ¿las anteriores no?)* ¿Cuántas instituciones se dedican a carreras de regularidad?

R) Si se refiere a organizarlas, muchas, pues escuelas, entidades benéficas, cooperadoras de hospitales, empresas varias realizan eventos de este tipo para sus asociados. Pero la fiscalización corre por cuenta de instituciones como el Club Argentino de Regularidad (C.A.R.) que juntamente con la Escudería Norte del Vicente López Automóvil Club, serán las dos únicas autorizadas por la CADAD para regir esta actividad a partir de enero próximo en la Regional 1 (Capital y provincia de Buenos Aires).

4) ¿La peña RPM se dedica exclusivamente a regularidad? ¿Qué dirección tiene?

R) La desconocemos. Diríjase al C.A.R., Alberti 338, Capital.

UN GRUPO NUEVO

de Manuel Pérez Taboada (h.), Capital.

Amigos de CORSA (yo no los conozco personalmente, pero los considero tales): me dirijo a ustedes para que me aclaren una duda que tengo. ¿Cuáles son las modificaciones que se pueden introducir en los automóviles de Anexo "J" Grupo 2 de acuerdo a las reglamentaciones internacionales que entrarán a regir desde enero próximo?

R) Hace unos meses publicamos las especificaciones completas al respecto; no obstante, le enumeraremos algunos de los aspectos más salientes. Carburación: *Libre, se admite cualquier número y tipo de carburador de cualquier número de bocas.* Cilindrada: *se permite aumentarla hasta el máximo de la clase, aumentando el diámetro de los cilindros sin aumentar el volteo del cigüeñal, es decir un Fiat 1500 que participe en la categoría de hasta 2000 cm³, podría ser llevado a 2000 cm³, por ejemplo.* Válvulas y árboles de levas *libre. Relaciones de* caja y diferencial, *libre no pudiéndose variar el número de marchas de la caja original. El* rodado *es libre pudiéndose agrandar los pasarruedas. El* paragolpes *puede retirarse y el peso total del coche puede estar hasta un 5 % por debajo del valor homologado del vehículo.*

2) Otra. ¿Por qué A.P.A.T. se anticipa a poner en vigencia el reglamento de 1970?, pues tengo entendido que las 25 Horas se correrán con las nuevas reglas.

R) Como no hay ningún puntaje para campeonato alguno, la APAT innova en este sentido antes de tiempo y será una experiencia valiosa, especialmente para los preparadores.



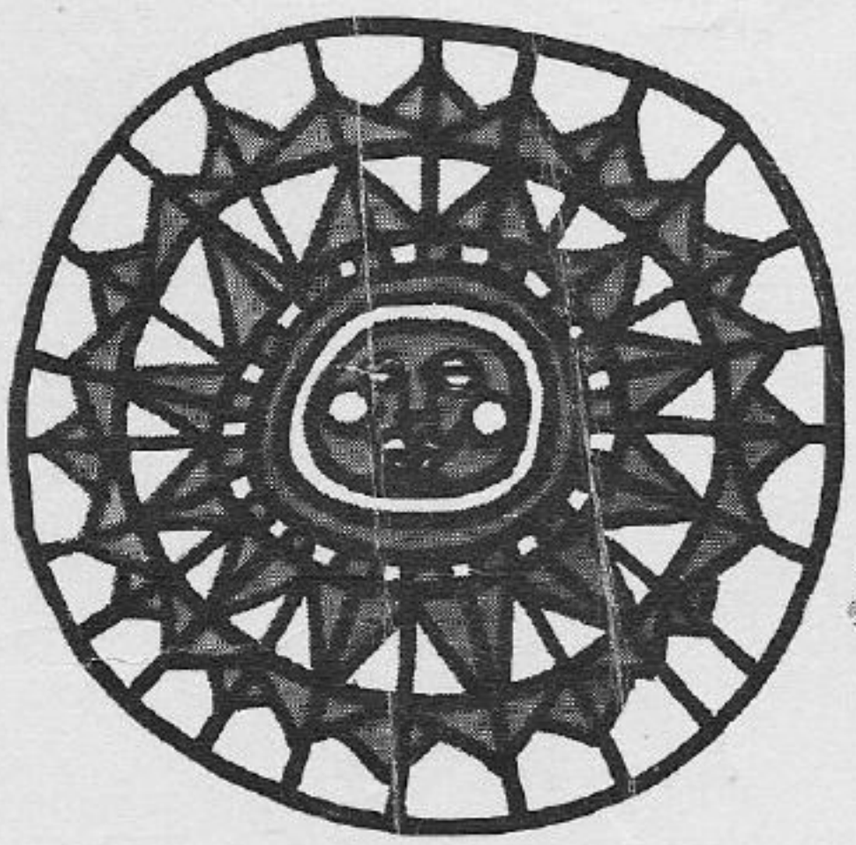
FABRICADOS POR E. DANERI i.c.s.a. LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORP. U.S.A.

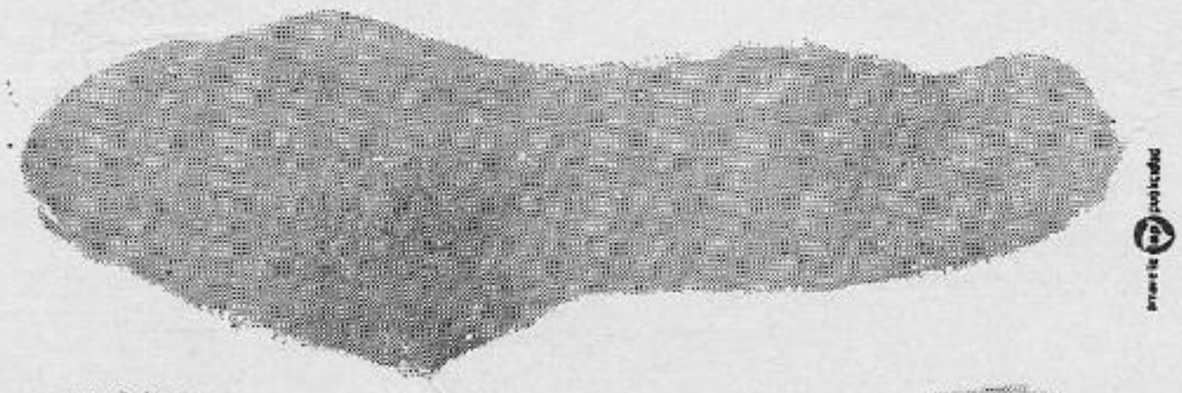
Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970

Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









¡ escápese a Uruguay !

para hacer todo, todo, todo, o nada, nada, nada

¡Viva este verano de punta . . . a punta!

Lleve su auto; verá que fácil es!

POR INFORMES: Agencias Oficiales de la Dirección Nacional de Turismo y Agencias de Viajes:
BUENOS AIRES: Corrientes 427 - Esq. Reconquista - Teléf. 45 72 23 - Lavalle 500 esq. Florida - Teléf. 49 07 95 - ROSARIO: Maipú 757 - Teléf. 2 81 59



ACELERE CON ISAURA...

...notará la diferencia en su pie derecho

ISAURA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ISAURA ES ARGENTIN